



T.C.
Aile ve
Sosyal Politikalar
Bakanlığı

Özürlü ve Yaşlı Hizmetleri
Genel Müdürlüğü

HERKES İÇİN ULAŞILABİLİRLİĞİN İYİLEŞTİRİLMESİ

Örnek Uygulama Rehberi



Aslından Çeviri
Murat ÖZNANECİ

HERKES İÇİN ULAŞILABİLİRLİĞİN İYİLEŞTİRİLMESİ ÖRNEK UYGULAMA REHBERİ



Aslından Çeviri: Murat ÖZNANECİ



Bu kitabın Özürlüler İdaresi Başkanlığı Tarafından Yayımlanmasına İzin Verdiği İçin
UBAK'a (ECMT) Teşekkür Ederiz.

Bu kitabın tüm yayın hakları UBAK'a aittir. UBAK'ın izni olmaksızın hiçbir biçimde ve
hiçbir yolla, kısmen veya tamamen çoğaltılamaz ve satılamaz.

T.C.
AİLE VE SOSYAL POLİTİKALAR BAKANLIĞI

**ÖZÜRLÜ VE YAŞLI HİZMETLERİ
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

Yayın No:48

Adres: Necatibey Caddesi No: 49 Kızılay/ANKARA

Telefon: (0.312) 229 55 11

Faks: (0.312) 229 55 85

www.aile.gov.tr / www.ozurluveyasli.gov.tr

ISBN : 978-975-19-4433-7

Renk Ayrımı
Repro C

Baskı
Anıl Matbaacılık Ltd.Şti.
Özveren Sokak 25/2 Kızılay / Ankara
Tel: 0312 229 37 41 - 42

Ankara - Aralık 2008

ÇEVİRİYE ÖNSÖZ

Özürlü bireylerin toplum yaşamının tüm alanlarına tam katılımının sağlanması sosyal devlet anlayışının temelini oluşturmaktadır. Dünyadaki son gelişmeler insan hakları temelinde her bireyin hiçbir ayrımcılığa uğramadantüm hizmetlerdenaynı ölçüde yararlanabilmesiniöngörmektedir. Bu bakış açısıyla Başkanlığımızın vizyonu, özürlü bireylerin fırsat eşitliği ilkesi çerçevesinde toplumdaki diğer tüm bireylerle eşit koşullarda sosyal yaşamın tüm alanlarından yararlanmasının sağlanmasıdır.

Herkes için insan hak ve onuruna uygun kalitede bir yaşam standardının sağlanmasının temel koşulu ise bilgi ve hizmet sunumunun *ulaşılabilir* ve *erişilebilir* olmasıdır. Toplum hizmetlerinin eşitlik zemininde tüm vatandaşlar için ulaşılabilir olması “Herkesin bağımsız olarak istediği her yere ulaşabilmesi ve orayı etkin şekilde kullanabilmesi” anlamına gelmektedir. Bu anlamıyla ulaşılabilirlik; fiziksel çevreye ve bu çevredeki bilgi, mesaj ve hizmetlere ulaşabilmek anlamını taşımaktadır.

Özürlü kişilerin sosyal yaşamın tüm alanlarından tam ve eşit yararlanmasının önündeki en büyük sorunu ulaşılabilirlik konusundaki engeller oluşturmaktadır. Temel yaşamsal gereksinimlerine ulaşabilmeleri için özürlü bireylerin sosyal yaşam alanlarına ulaşmaları ve bu alanları bağımsız şekilde kullanabilmeleri gerekmektedir. Ulaşılabilirliğin sağlanması aynı zamanda özürlü kişilerin aktif ve üretken olarak toplum yaşamına tam katılımının önünü açacaktır. Ulaşılabilir çevre ve hizmetler toplumsal dışlanmayı önleyen bir unsur olarak önem kazanmaktadır. Bu bakışla ulaşılabilirliğin sağlanmasının ayrımcılıkla mücadele sürecine de ciddi bir katkı sağlayacağı açıktır.

Ulaşılabilirlik; bütün mekânların, alanların, inşa edilmiş çevrelerin, binaların, yapıların, ulaşım sistemlerinin, insanlar için açık, erişilebilir ve kullanılabilir olmaları gerektiğini kabul eden rasyonel ve insan odaklı bir yaklaşım olarak dikkat çekmektedir. Bu yönüyle özürlü kişiler için ulaşılabilirlik; toplumsal yaşamın içinde yer alabilmek ve onu diğer bireylerle paylaşabilmek için temel bir işleve sahiptir. Sosyal yaşamın bilgi ve hizmet düzeyinde herkes için aynı oranda ulaşılabilir ve kullanılabilir olması, toplumsal gelişmişlik düzeyi açısından önemli bir göstergedir.

Ülkemizde özürllölere uygun fiziki düzenlemelere ilişkin yasal düzenlemeler yapılmış ve yürürlüğe girmiştir. Yasal düzenlemelere ek olarak dünyadaki iyi uygulama örneklerinden ve bu alanda çalışan uluslar arası organizasyonların çalışmalarından yararlanma ihtiyacı hissedilmektedir. Türkiye'nin de içinde yer aldığı, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) hükümetler arası bir organizasyondur. Başkanlığımız, bu organizasyonun “Hareket Engelliler İçin Ulaşımın İyileştirilmesi Rehberi” kitabından sonra, bu kitabın devamı niteliğinde olan “Herkes İçin Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesi: Örnek Uygulama Rehberi” adlı bu kitabın da çeviri ve basım izinlerini alarak yayımlanmasını sağlamakla önemli bir bilgi eksikliğini gidermiş olacaktır.

Her tür ayrımcılıktan uzak ve bireysel farklılıkların toplumsal bütünleşmeye dönüştüğü bir toplumda ulaşılabilirlik düzeyi aynı zamanda bir gelişmişlik kriteridir. Ulaşılabilirlik bir perspektif, sosyal adalet ve demokrasi zemininde tüm bireyler için eşitliğin sağlandığı bir sosyal adalete zemin teşkil edecektir. Bu amaca yönelik olarak Kitabın, herkes için ulaşılabilirliğin sağlanmasına yönelik yeni bir bakış açısı kazandırmasını, konuyla ilgili çalışan kişilere yararlı olmasını diler, emeği geçen kişilere ve kitabın Türk Dili'ne uygunluğu konusunda katkı veren Türk Dil Kurumu Başkanlığı'na teşekkür ederim.

Abdullah Güven
Başkan

ULAŞTIRMA BAKANLARI AVRUPA KONFERANSI (UBAK)

EUROPEAN CONFERENCE OF MINISTERS OF TRANSPORT (ECMT)

Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (UBAK) 17 Ekim 1953'te Brüksel'de imzalanan bir protokol ile kurulmuş hükûmetler arası bir organizasyondur. Bu organizasyona 43 tam üye ülkenin Ulaştırma Bakanları katılmaktadır. Tam üye ülkeler; Arnavutluk, Ermenistan, Avusturya, Azerbaycan, Beyaz Rusya, Belçika, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Hırvatistan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Estonya, Finlandiya, Fransa, Makedonya, Gürcistan, Almanya, Yunanistan, Macaristan, İzlanda, İrlanda, İtalya, Letonya, Lihtenştayn, Litvanya, Lüksemburg, Malta, Moldova, Hollanda, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Rusya, Sırbistan ve Karadağ, Slovakya, Slovenya, İspanya, İsviçre, İsveç, Türkiye, Ukrayna ve Birleşik Krallıktır. Ayrıca yedi tane de tam üyelik hakkına sahip olmayan üye ülke (Avustralya, Kanada, Japonya, Kore, Meksika, Yeni Zelânda ve ABD) ve bir gözlemci ülke (Fas) de organizasyona dâhildir.

UBAK, ulaşımdan daha özel olarak, iç bölge ulaştırma sektöründen sorumlu bakanların politikalar konusunda iş birliği yapabilecekleri bir forumdur. Bu forumda bakanlar, uluslararası önem taşıyan Avrupa ulaşım sistemlerinin akılcı gelişimini sağlayacak hizmetlerin geliştirilmesine yönelik ortak yaklaşımlar üzerinde fikir birliğine varabilir, güncel sorunları açıkça tartışabilirler.

UBAK'ın günümüzde iki rolü bulunmaktadır. Bunlardan ilki; çevre ve güvenlik standartlarını karşılayabilen ve ekonomik etkinliğe sahip genişletilmiş Avrupa'nın genelinde yaygın ulaştırma sisteminin oluşturulmasına yardım etmektir. Bu amaca ulaşmak için UBK'ın, Avrupa Birliği ile Avrupa Kıtası'nın diğer ülkeleri arasında politik seviyede bir köprü görevi görmesi gerekmektedir. UBK'ın diğer rolü ise ulaşım sektöründeki uzun vadeli eğilimlere yeni fikirler eklemek ve artan küreselleşme sektörü için olasılıklar üzerine çalışmaktır. Bu bağlamda OECD/UBK'ın Ortak Ulaşım Araştırma Merkezinin kuruluşu ile söz konusu bu etkinliklere son zamanlarda hız kazandırılmıştır.

Bu kitabın orijinali OECD/ECMT tarafından İngilizcede;
“Improving Transport Accessibility For All – Guide to Good Practice”,
Fransızca;
“Améliorer l’accès aux transports pour tous – Guide de bonnes pratiques”
başlığıyla yayımlanmıştır.

© OECD/ECMT, Paris, 2006
Her hakkı saklıdır.

T.C. Başbakanlık - Özürlüler İdaresi Başkanlığı, Ankara, 2008
Bu çeviri Özürlüler İdaresi Başkanlığı tarafından yapılmış olup, OECD/
ECMT’nin yazılı izni ile basılmıştır.
Eserin bu Türkçe basımının niteliğinden ve orijinal metne uygunluğundan
Özürlüler İdaresi Başkanlığı sorumludur.

TEŞEKKÜR

UBAK, bu raporun hazırlanmasındaki ve uygulama örneklerinin derlenmesindeki emeklerinden dolayı Ek 1’de adları sunulan, Erişim ve İçerme grubunun üyelerine en içten teşekkürlerini sunar.

UBAK ayrıca, ulaştırma hizmetleri ve alt yapı üzerine 2003 UBAK-EDF Erişim ve İçerme Ödülü için aday dosyası gönderen ülkelere de teşekkür eder. Bu dosyalardan seçilen uygulama örnekleri bu raporda sunulmuştur.

Bu raporun hazırlanması ve taslağının şekillendirilmesi aşamalarındaki uzmanlık bilgisi için İngiltere’den ulaşılabilirlik uzmanı Philips Oxley’e özel teşekkürlerimizi sunuyoruz.

ÖNSÖZ

UBAK Başkanlığı

Ulaşılabilirlik her geçen gün kaliteli, etkili ve sürdürülebilir bir ulaşım sisteminin anahtar ögesi olarak daha çok kabul görmektedir. Aslında, ulaşım sistemi kullanıcıları olarak hepimiz uçaklara, gemilere, trenlere, tramvaylara ve otobüslere daha kolay erişimden faydalanmaktayız. Daha iyi bir erişimin ulaştırma işletmelerine ve hizmet sağlayıcılarına hitap eden ekonomik yararları da hızlı bir şekilde fark edilir hâle gelmektedir.

Ulaşılabilirlik bilinci birçok ülkede yasalar ve düzenlemeler yoluyla son 10 – 15 yılda daha ileri bir düzeye getirilmiştir. Bu sayede kamu yöneticileri, ulaştırma hizmet sağlayıcıları ve işletmeleri gibi sistem ortaklarını iş birliğine teşvik eden bir çerçeve program oluşturulmuştur ve bu ortaklar; özürlü, yaşlı bireylerle veya bunların temsilci kuruluşlarıyla ulaşım sisteminin bütün kullanıcıları tarafından ulaşılabilen taşıtların, alt yapının ve ulaşım ağlarının tasarımı ve yapımı aşamasında birlikte çalışmaya başlamışlardır.

Hareketsel, duysal veya zihinsel olmak üzere farklı özürlülüklerle sahip bireylerin farklı seyahat gereksinimleri olduğu anlaşılmakla kalmamış, ulaşılabilirlik üzerine personel eğitimi ve kullanıcı bilgilendirmesi gibi diğer unsurlar da gelişmeye başlamıştır.

Buna rağmen, ulaşımında erişimin geliştirilmesinde hâla yapılacak çok şey vardır ve bazı ülkeler ulaşım sistemlerini daha ulaşılabilir hâle getirmede bazı sorunlarla karşılaşmaktadır.

İşte bu nedenle bu konudaki deneyimlerin ve iyi sonuç vermiş ya da olumsuzlukla son bulmuş örnek uygulamaların paylaşımı, bütün ülkelerin genelinde ulaşılabilirliğin göz ardı edilemez bir gerçek hâline getirilmesinde çok büyük önem taşımaktadır.

Bu “Örnek Uygulamalar Rehberi”, deneyimlerin paylaşılmasını sağlamak için tasarlanmıştır. Bu rehberde, çok çeşitli ülkelerin yakın zaman deneyimleri verilerek gelişmelerin kaydedildiği ve hâla baş edilmesi gereken sorunların bulunduğu alanların altı çizilerek UBAK’ın 1999’da yayımladığı Rehber güncellenmektedir.

UBAK'ın 2005 – 2006 dönemi başkanlığı sırasında İrlanda, toplu taşıma sisteminin ulaşılabilirliğini geliştirmek için kendi önlemlerini almıştır. 2005 yılında önemli bir Özürlüler Kanunu çıkarılmıştır ve 2006 ortasında ulaşım erişim konusunda sektörel bir plan yayımlanacaktır.

Bu büyük çalışmalara başlarken diğer UBAK ülkelerinden bazılarının deneyimlerinden ve UBAK'ın bizzat yürüttüğü etkili politika çalışmalarından yararlandık. Deneyimlerimizi diğer ülkelerle paylaşmaya hazır bulunmaktayız.

Bu “Örnek Uygulamalar Rehberi” işte bu anlayışla ve daha iyi ulaşım erişimi konusunda çalışmalarını önceden başlatmış bulunan ülkelerin yanı sıra, çalışmalarına daha yeni başlama kararı alan ülkelerin de faydalanması umuduyla hazırlanmıştır.

Martin Cullen
İrlanda Ulaştırma Bakanı

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ - UBAK BAŞKANLIĞI	9
GİRİŞ	15
1. BİLGİLENDİRME	19
1.1 Açıklık	19
1.2 Ayrıntılı Bilgilendirme	22
1.3 İstasyon ve Duraklarda Bilgilendirme	25
1.4 Kısa – Özlü Bilgilendirme	26
1.5 Sesli Bilgilendirme	26
1.6 Tam ve Zamanında Bilgilendirme	27
1.7 Genel Bilgilendirme	28
1.8 Çok Taşıtlı Seyahatler	30
2. YOLLAR VE YAYA YOLLARI	33
2.1 Kaldırımlar ve Yaya Yolları.....	33
2.2 Kavşaklar ve Yaya Geçitleri	34
2.3 Yaya Bölgeleri	35
2.4 Yol Çalışmaları: Çukurlar ve Bunların Önlenmesi	36
2.5 Hissedilebilir Yüzeyler	36
2.6 Araçların Park Edilmesi	40
2.7 Uzun Kara Yolu Seyahatleri	42
2.8 Özet	42
3. ALT YAPI.....	45
3.1 Giriş.....	45
3.2 Binalara Giriş	46
3.2.1 Yürüyen Merdivenler	51
3.2.2 Yürüyen Bantlar	51

3.3 Bina İçinde Hareket Etme	52
3.3.1 Bina İçinde Yön Bulma	52
3.3.2 Yaya Bölgeleri	54
3.3.3 Tesisler ve Hizmetler	55
3.3.4 Tren, Otobüs vb. Bekleme	57
3.3.5 Dinlenme Tesisleri	60
3.3.6 Tuvaletler	60
3.3.7 Diğer Alt Yapılar	61
3.4 Taşıtlara Biniş	62
3.4.1 Boşlukların Doldurulması	62
3.4.2 Ağır Raylı Sistem	65
3.4.3 Uçağa Biniş	67
3.4.4 Diğer Özellikler	68
4. TAŞITLAR	71
4.1 Şehir İçi ve Şehirler Arası Otobüsler	72
4.1.1 Yürüyeabilen Özürlülere Yönelik Önlemler	75
4.1.2 Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarına Yönelik Önlemler	76
4.1.3 Yüksek Tabanlı Şehirler Arası Yolcu Otobüsleri	76
4.2 Taksiler	78
4.3 Tramvaylar ve Hafif Raylı Sistem	81
4.4 Ağır Raylı Sistem	81
4.5 Uçaklar	84
4.6 Feribotlar ve Gemiler	85
4.7 Teleferik ve Dağ Demir Yolu	87
5. ULAŞIM HİZMETLERİNDE YENİ UYGULAMALAR	91
5.1 Talebe Bağlı Hizmet: Bireysel Ulaşım	91
5.2 Talebe Bağlı Hizmet: Ortak Ulaşım	93
5.3 Toplu ve Ortak Ulaşım	95
5.4 Geliştirilmiş Ulaşım Hizmetleri	95
5.5 Diğer Hizmetler	96

6. ÖZEL OTOMOBİLLER	101
6.1 Tavsiye ve Rehberlik	101
6.2 Yolculuk ve Varış	104
7. HÜKÛMETİN ROLÜ	107
7.1 Merkezî Hükûmet	107
7.2 Kamu Alımları	109
7.3 Yerel ve Bölgesel Hükûmet	111
7.4 Eğitim	112
7.5 Kesintisiz Seyahat	115
7.6 Farkındalığın Artırılması	116
EK 1	
Erişim ve İçerme Konulu	
UBAK Çalışma Grubunun Üyeleri	119
EK 2	
Toplu Taşıma Hizmetlerine Erişimin İyileştirilmesi Konulu	
UBAK – UITP Ortak Görev Grubunun Raporunda Yer Alan	
Karar ve Tavsiyeler	127
EK 3	
Engelsiz Ulaşım Üzerine	
2001/3 Sayılı Ortak Karar	135
EK 4	
Alt yapılara ve Ulaşım	
Hizmetlerine Erişim Sözleşmesi	143
KAYNAKÇA VE	
EK BİLGİ KAYNAKLARI	147

GİRİŞ

Birçok insan gerek yakın, gerek uzun mesafelerde yolculuk yapmayı zor, hatta kimi zaman imkânsız bulmaktadır. Ulaşım hizmetlerinde ve çevrede hareketi kısıtlayan engeller ancak son zamanlarda fark edilmeye başlanmıştır. Bu engeller kaldırılmadıkça, nüfusun belirli bir bölümü dezavantajlı konumda kalmaya devam edecek, istediği şekilde yolculuk yapamayacak ve topluma katılım bağlamında daima bir adım geride kalacaktır.

Kısıtlı hareketliliğe sahip insanların sayısı azımsanamayacak kadar fazladır. Avrupa’da özürlü istihdamı üzerine Eurostat tarafından yakın bir tarihte yapılan bir araştırmaya⁽¹⁾ göre, çalışma yaşındaki (16 – 64 yaş arası) insanların 44,6 milyonu (altı kişiden biri veya % 15) uzun süreli sağlık sorunlarına veya özürlülüğe sahiptir.

Avrupa Komisyonundan Avrupa Parlamentosu ve Konseyine 2005 Şubatında gönderilen bir rapora⁽²⁾, Avrupa nüfusunun % 10’unda hareket yeteneği kaybı olduğunu öne süren 2000 yılında hazırlanmış bir ön çalışma da (Özürllüler İçin Engelsiz bir Avrupa’ya Doğru) eklenmiştir. Eurostat araştırması gibi ulusal tahminler bu rakamın çok düşük hesaplandığını savunmaktadır. Hareket güçlüğü birçok nedene bağlı olabilir; tabi ki özürllülük bu nedenlerden biridir, ancak kayak yaparken bacağını kırmış olmak veya alışveriş sepeti, küçük bebek vb. taşımak zorunda olmak gibi geçici engeller de hareketi güçleştirmektedir. Biri Almanya’da, diğeri Fransa’da yapılan iki araştırmaya göre, seyahat eden insanların % 20 - % 30’u herhangi bir sebepten dolayı hareket güçlüğü çekmektedir.

Hareket yeteneği azalmış kişilerin toplu taşıma araçlarına erişimi üzerine Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) tarafından 2003 yılında yapılan bir araştırmada⁽³⁾, Avrupa Birliği’nin o zamanki 15 üye ülkesinde 99 milyon insanın veya başka bir deyişle nüfusun % 26’sında belirli bir derecede hareket yeteneği kaybı bulunduğu hesaplanmıştır. Bu 99 milyon kişinin hafif veya ağır özürllülüğe sahip 37,3 milyonunun 16 – 64 yaş arasında, kalan 61,3 milyonunun ise 65 ve üzeri yaşlarda olduğu belirtilmiştir. Bu

rakam, 2000 yılındaki verileri yansıtmaktadır ve rapora göre bu rakam 2010 yılında 113 milyona ulaşacaktır. Yine bu raporda, “özürlülük” kavramının Avrupa genelinde standart bir karşılığının bulunmadığı, bu nedenle kavramın ülkeden ülkeye farklı anlamlar taşıdığı, kimi zaman bu farklılığın çok belirgin olduğu da açıklanmıştır.

Seyahat esnasında karşılaşılan sorunların tek nedeninin bedensel özürlülükler olmadığı unutulmamalıdır. Görme ve işitme bozukluğu, zihinsel özürlülükler, akıl sağlığı bozuklukları ve iletişimsel bozukluklar gibi duyuşal özürlülükler de fazlasıyla sorun yaratabilmektedir.

Hareket kaybının ve özürlülüğün hangi tanımı kullanılırsa kullanılsın, çok sayıda insanın hareket engelleri nedeniyle belirli sorunlar yaşamakta olduğu gerçeği inkâr edilemez. Dahası, gelecekte bu insanların sayısının artması muhtemeldir. Avrupa nüfusu gittikçe yaşlanmaktadır ve yaşlılıkla özürlülük arasında belirgin bir bağlantı bulunmaktadır. Erişim imkânlarının iyileştirilmesi yoluyla yolculukların yalnızca özürlülere değil, herkese daha açık hâle getirileceği de akılda tutulması gereken bir başka konudur.

UBAK tarafından 1999’da yayımlanan “Hareket Engelliler İçin Ulaşımın İyileştirilmesi Rehberi” adlı çalışmayı güncelleyen bu rehber, hareketliliği ve özel – toplu taşıma araçlarının kullanımını sınırlandıran engellerin nasıl ortadan kaldırılabilceğini göstermeyi amaçlamaktadır. Bu güncel rehber, 1999 versiyonunun sunduğu bilgilerin üzerine eklemeler yapmakta ve UBAK ortağı üye ve aday ülkelerden örnek uygulamalar vermektedir. Ayrıca, 2003 Avrupa Özürlüler Yılı kapsamında Avrupa Özürlüler Forumu tarafından düzenlenen UBAK Ortak Ulaşım Hizmetleri ve Alt yapısı Erişim ve İçerme Ödülü ⁽⁴⁾ programında sunulan örnek uygulamalar da rehberde eklenmiştir. Bu ödülün amacı, ulaşım erişimin geliştirilmesi yolundaki örnek uygulamalara dikkat çekmek, bütün özürlüleri kaynaştıracak alanlardaki yaklaşımları ödüllendirmek ve özürlüleri temsil eden kuruluşlarla iletişimin önemini vurgulamaktır.

Bu rehberin çok ayrıntılı ve tam kapsamlı bir örnek uygulama kaynağı olması amaçlanmamıştır. Bunun yerine tasarımcılar, planlayıcılar ve işletmeciler de dâhil olmak üzere ulaştırmacılıkla ilgili herkes için bir gündemin sunulması, özürlüler tarafından kullanılabilen ulaşım alt yapısı,

araçları ve bilgilendirmesinin önemli unsurları hakkında bazı ayrıntıların ve önerilerin verilmesi ve daha ayrıntılı ve özel bilgilerin kaynaklarını içeren bir listenin sunulması amaçlanmıştır.

Yolculukların çoğunda birden fazla türde ulaşım aracının kullanıldığı unutulmamalıdır. Bu nedenle ulaşılabilir yolcu taşıma hizmetlerinin genel amacı, özürllülerin erişebileceği, iyi bir seyahat geçirebileceği ve farklı ulaşım araçları arasında kolayca geçiş yapabileceği kusursuz bir sistemin geliştirilmesi olmalıdır. Bu kusursuz ulaşım süreci hizmetler hakkındaki bilgiye erişimle başlar ve araçlarla birlikte alt yapıyı da kapsar.

NOTLAR

- 1) “Employment of disabled people in Europe in 2002”, Eurostat, European Communities (2003).
- 2) Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Bildirgesi (“Avrupa Birliği’nde Yolcu Haklarının Güçlendirilmesi”), Brüksel, 16.2.2005 COM (2005) 46 final.
- 3) ‘The Accessibility of Urban Transport to People with Reduced Mobility’, Nihai Rapor, Enerji ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü, Avrupa Komisyonu, 2003.
- 4) Ödül ve kazananlar hakkında ayrıntılı bilgi edinmek için;
www.cemt.org/topics/handicaps/index.htm

1. BİLGİLENDİRME

Bilgilendirme hangi biçimde sunulursa sunulsun, şu dört koşulu karşılamalıdır;

- Açık
- Kısa-Öz
- Doğru
- Zamanında

Bilgilendirme bir broşür, bir levha veya bir telefon görüşmesi ile yapılıyor olsa bile, yolcu gereksinimlerinin karşılanması amaçlanıyorsa bu dört koşul muhakkak yerine getirilmelidir.

Bu şartlar, elbette ki seyahat zorunluluğu bulunan herkesin ihtiyaç duyacağı bilgilere yöneliktir, ancak özürlü yolcular için bunun önemi çok daha fazladır.

1.1 Açıklık

“Açık” kelimesi ile iki şey kastedilmektedir; bir ekranda, levhada veya basılı bir materyalde ve her durumda yazılı bilgilendirmenin okunaklı olması ve sözlü bilgilendirmenin kolay anlaşılır olması.

Yazılı bilgilendirmenin sunumu için geliştirilmiş birçok uygulama önergesi mevcuttur.

İnsanlar genellikle duruma uygun yazılmış küçük harfli yazıları, TAMAMI BÜYÜK HARFLERLE YAZILMIŞ olanlara kıyasla daha kolay anlayabilmektedir. Bu durum tarifeler, broşürler, levhalar ve televizyon görüntüleri için de geçerlidir.

Yazı karakterlerinin büyüklüğü önemlidir. Görme bozukluğu genellikle ilerleyen yaş ile birlikte artar ve küçük yazıları okumak

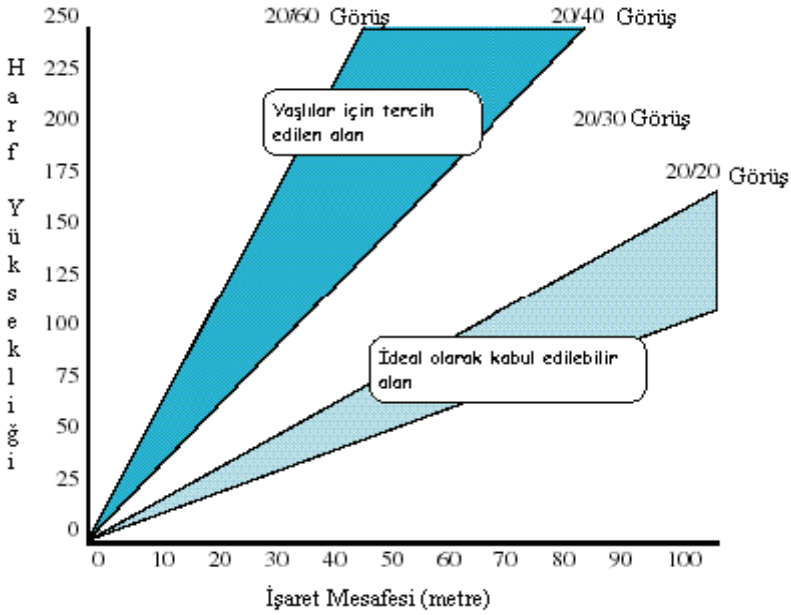
yaşlandıkça güçleşir. Alışılmış tarifeler ve broşürler herkes için anlaşılır bir karakterle ve büyük puntolarla (genelde 14 – tercihen 19 punto); **yani yaklaşık olarak bu büyüklükte** olmalıdır.

Fon ile yazı arasındaki renk zıtlığı iyi değilse, büyük puntolu yazıların okunması bile zor hâle gelebilir. Gri fon üzerine kahverengi yazı göze hitap edebilir ama yine de böyle bir yazının okunması özellikle ışıktandırmanın az olduğu durumlarda kolay olmayacaktır. Beyaz fon üzerine siyah veya lacivert yazı en idealidir.

Bu uygulama kuralları genellikle tabelalar için de geçerlidir. Yine de küçük yazı kullanılmalı, aşağıda belirtilenler gibi kolay anlaşılır yazı tipleri tercih edilmelidir;

- Helvetica
- Airport
- Futura
- Folio

Tabelaların anlaşılır hâle getirilmesinde yer tercihi de büyük rol oynar. Bir tabelanın göze çarpar nitelikte olması için, insanların göz hizasında yerleştirilmesi gerekir. Ancak, bu çoğu zaman mümkün olmayabilir. Tabelaların bu konuda sabitlendiğini düşünelim; bir tren garında böyle bir levhanın tam görülebilmesi için diğer yolcuların aradan geçmemesi gerekir. Bu mümkün olmadığından, bu tür yerlerde genellikle yüksek noktalar tercih edilir. Yerden ne kadar yükseklikte bir noktanın seçileceği konusu kullanım amacına bağlıdır, ancak araya diğer insanların girmesini önlemek için tabela, yerden en az 2,3 metre ^(1,2) yükseklikte olmalıdır. Tabi ki istasyon holü gibi daha geniş alanlarda bundan daha yükseğe monte edilmeleri gerekecektir. Çünkü bu yerlerde insanların tabelaları çok uzaktan görmeleri gerekecektir.



Kaynak: “Ulaşımında Bilgilendirmeyi Geliştirme” – Kanada Ulaşım Geliştirme Merkezi (Transport Canada) için TransVision Consultants Ltd. tarafından hazırlanmıştır.

Tabelayı okuyacak yolcuların görme bozukluğu derecesine göre değişen uzaklıklara bağlı olarak yazı karakteri büyüklüğü üzerine farklı yönergeler mevcuttur. Yukarıdaki tablo, farklı mesafelerde gerekli yazı karakteri büyüklüklerini göstermektedir. Burada da görüldüğü üzere, yaşlılar ve görme yeteneği oldukça azalmış kişiler düşünülerek 7,5 metre uzaklıktaki bir yazının harfleri 25 mm olmalıdır. 20 metrelik mesafelerde harf büyüklüğü 75 mm’ye çıkarılmalıdır. Bazı ulaştırma otoriteleri daha kesin standartlara başvurmaktadır. Örneğin, İngiltere Ulaştırma Bakanlığı (Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Bakanlığı) tarafından belirlenen standart, harf büyüklüğünü mesafenin her metresi için 10 mm artırmaya ve en küçük harf büyüklüğünü 22 mm olarak almaya dayalıdır.

Sabit Bilgilendirme Tabelalarının Işıklandırılması

Tabelalar iyi ışıklandırılmış olmalıdır. Bunun değerlendirilmesinde en geçerli kural, 20/20 görüşüne sahip bir insanın ışıklandırılmış bölge civarında gazete okuyabiliyor olmasıdır. Ortam ışığı seviyelerinin buna elverişli olmadığı durumlarda, arkadan aydınlatmalı tabelalar

kullanılmalıdır. Ayrıca ışıklandırmanın iyi olmadığı yerlerde tabelaların parlak yüzeyli olmamasına dikkat edilmelidir. Çünkü parlak yüzeyden dolayı yansıma oluşacağı ve görüş kaybına sahip veya az gören yolcuların dezavantajlı konuma düşeceği unutulmamalıdır.

1.2 Ayrıntılı Bilgilendirme

Son yıllarda ayrıntılı seyahat bilgilendirme sistemlerinde önemli gelişmeler gerçekleştirilmiştir. Bu sistemlerden bazıları yalnızca büyük şehirler gibi belirli alanlara yönelik hazırlanırken, bazıları bütün ülkeyi kapsamaktadır. Bazı durumlarda hizmetlerin yanı sıra, ulaşım alt yapısı hakkında da bilgi verilmekte, ulaşılabilirlikle ilgili uygun bilgilerin dâhil edilmesiyle birlikte yolculuk yapmaya hazırlanan özürlü bireylere kapsamlı yardım sunulmaktadır.

Büyükşehir bazında sunulan ayrıntılı ulaşım bilgilendirme hizmetine örnek olarak GEOFOX – Hamburg HVV Yolcu Bilgilendirme Sistemi verilebilir. Bu sistem hızlı transit demir yolu istasyonlarının, büyük otobüs istasyonlarının ve aktarma noktalarının yapısal özellikleri ile taşıt tasarımı hakkında ayrıntılı bilgi sunmaktadır. Ayrıca, özürlü yolculara düz tabanlı otobüs hizmetlerini veya platformlara engelsiz erişim imkânı bulunan istasyonları seçme olanağı sunarak kişisel ihtiyaçlara en uygun yolculuğun planlanmasına yardımcı olmaktadır.

GEOFOX, kamu kullanımına internet, SMS, bireysel işletimli bilgilendirme noktaları ve CD-ROM olmak üzere dört farklı ortamda sunulmuştur.

İsveç'te, internet tabanlı bir hareket çizelgesi bilgilendirme sistemine tasarım, ulaşılabilirlik, hizmet türleri ve otobüs terminalleri ve istasyon nitelikleri ile ilgili bilgiler de eklenmektedir. Bu sistem, bütün tren hizmetlerini ve bütün bölgesel toplu taşıma araçlarını; uzun yol/şehir içi otobüs hizmetlerini, tren ve feribot seferlerini kapsamaktadır. Genişletilmiş sistemde taksiler, otoparklar (özürlülere ayrılmış park alanları da dâhil) ve özürlüler tarafından kullanılabilen tuvaletler hakkında da bilgiler yer alacaktır. Almanya, İsviçre ve İtalya gibi ülkelerdeki diğer ulusal raylı sistemlerin özellikle özürlü yolcuların gereksinimlerini karşılamak üzere hazırlanan internet siteleri bulunmaktadır.

İngiltere’de gerek özel otomobiller, gerekse toplu taşıma araçları ile seyahati kapsayan ulusal seyahat planlama hizmeti sunmak amacıyla “Transport Direct” (Doğrudan Ulaşım) adlı internet tabanlı yeni bir sistem geliştirilmektedir. Bu sistemin araştırma programı çerçevesinde ihtiyaç duyulan bilgi türü ve sistemin kullanılabilirliği bakımından özürllülerin gereksinimlerini belirlemek üzere çalışmalar yapılmaktadır.

Bilgilendirmenin internet yoluyla yapıldığı durumlarda, söz konusu sitenin özürllüler tarafından kolaylıkla kullanılabilir durumda olmasına çok dikkat edilmelidir. Erişilebilir internet sitelerinin tasarımı hakkında ayrıntılı bilgi World Wide Web Consortium’un (Dünya Çapında Ağ Konsorsiyumu – W3C) Web İçeriği Erişilebilirlik Kılavuzu ⁽³⁾ adlı çalışmasında sunulmuştur. Bu kılavuz oldukça kapsamlıdır ve web tasarımını özürllüler tarafından erişilebilir hâle getirme hususunda “herkes için tasarım” yaklaşımını destekler niteliktedir.

Finlandiya’da Helsinki Anakent Bölge Kurulu, bölgedeki bütün toplu taşıma sistemleri için tarife ve güzergâh bilgisi sunarak evden eve seyahat planlama imkânı sağlayan, internet tabanlı bir planlama sistemine sahiptir.

Özürllülere seyahat bilgilendirme hizmetinin sunulmasında telefon tabanlı sistemler de önemli bir rol oynayabilir. İngiltere’deki “traveline” adlı ulusal hizmet otobüs, tren, programlı otobüs ve feribot hizmetlerinin tarifelerini ve güzergâh bilgilerini bu şekilde sunmaktadır. Yakın bir tarihte tamamlanan bir araştırmada taşıtların ulaşılabilirliğinin, istasyonlarda ve duraklarda kullanılabilecek özürllü tuvaletlerinin ve seyahat esnasında özürllülerin faydalanabileceği yardım desteğinin de bu hizmete dâhil edilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Ulusal veya bölgesel telefon tabanlı bir sistemin özürllü bir yolcu tarafından talep edilen bilginin tamamını vermesi her zaman mümkün olmayabilir. Bu tür durumlarda gerekli bilgi, daha belirgin bilgiler verebilecek telefon hizmetleri tarafından sunulabilir. Taşıtların ulaşılabilirliği ve ilgili alt yapı bilgisine sahip, bütün ulaşım türlerini kapsayan ulusal organizasyonlara, İngiltere’deki “TRIPSCOPE” ve Belçika’daki “Infopunt Toegankelijk Reizen” organizasyonları örnek olarak verilebilir.

Ulaştırma terminalleri ve sokaklardaki halk erişim bilgi noktaları ve birimlerinin sayısı her geçen gün artmaktadır. Buralarda verilen bilgiler çeşitlilik göstermektedir. Bu bilgiler belirli bir hizmet bilgisinden otomobil ile seyahat da dâhil olmak üzere bütün ulaşım bilgisini kapsayacak şekilde çeşitlilik göstermektedir. Bu tip hizmet örnekleri Madrit, Münih ve Helsinki gibi bazı Avrupa şehirlerinde bulunmaktadır.

Buna benzer bilgi kaynakları gelecekte artacak gibi görünmektedir ve doğru şekilde hazırlandığı takdirde çok büyük önem taşımaktadır. ROMANSE terminallerine yönelik ergonomik bir değerlendirme⁽⁴⁾ sonucunda aşağıdaki rehber bilgiler elde edilmiştir;

- Makinenin dokunmaya duyarlı yüzeye sahip işletim yüzü yerden en fazla 1,2 metre yükseklikte olmalıdır.
- Ekran, terminal cephesinin ön yüzeyi ile bitişik olmalı, duvara gömülü olmamalıdır.
- Paralaks, insanların ekranda istedikleri sembol veya ikon üzerine parmaklarını yerleştirmelerini güçleştirebilir, ekranın görüş açısına göre dikkatli ve doğru şekilde yerleştirilmesi suretiyle bu olumsuzluk bertaraf edilebilir.
- Ekranın yerleştirildiği kabinde ayak ve diz destekleri bulunmalı, bu yolla tekerlekli sandalye kullanıcılarının ekrana yaklaşımları kolaylaştırılmalıdır.
- Ekranda belirecek yazıların da önceden bahsedilen açıklık, renk zıtlığı, ve anlaşırılık kurallarına uygun olması gerekmektedir.

Yeni bilgilendirme teknolojilerindeki tasarım gereksinimleri hakkında daha fazla bilgi, Avrupa Komisyonu projesi QUARTET PLUS tarafından hazırlanan raporlarda bulunabilir. Bu tür bilginin edinilmesi için raporların “Kaynakça” bölümünde yeterli referans mevcuttur.

İnsanların seyahat bilgisi edinebilecekleri veya yardım çağrısında bulunabilecekleri yardım noktaları, her zaman personel çalıştırmayan istasyonlar başta olmak üzere birçok yerde yaygınlaşmaktadır. Bu yardım çağrı noktalarında yolcuların kullanabileceği butonların hepsi yerden en fazla 1.2 metre yükseklikte bulunmalı, görme özürlü yolcular tarafından rahatlıkla fark edilebilecek nitelikte olmalıdır.

1.3 İstasyon ve Duraklarda Bilgilendirme

Değişken Mesaj Sistemleri (Variable Message Sign) hava yolu ve demir yolu hizmetlerinin yanı sıra otobüs hizmetleri için de yaygın şekilde kullanılmaktadır.

Bu elektronik işaretler televizyon ekranı, LED ve fiber optik modellerden hâla kullanılan eski flip-disk (döner disk) modellere kadar çeşitlilik göstermektedir. Basılı yazılar ve sabit levhalar için verilen önerilere uyulması hâlinde bu levhaların açık ve anlaşılır olması sağlanacaktır. Ayrıca bu levhalardaki yazı büyüklüğü ve renk zıtlığı da önemlidir. Ancak, kullanım amaçlarına uygun şekilde bu levhalardaki yazılar belirli bir süre sonra değişmektedir. Bu nedenle bilgilerin değişme sıklığı, okuyanların içeriği anlayabilmesi için çok hızlı olmamalıdır. Bir yazı satırının değişmeden önce en az 10 saniye veya biraz daha fazla bir süre sabit kalacak şekilde ayarlanması önerilmektedir. Hareketli işaretlerde ışığı yansıtmayan cam kullanılmalıdır ve bunlar, doğrudan güneş ışığından korunmalıdır.

İsveç Federal Ulaştırma Dairesi, görme özürlü bireyler için değişken mesajlı görsel bilgilendirme levhalarının okunabilirliği üzerine kapsamlı bir rapor ⁽⁵⁾ hazırlamıştır.

Fotoğraf 1: Otobüs duraklarındaki değişken mesaj levhaları bütün yolculara yardımcı olmaktadır.



Kaynak: Bernmobil, Bern, İsviçre.

1.4 Kısa – Özlü Bilgilendirme

Bir yolcu, bir güzergâhta yürürken veya otobüs, tren gibi taşıtlarda ya da bir çok bilgilendirme ile karşılaşır. Bu nedenle iletmeye çalışılan bilginin tam ve eksiksiz olarak algılanabilmesi için gerekli zaman çok kısa olabilir. Dolayısıyla, bilgilendirme levhalarında sembollerin kullanımı ve bilginin olabildiğince kısa tutulması büyük önem taşımaktadır.

Bir Fransız kuruluşu olan COLIAC ⁽⁶⁾ (eskiden COLITRAH), toplu taşıma araçlarındaki yolcular için işaretlerin anlık bilgi görüntüleri sunması gerektiğini savunan kapsamlı bir işaretleme kılavuzu (chaîne signalétique) yayımlamıştır. Bu bağlamda semboller faydalı olacaktır. Çünkü eğitim düzeyi düşük insanlar tarafından kolaylıkla anlaşılabilirlerdir. Ancak bunun yanı sıra, sürekli kullanım alanına sahip olmalı, sürekli değiştirilmemeli veya yenileriyle değiştirildikleri zaman herkes yeni işaretlere alışana kadar yazılı açıklamalarla desteklenmelidirler.

1.5 Sesli Bilgilendirme

Buraya kadarki bölümlerde görsel bilgilendirme sunumları üzerinde durulmuştur, ancak sesli bilgilendirme de özellikle hizmetlerde bir değişiklik yapılması durumunda veya acil durumlarda önem taşımaktadır. Bununla birlikte, sesli bilgilendirme yalnızca istasyon anonsları ve toplu taşıma araçlarındaki sesli bilgilendirme hizmeti ile sınırlandırılmamalıdır. Telefonla bilgilendirme hizmetleri, bilgilendirme ve bilet satış ofisleri de sesli bilgilendirme hizmeti vermektedir.

Kişisel işitme cihazlarının çoğunda bir “T girişi” mevcuttur ve bunun sayesinde telefon ahizesi veya bilet ofisi penceresi gibi ikinci bir ses iletim aygıtının işitme cihazına bağlantısı yapılabilir. Ancak, işitme cihazı kullanıcılarının tamamı “T girişi” özelliğinden faydalanamadığından, telefonlarda kullanıcı kontrolü ile ayarlanabilen ses yükseltme özelliği bulunmalıdır. Bu özellik, ahize yerine konulduğunda normal ses seviyesine dönüş yapan bir buton yoluyla kullanılabilir.

Telefonla bilgilendirme hizmetlerinin bazılarında artık işitme engelli için telekomünikasyon cihazı (TDD) ⁽⁷⁾ bulunmaktadır. Metin telefonları ağır veya ciddi derecede işitme engelli bireyler için büyük önem

taşımaktadır. İsviçre Federal Ulaştırma Dairesi 2005 yılında, cep telefonu gibi görüntülü şahsi cihazlarda sözlü anlatımlı bilgilendirme dönüşümü konusunda kapsamlı bir rapor ⁽⁸⁾ yayımlamıştır.

Fotoğraf 2: Munster'daki bu yolcu bilgilendirme sistemi ile devingen bilgilendirme sesli olarak verilebilmektedir.



Kaynak: Stadt Münster - Tiefbauamt und Verkehrsbetrieb der Stadtwerke, Münster, Almanya

1.6 Tam ve Zamanında Bilgilendirme

Bilgilendirme hangi biçimde olursa olsun tam ve eksiksiz olmalıdır. Aslında bilgilerin ilk sunulduğu andaki doğruluğunun arz ettiği önemin

yanı sıra, zaman içinde sürekli kontrol edilerek ve gerek görüldüğünde güncellenerek doğruluğunun sürdürülmesi de çok önemlidir. Bir tarifiedeki yanlışlık herkesi rahatsız edebilir, ama bir özürlü yolcu için aynı yanlışlık çok daha ciddi sonuçlar doğurabilir.

Bilgilendirmede zamanlama da önem taşır. Bilgilendirmenin yalnızca içeriğine değil, yolculuğun hangi noktasında verileceğine de dikkat edilmelidir. Basit bir örnek vermek gerekirse, metroda bir sonraki durağın sesli olarak duyurulması görme özürlü bir yolcu için çok önemlidir, ancak bu tür anonslar yolcuların metrodan inmeye hazırlanacakları kadar bir süre tanıyacak şekilde, önceden verilmelidir. Tren durmak üzereyken verilen anonslar, tam anlamıyla çevik olmayan insanlar için çok geç verilmiş olacaktır.

1.7 Genel Bilgilendirme

Bu noktaya kadarki bölümlerde, bilgilendirmenin hangi yolla verileceği konusunun ayrıntılarıyla ilgilenilmiştir. Fakat genel bilgilendirmeye de ihtiyaç duyulmaktadır. Ulaşım araçları, sundukları hizmetlerle birlikte zaman içinde değişmektedir. Toplu taşıma araçlarının çalışma saatleri, ücretleri ve benzeri bilgiler herkes için önemlidir ama özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları başta olmak üzere bütün özürllüler bundan daha fazla bilgiye ihtiyaç duyarlar.

Burada verilebilecek iyi bir örnek, Fransız demir yolu şirketi SNCF tarafından hazırlanan rehberdir ⁽⁹⁾. Bu rehberde tren ve istasyonlardaki hizmetler ve donanımlar (özürllülerin kullanımı için tasarlanmış tuvaletler, rampalar, liftler, telefonlar vb. gibi), bilet ve koltuk rezervasyonu ve en önemlisi tren istasyonlarına servis sağlayan ulaşılabilir toplu taşıma araçları hakkında bilgi verilmektedir.

Trenitalia (İtalya demir yolu işletmesi) “Özürlü Hizmetleri” adlı ayrıntılı ve özlü bir kitapçık hazırlamıştır ve bu kitapçıkta tekerlekli sandalye kullanan yolcular tarafından kullanılabilen bazı ulusal ve uluslararası demir yolu hizmetleri hakkında bilgi verilmektedir. Ayrıca, istasyonlardaki mevcut hizmetler, indirimli ücretler ve özürlü yolcu yardım ofislerinin telefon numaraları da bu kitapçığa dâhil edilmiştir. Aynı bilgilere www.Trenitalia.it adresinden de erişilebilmektedir. İngiltere’deki

Tren İşletme Şirketleri Birliği kısa bir süre önce ülke genelindeki yaklaşık 250 tren istasyonunu ve bu istasyonların tekerlekli sandalye ile ulaşılabilir olup olmadığını gösteren bir harita yayımlamıştır.

Kapsamlı bilgilendirmeye başka bir örnek olarak STIF (Paris’in toplu taşımadan sorumlu kurumu) tarafından 2002’de kurulan Bölgesel Bilgilendirme Merkezi verilebilir. Bu merkez RATP (Paris ve çevre banliyö tren, metro ve hafif raylı trenler), SNCF (Banliyö tren servisleri), ve dış banliyölerde otobüs işleten 80 özel şirketin oluşturduğu OPTILE federasyonu tarafından işletilen ulaşım sistemlerinin özürllüler tarafından kullanılabilirliği hakkında bilgi sunmaktadır.

Daha genel seviyede, İngiltere Özürllü Ulaşım Danışma Komitesi’nin “Evden Eve” ulaşım konulu internet sitesi (www.dptac.gov.uk/door-to-door/index.htm) ve Fransa’nın “Guide des transports à l’usage des personnes à mobilité réduite” (Hareket Yeteneği Azalmış Kişiler İçin Ulaşım Rehberi) başlıklı rehberi gibi farklı ulaşım araçlarını kapsayan kaynaklar özürllülere büyük kolaylık sağlayacaktır. Bu yayınlar özürllülerin kullanımına açık çeşitli hizmetlerin özeti niteliğindedir. Yerel ve kapsamlı bilgi vermek yerine genel bağlamda mevcut hizmetler listelenmiştir ve daha özel gereksinimler için telefon numaraları verilmiştir.

İsviçre’de “Engel İhbar Merkezi” adlı İsviçre Federal Demiryolları (SBB) tarafından çalıştırılan ve İsviçre genelindeki iç ve dış hat ulaşım araçlarının özürllüler tarafından kullanılabilirliği hakkında bilgi veren bir merkez bulunmaktadır.

Kimi zaman gereğinden az değer verilen bir diğer konu da, bilgilendirmenin öğrenme güçlüğü olan insanlara da hitap edecek şekilde verilmesidir. Zihinsel özürllü derneklerinden oluşan “Inclusion Europe” – Sosyal İçerme Avrupa – adlı birlik bu konu üzerinde bir rehber hazırlamıştır. Bu birlik, tarifelerin daha anlaşılır hâle getirilmesi için simge ve sembollerden faydalanılması, büyük otobüs veya tren istasyonlarında insanların bilet gişesi gibi yerleri bulmalarına yardımcı olmak amacıyla basit ve anlaşılır işaretlendirmelerin kullanılması gerektiğini savunmaktadır. Belirli hizmetlerin veya bilet satış makineleri gibi donanımların zihinsel özürllülerin kullanımına uygun tasarlanması hâlinde, UNAPEI tarafından hazırlanmış olan S3A piktogramı⁽¹⁰⁾ (bir

eşyayı, bir nesneyi, bir yeri, bir faaliyeti, bir kavramı resmetme yoluyla temsil eden sembol) gerekli yerlerde kullanılabilir.

İyi ulaşılabilirlik tasarımı ile ilgili rehberler, ulaştırma işletmelerinin ve yerel yönetimlerin özürlü gereksinimleri konusunda farkındalığını artırmak için kullanılabilir. Örneğin Hollanda’da, karayolu tesisleri ve park alanları, bilgilendirme sistemleri ve kent içi toplu taşıma araçlarına ulaşılabilirlik konuları üzerine broşürler hazırlanmaktadır. Buradaki ana fikir, işletmecilere ve yöneticilere bu yolla fikir vererek broşürleri bilimsel raporlara kıyasla daha pratik kaynaklar olarak kullanmaktır.

1.8 Çok Taşıtlı Seyahatler

Birçok seyahatte birden fazla taşıt kullanılmaktadır. Örneğin bir demir yolu seyahati, evden tren istasyonuna veya istasyondan eve ulaşım veya bir trenden diğerine aktarma için neredeyse her zaman birden fazla taşıtın kullanılmasını gerektirir.

Daha önceki bölümlerde anlatılanlara benzer kapsamlı ulaşım bilgilendirme hizmetlerinin geliştirilmesinde taşıt içi ulaşılabilirliğin yanı sıra taşıtlar arası ulaşılabilirlik bilgisinin dâhil edilmesi esastır. Tam ulaşılabilir trenlere sahip olmak ne kadar önemliyse, trenler arası geçişin gerekli olduğu durumlarda platformdan platforma engelsiz geçişlerin sağlanması da o kadar önemlidir. Aynı şekilde, farklı taşıtlar arasındaki güzergâh da (örneğin bir otobüs durağı ile civardaki bir tren istasyonu arası) engelsiz olmalıdır. Seyahatin bu unsuru üzerine yapılacak bilgilendirme, ulaşım araçlarının ulaşılabilirliği konusundaki bilgilendirme kadar önemlidir.

NOTLAR

1. Sayfa 22'ye bakınız, "Access prohibited", John Gill, Kraliyet Ulusal Körler Enstitüsü tarafından Londra'da basılmıştır, bu konuyla ve ilgili konular üzerine daha ayrıntılı bilgi için başvurunuz.

2. Fruin JJ, "Synthesis of Transport Practice: Passenger Information Systems for Transit Transfer Facilities", US Transportation Board, Washington DC (1985).

3. www.w3.org/WAI

4. Barham, P, ve Alexander, J. "İnteraktif Bilgilendirme Terminallerinin Değerlendirilmesi (özürlü ve yaşlı insanlar tarafından kullanımı bakımından) - ROMANSE Projesi". CCLT, Cranfield University (1998).

5. Büser F, "Bericht tür die Entwicklung von Normen zur Gestaltung von optischen, dynamischen Fahrgastinformationssystemen im öffentlichen Verkehr unter dem Aspekt der Bedürfnisse sehbehinderter Personen", İsveç Federal Ulaştırma Dairesi, Berne (2005).

6. Stevoux P, Smolar M, Thery C and Briaux-Trouverie C., "Une conception de la signalétique adaptee aux besoins de l'ensemble des usagers", COLITRAH. Conseil National des Transports (1989).

7. Bakınız; "Hareket Engelliler için Ulaşım – Bilgilendirme & İletişim", syf. 65 ve syf. 104-105 UBAK (Paris, 1991).

8. Raemy P, "Drahtlose Übermittlung von Kundeninformationen im öffentlichen Verkehr unter besonderer Berücksichtigung der Bedürfnisse von sinnesbehinderten Reisenden", İsveç Federal Ulaştırma Dairesi, Berne (2005).

9. "Guide du voyageur a mobilite reduite", SNCF, Paris

10."Revue de Presse du Pictogramme S3A (Symbole d'Accueil, d'Accompagnement, d'Accessibilite)", UNAPEL, Paris (2004).

2. YOLLAR VE YAYA YOLLARI

Neredeyse bütün yolculuklar yürüyerek veya tekerlekli taşıtlar üzerinde başlar ve biter. Faydalanılan taşıt ne kadar ulaşılabilir olursa olsun, yürüyüş alanlarında engeller var oldukça ulaşım hizmetlerinin özörlöler tarafından kullanılabilirliğı büyük ölçöde etkisini yitirmektedir. Aynı şekilde, iletişimi ve uyumu güçleştiren engeller de var olabilmektedir. Örneğın, kabartmasız bordürlö ve sesli uyarısı bulunmayan kontrollö bir yaya geçidi, veya okunaksız işaretlr gibi.

2.1 Kaldırımlar ve Yaya Yolları ⁽¹⁾

Kaldırımların temel amacı, üzerinde yüröyen veya tekerlekli sandalye kullanan herkese güvenli ve rahat erişim sağlamaktır. Bu amaca ulaşmak için mümkün olduğı hâllerde aşğıdaki kurallara uyulmalıdır;

- Engelsiz bir yaya kaldırımı en az 1,5 metre – en ideal 2 metre – genişlikte olmalıdır.
- Genişlik, otobüs duraklarında minimum 3000 mm ve dükkan önlerinde minimum 3500 mm olmalıdır.
- Sürücü gücü ile hareket eden tekerlekli sandalyeler hesaba katılarak, kaldırım eğimleri mümkünse % 5'ten fazla olmamalıdır ve bu limit yeni gelişmelerde tasarım sınırı olarak kullanılmalıdır. İsveç Yerel Yönetimler Birliğı ⁽²⁾ % 2,5 eğimin birçok kişi için sorun teşkil etmediğini, ancak bundan daha yüksek eğimlerde bazı tekerlekli sandalye kullanıcılarının ilerlemede güçlük çektiğini açıklamıştır. Rampalar ile ilgili bölüme bakınız (3.1).
- Eğimin kaçınılmaz olarak daha fazla olduğı yerlerde her 10 metrede bir sahanlık (1,5 – 1,8 metre uzunlukta) oluşturulmalıdır.
- Yağmur suyunun daha hızlı drenajı için gerek duyulan balıksırtları % 1,5 – 2.5 arasında bir eğime sahip olmalıdır. % 2,5'den fazla eğimler tekerlekli sandalye kullanıcılarının düz bir hat boyunca ilerlemesinde sıkıntı yaratacaktır.
- Bir yaya kaldırımının yol kenarında (veya her iki tarafında)

yüksekliğin veya dik eğimli bir alanın bulunduğu yerlerde tekerlekli sandalye ve baston kullanıcılarının güvenliğini sağlamak amacıyla bu kenarlara en az 100 mm yükseklikte metal kenar şeritleri çekilmelidir.

- Kaldırım yüzeyi kaymaz nitelikte, kaldırım döşemeleri tekerlekli sandalye tekerlerinin sıkışmasını önlemek için bitişik ve boşluksuz olmalıdır.
- Yüzey kaplamaları ve ızgaralar kaldırım yüzeyine eş düzeyde ve kaymaz özellikte olmalıdır.
- Yaya kaldırımının en az 2100 mm yüksekliğinde (tercihen 2500 mm) sarkan dal veya levha benzeri şeyler bulunmamalıdır.
- Kaldırım üzerinde trafik ışığı direği, sokak lambası vb. gibi engellerin kaçınılmaz olarak bulunması hâlinde, bu engeller üzerinde alt seviyesi yerden 1500 – 1700 mm yükseklikte, 1400 – 1600 mm genişlikte zıt renkli şeritler kullanılmalıdır. Kaldırım üzerindeki ağaçların görme özürlü bireyler tarafından fark edilebilmesi için, ağaç diplerinde çevre ile renk zıtlığına sahip ızgaralar veya çakıllar yerleştirilmelidir.
- Kaldırımlarda yaklaşık 100 metrede bir dinlenme bankları bulundurulmalıdır.
- Avrupa'nın bazı kesimlerinde, özellikle de Kuzey bölgelerde ve İskandinavya'da kaldırımlardaki kar ve buzun düzenli aralıklarla temizlenmesi çok büyük önem taşımaktadır. Finlandiya'nın Jyväskylä kentinde kaldırımlara alttan ısıtmalı bir sistem döşenmiş ve kışın bile güvenli yaya yürüyüşü garanti altına alınmıştır. Bunun mümkün olmadığı yerlerde, kar yağışından mümkünse hemen sonra karın temizlenmesini de içeren bir kış bakım programı uygulanarak bütün yayalara, özellikle de özürlülere büyük kolaylık sağlanabilir.

2.2 Kavşaklar ve Yaya Geçitleri

Bu alanlar özellikle tekerlekli sandalye kullanıcıları ve görme özürlüler için çok tehlikelidir. Kavşak çevresindeki kaldırımlarda düşük bordürler tekerlekli sandalye kullanıcılarına büyük kolaylık sağlayacağından, bunlar bütün yaya kavşaklarında yaygınlaştırılmalıdır. Yeterli alanın bulunduğu kenar yollarda rampa payı kaldırımdan değil, yoldan alınmalıdır. Bu şekilde görme özürlülerin fark etmeden rampa boşluğuna takılmaları engellenmiş olacaktır.

Düşük kenar veya “düşük bordür” 2 metre genişliğinde (yoğun şekilde kullanılan bir yaya kavşağında yer alıyorsa daha fazla) ve yük taşıma yolu ile bitişik olmalı ve üzerindeki ızgaralar çıkıntı yapmamalıdır.

Düşük kenarların yürüyüş yolu üzerinde bulunması durumunda görme özürllülere yardım amacıyla 1200 mm mesafede çevreyle zıtlık oluşturan renklerde hissedilebilir yüzey hazırlanmalıdır. Bu sayede görme özürllü yayaya bir yola yaklaşmakta olduğu bildirilmiş olacaktır.

Kalabalık kavşaklarda, yayaların karşıya geçişini kolaylaştırmak için bir tür kontrolün bulundurulması gerekir. Bu, yalnızca yaya şeridi veya trafik ışıkları gibi geçiş kontrolü olabilir. Bu tür geçiş noktalarında da yine düşük bordür ve hissedilebilir uyarı yüzeyi bulunmalıdır.

Kontrollü geçişlerde, sesli veya kabartmalı işaretler yoluyla görme özürllü yayalara daha fazla yardım sağlanabilir. Buna örnek olarak İngiltere’de yaygın şekilde kullanılan, yol boş olduğunda sesli sinyal vererek ve dönen ışıklı aparatıyla görsel uyarı sağlayarak geçişi kolaylaştıran “bleep & sweep” adı verilen işaretler ve sesli uyarı sistemleri verilebilir. Munster’da da bu tür uygulamalar kullanılmaktadır.

Düz geçişlerde geçişin güvenli olduğunu ve güvenli geçişin sona ermekte olduğunu belirten iki farklı tona sahip sesli uyarılar kullanılabilir. Güvenli geçiş süresini uzatabilecek elektronik sistemler geliştirilmiştir ve bu sistemler engeli bulunmayan insanlar kadar hızlı hareket edemeyen özürllülere yardımcı olabilecektir. Sesli uyarı sistemlerinin ses çıkış gücü, trafik gürültüsüne ve sessizliğe uyum sağlayacak şekilde ayarlanabilmektedir.

2.3 Yaya Bölgeleri

Özellikle şehir merkezlerindeki süreli veya süresiz olarak trafiğe kapalı alanlar bütün yayalar için güvenli bir ortam sunabilir. Ancak yine de bu alanlarda da birçok tehlike bulunabilir.

2.1. bölümde bahsedilen rampalar, yayalara ayrılmış alanlar için de geçerlidir ve yüksekliklerinde kaçınılmaz değişikliklerin yapıldığı yerlerde basamakların yanı sıra rampalar da hazırlanmalıdır.

Yaya kaldırımlarında olduğu gibi, rampalarda da kaymaz yüzey ve yeterli ışıklandırma sağlanmalı, düzenli bakım yapılmalıdır.

Yaya bölgeleri zaman içinde aydınlatma elemanları, çöp kutuları, banklar, bariyerler, mağaza vitrinleri ve benzeri nesnelerle işgal edilebilmektedir. Bu tür alan tecavüzleri dikkatli şekilde denetlenmeli, görme özürlü bireylerin bu nedenle zarar görmesi engellenmelidir. Bütün ana hareket yönlerinin “yaya yolu” olarak kalması amaçlanmalıdır.

Çok geniş yaya bölgelerinde görme özürlü ve kısmi görüşe sahip insanlar yön bulmada sıkıntı çekebilirler. Bu nedenle buralarda merdivenler için uygun uyarılar ve hissedilebilir yüzeyler (2.5’e bakınız) kullanılmalıdır. Gelecekte görme özürlü bireylerin bu tür yerlerde yönlerini bulabilmelerinde yön bulma sistemleri yardımcı olabilecektir.

2.4 Yol Çalışmaları: Çukurlar ve Bunların Önlenmesi

Zaman içinde kaldırımların veya yaya bölgelerinin tamirat görmesi kaçınılmazdır. Bu durumlarda tamirat alanları yerden yaklaşık 1 metre yükseklikte barikatla çevrelenmeli ve ayrıca bunun altına da özürlü bastonları için engel çubukları çekilmelidir. Çevrilmiş alanların gerekli olduğu yerlerde sesli uyarılar ve lambalar konulmalı, tekerlekli sandalye kullanıcıları da unutulmamalıdır. Tadilat nedeniyle açılan geçici yaya yolları asla 1,5 metreden daha az genişlikte olmamalı, mümkünse 1,8 metre genişlik ayrılmalıdır.

Bir yaya yolu üzerine veya yanına yapı iskelesi veya diğer geçici yapıların dikilmesi hâlinde, bu yapıların görme özürlüler tarafından fark edilecek şekilde işaretlenmesi önemlidir. Kaldırım üzerine iskele kurulmuşsa, en az 1,1 metre genişlikte geçiş yolu bırakılmalıdır.

İskelelerin köşe noktaları tamponla kapatılmalı ve bütün dikey destekler 150 mm kalınlıkta zıt renkli şeritler ile işaretlenmiş olmalıdır. Bu şeritler, alt kenarları yerden 1,5 – 1,7 metre yüksekliğe gelecek şekilde sabitlenmelidir. Ayrıca ışıklı ve sesli uyarılar kullanılmalıdır.

2.5 Hissedilebilir Yüzeyler

Görme özürlü veya kısmi görüşe sahip insanların sokaklarda

güvenli bir şekilde ilerleyebilmeleri açısından hissedilebilir yüzeyler çok önemlidir.

Birçok Avrupa ülkesi farklı türlerde hissedilebilir yüzeyler geliştirmiştir. Hangi durumlarda hissedilebilir yüzeylerin kullanılması gerektiğini kararlaştırmak için Avrupa çapında bir antlaşmaya gereksinim duyulmaktadır ve bu tür malzemelerin üretimi için bir CEN standardı geliştirilmektedir. Bu arada diğer ülkeler bir yana, tek bir ülke sınırları içinde bile bazı tutarsızlıklara rastlanabilmektedir.

Buna rağmen gerekli görüldüğünde başvurulabilecek örnek uygulama kriterleri de mevcuttur;

- Hissedilebilir yüzeyler, görme özürlülerin ayakkabı tabanından hissedebilecekleri çıkıntıda veya yükseklikte olmalıdır. Görme kaybına neden olan bazı tıbbi durumların (diyabetik retinopati gibi) bel altı bölümünde de his kaybına neden olduğu unutulmamalıdır.
- Yüzeyin diğer yayalara, özellikle de yürüyebilen özürlülere ve tekerlekli sandalye kullanıcılarına sorun çıkaracak kadar iri kabartmalı olmamasına dikkat edilmelidir.
- Görme özürlülerin çoğu kısmi görüşe sahip olduğundan, kabartma yüzeyi çevresiyle zıt renklerde ve fark edilir renk tonlarında olmalıdır.

Hissedilebilir yüzeyler iki kategoriye ayrılabilir: Potansiyel bir tehlike hakkındaki uyarı yüzeyleri ve bilgilendirme yüzeyleri. Uyarı yüzeyleri aşağıdaki durumlarda kullanılmalıdır ve birbirlerinden rahatlıkla ayırt edilebilir olmalıdır:

- Yaya geçitlerinde (kontrollü ve kontrolsüz geçişlerin ayırt edilmesi amacıyla farklı renkler kullanılabilir),
- Tren, tramvay biniş-iniş noktalarında ve yüksek otobüs platformlarında,
- Basamak, seviye geçişi, yol üzerindeki hafif ve hızlı toplu taşıma platformları gibi diğer tehlikeli bölgelere yaklaşıldığında.

Bilgilendirme yüzeyleri ise şu durumlarda kullanılabilir:

- Geniş ve açık yaya bölgelerinde veya karmaşık yaya çevrelerinde yön temini için,

- Otobüs durağı, telefon kulübeleri, kabartmalı veya sesli bilgilendirme hizmetleri, tuvaletler vb. gibi tesislerin varlığını bildirmek için. Yapılan bir araştırmaya⁽³⁾ göre, yaklaşık 5 mm yükseklikteki bir profile sahip kabartmalar neredeyse bütün görme özürlüler tarafından algılanabilmekte ve bu hissedilebilir yüzeyler diğer yayalar için bir soruna neden olmamaktadır. Yüksek profilili yüzeye alternatif olarak ayak altında farklı bir his uyandıran yüzeyler de kullanılabilir. Neopren plastikten veya benzer elastomerik bileşenden yapılmış bir yüzey normal kaldırım yüzeyinden daha yumuşak hissedilir ve üzerinde yürürken daha farklı bir ses çıkarır. Bilgilendirme kabartmaları için İngiltere’de bu tür yüzeylerin kullanımı önerilmektedir.

Fotoğraf 3: Görme özürlü bireylerin tehlikelere karşı uyarılmasında hissedilebilir yüzeyler çok önemli bir rol oynamaktadır.



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı, İngiltere

Ses de tek başına rehber olarak kullanılabilir. Hamburger Hochbahn AG, bazı yer altı istasyonlarında 30 mm çapında ve yalnızca 1,5 mm yükseklikte ⁽⁴⁾ çıkıntıları olan seramik döşemeler kullanmaktadır. Bu döşemeler dokunma ile değil, ses ile tespit edilmektedir.

Hollanda'nın Gouda kasabasında geniş çapta hissedilebilir yüzey kullanılmaktadır. Burada, yön bulma kabartmaları ve kavşak uyarı kabartmaları yaygındır ve kavşak uyarı kabartmaları beton zemin üzerine sert kauçuk kaplama şeklinde hazırlanmaktadır.

Fotoğraf 4: Hissedilebilir yönlendirici yüzeyler ve platform kenarı uyarı yüzeyleri



Kaynak: Bundesamt für Verkehr, Bern, İsviçre

Stuttgart'ta hissedilebilir yüzey ile farklı ses çıkarma özelliklerini bir araya getiren yeni bir tür hissedilebilir yönlendirici yüzey geliştirilmiştir. Kullanılan malzemeye "Hohlkorperbodenindikator" – şeffaf zemin işareti - denilmektedir ve araştırmalara göre görme engelliler için en iyi yüzey malzemesi olduğu kanıtlanmıştır. Bu yüzey kaplaması, Stuttgart'taki bir hafif demir yolu güzergâhına döşenmektedir. Munster'da hissedilebilir yüzeylere sahip yön levhaları kullanılmaktadır. Bunlar, içbükey tabanlı eşkenar üçgenler şeklinde üretilen kabartmalı yön oklarından oluşur ve 900 mm yüksekliğe sahiptir. Üçgenlerin üzerindeki Braille harfleri, gidilen yönü açıklar.

Görme özürlülerin yabancı oldukları çevrelerde gezebilmelerini kolaylaştıracak yöntemler üzerine yapılan araştırmalar devam etmektedir. Örneğin NOPPA (Görme Özürlüler İçin Yön Bulma ve Rehberlik Sistemi), internet yoluyla gerçek zamanlı yön bulma/rehberlik bilgisine bağlanabilen mobil bir terminal kullanarak çalışan elektronik seyahat yardımcısıdır. Şu anda geliştirilme aşamasında olmalarına rağmen bu tür elektronik yardımcılar, görme özürlülere veya kısmi görüşe sahip insanlara yalnızca fiziki önlemlerle elde edilebilenlerden çok daha fazlasını sunabilmektedir.

Hollanda’da ProRail adlı demir yolu alt yapısından sorumlu şirket, “ses fenerleri” geliştirmiştir ve bunların üzerindeki çalışmalarına devam etmektedir. Bu cihazlar sayesinde görme özürlü yolcular portatif bir alıcı sayesinde demir yolu istasyonu gibi karmaşık binalarda yolunu bulabilmektedir. Bu sistemin gelecekte Hollanda’daki büyük demir yolu istasyonlarının hepsinde kullanılması hedeflenmektedir.

İngiltere’de Kraliyet Ulusal Körler Enstitüsü “RNIB React” adı verilen elektronik bir yön bulma sistemi geliştirmiştir. Sistemde kullanıcı, radyo sinyalleri yayan küçük bir tetik modülü taşır. Tepkime işaretlerinin menziline girdiğinde, radyo sinyali cihazda sesli bir bilgilendirme mesajının iletilmesini sağlar. Sistem, mesajları sekiz ayrı dilde iletebilmekte ve uzaktaki bir zili çalmak, bariyerleri yükseltmek, elektronik kapıları açmak gibi ekstra işlerde de kullanıcıya yardım edebilmektedir.

2.6 Araçların Park Edilmesi

Avrupa ülkelerinde özürlü araç kullanıcıları için özel park düzenlemelerinin yapılması yaygın bir uygulamadır. Bu düzenlemelere, normalde park etmenin yasak olduğu yol üzeri park yerlerinin mavi kartlı özürlü araç sahipleri tarafından kullanılmasına izin verilmesi de dâhildir.

Özürlülere ayrılmış park alanlarındaki taşıt park alanları 2,4 metrelik normal genişlikte değil, bir tekerlekli sandalye kullanıcısının rahatlıkla aracına binmesine ve aracından inmesine olanak sağlayacak biçimde, 3,6 metre genişlikte, olmalıdır. Birden fazla bölmenin birleşik olduğu yerlerde 2 bölme için fazladan 1,5 metre kadar bir alan ayrılmalıdır.

Cadde kenarındaki kaldırıma paralel park alanlarında, genellikle tekerlekli sandalyenin yerleştirildiği aracın arka kısmına erişimi kolaylaştırmak için 6,6 metre uzunlukta bir alan ayrılmalıdır. Park alanı kaldırıma açılı ise 4,8 metre uzunluk, 2,4 metre genişlik ve 1,5 metre yan boşluk bırakılmalıdır. Cadde üzerindeki ve ana yol dışı açık alanlardaki park alanlarının hepsi yüksek levhalarla işaretlenmelidir. Ayrıca kaldırıma rahatlıkla geçiş için bu yerlerde düşük bordür bulunmalıdır.

Cadde üzerinde olsun ya da olmasın, tekerlekli sandalye sembolü ile işaretlenmiş özürlü park alanlarının diğer araç kullanıcıları tarafından işgal edilmemesi için gerekli yaptırımlara başvurulmalıdır.

Özürlü araç kullanıcılarına ayrılacak park yerlerinin sayısı, parkların türüne ve kapasitesine göre farklılık göstermektedir. Aşağıdaki örnekler İngiltere Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Bakanlığının ilgili yönergelerinden⁽⁵⁾ alınmıştır;

- (i) Yeni açılacak iş binalarının çalışanlar ve ziyaretçiler için ayrılan otoparklarında;
- Toplam kapasitenin % 5'i,
- (ii) Mevcut iş binalarındaki otoparkların;
- En az 1 tane olmak üzere, toplam kapasitenin % 2'si,
- (iii) Alışveriş merkezlerine, eğlence ve dinlenme tesislerine ve kamuya açık diğer alanlara ayrılan otoparkların;
- Özürlü çalışanlardan araç sahibi olanların her birine ve buna ek olarak ziyaretçiler için toplam kapasitenin % 6'sı.

Diğer ülkelerin bu konuda farklı önerileri mevcuttur. Örneğin 1994 tarihli bir Fransız düzenlemesinde 50 taşıt park alanı başına bir özürlü alanı ve 500'den fazla araç kapasiteli otoparklar için de en az 10 özürlü alanı ayrılması gerektiği belirtilmiştir.

Özürlülere ayrılacak park alanlarının sayısına karar verirken, gelecekte diğer taşıtlar gibi özürlü taşıtlarının da sayıca artacağı gerçeği göz önünde bulundurulmalıdır.

Park tipi ne olursa olsun, özürlü park alanı mümkün olabildiğince yeniden kullanıma en yakın yerde bulunmalıdır. Bu, özellikle yaya

yoğunluğunun çok olduğu şehir merkezlerinde önem taşır. Katedilecek mesafelerin fazla olması nedeniyle özürlü araç kullanıcıları için otopark alanlarının çevresi yerine yaya bölgelerinde düzenleme yapmak daha uygun olacaktır.

Kamuya açık park alanlarında boş yer olup olmadığını duyurmak için değişken mesajlı levhaların kullanımı giderek yaygınlaşmaktadır. Bu tür levhalar, Brüksel’de Woluwe alışveriş merkezinde olduğu gibi, özörlöölere ayrılmış boş park alanının olup olmadığını da gösterdikleri takdirde daha faydalı olacaklardır.

2.7 Uzun Kara Yolu Seyahatleri

Özürlöölör için yerel karayolu çevresinde güvenlik ve ulaşılabilirlik düzenlemeleri yapılmasına daha çok önem veriliyor olsa da, bu insanların uzun yol gereksinimleri de göz ardı edilmemelidir. Örneğin Federal Alman Hükümeti, özörlöölü taşıt kullanıcılarının yol üzerindeki acil durum telefonlarına engelsiz erişiminin sağlanması, otoyol servis alanlarında özörlöölölere park alanlarının ayrılması ve tuvalet gibi mekânlarda ulaşılabilirlik düzenlemelerinin yapılması için bazı yönergeler hazırlamıştır. Ayrıca yol kenarındaki motellerde, özörlöölör için özel odaların hazırlanması da gerekmektedir.

2.8 Özet

Yollar ve yaya bölgeleri iyileştirilirken kapsamlı bir yaklaşımın sergilenmesi çok önemlidir. Örneğin Belgrad’daki ana caddelerden biri olan Kralja Milena Caddesi’nin yeniden yapılandırılması esnasında, kaymaz yüzeyli kaldırım taşları döşenmiş, yol üzerindeki çeşitli engeller (gazete standları gibi) kaldırılmış, kaldırımlardaki usule aykırı araç park edilmesi kontrole tabi tutulmuş, iyi tasarlanmış yaya geçitleri hazırlanmış, hissedilebilir yönlendirici yüzeyler döşenmiş ve sokak lambaları yenilenmiştir.

NOTLAR

1. Yaya yolu ifadesi, bitişiginde taşıt yolu bulunmayan yerler için kullanılır. Kaldırımlar ise, yol kenarındaki yaya yollarıdır. Tasarım standartları genellikle her ikisi için de aynıdır.
2. “Streets for everybody”, İsveç Yerel Yönetimler Birliği (1993).
3. “Tactile footway surfaces for the blind”, TRL Contractor Report 257, TRL, Crowthorne, UK (1991).
4. BILOS und Seine Effektivitat, Report on a symposium held in Hamburg (1991).
5. “Inclusive Mobility. A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure”, Department for Transport, London (2002).

3. ALT YAPI

3.1 Giriş

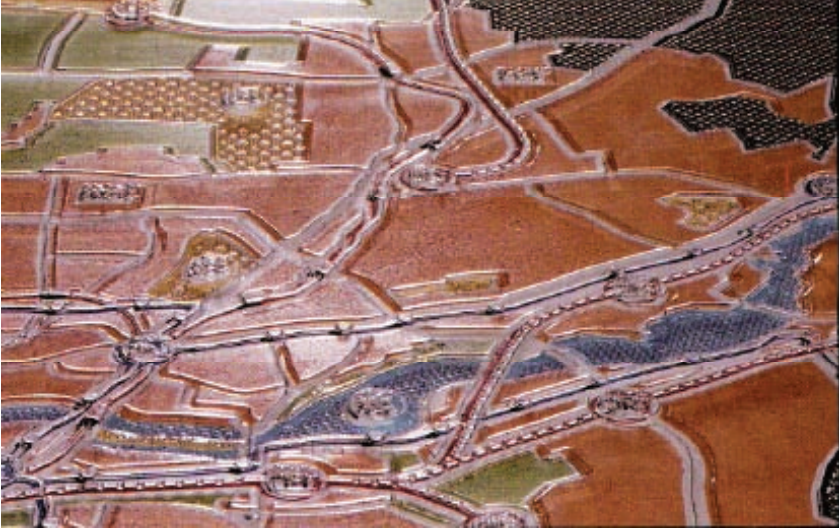
Birinci bölümde ulusal ve yerel ulaşım hizmetleri ele alınmıştır. Ancak özellikle kasaba ve şehir merkezlerinin, terminallerinin ve aktarma noktalarının haritaları gibi yerel bilgilendirme sunan rehberler her geçen gün daha da artmaktadır.

Örnek olarak Almanya – Kaiserslautern’de mağazaların, eğlence ve sağlık merkezlerinin ve kamu binalarının vb. ulaşılabilirlik durumunu yazılı olarak ve internet ortamında gösteren bir şehir rehberi hazırlanmıştır.

Mevcut ulaştırma alt yapısının yeniden düzenlenmesi büyük bir proje kapsamında yapıldığında, ulaşılabilirliği muhtemelen birkaç yıl boyunca etkileyebilecek önemli değişiklikler ortaya çıkmaktadır. Avusturya’nın Linz kentinde bölgesel ve yerel bazda temel toplu taşıma aracı olması hedeflenen trenlerin merkezî demir yolu istasyonu yeniden yapılandırılmaktadır. Halkın, projenin gidişatı hususunda bilgilendirilmesi maksadıyla, istasyonun mevcut durumunu gösteren özel bir web sayfası hazırlanmıştır. Bu sayfa ayrıca, görme özürlüler ve kısmi görüşe sahip insanların gereksinimleri doğrultusunda, monitör okuyucularla veya Braille dönüştürücülerle erişilebilecek şekilde tasarlanmıştır.

Yine Avusturya’nın Graz kentinde, bu büyük şehre uyumu kolaylaştıran ve görme özürlülerin yollarını bulmasına yardım eden, temel ulaşım aktarma noktalarının çok ayrıntılı kabartma haritaları kullanıma sunulmuştur.

Fotoğraf 5: Nuremberg'deki ana tren istasyonunun kabartma haritası



Kaynak: Verkehrs – Aktiengesellschaft – Almanya.

3.2 Binalara Giriş

Ulaştırma alt yapısının, otobüs duraklarının, tren istasyonlarının vb. fiziksel konumu, yer seviyesi, yer altı, yer üstü, tek katlı, çok katlı vb. gibi çok çeşitlilik göstermektedir.

Binanın kendine has fiziki özellikleri her ne olursa olsun, erişim tasarımıındaki temel prensipler her zaman geçerlidir⁽¹⁾. Başka şekilde ifade etmek gerekirse, bina girişindeki rampasız bir basamak veya kaldırım, titizlikle tasarlanmış bir terminalin belirli özür gruplarındaki insanlar tarafından ulaşılamaz hâle gelmesine neden olabilir.

İstasyonun girişinde kapıların kullanılmaması, en ideal uygulamadır. Ancak bu, iklimsel nedenlerden dolayı her zaman mümkün olmayabilir. Kapı kullanımının zorunlu olduğu yerlerde, otomatik kapılar tercih edilmeli, bu kapılar ağırlık veya kapı üzerindeki sensörler yoluyla çalışıyor olmalıdır.

Kapıların açık pozisyonundaki genişliği, iki koltuk değneği taşıyan, bir yardımcı ile ilerleyebilen veya akülü araba kullanan insanlar da dâhil

olmak üzere herkesin rahatlıkla geçişine uygun olmalıdır. Minimum kapı genişliği için verilen öneriler, yönergeden yönergeye farklılık göstermektedir. Ancak en güvenli kapı genişliği en az 1200 mm olmalıdır. Çift kapılarda, kapılardan her biri en az 800 mm (belki daha da fazla; 830 – 900 mm) genişlikte olmalıdır.

Cam kapılar 150 mm genişlikte, alt kenarı yerden 1400 – 1600 mm yükseklikte parlak renkli şeritle işaretlenmelidir. Tekerlekli sandalyelerden zarar görmemesi için 400 mm'nin altında cam kullanılmamalıdır. Döner kapıların kullanıldığı yerlerde normal bir kapı da mevcut olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları ve birçok özürlü döner kapılarda güçlük çekmekte ve hatta bu kapıları neredeyse hiç kullanamamaktadır.

Binaya girişler kesinlikle tam ulaşılabilir ve basamaksız olmalıdır. İstasyonun zemin seviyesi ile yol veya kaldırım arasındaki yükseklik farkı az ise, basamaklara ek olarak bir rampa yeterli olacaktır. Rampa eğimi % 5 gibi düşük bir seviyede tutulmalı, bu eğim en fazla % 8 olmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının dinlenmek için kullanabilecekleri sahanlıklar 6000 mm den⁽²⁾, rampa genişliği ise 2000 mm'den az olmamalı, bu şekilde iki tekerlekli sandalye kullanıcısının aynı anda yan yana geçişine olanak tanınmalıdır. Seviye geçişleri 1500 mm uzunlukta olmalıdır. Ayrıca rampanın başında ve sonunda en az 1500 mm uzunlukta ve rampa genişliğinde seviye alanları bulunmalıdır.

Rampaların her iki yanına tırabzan sabitlenmelidir ve bunlar rampa yüzeyinden 850 – 950 mm yükseklikte olmalıdır. Tırabzanlar, 45 mm çapında çember kesitli malzemeden yapılmış olmalıdır. Duvara sabitlenmesi hâlinde, tırabzan ile duvar arasında 60 – 70 mm kadar bir açıklık bırakılmalıdır. Ayrıca çocuklar ve kısa boylu insanlar için rampa seviyesinden 650 – 700 mm yükseklikte ikinci bir tırabzan daha sabitlenmelidir. Rampanın yan tarafları açıkta ise, açık kısım boyunca yerden 100 mm yüksekliğe baston çarpma çubuğu monte edilmelidir. Bu, ayrıca tekerlekli sandalye kullanıcıları için güvenlik bariyeri görevi de görecektir.

Fotoğraf 6: Bir otobüs istasyonundaki iyi işaretlenmiş, düşük kaldırım kenarlı bir yaya geçidi.



Kaynak: Cranfield University, Cranfield School of Management, İngiltere.

Rampanın bulunduğu yerlerde, mutlaka merdiven de bulunmalıdır. Eklem iltihabı ve sırt ağrısı olan bazı insanlar, rampa çıkmak yerine merdiven çıkmayı daha kolay bulmaktadır. Basamak sayısı ne olursa olsun, merdiven tasarımında aynı prensipler geçerlidir;

- Bütün basamaklar tek tip olmalıdır.
- Rıhtlar (dikey yüzeyler) 100 – 150 mm (tercihen 130 mm) olmalıdır.
- Basamak yüzeyleri (yatay yüzeyler) 300 mm'den daha küçük genişlikte olmamalı, kaymaz yüzeye sahip olmalıdır.
- Basamak kenarları çıkıntısız ve hafif oval (6 mm yarıçapında) ve boydan boya zıt renkle boyanmış – kaplanmış olmalıdır.
- Rıhtlar eğimsiz, tam dik olmalıdır.
- Korkuluklar arasındaki asgari genişlik 1200 mm olmalıdır.
- Her basamak grubunun azami yüksekliği 1200 mm olmalıdır.
- Basamak grupları arasındaki dinlenme alanları 1300 mm – tercihen 1500 – 1800 mm uzunlukta olmalıdır.

- Her basamak grubunda en az 3 basamak bulunmalıdır.
- Tırabzanlar (boyutları rampa tırabzanları için verilenlerle aynı) tercihen merdivenin her iki yanında bulunmalı, ilk basamaktan önce ve son basamaktan sonra en az 300 mm – tercihen 600 mm kadar uzanmalıdır.
- Görme özürlü ve kısmi görüşe sahip insanları uyarmak için basamaklardan önce hissedilebilir “uyarı yüzeyi” döşenmelidir.

Fotoğraf 7: Açık basamaklı merdivenler birçok özürlü için tehlike teşkil etmektedir ve bu nedenle tercih edilmemelidir.



Kaynak: Cranfield University, Cranfield School of Management, İngiltere.

Yalnızca basamak yüzeyi bulunan, rıhtsız merdivenler kullanılmamalıdır. Bazı insanlar bu tip merdivenlerde güvende olmadıklarını hissetmektedir ve görme özürlüler bu merdivenleri kullanırken çeşitli sorunlarla karşılaşmaktadır.

İstasyon zemini ile kaldırım arasında çok bariz bir yükseklik farkı varsa veya merdiven ve rampa için yeterli alan bulunmuyorsa, bir liftin kullanılması zorunlu olacaktır.

Liftin ebadı, kullanması beklenen kişi sayısına bağlı olacaktır. Ancak tekerlekli sandalye kullanıcılarının da liftten faydalanacağı biliniyorsa, belirli asgari ölçüler uygulanmalıdır.

Fotoğraf 8: Metro erişim asansörü, Münih



Kaynak: Müncher Verkehrsgesellschaft mbH. (MVG), Münih - Almanya

Avrupa Asansör Standardı (Nisan 2000) yapısal asansörlerin iç döşemeleri arasındaki asgari iç ölçüleri belirlemiştir. Bu ölçülere göre liftler 1000 mm genişlik ve 1250 mm derinlikten (1 tekerlekli sandalye kullanıcısı alır), 2000 mm genişlik ve 1400 mm derinliğe (1 tekerlekli sandalye kullanıcısı ve birkaç diğer yolcu alır) kadar üç gruba ayrılmıştır. Bunlar asgari ölçülerdir ve bu ölçülere sahip bazı asansörlerde büyük tekerlekli sandalyelerin girmesi veya asansörü kullananların ayaklarını yatay uzatarak oturması mümkün olmayabilir. Bu nedenle yeterli alan varsa, diyagramda gösterildiği gibi asgari derinlik 1400 mm (tercihen 1500 – 1800 mm) ve asgari genişlik 1400 mm (tercihen 2000 mm) olmalıdır.

Avrupa standartları ayrıca asansörlerde 900 mm’lik kapı genişliği ve 2300 mm iç yükseklik standardı getirmiştir. Kapı yüksekliği 2100 mm olmalıdır. İkilili kapısı olan asansörlerde 900 mm kapı genişliği yeterlidir, ancak tek kapılı asansörlerde bu ölçü 1100 mm olmalıdır.

Asansörün iç yüksekliği girişte 2100 mm, iç kısımda 2300 mm olmalıdır.

Asansörün giriş ve çıkışında erişim kolaylığının sağlanabilmesi için kapı önünde 1700 mm’lik (asgari 1500 mm) bir manevra alanı bırakılmalıdır.

Asansör dışındaki çağrı butonları yerden 850 – 1200 mm yüksekliğe sabitlenmeli, iç butonlar için de aynı ölçüler kullanılmalıdır. Butonlar en az 19 mm çapında ve çıkıntılı olmalıdır. Acil durum butonları genel olarak kontrol panelinin altında yer almalıdır.

Görme özürlü bireylere yardım etmek maksadıyla butonlar Braille ve normal metin kabartmalı olmalıdır. Bütün kullanıcılar için talebin alındığını ve yerine getirileceğini gösteren görsel bilgilendirme kullanılmalıdır. Ayrıca, asansörün hareket yönünü ve kat bilgilerini bildiren, önceden kaydedilmiş anonslar kullanılmalıdır.

3.2.1 Yürüyen Merdivenler

Yürüyen merdivenler, bazı özürlü bireyler; özellikle de tekerlekli sandalye kullanıcıları ve rehber köpek sahibi görme engelliler için kullanışlı değildir. Yürüyen merdivenin yürüyebilen engelliler için güvenli hâle getirilmesi amacıyla, merdivenin başında ve sonunda kırmızı ve yeşil ışıklar kullanılarak hareket yönü ve hareket başlangıç noktası belirtilmelidir. Ayrıca her basamağın köşe kenarı zıt renkler ve tonlarla belirginleştirilmelidir.

Önerilen yürüyen merdiven genişlikleri 600 – 1100 mm arasındadır ve basamak yükseklikleri en fazla 240 mm veya acil çıkış merdiveni olarak kullanılacaksa 210 mm'dir. Basamaklar en alt ve en üst noktada 2000 mm veya 1600 mm'lik düz alanlar oluşturmalıdır ve her iki tarafta da 2,5 metre, hatta yoğun yaya trafiğine sahip yerlerde daha fazla boş alan bırakılmalıdır. Örneğin Londra metrosunda yürüyen merdivenlerin biniş ve iniş kısımlarında 10 metrekaarelik boş alan bırakılmıştır. Yürüyen merdivenin hareketli kol desteği basamak kenarlarından 900 veya 1100 mm yükseklikte ve fark edilir şekilde renk zıtlığına sahip olmalıdır. Ayrıca yürüyen merdivenle eşzamanlı hareket etmelidir.

Yürüyen merdivenler için önerilen hız, saniyede yarım metredir, ancak seviye farkının çok belirgin olduğu yerlerde bu hız saniyede 0,65 metreye çıkarılabilir.

3.2.2 Yürüyen Bantlar

Katedilmesi gereken mesafelerin fazla olduğu yerlerde yürüyen bantlar çok faydalıdır ancak eğim % 12'den, hız ise saniyede yarım

metreden fazla olmamalıdır. Genişlik 1500 mm olmalı, hareketli kol destekleri renk zıtlığına sahip olmalıdır ve hareket yolunun başlangıcında 700 mm fazladan geriye uzanmalıdır. Yürüyen bantlardan bazı tekerlekli sandalye kullanıcıları faydalanabilir. Fakat bu, yürümeye yardımcı aygıtlar kullanan veya rehber köpeği olan insanlar için geçerli değildir. Bu nedenle, yürüyen bandın paralelinde bir de geçit bulunmalıdır.

3.3 Bina İçinde Hareket Etme

Ulaştırma binaları; küçük otobüs ve demir yolu istasyonlarından büyük aktarma merkezlerine ve uluslararası havalimanlarına kadar çeşitlilik göstermektedir. Bu binaların iç kısımlarının tasarımı yapının büyüklüğüne, karmaşıklığına ve kullanacak yolcu sayısına göre farklılık gösterecektir, ama terminalin tipi ve büyüklüğü ne olursa olsun, her binada uygulanması gereken bazı tasarım kuralları bulunmaktadır.

3.3.1 Bina İçinde Yön Bulma

Görme özürlü veya kısmi görüş yeteneğine sahip insanlar, binalarda yön bulmakta güçlük çekerler. Kısmi görüş yeteneğine sahip insanların bazıları için ayrıntılı ve anlaşılır işaret levhaları yeterli olacaktır. Ancak çok kısıtlı bir görüş yeteneğine sahip insanlar veya görme engelliler için işaretler bir anlam taşımayacaktır. İngiltere’de Kraliyet Ulusal Körler Enstitüsü tarafından bu sorunu çözmek için “InfraVoice” – Ses Ötesi – adı verilen bir sistem geliştirmiştir. InfraVoice binalardaki köşe noktalara yerleştirilir ve yol üzerinde, sağda ve solda bulunan nesneler hakkında bilgi verir. Sistem kızılötesi ışınlar yayar ve ışın demetini kesen kullanıcı, kendisine ait alıcı yoluyla otomatik olarak sesli bir mesaj alır. Yalnızca sistem kullanıcıları tarafından duyulabilen bilgilendirme mesajı, görsel yazı levhası görevi görür ve bu yolla kullanıcının bina içinde yönünün bulmasını sağlar.

InfraVoice sistemi İngiltere’de birkaç yerde kullanılmaktadır ve Paris – Lyon’daki demir yolu istasyonlarına da kurulmaktadır. Bu sistem, daha önce bahsedilen RNIB tepkime sistemi (Bölüm 2.5) ile birlikte de kullanılabilir.

Fotoğraf 9: Karmaşık tasarımlı bina içi ortamlar, görme özürlüler için güçlük yaratabilir.



Kaynak: Cranfield University, Cranfield School of Management, İngiltere

Prag’da özel olarak tasarlanmış bir sinyal iletici yoluyla kullanıcılara, yaklaşmakta olan bir tramvay veya otobüs hakkında sesli bilgilendirme veren Apex adlı bir sistem geliştirilmiştir. Bu sistem, yolcuların araca binme niyetini şoföre bildirmesi amacıyla da kullanılmaktadır.

Fotoğraf 10: Apex adı verilen sinyal iletici, yaydığı sinyaller yoluyla kullanıcının taşıta binme niyetini otobüs şoförlerine iletir.



Kaynak: Dopravni Podnik hl. m. Prahy – Prag, Çek Cumhuriyeti

3.3.2 Yaya Bölgeleri

Genel bir prensip olarak, istasyon eşyaları ana yaya akışına engel olmayacak ve az yer kaplayacak şekilde tasarlanmalıdır. Telefonlar, satış makineleri, banklar, çöp kutuları vb. gibi eşyalar kolay görülüp ulaşılabilir, ancak yaya geçiş koridorlarını engellemeyecek biçimde yerleştirilmelidir.

En az 2000 mm'lik, bütün engellerden arındırılmış bir yaya yolu mutlaka bulunmalıdır. Bu yola görme özürlüler için yön gösteren hissedilebilir yüzeyler döşenmeli, çatıyı destekleyen kolonlar veya istasyon eşyaları çevreleriyle zıt renklerde olmalıdır. Ana yaya akış yolu üzerinde kolonlar varsa, bunlar 140 veya 160 mm genişlikte, yeşil ve siyah çizgili, alt kenarı 800 mm, üst kenarı ise 1600 mm yükseklikte iki adet şerit ile işaretlenmelidir.

Tuvaletlere, ofislere veya hizmet alanlarına geçiş yolu gibi ikinci derece dolaşım alanlarında yol genişliği daha az (en az 1200

mm) tutulabilir. Yaya geçiş yollarının tamamı engelsiz hâlde 3200 mm yükseklikte olmalıdır.

İyi hazırlanmış yön işaretleri, özellikle büyük ve karmaşık binalarda önem taşır. Bu işaretler anlaşılır, kolay görülebilir ve zihinsel özürliüler tarafından kolaylıkla anlaşılabilir niteliklerde olmalıdır.

3.3.3 Tesisler ve Hizmetler

Bilet Satışı

Bilet satış noktaları aşağıdaki özelliklere sahip olmalıdır;

- tekerlekli sandalye kullanıcıları ve kısa boylu insanlar için 75 – 85 cm masa yüksekliğine sahip ayrı bir bölüm bulundurulmalıdır. Tekerlekli sandalye kullanıcılarının bankoya tam yaklaşabilmesi için, dış cephenin altında yeterli diz boşluğu bırakılmalıdır.
- Bilet satış görevlisi ile yolcu arasında güvenlik camının bulunduğu bütün yerlerde bir görüşme bölmesi bulunmalıdır.
- Ayakta durmakta güçlük çeken yolcuların destek alabileceği tirabzanlar veya destek çubukları bulunmalıdır.
- Üst aydınlatmalar 250 lüx aydınlatma seviyesinde olmalıdır.

Bu yönergeler bilgilendirme ofisleri ve masaları için de geçerlidir.

Fotoğraf 11: Oslo Havalimanındaki tekerlekli sandalye kullanıcılarına ayrılan check-in bölümü



Kaynak: Norveç Özürliüler Birliği

Bilet ofisi olsun ya da olmasın, birçok terminalde bilet makineleri bulunmaktadır. Bu makinelerin tasarımında kullanımı yaygınlaştırma amacı temel alınmalıdır. Tasarımcılar, bilet ofisleri gibi bu makinelerin de tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından kullanılabilmesini göz ardı etmemelidirler. Bu nedenle makinenin bilet yuvası, kâğıt/demir para gözleri veya butonları gibi bütün işletilebilir kısımları yerden 1200 mm yükseklikte olmalıdır.

Butonlar en az 19 – 20 mm çapta, avuç içi ile kullanılacak çıkıntıda ve makine yüzeyine zıt renklerde olmalıdır.

Bilet ve para üstü, el hareket yeteneği düşük insanlar tarafından kolaylıkla alınabilir olmalıdır.

Makine kullanım talimatları ve prosedürü basit ve anlaşılır şekilde verilmelidir. Aslında, bilet seçimi, ücretin verilmesi ve biletin alınması şeklinde gerçekleşen üç aşamalı işlem en ideal olanıdır. Zihinsel özürlü bireyler için makine kullanımı sembollerle ve resimli anlatımlarla gösterilmelidir. Makinenin ön yüzü iyi aydınlatılmış (200 lüks) olmalıdır.

Fotoğraf 12: Bilet makinelerinin bütün kontrol düğmeleri, tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından ulaşılabilir olmalıdır.



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı (DETR), İngiltere

İsveç Tüketici Birliği bilet makineleri de dâhil olmak üzere özürliülerin kullanımına uygun bütün hizmet makineleri üzerine kapsamlı bir rapor hazırlamıştır. Raporda, makinelerin özürliü veya yaşlı insanlar tarafından kullanılmasını zorlaştıran veya imkânsızlaştıran; yetersiz aydınlatma, küçük/okunaksız metin göstergesi ve renk zıtlığı eksikliği gibi olumsuz tasarım özelliklerinin kolaylıkla ortadan kaldırılabilereği belirtilmiştir. Raporda ayrıca, makine ile iletişim kontrolleri ve diğere kontroller butonlarının konumu ve tuş takımı tasarımı gibi temel özelliklerin standartlaştırılmasının da mümkün olduğı vurgulanmıştır.

Birçok ulaşım sistemi, yolculuk öncesinde biletlerin onaylanmasını gerektirmektedir. Bilet kontrol makinelerinde de aynı tasarım prensipleri geçerlidir; bunlar da belirgin şekilde işaretlenmeli, tekerlekli sandalye kullanıcılarının kolaylıkla ulaşabileceğı yerlerde bulundurulmalıdırlar.

Bilet kontrol bariyerlerinin bulunduğı noktalarda en az bir geçiş tekerlekli sandalye kullanıcılarına, rehber köpeğı veya ağır bagajı bulunan yolculara ayrılmış olmalıdır. Bariyerlerdeki bilet yuvaları net bir şekilde görölür olmalıdır.

Son zamanlarda bilet satışı konusunda yaşlı ve özürliü bireylere büyük kolaylık sağlayacak bazı gelişmeler kaydedilmiştir. Birleşik Krallık – Belfast, Finlandiya – Tampere gibi bazı şehirlerde elektronik “akıllı kart” bilet sistemleri kullanılmaktadır. Bu kartlar sayesinde bir yolculukta, savaş gazileri, özürliüler için indirimli ücretlendirme mümkün olmaktadır. Kuzey İrlanda’daki toplu taşıma işletmesi Translink’in Bangor’daki otobüs hizmetlerinde yenilikçi ve ilginç bir sistem uygulamaya konmuştur. Yaşlı ve özürliü bireyler, şoförün gereksinimlerini bilmesini ve buna göre hareket etmesini kabul ederlerse, bir seyahat kulübüne üye olmaktadırlar. Katılım için ücret talep etmeyen bu kulübün her üyesine özürliülük derecelerini ve sınıflarını şoföre bildirmeleri amacıyla renk kodlu birer kart verilmektedir (örneğin yürüme güçlüğü için turuncu kart, görme bozukluğu için sarı kart).

3.3.4 Tren, Otobüs vb. Bekleme

Yaşlı ve özürliü birçok insan belirli bir süre ayakta durmayı imkânsız bulmaktadır. Bu nedenle terminal genelinde uygun noktalarda banklar

bulundurulmalıdır. İnsanların bir terminal binası içinde katedecekleri yolun azımsanmayacak uzunlukta olduğu unutulmamalıdır. Örneğin Heathrow Havalimanında yolcular, çıkış kapıları arasında 1,3 kilometre kadar yürümek zorundadır.

Leeds Üniversitesi tarafından yapılan bir araştırma⁽³⁾, tekerlekli sandalye kullanıcılarının yalnız % 40'ının, koltuk değneği kullanan yürüyebilen özürllülerin ise % 20'sinin dinlenmeden 180 metre yürüyebildiğini ortaya koymuştur. Yürüyebilen özürllülerin büyük çoğunluğu, dinlenmeden 60 – 70 metreden fazla ilerleyememektedir.

Bu nedenle banklar veya oturma yerleri insanların 50 – 60 metrede bir dinlenmelerine olanak tanıyacak şekilde düzenlenmelidir.

Bazıları çeşitli özürllülük gruplarındaki insanların kullanımına daha uygun olmak üzere birçok farklı oturma düzeni mevcuttur. Bunlar, 5 grupta toplanabilir:

1. Yolcuların kısa bir süreliğine oturabilecekleri veya yaslanabilecekleri yüksek oturaklar: Bunların bakım gereksinimi en az seviyededir, çok az yer kaplarlar ve düşük seviyeli oturaklardan kalkarken güçlük çeken eklem romatizması, bel veya sırt ağrısı olan yolcular için idealdirler.
2. Katlanabilen koltuklar: Yağmur yağdığında ıslanmazlar ve yer tasarrufu sağlarlar.
3. Klasik ahşap banklar: Uçlarında (ve bazen ortasında) kol destekleri bulunan bu banklar, katlanabilir veya yüksek tip oturaklara nazaran uzun süreli dinlenmeye daha uygundurlar. Diğer malzemelere kıyasla ahşap, sıcaklığı daha fazla korur, kaymaz, çabuk kurur ve yağmacılık açısından pek çekici değildir.
4. Delikli metal banklar: Sıralar hâlinde monte edilen bu banklar, büyük ölçüde klasik ahşap banklarla aynı role sahiptir. Parlak renkli boyalarla bu bankların kayganlığı giderilebilir ve daha sıcak tutması sağlanabilir. Kol destekleri yolcuların kalkmasına yardım eder.
5. Yağmacılık tehlikesinin fazla önem teşkil etmediği iç mekânlarda kumaş kaplamalı – yüksek maliyetli koltuklar kullanılabilir.

Normal bankların yüksekliği 450 – 480 mm (en az 420 mm), katlanabilir oturakları 550 – 600 mm, yüksek tip oturakları ise

700 – 800 mm kadar olmalıdır. Eğer mümkünse ve yeterli yer varsa, bu üç tip oturma düzeninin hepsi birden kullanıma sunulmalıdır. Oturak tipi her ne olursa olsun, sivri ve keskin köşelerden kaçınılmalıdır ve alışılmış banklarda kol destekleri, oturma seviyesinden 200 mm yüksekte bulunmalıdır.

Yolcuların uzun süre beklemek zorunda kaldığı terminallerde, kapalı bekleme odaları hazır bulunmalıdır. Bunlar, ısıtma – soğutma sistemli olmalı, su sızıntısı yapmamalı, iyi havalandırılmalı ve kullanımı kolay kapılara sahip olmalıdır. En önemlisi, bütün bekleme odalarına sesli ve görsel bilgilendirme sistemleri kurulmalıdır.

Fotoğraf 13: Grenoble’da koltuklu bir otobüs durağı.



Kaynak: Syndicat Mixte des Transports en Commun de l’agglomeration grenobloise, Grenoble, Fransa.

3.3.5 Dinlenme Tesisleri

Terminallerin birçoğunda restoranlar, kafeteryalar ve barlar bulunmaktadır ama bunlar her zaman özürlü gereksinimleri dikkate alınarak hazırlanmamaktadır.

Bu tip yerlerin tasarım ilkeleri arasında şunlar da yer almalıdır:

- Masaların arasındaki geçiş yolları ve boşluklar tekerlekli sandalye erişimine müsait (mümkünse 1300 mm) olmalıdır.
- Tekerlekli sandalye kullanıcıları için tasarlanan masalarda yeterli bacak boşluğu – yaklaşık 700 mm yükseklikte, 500 mm derinlikte ve 600 mm genişlikte bulunmalıdır. Buradan hareketle, masa yüzeyinin yerden yüksekliği 730 mm kadar olmalıdır.
- Mobilyalar, tepsiler, tabaklar vb. çevreleriyle zıt renklerde olmalıdır.

Masa, sandalye ve mobilyanın hep bir arada kullanıldığı dinlenme yerlerinin sayısında artış gözlemlenmektedir. Tasarımcılar bunu yapmaya devam etmek istiyorlarsa, tekerlekli sandalye kullanıcılarının masalarına ayrı bir yer ayırmalıdır.

3.3.6 Tuvaletler

Terminallerin, istasyonların ve ulaştırmacılıkla ilgili diğer binaların özürlü tuvaleti bulundurması büyük önem arz etmektedir. Bu tuvaletler tekerlekli sandalye kullanıcıları dikkate alınarak hazırlanmalıdır. Özürlü tuvaletlerinin tasarım standartlarını belirleyen ulusal yapı düzenlemeleri bulunmaktadır, ancak bazı genel gerekliliklerin her yerde karşılanması gerekir:

- Geniş ve kolay açılabilen bir kapı (asgari genişlik 925 mm),
- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının kabin içinde rahat hareket etmesine olanak tanıyacak yeterli alan,
- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının, tekerlekli sandalyenin önünden veya yanından tuvalete geçişine imkân tanıyacak yeterli alan,
- Tuvaletten ulaşılacak yerde el yıkama ve kurutma bölümleri,
- Tekerlekli sandalye kullanıcısının klozete veya tekerlekli sandalyesine geçişine yardım edebilecek bir asistan için yeterli boş alan.

Tuvalet kabininin ebadı, klozetin merkez veya köşeli oluşuna bağlıdır. Merkezî klozetli tuvaletler kullanıcının klozete önden, sağdan veya soldan geçişine olanak tanır ve 2800 mm genişlikte ve 2200 mm uzunlukta olması gerekir. Köşe klozetleri yalnızca sağdan veya soldan geçişe uygundur ve dolayısıyla 1500 mm genişlik ve 2200 mm uzunluk gibi daha az bir alan gerektirir. Klozet yüksekliği 480 mm olmalıdır ve klozete geçiş yerlerinde sıkıca monte edilmiş tutamaklar bulunmalıdır. Lavabo yerden 720 – 740 mm (azami 800 mm), el kurutma makineleri ve sabunluklar ise yaklaşık 850 mm yükseklikte olmalıdır.

Bütün tuvaletlerde kolaylıkla ulaşılabilen ve kullanılabilen bir yardım çağrı veya acil durum butonu bulunmalıdır.

Genel bir kural olarak özürlü tuvaletleri, diğer tuvaletler kadar yaygın olmalıdır.

3.3.7 Diğer Alt yapılar

Bir önceki bölümde, nispeten büyük ve karmaşık alt yapılar ele alınmıştır. Ancak dikkatle tasarlanması gereken diğer küçük ulaşım alt yapıları da mevcuttur.

Otobüs ve tramvay durakları, yalnızca panosunda tarife bulunan bekleme noktaları olarak düşünülmemelidir. İnsanların bu noktalarda bir – iki dakika da olsa bekledikleri dikkate alınarak, aşağıdaki hususlara önem verilmelidir;

- Durakta bekleyen insanları kötü hava şartlarından koruyan siperlikler yararlıdır, ancak bu siperlikler yaklaşmakta olan otobüsün veya tramvayın görülmesini engellememelidir.
- Duraklar aydınlatılmalı veya bu mümkün değilse, iyi aydınlatılmış noktalara konulmalıdır.
- Modern duraklar genellikle şeffaf malzemelerle kurulmakta, bu sayede durağın daha aydınlık olması sağlanmaktadır. Ancak bu durum görme özürllüler için tehlike arz etmektedir. Bu tür duraklarda saydam yüzeyin yerden 1500 mm yukarısına 140 – 160 mm kalınlıkta parlak renkli bir şerit yapıştırılmalıdır.
- Durakta oturaklar bulunmalı, bunlardan bazıları 450 mm yükseklikte alışılmış banklardan, bazıları ise 700 – 800 mm yükseklikte, yüksek tip oturaklardan olmalıdır.

- Tarife 1000 mm – 1700 mm arasında bir yüksekliğe asılmalı ve mümkünse aydınlatılmalıdır.
- Zihinsel özürllüler dikkate alınarak tarifiede semboller ve resimli anlatımlar kullanılmalıdır.

Bayrakla işaretlenmiş duraklarda bir barınak bulunsun ya da bulunmasın, tarife mutlaka uygun bir yere asılmalıdır. Bayrağın üzerinde de zıt renklerde, o duraktan geçen otobüs veya tramvayların güzergâh numaraları yazılı olmalıdır. Rakamlar 50 mm büyüklükte, bayrak ölçüleri ise 450x450 mm olmalıdır. Bayrağın alt kısmı yerden 2500 mm'den aşağıda ve bunun çok yukarısında olmamalıdır. Durağı kullanan taşıtlar tam ulaşılabilir ise, tarife üzerinde uluslararası tekerlekli sandalye amblemi kullanılabilir.

3.4 Taşıtlara Biniş

3.4.1 Boşlukların Doldurulması

Önceki bölümlerde demir yolu, otobüs istasyonları veya diğer terminallerde yolculuğun hangi yollarla daha iyi hâle getirilebileceği tartışılmıştır. Bu konudan taşıtlara geçmeden önce, taşıtlar ile kaldırım veya platform arasındaki boşluğun doldurulması konusu ele alınacaktır.

Özürlü olmayan kişiler için karşıya veya yukarıya, örneğin bir platformdan trene atılacak bir adım, büyük sorun yaratmasa da, taşınmakta olan bir valiz bazı güçlükler çıkartabilir. Ancak güçlükle yürüyebilen veya tekerlekli sandalye kullanan bir kişi için küçük bir boşluk bile geçilemez hâle gelebilmektedir. Aynı boşluk, görme özürllüler için tehlikeli olabilmektedir.

Araştırmalar, neredeyse bütün yürüyebilen özürllülerin 200 mm⁽⁴⁾ yükseklikteki bir basamağı aşabildiklerini göstermiştir. Ancak, özellikle demir yolu taşıtlarına binerken, dikey basamağa ek olarak, bir de yatay bir boşluk bulunmaktadır. İngiltere Çevre, Ulaştırma ve Bölgeler Bakanlığı tarafından yapılan bir araştırmaya⁽⁵⁾ göre, basamak yüksekliğinin ve boşluk genişliğinin toplamı 200 mm'yi geçmemelidir. Bu yükseklik, yürüme güclüğü çekenler için uygundur ama tekerlekli sandalye kullanan bir kişinin yardımsız geçemeyeceği kadar fazladır. Güney Yorkshire Tramvayının tasarımı sırasında yapılan bir araştırma⁽⁶⁾, tekerlekli sandalye kullanıcılarının bir açıklıktan geçmek zorunda kaldıklarında en fazla 45

mm genişlikteki yatay boşluklardan ve en fazla 20 mm yükseklikteki dikey basamaklardan geçebildiklerini ortaya koymuştur.

İdeal bir sistemde, platformla taşıt (otobüs, tramvay veya tren) arasındaki boşluğun bu standarda uygun olması gerekir. Uygulamada bu çoğu zaman mümkün olmasa da, yeni kurulan sistemlerde uygulanmaması için geçerli bir sebep yoktur.

Her geçen gün daha fazla sayıda otobüs durağı süspansiyonlu şekilde, 240 – 250 mm yükselebilen özellikte yapılmaktadır. Örneğin Euskirchen ve Hürth’de (Almanya), birçok otobüs durağında zemin 240 mm’ye, Dresden’de ise 230 mm’ye yükselebilir özellikte yapılmış, bu sayede neredeyse otobüslere basamaksız erişim mümkün kılınmıştır. Bu duraklara otobüslerin paralel olarak yeterince yaklaşabilmesi hâlinde tekerlekli sandalye kullanıcıları yardımsız iniş – biniş yapabilmektedir. Bunun gerçekleşmesini engelleyen en yaygın problemlerden biri de, otobüs durağı önüne veya yakınına park eden özel araçlardır. Bu sorun, yola çıkıntılı durakların yapılmasıyla aşılabılır, ancak bu tür duraklar trafik akış yoğunluğuna bağlı olarak her yerde kullanışlı olmayabilir.

Fotoğraf 14: Tekerlekli sandalye kullanıcıları için doğrudan tren / platform erişimi



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı - İngiltere

Alternatif olarak platformla otobüs (veya tramvay, hafif raylı sistem) arasındaki açıklık bir rampa ile kapatılabilir. Buna rağmen yükseltilmiş biniş platformu, rampanın eğimini azaltacağı için daha avantajlıdır. 1999'da yapılan araştırmalar⁽⁷⁾, kullanılacak bu tür bir rampanın eğiminin en fazla 11'de bir (% 9) olması gerektiğini göstermiştir. Tekerlekli sandalyesini kendi kullananlar için bu eğim geçerli iken, akülü tekerlekli sandalyeler altıda bir (% 17) eğime sahip daha dik rampaları kullanabilmektedir. COST 322 tarafından hazırlanan raporda, bir metrelik rampada % 13 eğim önerilmektedir. Ancak bu, elle idare edilen tekerlekli sandalyeler için aşılamayacak kadar dik olabilmektedir. İngiltere standartları ise 600 mm uzunluğundaki bir rampada en fazla % 10 eğim önermektedir.

Kullanım alanlarına ve maliyetlerine göre çeşitli rampalar mevcuttur:

- Taşınabilen – el kontrollü: Otobüs içinde taşınır ve gerek duyulduğunda istenilen pozisyonda yerleştirilip kullanılabilir.
- El kontrollü: Katlanabilir özelliktedir ve herhangi bir kimse tarafından katlanabilir.
- Elektrikli: Elektrikle çalıştırılır ve eğimi/yüksekliği ayarlanabilir.

Bu rampalardan hangisinin kullanılacağı, tahmin edilen kullanım yoğunluğuna ve maliyete göre değişmektedir. Az kullanılan otobüsler için el kontrollü tipler, yoğun kullanılan otobüsler ve raylı sistem taşıtları için elektrikli olanlar uygundur.

Rampa kullanımı için biniş alanında yeterli alanın bulunması gerekmektedir. Tekerlekli sandalye kullanıcıları için başlangıç ve bitişte en az 2500 mm genişliğinde bir manevra boşluğu olmalıdır.

İsveç Federal Demiryolları tarafından işletilen en yeni hafif raylı trenlerde GPS kontrollü açılır-kapanır basamaklar kullanılmaktadır. Bu sistemde basamaklar, platforma göre araç içinde ayarlanabilmekte, bu şekilde taşıtla platform arasındaki boşluk minimum düzeye indirilebilmektedir.

Tekerlekli sandalye kullanıcılarının otobüslere ve trenlere sorunsuz binişinin sağlanması, yerel ulaşımın özürllülere yönelik belki de en

belirgin özelliğidir. Ancak görme özürlü ve kısmi görüşe sahip insanların gereksinimleri de dikkate alınmalıdır. Bu insanlar genel olarak fiziki erişim sıkıntısı çekmese de, araçları tanımlamada ve araç kapılarını bulmakta güçlük çekmektedirler. Mâcon'da durakların araca biniş kısmında belirgin kaldırım taşları döşenmiştir. Prag'da ise görme özürllüler için taşıtın yaklaşmakta olduğunu, nereye gittiğini bildiren ve yolcunun taşıta binme niyetini sinyaller yoluyla şoföre ileten karmaşık bir akustik sistem (APEX) geliştirilmiştir.

3.4.2 Ağır Raylı Sistem

Otobüsler ve hafif raylı taşıtlarla platform arasındaki açıklık, genellikle oldukça azdır. Fakat bu durum bazı ağır raylı sistemlerde geçerli değildir. İngiltere ve İrlanda'da istasyon platformları Avrupa'nın diğer ülkelerindekilere kıyasla daha yüksektir ve buralarda tekerlekli sandalyeli yolcuların taşıta binişi ancak portatif rampalarla sağlanabilmektedir. Bu rampaların kullanımı doğal olarak istasyondaki bir görevlinin mevcut olmasına bağlıdır. Görevli personelin bulunduğu yerlerde özürllü yolcuların, yolculukları hakkında önceden bilgi vermesine gerek yoktur. Ancak görevli personelin bulunmadığı veya günün belirli saatlerinde bulunduğu istasyonlarda önceden yardım talebinde bulunulması gerekmektedir.

Avrupa'daki diğer ülkelere raylı taşıma istasyonlarının dikey platform yüksekliği, rampa kullanımını olanaksız kılacak kadar yüksektir. Fransa, Avusturya, Hollanda, İtalya ve İsveç'te işletmeler, mobil platform liftleri kullanmaktadır. Hollanda'da trenlerde kullanılan prototip liftler geliştirilmiş ve test edilmiştir. Uzun vadede bu metot istasyon liftlerine tercih edilebilir. Örneğin İsveç ve Avusturya liftleri el ile kontrol edilebilmektedir ve 1,5 metre gibi yüksekliklere kadar kullanılabilir. Ancak bu liftler, HELIOS raporunda⁽⁸⁾ da belirtildiği gibi, “baş dönmesi” veya “vertigo” gibi rahatsızlıkları bulunan yolcular için biraz “korkutucu” olabilmektedir. Tekerlekli sandalyelerin trenlere erişimi için alınacak diğer önlemler, SJ İsveç Devlet Demiryolları programına⁽⁹⁾ dâhil edilmiştir. Almanya'da “Alman Demiryolları AG”, tren bazlı bindirme araçları üzerinde çalışmalar yapmaktadır ve yerel ve bölgesel trenlerin bazılarında bu bindirme araçları kullanılmaktadır. Örneğin; Hofheim'de Rhein-Main-Verkehrsverbund isimli firma, 37 trene özürllü yolcular için bindirme liftleri ve tuvaletler yapmıştır. Fransa'da araç üzerine monte edilen

liftlerin yapımı üzerine çalışmalar sürmektedir ve mevcut trenlere liftlerin kurulmasıyla ilgili fizibilite çalışması yapılmaktadır. Yeni trenlerde taşıt üzerine montajlı liftlerin kurulması beklenmektedir.

İtalya’da ulusal demir yolu işletmesi (TrenItalia), tekerlekli sandalye kullanan yolcular için lift görevi gören, golf arabalarına benzer mobil bir elektrikli araç üretmiştir. Bu araçta sürücü ve yolcu için 2 koltuk ve tekerlekli sandalye kullanıcısının trene binışı için özel bir platform bulunmaktadır. Ayrıca bagaj için de boş yer ayrılmıştır. Araçtaki platform 1100 mm kadar yükselebilen bir lift görevi görerek tekerlekli sandalye yolcusunun trene geçişini sağlamaktadır. Bu araç Roma tren istasyonunda test edilmiştir ve 2006 sonu itibarıyla İtalya demir yolu ağında kullanıma sunulması beklenmektedir.

Fotoğraf 15: Trenitalia’nın özürlü yolcular için geliştirdiği tekerlekli sandalye lifti.



Kaynak: Trenitalia – BU Passeggi Nazionale ed Internazionale Assistenza – Roma / İtalya

Bazı özürlü kuruluşları, yalnızca tren üzerine montajlı liftlerin uzun vadede tatmin edici bir erişim sunabileceğine inanmamaktadır. Ancak demir yolu taşıtlarına erişimle ilgili Almanya’da yapılan bir araştırmada

bölgesel hizmetler için platform yüksekliklerini zamanla adapte edebilecek veya platform rampalarının yerini tutabilecek uzun vadeli alternatiflerin bulunmadığı vurgulanmıştır. Ayrıca, platform montajlı liftlerin tren üzerine monte edilen liftlerden 5 kat daha ucuz (20.000 € - 4100 €) olduğu da hesaplanmıştır. Hollanda’da trene montajlı liftler denenmiş, tekerlekli sandalye kullanıcıları için kullanışlı olmalarına rağmen pahalı oldukları görülmüştür. Buna rağmen Finlandiya demir yolu hizmetlerinde trene montajlı liftler uzun süre kullanılmıştır ve artık geçerli bir sistem olduğuna inanılmaktadır. Hollanda’da bütün yeni demir yolu platformlarının standart olarak 84 cm yükseklikte olması gerektiğine karar verilmiştir. Ayrıca, en yoğun demir yolu istasyonlarında da platform yüksekliğinin bu seviyeye düşürülmesi planlanmaktadır. Erişim aracı olarak araç üzerine montajlı lift veya portatif rampadan hangisi kullanılırsa kullanılsın, belirgin dikey veya yatay açıklıkların bulunduğu yerlerde bu araçların güvenlik nedenlerine bağlı olarak demir yolu çalışanları tarafından kullanılması gerekmektedir.

3.4.3 Uçağa Biniş

Havaalanları tekerlekli bagajların hareket ettirilmesine uygun şekilde tasarlandığından, tekerlekli sandalye kullanan yolcuların da rahatlıkla hareket edebileceği geniş alanlardır. Ancak uçağa binişte ve uçaktan inişte bazı sorunlar yaşanabilmektedir.

Orta ve büyük boy uçakların kullanıldığı büyük havaalanlarında bekleme odasından uçağa ulaşım, basamaklı olmayan ulaşım platformu kullanıldığından, uçağa biniş kolaydır. Fakat daha küçük uçaklarda ulaşım platformu kullanılmadığından, bazı sorunlar yaşanmaktadır. Buna rağmen, merdiven çıkamayan yolcular için merdiven tırmanıcı sistemler mevcuttur. İngiltere’nin Stansted ve Glasgow havalimanlarında kullanılan AAT sisteminde merdiven çıkamayan yolcular bir koltuğa oturtularak (veya tekerlekli sandalyeden aktarılarak) bir kişinin yardımıyla uçağa oturarak binebilmekte ve aynı şekilde uçaktan ineabilmektedir.

Diğer bir alternatif ise, uçağın kapısına kadar kendini yükseltebilen otobüslerdir (Paris – Charles de Gaulle ve Washington Dulles Havaalanları).

Küçük uçaklara binişte farklı bir alternatif ise, Kanada’da geliştirilen bir çeşit “alçak seviyeli biniş köprüsü”nün kullanılmasıdır. Bu köprü, Dash 8s, SAAB 340s ve BAe 146s model uçaklar için kullanıma uygundur. Söz konusu köprü tüm yolcular tarafından kullanılabilen, elektrikle çalışan, düz ulaşımı sağlayan ve görme özürlü yolculara zıt aydınlatmayla yardımcı olan bir platformdur.

3.4.4 Diğer Özellikler

Tüm demir yolu platformlarında hissedilebilir uyarı şeridi kullanılmalıdır. Platform kenarına paralel çekilecek bu şeritler 400 mm genişlikte olmalı ve platform kenarından en az 500 mm (tercihen 600 – 700 mm) geriye çekilmelidir. Ayrıca platform kenarları beyaz ve sarı gibi bir zıt renk ile belirginleştirilmelidir.

Platformun yüzeyi kaymaz olmalı ve üzerinde iyi bir drenaj (1:30/1:40) için gerekli olandan daha yüksek bir balıksırtı bulunmamalıdır. Bu tümsek tekerlekli sandalyenin veya çocuk arabalarının kazara raylara yuvarlanmasını önlemek amacıyla tren veya tramvaydan uzak olmalıdır ⁽¹⁰⁾.

Birçok platform üzerinde bazı eşyalar da bulunmaktadır. Bu tür yerlerde bilet makinesi, çöp kutusu veya banklar, platformun araca biniş kısmında en az 2 metrelik engelsiz bir alan bırakacak şekilde yerleştirilmelidir. Eğer platform açık ve yüksek ise kenarları bariyerlerle çevrilmelidir. Ayrıca baston kullanıcıları için de bir korkuluk gereklidir. Bu korkuluk platform yüzeyinden 200 mm yükseklikte, 150 mm kalınlıkta olmalıdır.

Büyük ve karmaşık platformların girişinde görme özürlülerin kullanabileceği kabartma haritalar bulundurulmalıdır. Bu haritalar Brüksel metrosunun bazı istasyonlarında kullanıma sunulmuştur.

Taşıtlara biniş noktalarında ve istasyonların diğer bölümlerinde yeterli seviyede ışıklandırma sağlanılmalıdır. COST 335’in önerileri doğrultusunda aşağıdaki ışıklandırma seviyeleri tercih edilmelidir;

Platformlarda: En iyi 100 lüks, standart 50 lüks, asgari 20 lüks.

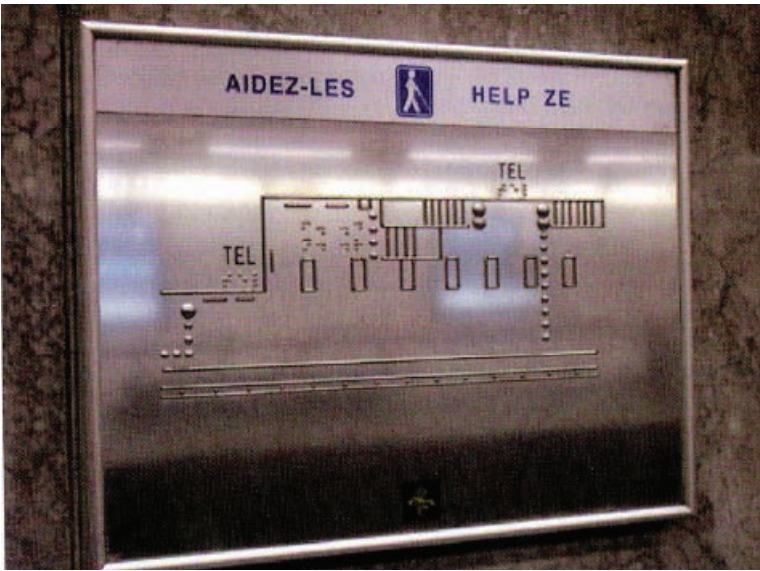
Merdivenlerde: Standart 120 lüks (başlangıç ve bitiş basamaklarında daha yoğun)

Rampalarda: Standart 50 lüks, başta ve sonda 100 lüks

Alt geçitlerde: En iyi 100 lüks, standart 50 lüks

İstasyon Çevresinde: En iyi 100 lüks, standart 50 lüks, en az 20 lüks.

Fotoğraf 16: Kabartmalı bilgilendirme paneli - Brüksel



Kaynak: Société des Transports, Intercommunaux de Brussels (STIB) – Belçika

İyi ışıklandırma, kısıtlı görüş yeteneğine sahip insanlar için çok önemli olmakla birlikte, bütün yolcuların kişisel güvenlik duygusunu güçlendirmektedir. Işıklandırma, karanlık alanların tamamına yayılacak ve çok ışıklı alanlar ile az ışıklı alanlar arasında ani geçiş olmayacak şekilde tasarlanmalıdır. Müsait olan yerlerde binalar azami derecede doğal ışık alacak şekilde tasarlanmalı, ancak yansımalar en az seviyede tutulmalıdır.

Alt yapı bakımı önemlidir. Işıklandırma sistemi tam çalışır vaziyette, hissedilebilir yaya kaldırımı yüzeyleri iyi durumda tutulmalıdır. Aksi takdirde özürülülere yardımcı olmak için yapılan düzenlemeler etkinliğini yitirecektir.

NOTLAR

1. Ulaştırmacılıkla ilgili binaların ulaşılabilirlik tasarımı üzerine kapsamlı bilgi veren bazı yayınlar mevcuttur. Bunlardan ikisi;

“Barrierefreier ÖPNV in Deutschland”, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Nisan 2003).

“Inclusive Mobility. A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure”, Philip R Oxley, Mobilite ve İçerme Birimi, Ulaştırma Bakanlığı, UK (2002).

2. Ülkeler arasında bu mesafeyle ilgili farklılıklar bulunmaktadır. Fransa ve İsveç’te önerilen en fazla mesafe 10 metre, ABD’de 1/20 eğim için 12 metre, eğim daha fazla olduğunda 9 metredir. Hollanda demir yolu istasyonunda standart en fazla 1/16 eğimde 8 metre iken, Alman Federal Ulaştırma Bakanlığı tarafından önerilen mesafe en fazla 6 metredir.

3. “Ergonomic standards for disabled people in pedestrian areas: results from Leeds observation work 1988/89”, Ulaştırma Araştırma Laboratuvarı Çalışması,TRL, Crowthome, UK (Temmuz 1989).

4. Flores JL, and Minaire P, “Epidemiologie du handicap: etude fonctionnelle d’une population”, LESCO, INRETS, Lyon, 1986 Ve Oxley PR, ve Benwell M, “An experimental study of the use of buses by elderly and disabled people”, Ulaştırma Araştırma Raporu 33, TRL, Crowthome, UK (1985).

5. “Significant Steps - Summary”, Ulaştırma Bakanlığı, Londra (2004).

6. Fowkes A, Gallon C ve Oxley P.R., “Supertram Ergonomic Study”, Cranfield University 1992.

7. Oxley PR, Alexander J, Barham P and Wood N. “Phase II Study for Mobility”, Cranfield University (1999).

8. “The Design and Operation of Accessible Public Transport Systems”, HELIOS Raporu (Kasım 1996).

9. Bakınız; COST 335 “Passengers’ accessibility of heavy rail systems” (sf. 123), Brüksel (Ekim 1997).

10. Bakınız; P79, “Principles for Travel Centre Design”, İletişim ve Ulaştırma Bakanlığı, Finlandiya (1997).

4. TAŞITLAR

Nüfusun bütün kesimlerinde özel araç sahipliği ve kullanımı artış gösterse de, yaşlı ve özürlü bireylerde ortalamanın altındadır. Bu nedenle, ulaşılabilir toplu taşıma araçlarının sağlanması özellikle bu gruplardaki insanlar için büyük önem taşımaktadır.

Birçok ülkede ulaşılabilir toplu taşıma araçlarının tasarımı üzerine kapsamlı yönergeler ve yasal düzenlemeler hazırlanmıştır. Bu düzenlemelere Kaynakça bölümünde ve bu bölümde değinilecektir.

CEN/CENELEC – 16. Çalıştayı 2004 yılında bütün toplu taşıma araçlarını kapsayan ulaştırma sistemlerinin ulaşılabilirlik tasarımı konusunda bir rapor ⁽¹⁾ hazırlamıştır. Bu raporda, toplu taşıma araçlarının standartlarını belirleyen merciler için hareket yeteneği azalmış, özürlü ve yaşlı insanların dikkate alınması hususunda gerekli yönergeler verilmiştir. Burada sunulan rehberlik, ulaştırma alt yapısından taşıtlara varana kadar bütün ayrıntıları kapsayacak biçimde çok geniştir.

Toplu taşımanın hangi yollarla tam ulaşılabilir yapılacağı, taşıt tipine göre belirlenmelidir. Buna rağmen, bütün taşıt tiplerine uygun bazı kriterler de mevcuttur. Özellikle de öğrenme güçlüğü olanların bu hizmetlerden faydalanması için alınacak önlemler bütün taşıtlarda aynıdır. Bu önlemlere yolculuk öncesinde ve yolculuk süresince bilgilendirmenin verilmesi, taşıtlarda ve istasyonlarda vb. açık ve anlaşılır işaretlendirmelerin kullanılması, bilet makineleri gibi donanımların üzerinde basit yönergelerin sunulması, bu insanlara yolculuk eğitimi verilmesi ve istasyon personeline bu insanlarla nasıl iletişim kurulacağı veya nasıl yardım önerileceği konularında eğitim verilmesi dâhildir.

Ulaşım hizmetlerinin zihinsel özürlü bireyler tarafından kullanılabilir hâle getirilmesi konusunda bazı bilgi kaynakları ve yönergeler bulunmaktadır. Bunlardan bazıları; Katılım Avrupa (Inclusion Europe)⁽²⁾, Avrupa Komisyonunun MAPLE projesi⁽³⁾, UNAPEI⁽⁴⁾, Avrupa Ruhsal Sağlık Örgütü⁽⁵⁾, Mencap⁽⁶⁾ ve Özürlü Hakları Komisyonu⁽⁷⁾ tarafından hazırlanan çalışmalardır.

4.1 Şehir İçi ve Şehirler Arası Otobüsler

Özel otomobili olmayan birçok kişi için otobüsler en çok kullanılan ulaşım aracıdır. Birçok ülke uzun yıllardan beri otobüs tasarımlarını özürllülere yardımcı olmak amacıyla değiştirmektedir. Söz konusu bu değişimlerde öncelikli olarak yürüyebilen özürllüler ve ikinci olarak da tekerlekli sandalye kullanıcıları dikkate alınmaktadır.

Almanya’da Alman Taşımacılar Birliği (Association of German Transport Operators) tarafından ısmarlanan otobüslerin % 80’i alçak tabanlı ve rampalıdır. Yunanistan’da alçak tabanlı trolleybüsler Atina Bölgesi için üretilmeye başlanmıştır. İngiltere’de bütün yeni otobüslerin ulaşılabilir olmasını şart koşan yasal düzenleme hazırlanma aşamasındadır. Londra’da 2006 yılının başından beri bütün otobüsler tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından ulaşılabilir şekilde alçak tabanlıdır.

Şehir içi otobüsler ile şehirler arası otobüsler arasındaki farklılıklar ayırt edilebilmeli, tam ulaşılabilirliğin sağlanması için gerekli yöntemler bu farklılıklara göre belirlenmelidir. Yürüyebilen özürllülere ve duyuusal bozukluğu olanlara yardımcı olan ve tekerlekli sandalye ulaşımını olanaklı hâle getiren tasarım kriterlerini, şehir içi ve şehirler arası otobüslerinde birbirinden ayırmak gerekmektedir.

Şehir içi otobüsleri ile şehirler arası otobüslerin yerden yükseklikleri birbirinden farklıdır. Eski tip şehir içi otobüslerin bile yerden yüksekliği 75 cm iken, özellikle tatil turlarında ve gezilerinde kullanılan yolcu otobüslerinin 1 metreyi (bazen daha fazla) bulabilmektedir.

Şehirler arasında kullanılan otobüsler ve bazı kent içi otobüsler için yeni tasarımlar, sadece bir basamakla veya basamaksız binişi sağlayacak kadar alçaltılmış olarak yapılmıştır. Böylece, az eğimli bir rampayla tekerlekli sandalyeli bir yolcunun otobüse binmesi olanaklı hâle getirilmektedir⁽⁸⁾.

Yolcu otobüsleri yüksek olduklarından, rampa kullanımına müsait değildir. Bu otobüslerde tekerlekli sandalye kullanıcısı ulaşımı liftle sağlanmalıdır. Bu otobüslerin tasarımına ve maliyetine lift dâhil edilmelidir.

Fotoğraf 17: Grenoble’da bir otobüse rampalı erişim



Kaynak: Syndicat Mixte des Transports en Commun de l’agglomération grenobloise (SMTC) – Grenoble, Fransa.

Avrupa Komisyonu inisiyatifi olan COST 349, tekerlekli sandalye ile ulaşılabilen yolcu otobüslerinin tasarımı üzerine yaptığı bir araştırmayı 2005 Ekiminde tamamlamıştır. Bu araştırmada alışılmış lift donanımlı yolcu otobüslerinin yanı sıra bazı yenilikçi tasarımlar da incelenmiştir. Söz konusu bu otobüslerden birinin ön kısmında, şoför bölmesinin yanında, düşük tabanlı bir bölme vardır. Buraya birkaç yolcu koltuğu yerleştirilmiştir ve tekerlekli sandalye alanı ayrılmıştır. Düşük tabanlı oluşu sayesinde bu bölmeye bir rampayla ulaşılabilir. Bu özelliğe sahip prototip taşıtlar, Kuzey İrlanda’da 2004 yılından beri denenmektedir.

Fotoğraf 18: El kontrollü, alçak tabanlı otobüs rampası



Kaynak: Bernmobil, Bern, İsviçre

Ön girişinde tekerlekli sandalye lifti bulunan alternatif taşıt tasarımları şu anda hazırlanma aşamasındadır. Şu anda hizmet veren ulaşılabilir yolcu otobüsü belirli sayıdadır, ancak yolcuların yanı sıra İspanya’da, İngiltere’de ve yük taşıyan otobüslerin kullanıldığı İsveç’te, bu otobüsler kullanılmaktadır. Ayrıca İspanya - Badajoz ile Portekiz – Evora arasında ilk tarifeli uluslararası ulaşılabilir servis 2000 yılında hizmete girmiştir.

2003 Ağustosunda üye ülkelerde yürürlüğe giren Şehir İçi ve Şehirler Arası Otobüs Talimatnamesi (2001/85/EC), yeni hizmete girecek olan kent otobüslerinin tam ulaşılabilir olmasını öngörmektedir.

Söz konusu Talimatname’ye uygun otobüsler alınana kadar, aşağıda belirtilen önlemler (4.1.1) alınarak eski otobüslerde ulaşılabilirlik sağlanabilir. Daha sonraki bölümde (4.1.2) tam ulaşılabilir otobüslerin tasarım gereksinimleri verilecektir.

4.1.1 Yürüeyebilen Özürlölere Yönelik Önlemler

Görme Bozukluğu Olan Kişiler İçin:

- Basamak kenarlarında işaretlemeler (sarı ve siyah zikzaklı işaretler),
- Zıt renkli tutamaklar ve tutunma destekleri,
- Zıt renkli zil düğmeleri,
- Sesli duyurular – anonslar (“bir sonraki istasyon” veya “son istasyon” gibi),
- Otobüs duraklarında servis numaralarını ve gidilecek yerleri bildiren sesli uyarılar (bkz; 3.3.1.),
- İlk koltuğun yanında rehber köpek için yeterli boş alan,

Yürüeyebilen Özürlüler İçin:

- İç basamak yüksekliği 120 mm ile 200 mm arasında ve basamaklardan her biri eşit yükseklikte (+/- 10 mm),
- Koltuklar arasındaki geçiş genişliği; koltuk yüksekliğinin 900 mm olduğu durumlarda en az 450 mm (COLITRAH tarafından tercihen 550 mm önerilmektedir), koltuk yüksekliğinin 1400 mm olduğu durumlarda 550 mm,
- Tutamaklar ve tutunma destekleri arasındaki mesafe en fazla 1050 mm (COLITRAH tarafından minimum 1000 mm önerilmektedir),
- Zil düğmeleri, oturan yolcunun kalkmadan ulaşabileceği konumda olmalıdır,
- En az 650 mm genişlikte boş alana sahip ön koltuklar. Bu koltuklar hareket güçlüğü çeken yolcuların bacaklarını uzatarak oturmasına ve kolay iniş – biniş yapmalarına olanak sağlar.

İşitme Bozukluğu Olan Kişiler İçin;

- Görsel uyarılar (“Duracak” uyarısı gibi),
- Bir sonraki istasyon adının görsel olarak verilmesi.

Genel olarak bütün zemin kaymaz malzeme ile kaplanmış olmalı, bütün giriş ve çıkışlar iyi aydınlatılmış ve gerekli yerlere tutamaklar sabitlenmiş olmalıdır.

4.1.2 Tekerlekli Sandalye Kullanıcılarına Yönelik Önlemler

- Girişten tekerlekli sandalye için ayrılmış alana kadar minimum 750 mm, tercihen 800 mm veya daha fazla geçiş genişliği,
- Açıkça işaretlenmiş, engelsiz bir zeminde manevra için yeterli ve boyutları en az 1300 mm x 750 mm olan tekerlekli sandalye alanı,
- Tekerlekli sandalyeli yolcunun, otobüsün gidiş yönünün tersine oturması daha güvenlidir. Tekerlekli sandalyeli yolcunun yaslanabileceği, yüksekliği 350 mmden 1400 mm'ye kadar olan bir yüzey olmalıdır. Koltuk boşluğunun bir tarafında yaklaşık 900 mm yüksekliğinde yatay, açılıp kapanabilen bir kol destek yeri olmalı ve zil düğmesi kolay ulaşılabilir bir konumda bulunmalıdır.
- Düşük tabanlı otobüslerde tekerlekli sandalye ile kullanıcısının emniyet altına alınmasına gerek görülmemektedir.

4.1.3 Yüksek Tabanlı Şehirler Arası Yolcu Otobüsleri

Tekerlekli sandalyeli yolcuların bekleme platformundan doğrudan taşıta binebildiği alçak tabanlı otobüslerden farklı olarak yüksek tabanlı şehirler arası yolcu otobüslerine erişim liftle yapılmak zorundadır.

Lift kullanılacaksa, otobüse monte edilmiş olmalıdır. Dâhili lifte alternatif olarak merdiven tırmanıcılar kullanılabilir, ancak otobüs basamaklarının yapısı nedeniyle otobüsler için merdiven tırmanıcılarının tasarlanması güç olabilmektedir. Merdiven tırmanıcılarının kullanımı tekerlekli sandalyeli yolcuların bir bindirme koltuğuna, oradan da seyahat koltuklarına naklini gerektirir. Bu nedenle, dâhili lifter tekerlekli sandalyeli yolcunun koltuğa geçiş yapmadan tekerlekli sandalyesinde yolculuk yapmasına imkân tanıyacak şekilde tasarlanabilir. Bu sistem üzerine yapılan Birleşik Devletler değerlendirmesi⁽⁹⁾, avantajlarına rağmen dâhili lifterin en pahalı sistem olduğunu ortaya koymuştur.

Fotoğraf 19: Otobüs içindeki renk zıtlıkları



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı, İngiltere

Fotoğraf 20: Taşıta monte edilen liftler aracılığıyla yüksek tabanlı bir yolcu otobüsüne erişim mümkün olmaktadır.



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı, İngiltere

Fotoğraf 21: Alçak zemine rampa erişimi sağlayan yüksek tabanlı yolcu otobüsü.



Kaynak: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Hollanda.

Daha önce de belirtildiği gibi (Bölüm 4.1), COST 349 inisiyatifi tekerlekli sandalye ile ulaşılabilen yolcu otobüsleri ve alt yapıları ile ilgili daha kapsamlı bilgi verecektir. Taslak rapordaki öneriler şu konularla ilgilidir;

1. Otobüs üzerindeki yazılı bilgilendirme, ışıklandırma, tutamaklar ve tutunma destekleri, tekerlekli sandalye erişimi, koltuklar, giriş ve çıkışlar hakkındaki bilgileri de içeren taşıt bilgisi,
2. Otobüs durakları, istasyonları ve terminallerinin, istasyon ve duraklardaki tesislerin güvenliğinin ve ışıklandırmanın tasarımını ve erişim hizmetlerinin kullanım rehberliğini de içeren alt yapı,
3. Yolculuk öncesinde ve yolculuk süresince yolculara sunulacak bilgilendirme ve işletme personelinin eğitim gereksinimleri,
4. Tam ulaşılabilir uzun yol otobüsü kullanımının maliyeti ve yararları.

4.2 Taksiler

Taksiler, yaşlı veya özürlü bireyler için ulaşım zincirinin en önemli halkasını teşkil etmektedir. UBAK ve IRU (Uluslararası Yol Ulaşım Birliği) 2005 yılında Taksilere Erişimin İyileştirilmesi konulu ortak bir proje yürütmüştür ve bu proje kapsamında ulaşılabilir taksilerin farklı özellikleri ile tasarımlarını endüstriyi de işe dâhil ederek araştırmıştır. Bu

çalışma, 2001 yılında ulaşılabilir taksilerin ekonomisi üzerine yaptıkları diğer bir ortak çalışmanın⁽¹⁰⁾ devamı niteliğindedir.

2001 raporunda, ulaşılabilir bir taksinin tasarlanmasında yalnızca bir evrensel çözümün bulunmadığı, ancak birçok özürlü için bu ulaşım aracı büyük önem taşıdığından, taşıt üreticilerinin devletler tarafından ulaşılabilir taksilerin üretimine teşvik edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Bölgesel ve yerel otoriteler de, kendi bölgelerinde ulaşılabilir taksi hizmeti sağlamaya teşvik edilmelidir.

Taksilerin tamamı veya bir kısmı ulaşılabilir olabilir. Önemli olan taşıtın tipi ne olursa olsun, uygulandığında tekerlekli sandalye erişimi ve diğer özörlölere rahat seyahat sunabilecek tasarım standartlarının belirlenmiş olmasıdır.

Ulaşılabilir taksilerin geliştirilmesi konusunda Avrupa ölkeleri tarafından benimsenen stratejiler çok çeşitli olmasına rağmen iki ana grupta toplanabilir:

- i. Ölkedeki taksilerin bir kısmı, genellikle minivan benzeri taşıtların kullanımı yoluyla tam ulaşılabilir hâle getirilir, kalan kısmı ise normal taşıtlar olarak bırakılır (Finlandiya).
- ii. İster çok amaçlı, ister özel tasarıma sahip olsun, bütün taksilerin tam ulaşılabilir olması zorunlu kılınır (İngiltere).

Ulaşılabilir taksilerin tasarımları konusunda birçok araştırma yapılmıştır. Bunlardan en sonuncusu İngiltere Ulaştırma Bakanlığı tarafından yürütölmüş⁽¹¹⁾, sonucunda şu tasarım standartları belirlenmiştir;

1. Tekerlekli sandalyeli yolcuların girebileceğı kapılar; en az 1595 mm yükseklikte ve 850 mm genişlikte,
2. 100 mm basamak yüksekliğı,
3. Uzunluğı 1000 mm'yi, eğimi ise % 7'yi (tercihen % 5'i) geçmeyen rampalar,
4. Yandan girişli bir takside tekerlekli sandalyeli yolcuya ayrılmış 1300 mm genişlikte ve 1340 mm uzunlukta engelsiz bir alan,
5. 1625 mm'lik minimum tavan yüksekliğı,
6. Bütün taksilerde elektrikle çalışan kontrol edilebilir bir koltuk:

- özellikle eklem romatizması veya benzer rahatsızlıklar nedeniyle uzun süre sabit bir koltukta kalamayan insanlar için,
7. 430 mm – 460 mm arasında koltuk yüksekliği.

Bunların yanı sıra, zıt renkli tutamaklar ile tutunma kollarının boyutları ve konumları ve ışıklandırma seviyeleri için başka tasarım gereksinimleri de bulunmaktadır.

İspanya’da C.E.A.P.A.T teknik rehberi taksiye ulaşım için en az 1350 mm yükseklik, 800 mm genişlik, ve tekerlekli sandalye alanı olarak 1200 x 700 mm (mümkünse 800 mm) önermektedir. Görüldüğü üzere, taksiler için kabul edilebilir standartlar hususunda ülkelerarası görüş birliği vardır.

Ulaşılabilir taksilerle ilgili olarak, İspanya’daki Fiat Scudo gibi küçük van tipi araçlardan ulaşılabilir taksiye dönüştürülmüş taşıtlar gibi bazı iyi örnekler verilebilir. Ancak pek çok ülkede tam ulaşılabilir taksi sayısı oldukça azdır. Tekerlekli sandalyeli yolcuların güvenliği ayrıca dikkate alınmalıdır. Tekerlekli sandalyeli yolcu takside gidiş istikametine doğru veya ters oturabilir, ama asla yan oturtulmamalıdır.

Fotoğraf 22: Taksiler, tekerlekli sandalyeli yolcuları taşıyacak şekilde tasarlanabilir veya dönüştürülebilir.



Kaynak: Ulaştırma, Çevre ve Bölgeler Bakanlığı, İngiltere.

4.3 Tramvaylar ve Hafif Raylı Sistem

Birçok Avrupa şehrinde toplu taşımacılıkta tramvaylar kullanılmaktadır. Geleneksel olarak yüksek zemine sahip tramvayların birçoğu yürüyebilen özürllüler tarafından kullanılamamaktadır. Tekerlekli sandalye kullanıcıları ise bu taşıtlardan hiç faydalanamamaktadır. Ancak, günümüzde bunların yerini modern tasarımlar almaktadır. Örneğin; Almanya'da (şehir ve kasabaların yaklaşık yarısında) ve Fransa'da alçak tabanlı tramvaylar kullanılmaktadır.

Tekerlekli sandalyelere rampasız ve liftsiz ulaşım sağlayan, aşırı alçak tabanlı tramvaylar da geliştirilmiştir (Fransa). Fransa'nın Grenoble kentinde tramvayların zemin yüksekliği minimum 350 mm'dir ve orta kapıda rampa kullanılmaktadır.

Hafif raylı sistem veya hızlı hafif raylı sistemde daha fazla sayıda durak bulunmakta, daha hafif vagonlar kullanılmaktadır. Bu sistemlerin büyük çoğunluğu yenidir ve tekerlekli sandalyeli yolcular da dâhil olmak üzere bütün yolculara rahat erişim imkânı sunmaktadır. Ulaşımın yanı sıra tramvay ve hafif raylı sistemlerin tasarımı otobüslerinkine benzemektedir. Diğer özellikler ise; yeterli geçiş genişliği, tekerlekli sandalye kullanıcıları için yeterli alan, zıt renklere boyanmış merdiven kenarları, tutamaklar ve tutunma destekleri, sesli ve görsel bilgilendirmelerdir.

Bazı tramvaylar ve hafif raylı sistem araçlarında (ve bazı otobüslerde), basıldığı zaman kapıları açabilen düğmelere de ihtiyaç vardır. Bu düğmeler platformdan 900 mm yükseklikte, iyi ışıklandırılmış ve avuç içi ile basılacak büyüklükte (20 mm çapında) olmalıdır.

Tramvaylar otobüslerden daha uzun ömürlü olduğundan, taban yüksekliklerinde değişiklikler yapılabilmektedir. Almanya'nın çeşitli yerlerinde – Nuremberg, Mülheim ve Cottbus'da - bu tür tadilatlar yapılmaktadır.

4.4 Ağır Raylı Sistem

Ağır raylı sistem için tasarım gereksinimleri hafif raylı sisteminkine benzemektedir. Ancak ağır raylı sistemle yapılan yolculuklar daha uzun

sürelî olduğundan, ek ihtiyaçlar söz konusudur. Bunlardan en önemlileri tekerlekli sandalyeli yolcular için yeterli alan sağlanması ve özel tasarımı tuvaletlerin kullanıma sunulmasıdır.

Tuvaletler, tekerlekli sandalye için ayrılan yere yakın bir yerde olmalı ve tüm özürli yolcuların kolaylıkla kullanabileceği şekilde tasarlanmalıdır.

Tekerlekli sandalyeli yolcu için tuvaletin iç düzeni, donanımları, tuvalete yaklaşım uygun olmalı, tuvaletin içinde tekerlekli sandalyenin manevrası için yeterli boş alan bulunmalıdır. HELIOS raporu⁽¹²⁾, Avusturya şehirler arası trenlerindeki özürli için özel olarak tasarlanmış tuvaletlerin tekerlekli sandalyeli yolcular tarafından kullanımının biraz zor olduğuna dikkat çekmektedir. Çünkü koridorlar dardır (1080 mm) ve kötü yerleştirilmiş koltuklar tuvalete girişi engellemektedir.

Özürli kullanıma uygun tuvaletlerin düzenlenmesinde birçok tasarım çeşitleri olup aşağıdaki standartların⁽¹³⁾ uygulanması uygun görülmektedir;

- Tuvalet kabinindeki kapı genişliği en az 900 mm olmalıdır.
- Lavabo önünde veya yanlarında özürli'nin tekerlekli sandalyesinin önünden veya yanından klozete geçişini mümkün kılacak yeterli boş alan bulunmalıdır.
- Klozetin yüksekliği zeminden itibaren 475 mm'den alçak, 485 mm'den yüksek olmamalıdır.
- Tuvalet kabini, tekerlekli sandalyeli yolcunun, klozetten hareket etmeden elini yıkayabileceği ve kurulayabileceği şekilde olmalıdır.
- Özürli yolcunun acil durumlarda tren personeliyle iletişim kurabileceği iki kontrol düğmesi bulunmalıdır. Bir tanesinin yüksekliği yerden en fazla 450 mm olmalı, diğeri yerden 800 ile 1200 mm arasındaki bir yüksekliğe sabitlenmelidir.
- Tuvalette, lavabonun kenarlarında da olmak üzere yeterli sayıda tutamak bulunmalıdır.

Demir yolu hizmetlerine ulaşım ile ilgili daha fazla bilgi COST 335 Çalışmayı dokümanlarında mevcuttur.

Pek çok ülke, alt yapı ve demir yolu hizmetleri ile ilgili ulaşım standardı getirmiştir. Bunun güzel bir örneği, Hollanda İstasyon Kompleksine Ulaşım Standardı'dır (Dutch Standard Station Complex Accessibility). Bu çalışma, özürllülerin raylı taşıma hizmetlerine ulaşımını sağlayan tasarım ayrıntılarını vermektedir. Özürllülerin bu tür gelişmelerden haberdar edilmesi son derece gereklidir (bkz. 1.7).

2003 yılında Alman Demir Yolu (Deutch Bahn) “Hareket Özürllü Yolcu Hizmetleri”ni kullanıma sunmuştur. Bu hizmetlere, özürllülük kollarıyla ilgili Müşteri Hizmet Merkezi de dâhildir. Alman Demir Yolları bütün yolculuklarda özürllü bireyler için ulaşılabilir taşıt tasarımlarını belirleyerek, istasyonları engellerden arındırarak, ulaşım personelini eğiterek ve uygun bilgilendirme hizmeti sunarak seyahat koşullarını iyileştirmeyi amaçlamaktadır. Portekiz Demiryolları ise “ombudsman” adı verilen yeni görevliler almıştır. Bu insanlar özürllülerin şikâyetlerini dinlemek, onları desteklemek ve onların ihtiyaçlarını gidererek yardımcı olmakla görevlidirler.

Fotoğraf 23: Tekerlekli sandalye ile kullanılabilen tren tuvaleti.



Kaynak: FLIRT S-Bahn, Almanya

4.5 Uçaklar

Uçakla yolculuk, diğer toplu taşıma şekillerine göre, her geçen gün daha fazla talep görmektedir. Bu nedenle, özürliülerin uçakla seyahat yapmalarının sağlanması büyük önem taşımaktadır.

Avrupa Sivil Havacılık Konferansı (European Civil Aviation Conference - ECAC) yeni imal edilecek uçaklarda özürliülerin gereksinimlerine hizmet edecek donanımlarla ilgili öneriler⁽¹⁴⁾ sunmuştur.

- 60 veya daha fazla koltuklu uçaklarda tekerlekli sandalye bulundurulmalıdır.
- 30 veya daha fazla koltuklu uçaklarda koridor kenarındaki koltukların en az % 50'sinin kol koyma yeri, hareket engelli kişilere kolaylık sağlamak için hareketli, açılır-kapanır olmalıdır.
- Birden fazla koridoru bulunan geniş uçaklarda hareket engelli kişilerin özel gereksinimleri için en az bir geniş tuvalet bulunmalıdır.
- 100 veya daha fazla koltuklu uçaklarda, yolcu kabininde en az bir katlanabilir tekerlekli sandalye bulunmalıdır.
- 60 veya daha fazla koltuklu ve hareket engelli kişiler için özel olarak tasarlanmış tuvalete sahip uçaklarda, her zaman bir tekerlekli sandalye bulundurulmalıdır.
- 60 veya daha fazla koltuklu, hareket engelliler için özel olarak tasarlanmış tuvaleti bulunmayan uçaklar, uçuştan en az 48 saat önce başvuruda bulunulması hâlinde bir tekerlekli sandalye bulundurmak zorundadır.

Bu gereksinimler, 1989 yılında Amerika Hava Taşımacılığı Ulaşım Yasası'nda (US Air Carrier Access Act) ve 1997 yılında Kanada Uygulama Yönetmeliği'nde (Canadian Code of Practice) belirlenen kurallara çok benzemektedir.

Dikkat edilmesi gereken bir başka konu da, uçaklardaki diğer tasarım ölçütlerinin diğer taşıtlarda uygulananlardan farklı olmadığıdır. Zemin kaplaması çok parlak ve kaygan olmamalı, tamamlayıcı biniş merdivenlerindeki tutamaklar sağlam ve yuvarlak kesitli olmalıdır.

Fotoğraf 24: Özel olarak tasarlanmış tekerlekli sandalyeler, uçak gibi dar koridorlu taşıtlarda yolculara yardımcı olabilmektedir.



Kaynak: Kanada Ulaştırma Dairesi

Hava taşıtlarında ayrıca, yolcuları bilgilendirici kartların, büyük harfli ve Braille ile tamamlanmış olması gereklidir. Güvenlik veya bilgilendirme amaçlı video filmi kullanıldığında, işitme özürlüler için uyarılar bulunmalıdır. Ayrıca acil durumlar hakkındaki bilgilendirmenin tamamı, öğrenme güçlüğü olan insanların anlayacağı şekilde sunulmalıdır. İngiltere Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan Uygulama Yönetmeliğinde⁽¹⁵⁾, kılavuz köpeklerin ekstra ücret talep edilmeden yolcu kabininde uçuşasına izin verilmektedir.

4.6 Feribotlar ve Gemiler

Bazı ülkelerdeki iç sularda çalışan feribotlar ve gemiler ulaşırma zincirinin en güçlü halkasını teşkil etmektedir. Bunlar birçok tuvalet,

restoran vb. gibi tesislere yer verecek kadar geniş olabilmektedir. Bu bölümler, tekerlekli sandalye kullanıcıları da dâhil olmak üzere bütün yolcular tarafından kullanılabilir olmalıdır. Gelgit olayının yaşandığı açık sularda çalışan gemilerde geçiş alanlarının eğimi çok dik olmamalıdır. Geçiş alanları, Bölüm 3.1’de anlatıldığı şekilde rampalar için genel gereksinimlere uygun olmalıdır.

Güvenlik amacıyla, yeni yolcu gemilerinde yaşlılar ve özürllüler için güvertenin yolculara açık alanlarında ve iniş güzergâhlarındaki engeller kaldırılmalıdır.

Uluslararası Denizcilik Birliği (The International Maritime Organisation – IMO) yaşlı ve özürllü yolcuların gereksinimlerine yönelik yolcu gemilerinin tasarımı ve işletimi konularında öneriler sunmuştur⁽¹⁶⁾. Bu önerilerden birçoğu, diğer ulaştırma sistemlerindeki tekerlekli sandalye kullanıcıları tarafından kullanılabilen tuvaletler ve kabinler, anlaşılır işaretlendirme, kaygan olmayan zemin gibi önerilerle benzerlik göstermektedir. IMO otopark alanında, yolcu bölümlerine engelsiz ulaşımın sağlanmasını önermektedir. Bu, genellikle bir asansör gerektirmektedir. IMO ayrıca, kendi tekerlekli sandalyesi ile seyahat etmek isteyenler için her 100 yolcu yerinden birinin ayrılması ve yolcu kapasitesinin % 4’ü kadar koltuğun özürllüler için özel olarak düzenlenmesi gerektiğini savunmaktadır.

Feribotlar ve diğer gemiler, ağır raylı sistemler gibi uzun ömürlüdür ve 30 yıl veya daha uzun bir süre kullanılabilir. Bu nedenle bu taşıtların tasarımında titizlik gösterilmelidir. Pek çok ülke, gemilere erişim ve gemi içi erişim konusunda kayda değer gelişmeler sergilemiştir. Almanya’da gemi işletmecileri, güverteler ile özürllüler için tasarlanmış tuvaletler arasında lift kullanılması örneğindeki gibi, özürllü yolcuların gereksinimlerini gönüllü olarak dikkate almaktadır.

Norveç, 20 yılı aşkın süredir feribotlarındaki ulaşılabilirliği geliştirmiş ve iyileştirmiştir. 1975 yılından beri büyük (75 veya daha fazla araba kapasitesine sahip) feribotlar; asansörler, özürllü tuvaletleri ve asansör yakınında özürllülere ayrılmış park alanları ile birlikte imal edilmektedir. Daha küçük feribotlarda tam ulaşılabilirliğin sağlanması, ekonomik ve pratik yönden uygun bulunmamaktadır. Yine de bu feribotlarda özürllü

yolcular için güverteye yakın bir yerde ve iyi bir şekilde işaretlenmiş en az bir özürlü tuvaleti bulundurulabilir.

Feribotlarda kabinler bulunuyorsa, bunlardan bazıları tekerlekli sandalye kullanıcıları dâhil olmak üzere özürliülerin ve yaşlı insanların kullanımına açık olmalıdır. İngiltere'nin Özürlü Ulaşım Rehberlik Komitesi'nin belirttiğı gibi⁽¹⁷⁾, özürlü yolcular için tasarlanmış kabinlerde acil durum veya hastalık için gerekli yardım çağırma düzeneğı kurulmalıdır.

Yukarıda belirtilen IMO önerileri, 98/18/EC sayılı ve güvenlik kuralları ve yolcu gemisi standartları başlıklı Avrupa Konseyi Direktifi'nde belirtilen tavsiyelerin temelini oluşturmaktadır. Söz konusu Direktif, Üye ölkelerde iç hatlarda çalışmakta olan gemilere ve yüksek süratli yolcu gemilerine hareket yeteneğı azalmış kişilerin güvenle binışlerinin sağlanması için uygun önlemlerin alınmasının önemini vurgulamaktadır. Bu önlemlerin ayrıntıları Direktifin Ek III bölümünde yer almaktadır ve gemilere binışte, gemide ve gemilerden inişlerde kolay ve güvenli erişim, işaretler, sesli ve görsel anonslar, hareket yeteneğı azalmış, öğrenme güçlüğüne veya duysal bozukluklara sahip bütün yolculara yönelik alarm sistemleri hakkında bilgiler içermektedir.

Omurgası 1 Ekim 2004 tarihinde veya bu tarihten sonra kızağa konan gemiler bu kurallara tabidir. Ancak omurgası bu tarihten sonra kızağa oturtulan gemiler de ekonomik bakımdan münasip olduğı takdirde ve mümkün olabildiğince bu nitelikleri haiz olmak zorundadır.

4.7 Teleferik ve Dağ Demir Yolu

Özellikle Alp Ülkelerinde teleferik ve dağ demir yolu, turist ve ziyaretçi erişiminin sağlanması açısından büyük önem taşımaktadır. Bu taşıtlara erişim için gerekli gereksinimler genellikle hafif raylı sistemdekilerle aynıdır. Örneğın platformlar rampa, lift veya asansör yoluyla ulaşılabilir olmalıdır.

Özellikle zirve ile vadi arasında ek durakların bulunduğı yerlerde bilgilendirme uyarıları hem sesli, hem de görsel olarak sunulmalıdır. Genellikle personelli istasyon ve taşıtlarda platform ile taşıt arasındaki boşluk portatif bir rampa ile kapatılabilir. Ancak personelin bulunmadığı ve bu işlemin otomatik olarak yapıldığı yerlerde, İsviçre'nin FUNIC –

Biel Magglingen Sistemi'nde olduğu gibi, yatay boşluk kayarak veya katlanarak açılıp kapanan bir basamakla kapatılmalıdır.

Teleferik istasyonlarının biniş-iniş platformlarında çoğunlukla metal ızgaralar kullanılmaktadır. Izgara kullanılan yerlerde rehber köpeklerin güvenli geçişini sağlamak amacıyla delik genişliği 10 x 20 mm'den fazla olmamalıdır. İsveç Federal Ulaştırma Dairesi, İsveç Özürlüler Dairesi ile birlikte, Fransızca ve Almanca dillerinde teleferikler ve dağ demir yolu taşıtları için bazı işlevsel gereklilik profilleri⁽¹⁸⁾ hazırlamıştır.

NOTLAR

1. “Accessibility in Collective Transport Systems”, CEN/CENELEC Atölye Çalışmaları, Brüksel (Nisan 2004).

2. Uluslararası demir yolu, otobüs ve yolcu otobüslerinin gereksinimleri üzerine öneriler; “Passengers with Intellectual Difficulties”, Inclusion Europe, Brüksel.

3. “Improving Mobility and access for people with cognitive impairments”, MAPLE Projesi, Avrupa Komisyonu, İstihdam ve Sosyal İşler Genel Müdürlüğü, Brüksel (2004).

4. “Revue de Presse du Pictogramme S3A (Symbole d’Accueil, d’Accompagnement, d’Accessibilité)”, UNAPEI, Paris (2004).

5. “Transport of People with Mental Health Problems”, Mental Health Europe, Brüksel (2005).

6. “On the move”, MENCAP, Londra.

7. “Easy Read”, Özürlü Hakları Komisyonu, Londra.

8. C0ST 322 Düşük Tabanlı Otobüsler, Brüksel (1995).

9. “Evaluation of Technology and Department Alternatives for Providing Regularly Scheduled Intercity Bus Service to Mobility Impaired Travellers”, Nathan Associates Inc. (Kasım 1997).

10. “Economic Aspects of Taxi Accessibility”, UBAK, IRU, Paris (2001).

11 “The Determination of Accessible Taxi Requirements”, Richardson J. ve Yelding D., Mobilite ve İçerme Birimi, Ulaştırma Bakanlığı, Londra (2004)

12. “The Design and Operation of Accessible Public Transport Systems”, Tematik Grup 8 Raporu, HELIOS (Kasım 1996).

13. Özürlüler Ulaşım Danışma Komitesi’nin Demir Yolu Çalışma Grubu Önerileri (1998).

14. “Access to Air Travel for People with Reduced Mobility”, UBAK, Paris, Fransa, (1995).

15. “Access to Air Travel for Disabled People - Code of Practice”, Ulaştırma Bakanlığı, Londra (2003).

16. “Recommendations on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons’ needs”, IMA Genelgesi, MSC/735 (Temmuz 1996).

17. “The design of large passenger ships and passenger infrastructure: Guidance on meeting the needs of disabled people”, Özürlüler Ulaşım Danışma Komitesi (Kasım 2000), Terminallere erişim ve aktarma konularında ayrıntılı bilgi içermektedir.

18. Dağ demir yolu taşıtları ve teleferikler hakkında ayrıntılı bilgi için; www.bav.admin.ch/mobile/f/anforderung.htm

5. ULAŞIM HİZMETLERİNDE YENİ UYGULAMALAR

Özürlü gereksinimleri doğrultusunda tasarlanmış özel hizmetler uzun yıllardan beri mevcuttur. Bu tür hizmetlerin rolü; kısmen tam ulaşılabilir toplu taşıma hizmetlerinin sayısındaki artışa, kısmen de kırsal alanlarda geleneksel otobüs hizmetlerinin kullanımındaki azalmaya bağlı olarak bir bakıma değişmektedir.

Şehir bölgelerinde – ve bazı kırsal alanlarda - yaşayan özürlü bireyler tarafından ulaşılabilir, alçak tabanlı ve tarifeli otobüs seferlerine aşamalı geçiş, birçok özürünün özel hizmetler yerine normal hizmetlerden faydalanabileceği anlamına gelmektedir. Doğal olarak, bu durum bütün özürlüler için geçerli olmayacaktır. Özürlü bireylerden bazıları evden eve ulaşım hizmetinden ve ek yardım hizmetlerinden faydalanmaya devam edecektir.

Değişimin diğer bir unsuru da, az nüfuslu bazı bölgelerdeki toplu taşıma hizmetlerinin azalmasıdır. Bu tür bölgelerde özel hizmetlerin özürlü olmayan yolcuları da taşıması sağlanmaktadır.

Bu bölümde sunulacak örneklerden de anlaşılacağı üzere, özellikle özürlü yolcular için tasarlanan hizmetler, toplu taşıma hizmetlerinin bir bileşeni olarak sınıflandırılmaya başlamıştır. Bu yaklaşım teşvik edilmelidir. Ulaşılabilir toplu taşıma araçları ile özel taşıma hizmetlerini bir arada sunan bir sistem, iki farklı sisteme kıyasla daha uygun maliyetli olacaktır ve yaşlı insanlarla özürlülerin toplum yaşamına katılımlarını olumlu yönde etkileyecektir.

Özel hizmet türleri neredeyse sayısız olmakla birlikte, bazı kriterler esas alınarak gruplandırılabilir. Özetle,

5.1 Talebe Bağlı Hizmet: Bireysel Ulaşım

Bu gruptaki hizmetler, bir bireyin kapıdan kapıya refakatli ulaşımını sağlamak ve iki gruba ayrılmaktadır: “gönüllü otomobil projesi” ve “ulaşılabilir taksi (veya Taxicard) projesi”.

“Gönüllü otomobil projesi” yolcunun, gönüllülere ait özel otomobillerle taşındığı hizmetleri içermekte ve tedavi amacıyla belirli aralıklarla hastaneye giden hastalar için yaygın olarak kullanılmaktadır. Taşıtı kullanan gönüllüye katedilen mesafe bazında belirli bir ücret ödenmekte, hizmetten faydalanan bireylerden ise herhangi bir ücret talep edilmemektedir. Ulaşılabilir olsun veya olmasın, geleneksel taşımacılığın kullanıldığı ve yeterli hizmetin sunulmadığı kırsal kesimlerde bu hizmet oldukça yararlı olabilmektedir. Hizmette kullanılan araçlar gönüllülere ait olduğundan ve farklı özelliklerde olabildiğinden, tekerlekli sandalyesinden araç koltuğuna geçiş yapamayan özürllüler için bu hizmet pek uygun değildir.

Bazı toplu taşıma hizmetlerinde (bkz. 5.3), yolcunun tekerlekli sandalyesinde taşınması için uyarlanmış bir otomobil ile özel araç hizmeti de sağlanmaktadır.

Ulaşılabilir taksiler, ücretini karşılayabildikleri sürece her özürllü tarafından kullanılabilir. Birçok özürllü için sorun bu noktada başlamaktadır; ulaşılabilir taksi ücretleri karşılayabileceklerinden daha fazladır. Bu sorunun çözüme kavuşturulması amacıyla, taksi ücretinin büyük oranda devlet tarafından karşılanması da dâhil olmak üzere, farklı çözümler uygulamaya konulmuştur.

Bu hizmete İskandinav Ülkelerinde, özellikle de İsveç’te ve İngiltere’de rastlanılmaktadır ve en belirgin örneği Londra Taxicard Projesi’dir. Hizmetin tam etkili olabilmesi için tam ulaşılabilir taksilerin kullanılması gerekmektedir. Bazı ülkelerde çok amaçlı taşıtlar veya minibüs taksiler tercih edilirken, İngiltere’de ulaşılabilirlik amacıyla imal edilen “London” taksiler kullanılmaktadır. Göteborg’da talebe bağlı hizmetler özel olarak tasarlanmış minibüslerle ve ağırlıklı olarak normal taksilerle gerçekleştirilmektedir. Hizmetten faydalanan özürllü sayısının yılda 800.000’e çıkmasında bu taksilerin büyük rolü bulunmaktadır. Ulaşılabilirlik sağlandığı sürece kullanılan taşıtın türü değil, sürücünün özürllülük bilinci üzerine mesleki eğitim almış olması önem taşımaktadır.

Bu tür bir hizmet, finansman sağlayan yetkililer (yerel ve/veya merkezî yönetim) için pahalı olabilmektedir. Bu nedenle, hizmetten faydalanan kişilerin gerçekten buna ihtiyacı olup olmadığının araştırılıp

tespit edilmesi gerekir. Hizmetten faydalanacak kişiler belirlenirken bazı uygun ölçütlerin kullanılması ve bu ölçütlere uyan bireyler için bile belli zaman diliminde yapılabilecek yolculuk sayısının kısıtlanması gerekmektedir.

Bu açıklamalara ek olarak, özürllüler için ulaşılabilir taksi hizmetinin maliyetinin, talebe bağılı ulaşılabilir ortak minibüs hizmetinin (bkz. 5.2) maliyetinden daha düşük olabilmektedir. Bu tip hizmetlerin planlanması ve geliştirilmesinde hizmet biçimlerinin ve sistemlerinin tamamını göz önünde bulundurmak uygun olacaktır. Maliyet etkinlik esas alındığında; hem bireye sunulacak hizmetin kalite düzeyi, hem de kaynak kullanımı bakımından tek hizmet yerine birleştirilmiş bir hizmetin tercih edilmesi en uygun seçenek olabilmektedir.

5.2 Talebe Bağılı Hizmet: Ortak Ulaşım

Genellikle “Alo-Taşıt” veya “Alo-Otobüs” olarak da bilinen bu hizmetle, tekerlekli sandalyeli yolcuları taşımaya yönelik özel donanımlı minibüslerle kapıdan kapıya ulaşım da sağlanmaktadır. Taşıt rezervasyonu aynen taksilerde olduğu gibi telefonla veya daha önceden düzenlenmiş bir listeye göre yapılmakta, aynı zamanda birden fazla kişinin taşınması için yolculuk talepleri organize edilebilmektedir. Sonuç olarak, ulaşım masraflarının birden fazla kişi tarafından paylaşılması esasına dayalı bu hizmet etkili bir şekilde uygulanabildiği takdirde, aynı standartlardaki bir taksi yolculuğuna kıyasla kişi başına düşen yolculuk ücreti daha uygun olmaktadır.

Kişi başına düşen tutar kimi zaman eşit mesafedeki taksi yolculuğundan daha pahalı olabildiğinden bu hizmet çoğu zaman uygulanamamaktadır. Bununla birlikte, bazı özürllü yolcuların özel destek ve yardım gereksinimlerinin taksi sürücüsü tarafından karşılanması beklenemez. Alo-taşıt sürücülerini ise, yolcuları yalnızca kapısından taşıta kadar götürmekle kalmayıp hazırlanmalarına, giyinmelerine de yardımcı olmaktadır. Kopenhag örneğinde olduğu gibi, tekerlekli sandalyeli yolcunun merdiven çıkabilmesi için gerekli özel donanımlar alo-taşıt sürücülerini tarafından taşınıp kurulabilmektedir. Ulaşılabilir taksiler yaygınlaştıkça, alo-taşıt hizmetinin uygunluğunun ve sağlayacağı yararların belirlenmesinde bu seviyedeki ek hizmetler kullanılmalıdır.

Barselona’da evden eve yolcu taşıma hizmeti 1978 yılında başlatılmış, daha sonradan iki farklı hizmete dönüştürülmüştür. Bunlardan ilki “rutin hizmet” olarak adlandırılmaktadır ve belirli bir hareket saati çizelgesine göre özürliülerin resmî dairelere, eğitim ve spor merkezlerine düzenli aralıklarla götürölüp getirilmesi hizmetini içermektedir. “Serbest zamanlı hizmet” adı verilen talebe bağılı diğér hizmette ise özürliü bireyler eğlence merkezlerine, alışverişe veya genel sağıık kontrolleri için doktorlarına götürölmektedir. Rutin hizmette binış lifti monte edilmiş ulaşılabilir otobüsler, serbest zamanlı hizmette ise ulaşılabilir taksiler kullanılmaktadır.

İsviçre’nin kırsal bölgelerinde posta dağıtım hizmetleri tarafından işletilmekte olan “Halk Taşıtı” (Publicar) adlı talebe bağılı otobüs hizmeti sunulmaktadır. Bu hizmet, geleneksel otobüs hizmetini destekleyici niteliktedir. Bunun yanı sıra, Özürliülere Yönelik Ayrımcılıkla Mücadele Konulu Federal Yasa’nın yürürlüğe girdiğı tarih (01.01.2004) itibarıyla toplu taşıma hizmetinde kullanılmak amacıyla alımı yapılacak otobüslerin özürliü gereksinimleri doğrultusunda imal edilmiş olması gerekmektedir.

Fotoğraf 25: Evden eve ulaşılabilir minibüs hizmeti.



Kaynak: Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB), Belçika.

- Genellikle orta veya büyük boy ulaşılabilir otobüslerin kullanılması,
- Duraklarda geleneksel servislerden daha fazla durmaya olanak sağlayan tarife,
- Servis güzergâhının konut alanları, klinikler, gündüz merkezleri vb. gibi özürli yolcu sayısının fazla olduğu yerlere göre planlanması,
- Esnek iniş-biniş noktaları, uygun yerlerde kısa süreli duraklamalar ve muhtemel güzergâh değişiklikleri,
- Deneyimli sürücüler ve diğer personel.

1996’de Göteborg’da Servis Otobüsü Sistemi’nde bazı değişiklikler yapılmıştır. Oluşturulan yeni hizmete “Esnek-hat” (Flexline) adı verilmiştir ve SAMPO başlıklı bir AB projesi dâhilinde deneme hizmeti olarak sunulmuştur. Esnek-hat hizmeti bir nevi talebe bağlı hizmettir ve güzergâh üzerinde duraklar yerine birçok “toplanma merkezi” bulunmaktadır. Telefon yoluyla rezervasyon yapılmakta, söz konusu noktalarda buluşma zamanı yolculara yine telefon yoluyla bildirilmektedir. Esnek-hat Sistemi özellikle yaşlılar tarafından rağbet görmektedir.

Temel toplu taşıma hizmetleri daha ulaşılabilir hâle geldikçe, bu tür sistemlerin etkinliği azalacaktır. Buna rağmen, daha iyi ulaşılabilirlik sağladıkları için belirli bölgelerde geleneksel toplu taşıma hizmetlerine birer alternatif olarak kullanılmaya devam edileceklerdir. Finlandiya’da Servis Güzergâhında bulunan altı yerleşim biriminde yapılan araştırmaya göre, bu hizmetler birçok özürünün hareketliliğine katkıda bulunmaktadır.

Özel servislerin bir diğer özelliği de geleneksel kamu taşımacılığı ile kaynaştırılabilmesidir. Örneğin Hollanda’nın Voorst kentindeki “Mobinet” sisteminde, tekerlekli sandalyelerle ulaşılabilen minibüsler kamu taşımacılığı hizmetlerine servis görevi görmektedir. Kapıdan kapıya hizmet arzu eden herkes tarafından kullanılabilir. Fakat özürli olmayanların bunun için fazladan ödeme yapması gerekmektedir.

5.5 Diğer Hizmetler

Geleneksel ulaşım hizmetlerinden farklı, bazıları özürliüler için çok büyük önem taşıyan daha başka hizmetler de mevcuttur. Bu hizmetlere verilebilecek örneklerden ikisi Hollanda ve İsveç’te uygulanan taksi-tren hizmeti ve Almanya’da akşamları otobüs güzergâhının dışında kalan

yerlere ulaşım alternatifi sunan taksi hizmetidir. Çok amaçlı taşıtların veya minibüslerin ortak ulaşım taksisi olarak kullanıldığı Taksi-otobüs sistemleri, nüfus yoğunluğunun az olduğu kırsal kesim yerleşim alanlarında ulaşım hizmetine büyük katkı sağlamaktadır.

İngiltere'nin Lincolnshire kentinde il meclisi, 2003 yılında Telefonla Araç Çağırma Ortaklığını (DARP) başlatmıştır. Bu hizmet, kentin kırsal kesim yerleşim birimlerinde yaşayan özürllülerin ve özrü bulunmamasına rağmen araç kullanamayan veya ana toplu taşıma hizmetlerinden faydalanamayan insanların toplumdan soyutlanmasını engellemeyi amaçlamaktadır.

İngiltere'nin Liverpool kentinde uygulanmakta olan "ALTER-eco" adlı hizmette tekerlekli sandalye ile ulaşılabilen ve elektrikle çalışan altı adet minibüs; yerleşim alanları ile iş merkezlerinin, hastanelerin vb. yoğun bulunduğu kesimler arasındaki farklı güzergâhlarda ulaşım sağlamaktadır.

Du Pays de Saint Brieue bölgesinde "taxitub" olarak bilinen bir sistem kullanılmaya başlamıştır⁽¹⁾. "Sanal ulaşım sistemi" olarak da bilinen Taxitub hizmetinde, telefonla çağrı üzerine 14 farklı bölgeye taşıt gönderilmektedir. Yolculuktan 10 gün ila 45 dakika öncesindeki zaman diliminde yapılan talepler dikkate alınmakta, talep bulunmaması hâlinde ise planlanan yolculuklar iptal edilmektedir. Bu hizmet geleneksel ana toplu taşıma hizmetlerine destek niteliğindedir.

Kuşkusuz Avrupa'da uygulanmakta olan başka yenilikçi projeler de mevcuttur. Ancak önemli olan asıl husus; özel hizmetlerin geliştirilmesi söz konusu olduğunda planlayıcıların, geliştirilebilecek sistemler hakkında yeterli bilgiye ve farkındalığa sahip olmalarıdır.

Yol ve yaya yolları başlıklı bölümde (Bölüm 2), kent merkezlerinde yayalara ayrılan alanların düzenlenmesinden bahsedilmişti. Bu alanlardaki yürüme mesafeleri çok uzundur ve yürüyebilen özürllülerin rahatça kat edebilecekleri mesafelerden daha fazladır.

Küçük, özürünün kendisinin kullanabileceği veya otomatik kontrollü elektrikli arabaların kullanıldığı “Praxitele” adı verilen sistem⁽²⁾, bu soruna yönelik olası çözümlerden biridir. Bu tip uygulamanın geliştirilmiş bir örneği “Siber-taşıt” (Cybercar) adı verilen hizmetle Fransa’nın Bayonne kentinde uygulanmaktadır. İngiltere’de yaygın olarak kullanan bir diğer sistem de, uzun süre yürüyemeyen, yürüyebilen özürülerin kullanımı için akülü veya “itici bir cihaz”ın monte edildiği el kontrollü tekerlekli sandalyelerin kullanıldığı “shopmobility” projesidir.

İleriye dönük sistemlerden bir diğeri, Woking kent merkezinde, yerel ulaşım kurulu tarafından uygulanan, “buggy” adı verilen elektrikli taşıma arabası hizmetidir⁽³⁾. Bu hizmet belli bir mesafeyi yürüyebilen, fakat tüm kent merkezini dolaşmakta zorlanan kişilere yardım amacıyla tasarlanmıştır. Sistem, büyük havaalanlarında sunulan elektrikle taşıma arabası hizmetine benzerlik göstermektedir. Her iki sistemde de kullanılan araçlar, elektrikli golf arabalarının veya küçük sanayi taşıtlarının bir türüdür. Bunlar özürülerin kullanımı için ideal olmasalar da, hizmet olarak iyi birer örneklerdir.

Yenilikler, yalnızca hizmetlerin kendisiyle sınırlı değildir. Aynı zamanda hizmetlerin sunuluş biçimleri de yenilenmektedir. Özürüler açısından dikkate değer mevcut uygulamalardan biri, kamu taşımacılığında ücretleri ödemek amacıyla kullanılan akıllı kart sistemidir. Uzun vadede bu tip kartlar otopark, köprü geçiş ödemeleri ve belki diğer amaçlar için kullanılabilir. Örneğin Tampere’de 1997 yılında başlatılan akıllı kart sistemi, otobüs yolculuklarının yanı sıra kütüphane, yüzme havuzu gibi yerlere giriş için de kullanılmaya başlamıştır.

NOTLAR

1) Bkz.; “Taxitub: Definition, contenu, Couts et repercussions”, Francois Josse, p. 238-242, Uluslararası Ulaştırma Düzenleyicileri Konferansı Notları, Strasbourg (Ekim 1996).

2. Parent, M. ve Fouconnier, S., “Design of an electric vehicle specific for urban transport”, INRIA, Le Chesney, Fransa (1995).

3. Oxley P R, and Alexander J, “Electric Buggies - Concluding Report”, Cranfield University (1996)

6. ÖZEL OTOMOBİLLER

Bu rehberin büyük bir kısmı toplu taşımayla ilgilidir. Bazı politikacılar kamu taşımacılığına ağırlık vermek isteseler de, özel otomobiller özürllülerin bireysel hareketliliğinde en önemli unsurdur ve böyle kalmaya devam edecektir. Giriş bölümünde de bahsedildiği gibi, özürllülük yaşa bağılıdır ve bunun yanı sıra, en çok taşıt sahibi olan nüfus kesimi emeklilik yaşında olan kesimdir.

Bu kitabın amacı, özürllü ve yaşlıların gereksinimleri doğrultusunda arabaların nasıl uyarlanabileceği veya nasıl uyarlanması gerektiğini anlatmak değildir. Çok önemli bir konu olsa da, bu farklı bir çalışma konusudur. Bu kitapta vurgulanmak istenen iki kavram vardır: bunlardan ilki, kendi arabalarında sürücü veya başka bir araçta yolcu olarak seyahat etmek isteyen özürllülere tavsiyelerde bulunmak ve rehberlik hizmeti sunmak, ikincisi ise özürllü sürücüler için uygun düzenlemeler konusunda kılavuz görevi görmektir.

6.1 Tavsiye ve Rehberlik

Aniden veya zamanla oluşan özürllülükler sadece araba sürebilmeyi değil, bir yolcu olarak araca binış – araçtan iniş becerisini de yok edebilmektedir. En belirginini epilepsi olmak üzere, bazı özür durumları güvenlik nedenlerinden dolayı bireyin araba kullanımını da engeller. Fakat normal bir otomobilin özürllü bir kişi tarafından sürülmesi çoğu zaman olanaksız olsa da, üzerinde gerekli değişiklikler yapılmış bir otomobilin kullanılması mümkündür. Tabi ki, yalnızca kişinin sürüş için kontrol mekanizmalarını kullanması değil, aynı zamanda kontrol mekanizmalarının kendilerinin iyi ve güvenli şekilde tasarlanmış olması gerekmektedir.

Fotoğraf 26: Küçük arabalar bile tekerlekli sandalye kullanıcıları da dâhil olmak üzere bütün özürliülerin özel gereksinimlerine göre uyarlanabilmektedir.



Kaynak: Ulaştırma Bakanlığı, Portekiz

Özürllülük türleri ve bunlara bağlı olarak yetenek türleri geniş kapsamlı bir konudur. Fonksiyon bozukluğu olan kişilerin gereksinimlerini karşılamak üzere araba kontrol elemanları üzerinde yapılacak uyarlamalar da bu bağlamda geniş kapsamlıdır. Bu konuya yaklaşımda en mantıklı yol, bu tür özel tasarımlara gereksinimi olan herkes için değerlendirme ve tavsiye hizmeti sunmaktır. Belçika'daki CARA adlı kuruluş, kişilerin güvenli bir şekilde araç kullanıp kullanamayacaklarını tespit etmekte, kullanabileceklerse taşıta binış – taşıttan iniş ve sürüş amacıyla ne tip düzenlemelere gerek duyabilecekleri konusunda önerilerde bulunmaktadır. Değerlendirme ve tavsiye merkezleri pek çok Avrupa ülkesinde mevcuttur. Bunlardan en yenileri Yunanistan'da (HNIOXOS) ve Fiat'ın desteğı ile İtalya'da kurulan merkezlerdir.

Fotoğraf 27: Günümüzde, karmaşık kontrol donanımları ile ileri derecede özürlü bireyler için güvenli ve rahat otomobil kullanmak mümkün olabilmektedir.



Kaynak: Çevre, Ulaştırma ve Bölge Bakanlığı (DETR), İngiltere

Başarılı bir sürüş değerlendirme ve tavsiye merkezinin hayata geçirilebilmesi için gerekli ayrıntıların tamamını bu kitapta sunmak mümkün değildir. Fakat bu konuda bilgi içeren kaynak adları Kaynakça bölümünde bulunmaktadır. Yine de, genel olarak bir merkezin aşağıdaki şartları karşılayabilir durumda olması gerekmektedir;

- Deneyimli personel ve değerlendirmeyi gerçekleştirecek bir uzman bulunmalıdır. Tıbbi bilgi bazı durumlarda bir avantaj sayılabilir, ancak birçok özürlü sürücü için gerekli değildir.
- Çok sayıda taşıt türü hazır bulundurulmalı, gerekli düzenlemeler yapılmış olmalıdır.
- Özürlü sürücülerin uyarlanmış otomobillerle kendilerini ve diğer sürücülerini riske atmadan talim yapabilecekleri özel çalışma alanları bulunmalıdır.
- Yalnızca sürücülükle ilgili değil, daha geniş kapsamlı olarak hareketlilikle ilgili konularda da tavsiyeler sunulabilmelidir. Ayrıca, araç alımında faydalanılabilecek krediler, indirimler ve sigorta vb. gibi diğer konularda da danışmanlık yapılmalıdır.
- Özürlü yolculara sunulması gereken destek hizmetleri ve örnek uygulamalar konusunda da gerekli bilgi sağlanmalıdır.

Değerlendirme ve tavsiye merkezlerini etkileyebilecek ilgili bir başka konu daha mevcuttur. Bütün gelişmiş ülkelerin tamamında yaygın olan ve gelecekte bir güvenlik sorunu haline gelebilecek bu konu, yaşlı sürücü sayısındaki artıştır. Yeniden vurgulamak gerekirse bu, başka bir çalışma konusudur. Fakat değerlendirme merkezlerinin yetki alanı, yaşlı sürücülerin güvenle araç kullanabilme yeteneklerini değerlendirme görevini de kapsayacak şekilde genişletilebilir.

Oldukça basit çözümlerle, özürlü kullanımına uygun hâle getirilen taşıtların kullanıldığı araç kiralama hizmetlerinin sayısı her geçen gün artmaktadır. Otomatik kontrollü birçok araca portatif el kontrol mekanizması (gaz ve fren) kolaylıkla monte edilebilmektedir. Kısa boylu insanların araç kullanmasına yardımcı olacak pedal uzantıları yaygınlaşmıştır. Düşük maliyetli diğer dönüşüm malzemelerine, monte edilebilir panoramik arka görüş aynaları (başını çeviremeyen veya aracın arkasına bakarken zorlanan sürücüler için) ve direksiyon çevirme kolları örnek olarak verilebilir. Araç kiralama şirketleri, özürlü veya yaşlı sürücülerden ek bir sigorta ücreti talep ederek ayrımcı uygulamalar sergilememelidir. Ancak, çok ciddi derecede kaza riskinde artış olduğu ispat edilebiliyorsa ek ücret talep edilebilir.

6.2 Yolculuk ve Varış

Özürlü bireylerin otomobille yolculukları esnasındaki gereksinimlerinin çoğu, diğer bütün sürücülerinkilerle aynıdır. Son zamanlarda bilgi teknolojisi veya taşımacılıkla ilgili “telematik” denilen elektronik aletlerin kullanımı giderek artmaktadır. Güzergâh rehberliği, park etme yardımı, sürücülerin uykulu olma durumunu alıcılar yardımıyla ölçen sistemler, acil durum uyarı sistemleri gibi sistemlerden birçoğu, özürlü ve yaşlı sürücüler için tasarlandığı takdirde özellikle yararlı olmaktadır. Bu sistemlerin tasarım standartları başka bir çalışma konusudur. Fakat bu konuda, çoğu Avrupa Komisyonunun DGXIII Genel Müdürlüğü tarafından 1980’lerde ve 1990’larda desteklenmiş bazı araştırmalar bulunmaktadır. Bölüm 8’de, bu konuda bilgi veren kaynaklar belirtilmiştir. Araçların temel alındığı IT sistemlerinin geliştirilmesinde görev alan herkes, yaşlı veya özürlü sürücülerin gereksinimlerini tümüyle dikkate almak zorundadır. Bu bireylerin gereksinimlerinin karşılayacak bir sistemin tasarlanmasıyla, bütün toplum bireylerinin gereksinimleri de karşılanmış olacaktır.

Bu konunun yanı sıra, otopark alanlarının ayrılmasına ve özel taşıtların giremediği yerlere özürlü sürücülerin otomobilleri ile ulaşımının sağlanmasına da dikkat edilmesi gerekmektedir.

Otopark alanları için standartlar Bölüm 2.6’da verilmiştir. Fakat kent merkezlerindeki yayalara ayrılmış alanlarla ilgili bir istisna bulunmaktadır. Bu alanlardaki alışveriş veya gezinti alanları çok kalabalık ve geniştir. Kimi yerde 2 kilometreyi bulan bu mesafeler ileri seviyede özürlü bireyler için sorunlara neden olmaktadır. Dolayısıyla, bu tür alanların planlanması ve geliştirilmesi aşamalarında özürlü araç sürücüleri için uygun otopark alanlarının ayrılmasına önem verilmelidir. Eğer yaya bölgesi çok geniş bir alanı kapsamıyorsa yakın bir noktada, eğer büyük ve genişse, alanın içinde uygun bir yerde park noktaları düzenlenmelidir.

7. HÜKÛMETİN ROLÜ

Özürlüler tarafından kullanılabilen ulaşım hizmetlerinin ve ulaşım alt yapısının geliştirilmesi hususunda hem yerel hem de merkezî hükûmet belirli sorumluluklara sahip olmalıdır. Bu iki yönetim arasındaki denge ülkeden ülkeye değişim göstermektedir, ancak geniş anlamda sorumluluklar aşağıdaki bölümlerde açıklandığı şekilde paylaşılabilir.

7.1 Merkezî Hükûmet

Merkezî hükûmet, taşıt ve yaya yolları, kamu binaları, toptan ve perakende satış binaları vb. gibi çevrelere erişimi tanımlayan ulusal yasalardan ve düzenlemelerden sorumludur. Bunlar, kent planlama yönetmelikleri veya özel kanun veya kararnameler şeklinde de olabilir. Söz konusu bu düzenlemeler, yerel ve bölgesel yetkililerin görevlerini sürdürmede ve yolcu taşıma görevlerini yürütenlerin hizmetlerinin planlanmasında ve sunumunda kanuni ve zorunlu mevzuatı sağlar. Ayrıca özürlülerin ve yaşlı insanların hareket serbestliği gereksinimlerinin karşılanmasının yollarını ve araçlarını uygun şekilde araştırma görevinin yerine getirilip getirilmediğini denetler.

UBAK Erişim ve İçerme Grubu, 2003 – 2004 yıllarında Avrupa’nın ve diğer ülkelerin politikaları açısından ulaşılabilirliğin ve güvenliğin geliştirilmesini ulusal seviyede gerçekleştirecek uygulamaları ortaya koyan bir çalışma⁽¹⁾ hazırlamıştır.

Bu çalışmada, 20 yıl önceki özürlülerle ilgili yasal düzenlemelerin genellikle toplumsal bütünlüğü geliştirmeye, ayrımcılığı azaltmaya ve çok nadiren hareketliliği geliştirmeye yönelik olduğu vurgulanmıştır. Son zamanlardaki düzenlemelerde ise, yolcu taşıma hizmetlerinin tam ulaşılabilir hâle getirilmesi için gerekli unsurlar üzerinde durulmaktadır.

Gerek birincil, gerekse ikincil yasama süreçlerinde önem verilmesi gereken unsurlar şunlardır;

1. Taşıt tasarımı için teknik standartlar,
2. Uygun olan yerlerde, ulaşım alt yapısı ve yaya bölgelerine erişim için gerekli standartlar,

3. Taşıt düzenlemelerinin uygulanmasında gerçekçi ve yeterli sürenin tanınması,
4. Bina yapımında da gerçekçi sürenin tanınması, ancak bina yapısında değişikliklerin mümkün olmadığı yerlerde erişim veya hizmet alternatiflerinin kullanımına müsaade edilmesi.

Bir yasama öncesinde hükûmetler;

1. Yasanın amaçlarını açıkça belirtmeli, özörlöülerin gereksinimlerini belirlemek ve karşılamak üzere tasarlanan araştırmadan faydalanmalıdır,
2. Ulusal özörlöü kuruluşlarıyla bilgi alışverişinde bulunmalıdır.
3. Yasanın sonucunda ortaya çıkacak maliyet ve kâr oranlarının ölçümü gibi konularda ulaştırma endüstrisine başvurmalıdır.

Herkes tarafından kullanılabilecek ulaşımın geliştirilmesi üzerine rehberlik niteliğindeki hükûmet yayınları son zamanlarda artmıştır.

Finlandiya Ulaştırma ve İletişim Bakanlığı 2003 yılında “Ulaşılabilir Yolcu Taşıma Hizmetlerine Doğru” başlıklı yayını hazırlamıştır. Bu yayında hükûmetin tam ulaşılabilirliğin sağlanmasındaki rolü ve hedefleri açıklanmaktadır. Politika tavsiyelerinde hava ve deniz taşıtları da dâhil olmak üzere bütün toplu taşıma vasıtaları ve yaşlılar ve özörlöülerin özel otomobil kullanımları da ele alınmıştır.

Fransa Hükûmeti (Ministère de l’Équipement, des Transports, du logement, du Tourisme et de la Mer) 2003 yılının Aralık ayında, “Ulusal Ulaşılabilirlik Tüzüğü”nü ilan etmiştir. Öncü ulaştırma şirketleri ile yerel yöneticiler tarafından imzalanan Tüzük, yeni yapılacak veya restore edilecek binalarda erişimin zorunlu kılınacağını, ulusal fondan yalnızca özörlöülere erişim imkânlarının sağlanması konusundaki projeler için ödeme yapılacağını, özörlöülerle iletişimin devam ettirilmesi için gerekli önlemlerin alınacağını belirtmektedir.

Almanya Federal Ulaştırma Bakanlığı tarafından finanse edilen ve 2003 yılının Nisan ayında yayımlanan “Almanya’da Engelsiz Toplu Taşımacılık” başlıklı yayında ulaşılabilir toplu taşımacılık, alt yapı, bilgilendirme ve diğer hizmetlerin tasarımı ile ilgili kapsamlı yönergeler sunulmaktadır.

Bunlara ek olarak Almanya’da 1 Ocak 2004’den beri Özürlü Ayrımcılığıyla Mücadele üzerine bir Federal Yasa yürürlüktedir. Bu yasada toplu taşımacılığa özel önem verilmekte ve toplu taşımacılığın 2023 yılı itibarıyla özürlü erişimine tamamen açık hâle getirilmesi gerektiği vurgulanmaktadır.

Hollanda’da CROW (Kenniscentrum voor Verkeer), 2005 yılının Ekim ayında toplu taşımacılığın ulaşılabilirliği üzerine bir el kitabı yayımlamıştır. Aynı kuruluş tarafından 2002 yılında otoparklar, otobüs ve tramvay durakları, bütün sokak eşyaları, yaya yolları ve geçitleri hakkında yönergeler de dâhil olmak üzere ulaşılabilirlik tasarımı konusunda bir rapor hazırlanmıştır.

Bu kapsamlı standartlara ve yönergelere ek olarak, deniz ve hava taşıtları ile diğer belirli ulaşım araçları üzerine yayınlar da mevcuttur. Bunlardan bazıları Kaynakça bölümünde listelenmiştir.

Merkezî hükûmet, yasama için uygun olmasa da, ülke genelinde kalıcı bir standart olarak sürdürülebilecek özürlü hareketliliği ve erişim üzerine rehberlik ve bilgilendirme yapan bir merci görevini de üstlenmelidir. Örneğin, görme özürlüler için hissedilebilir yüzeylerin tasarımı için yasal bir yaptırıma gerek yoktur. Ancak bu yüzeyler yapılacaksa, her yerde aynı standartlarda yapılmalıdır.

2002 yılında İngiltere Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan “Kaynaştırılabilir Hareketlilik” (Inclusive Mobility), kara ulaşımı ile ilgili bütün alt yapının tasarımı üzerine ayrıntılı bilgi vermektedir. Bu rapor özürlüleri temsil eden kuruluşlarla yapılan uzun süreli görüşmeler sonucunda hazırlanmıştır.

İsviçre’de Federal Ulaştırma Dairesi, Toplu Taşımacılık Birliği ve İsveç Özürlüler ve Ulaştırma Dairesinin katılımcılarından oluşan ortak çalışma grubu, “Fonksiyonel Gereksinim Belirleme” ölçütünü hazırlamıştır. Bu ölçüt otobüs, tramvay, demir yolu araçları ve feribot ve teleferikleri ve bunların istasyonlarını, duraklarını, terminallerini ve alt yapılarını kapsamaktadır.

7.2 Kamu Alımları

Yasal düzenlemeler ve rehberlik dışında, merkezî hükûmetler ve diğer resmî merciler kamu alımı politikaları yoluyla, ulaşılabilir alt yapı ve

taşıtların hazırlanması hususunda önemli bir etkiye sahip olabilmektedir. Avrupa Komisyonu Kamu İhaleleri Direktifleri (2004/17EC ve 2004/18/EC) ile kamu yöneticilerine iş, hizmet ve mal alımı üzerine kamu sözleşmelerine sosyal ve çevresel konuları da dâhil edebilme fırsatı sunulmuştur. Sözleşmelerin teknik şartnamelerinde özörlölere yönelik ulaşılabilirlik ve tasarım ölçütlerine de değinilmeli ve bu ölçütler ihale tekliflerinin nihai değerdendirilmesinde şart olarak aranmalıdır.

Bu konuyla ilgili Avrupa Komisyonu tarafından desteklenen “Build for All” projesi yakın zaman önce başlamıştır. Bu projenin en temel etkinliklerinden biri, kamu yöneticileri için bir destek paketinin hazırlanmasıdır. Bu paket, bir çerçeve rehberlik kitapçığı ve kamu ihalesi teklifi, ve teknik şartname hazırlamada, temel ulaşılabilirlik kriterleri oluşturmada ve bunları adım adım uygulamada ve değerlendirmede kamu yöneticilerine yardımcı olacak Uygulama Yönetmeliği’ni ve çerçeve rehberlik yayınını içermektedir. Proje kapsamında ayrıca, AB genelinde yaygın uzmanlık enformasyon kaynaklarını ve yapılı çevre ve ulaşılabilirlik konuları üzerine hazırlanmış mevcut materyal ayrıntılarını ve ek bilgi kaynaklarını içeren bir kaynak doküman da hazırlanacaktır.

Hollanda Sosyal İşler Bakanlığının bir şirketle yaptığı sözleşme oldukça ilgi çekicidir. Bu şirket, özürülülerin uzun yol (şehirden şehire) seyahatlerini, bu seyahatler esnasında ihtiyaç duyacakları yardım hizmetlerini organize etmektedir. Yolculuk yapacak özürülü kendi ücretini, hükûmet ise yardım ve organizasyon ücretini karşılamaktadır. Bu hizmet, toplu taşıma hizmetleri tam ulaşılabilir hâle getirilene kadar seyahat problemlerinin aşılmasını ve hizmetlerin özürülüler tarafından sorunsuzca kullanılabilmesini amaçlamaktadır.

1999 yılının Mayıs ayında UBAK, ulaştırma hizmetlerine ve alt yapısına erişim üzerine bir tüzük hazırlamıştır. Tüzükte kısaca, kamu fonundan destek almak isteyen bütün projelerin, bütün özörlöler için erişimi mümkün kılmayı amaçlaması şart koşulmuştur. Ulaşılabilirlik şartlarının yerine getirilip getirilmediğı kontrol edilerek fondan sürekli destek alan projeler duruma göre desteklenmeye devam edilmekte veya destekten menedilmektedir.

7.3 Yerel ve Bölgesel Hükümet

Yerel ve Bölgesel hükümet, gerekli olduğunda ulaşım ve hareketlilik konusundaki yerel yönetmelik ve yasaların yürürlüğe girmesini sağlamak için merkezî hükümet tarafından kendine yüklenen görevleri yürütür. Ayrıca, ulaşılabilir alt yapı ve taşıma hizmetlerinin uygulanışını takip eder ve bunların yasal düzenleme ve standartlara uygunluğunu sağlar.

Pek çok ülkede yerel yönetimler, toplu taşıma hizmetleri üzerinde doğrudan denetleme yetkisine sahiptir ve böylece bunların özürülüler yararına geliştirilmelerinde etkili olabilmektedirler. Bazı ülkelerde ise, yerel toplu taşıma hizmeti özel işletmeler tarafından sunulmakta ve dolayısıyla yerel yönetimin kontrolü dışında kalmaktadır. Ancak yerel yetkililer ve yerel taşımacılık hizmeti uygulayıcılarının “kalite ortaklığı” kurmaları mümkündür. Böyle bir ortaklıkta her iki taraf da toplu taşıma hizmetlerinin kalitesinin artırılması amacıyla ortak sorumluluklar yüklenmektedir ve özürülüler daha iyi erişim şartlarının sağlanması sorumluluklarının önemli bir parçası haline gelmektedir. Yerel yöneticilerin otobüs duraklarında yükseltilmiş biniş platformunun sağlanmasını kabul etmesi ve buna karşılık olarak taşımacılık hizmetini yürüten kuruluşun bu platforma uygun alçak tabanlı ve tekerlekli sandalyeli yolcular tarafından ulaşılabilen otobüslerle hizmet sunması bunun bir örneği olabilir.

Yerel hükümet ile yerel toplu taşıma işletmeleri arasında birçok iş birliği örneği mevcuttur. Örneğin; Fransa’nın Grenoble Kentinde tam ulaşılabilir otobüslerin ve tramvayların geliştirilmesi çabaları yıllardır sürmektedir. Buradaki toplu taşıma otoritesi (SMTTC), işletme (SEMITAG) ile sık sık görüşerek ulaşılabilir hizmetlerin geliştirilmesiyle ilgili projeleri ve diğer bütün projeleri ayrıntılarıyla görüşmektedir. Grenoble’da 23 yerel yönetici de nihai kararlar öncesinde plan ve projelerin tartışıldığı bu toplantılara katılmaktadır. Özürülüler için tam ulaşılabilir bir yolcu taşıma sistemi geliştirme girişimleri Grenoble’da 1970’li yıllara kadar uzanmaktadır ve özürülü kuruluşları ile süregelen dayanışma sayesinde hız kazanmıştır.

Etkin iş birliği çalışmalarında bazı yerlerde özürülüler de dâhil olmaktadır. Örneğin Almanya – Nuremberg’te toplu taşıma işletmesi 30 yılı aşkın bir süredir “ulaşılabilirlik denetçisi” çalıştırmaktadır. Gothenburg’da

Bölge Konseyi, Zihinsel ve Bedensel Özürlüler Komitesi'ni; Barcelona'da Kent Konseyi ise özürlüler için tam erişimin sağlanmasını amaçlayan Belediye Özürlüler Enstitüsünü kurmuştur.

Avrupa Özürlüler Forumu (EDF) Gündem 22 adı verilen iki yıllık (2005 – 2006) bir pilot proje başlatmıştır. Bu projenin amacı, özürlülük konularının yerel ve bölgesel seviyelerde temel politika olarak kabul görmesini sağlamaktır. Söz konusu bu politikanın özürlülüğe yaklaşımı oluşturulurken insan hakları temel alınmalıdır. İlgili yerel yönetimlerle ve mevcut bölgesel/yerel özürlü kuruluşları ile iş birliği yaparak bir özürlülük politikası oluşturmak amacıyla, projeye katılan 9 ülkenin her birinde 4 pilot bölgenin belirlenmesi planlanmaktadır.

Ulaştırma hizmeti sağlayıcıları ile yerel yönetimler arasındaki dayanışma, hareketlilik eylem planlarının temelini teşkil edebilir. Bunlar, ulaştırma hizmetlerinin ve alt yapısının tam ulaşılabilirliğini elde etmek için uzun vadeli planları belirlemelidir.

Avrupa Komisyonu, özürlülerle ilgili bazı konularda doğrudan sorumluluğa sahiptir. Buna bir örnek; yolcuların taşınmasında kullanılan ve sekizden fazla yolcu koltuğuna sahip araçlar için özel koşullar hakkındaki yönetmeliktir. Diğer alanlarda, Avrupa Komisyonunun düzenleyici sorumlulukları olmasa bile araştırma sponsorluğu ve bilgi alışverişinde (örneğin COST'un raylı taşıma sistemleri ve otobüslere ulaşım konusundaki çalışması) rehberlik yapılabilir.

7.4 Eğitim

Kamu ile iletişimde bulunan tüm personelin özürlülük farkındalığı eğitimine tabi tutulması çok önemli bir gerekliliktir. Bu eğitim gerçekleştirilmeden, ulaşılabilirlik için en iyi teknik yardımların kullanılmasında başarı sağlanamayabilir. Ne yazık ki, HELIOS Raporu'nda⁽²⁾ belirtildiği üzere “pek çok üye ülkede eğitim, yolcuların gereksinimlerini yerine getirme konusunda yetersiz kalmaktadır ve giderek belirginleşmeye başlayan bu duruma derhal müdahale edilmesi gerekmektedir”.

2006 yılında Toplu Taşıma Hizmetlerine Erişimi Geliştirme Amaçlı UBAK-UITP Ortak Görev Grubu, ulaşırmacılık personeli için bir dizi

yönerge⁽³⁾ hazırlamıştır. Bunlar, personel eğitimine dâhil edilecek konular için kapsamlı rehberlik sağladığından, işletmecilerin eğitim programlarının temelini oluşturmaktadır.

Eğitimle ilgili uygulamalarda bazı iyi örnekler mevcuttur. Hollanda’da toplu taşıma şirketlerinin personelinin bilgi ve algılarının düzeltilmesi amacıyla bir proje başlatılmıştır. Görevlilere bir özürlü ile beraber seyahat etmenin nasıl bir deneyim olduğunu gösteren 3,5 saatlik bir eğitim programı geliştirilmiştir. Böylece görevliler, bir özürlüye en iyi nasıl yardımcı olabilecekleri konusunda bizzat deneyim sahibi olabilmektedir.

Fotoğraf 28: Şoförler için eğitim programı



Akülü araba kontrolü



Tekerlekli sandalyenin taşınması



Görme özürlü bir kişiye yardımcı olma

Kaynak: Tampere Şehri – Finlandiya.

ŞOFÖRLERE YÖNELİK BİR EĞİTİM PROGRAMI

Şoförler, özürlü yolcuların özel yardım gereksinimlerini anlayabilmeleri için eğitilmektedir.

Bu eğitim uygulamalı olarak video kullanımıyla, karşılıklı fikir alışverişiyle gerçekleştirilmektedir ve eğitim gören bireylerin engellerle donatılmış bir eğitim alanından gerek tekerlekli sandalye ile gerekse görme özürlü biri gibi geçmelerini gerektirecek şekilde yapılandırılmıştır. Bu eğitim, yolculuk deneyimine sahip özürlü bireyler tarafından verilmektedir.

Düzenli aralıklarla yapılacak ve taşımacılık işletmesinin personeli ile özürlüleri temsil eden kuruluşları bir araya getirecek seminerler, özürlülük konusundaki farkındalığın muhafaza edilmesi ve artırılması açısından faydalı olacaktır. Stuttgart’da şoförler eğitim süresince tekerlekli sandalye kullanmak, görme özürlü veya kısmi görüshe sahip insanları anlayabilmek için özel tasarlanmış gözlükler takmak gibi farklı uygulamalardan geçirilmektedir. Belfast Translink ile RNID (Kraliyet Ulusal Sağırılar Enstitüsü)’nün ortaklaşa yürüttüğü bir programda ulaştırmacılık personeline işaret dili öğretilmektedir. Bu eğitimi başarıyla tamamlayan personele, işaret dili bilmekte olduklarını gösteren bir rozet takılmaktadır.

Verilecek eğitim programlarında, zihinsel özürlü veya akıl sağlığı bozuk insanlara güvenli ve rahat bir yolculuk için nasıl yardım edileceği de öğretilmektedir. 4. bölümde de belirtildiği gibi, özürlülerin gereksinimlerinin nasıl karşılanacağı hususunda rehberlik hizmeti veren bazı ulusal ve uluslararası kuruluşlar bulunmaktadır.

Eğitimin dikkat çeken bir diğer unsuru da, bizzat özürlülere yolculuk eğitiminin verilmesidir. Bu programlar, özellikle öğrenme güçlüğü olan özürlülere yerel toplu taşıma araçları kullanma konusunda özgüven verecek şekilde tasarlanmıştır. Bu tür eğitimlere Leeds’de verilen “Buddying Scheme” (Dostluk Projesi) adlı eğitim programı örnek verilebilir. Bu eğitimde özürlülere bedensel, duysal veya öğrenme güçlükleri bulunan yaşlı insanlara, akıl sağlığı hizmetinden faydalananlara veya uzun süreli hastalıklara sahip olanlara birebir eğitim verilmektedir. Buradaki her müşteri için bireysel seyahat eğitim planı hazırlanmakta ve kursu başarıyla tamamlayan herkes bu kursun bir parçası haline gelerek, kendisi gibi bu eğitime ihtiyaç duyan diğer insanlara yardımcı olmaya teşvik edilmektedir⁽⁴⁾. Bu konuya bir başka yaklaşım Merseyside’de⁽⁵⁾ geliştirilmiştir. Burada Yolcu – Ulaştırma İdaresi, özel eğitim ihtiyacı

olan öğrencilerin devam ettiği okullar tarafından kullanılabilir bir “Eğitim Kaynak Paketi” hazırlamıştır. Bu paket, toplu taşıma araçlarının güvenli ve bağımsız şekilde kullanımı için gerekli becerileri öğrencilere kazandıracak içeriğe sahiptir.

7.5 Kesintisiz Seyahat

Hükümetin üçüncü ve süreklilik arz eden bir rolü daha mevcuttur. Bu yayındaki tavsiye ve bilgiler çoğunlukla yolculuk sürecinin çeşitli unsurlarına ve belirli ulaşım tiplerine özgüdür. Fakat önemli olan, bütün iyi uygulama örneklerinin bir araya getirilmesidir. Çok az sayıda yolculuk, sadece tek tip ulaşım aracı ile yapılmaktadır. Bir yolculuk en azından yürümeyi (veya tekerlekli sandalye kullanmayı) ve taşıtla yolculuğu kapsamaktadır. Genelde uzun yolculuklar birden daha fazla ulaşım aracının kullanımını, en azından bir otobüsten başka bir otobüse ya da bir trenden başka bir trene geçiş gibi aynı gruptaki ulaşım araçları arasında aktarmayı gerektirir.

Her yolculuğun ancak en zayıf noktası kadar iyi olabileceğini vurgulamakta fayda vardır. Bu nedenle, ister yerel ister merkezî olsun, her hükümet ulaşılabilir yolcu taşıma hizmetlerinin bir bütün oluşturması için emek sarf etmelidir. Diğer bir deyişle, COLIAC⁽⁶⁾ (önceden COLITRAH) tarafından da ifade edildiği gibi, ulaşılabilir yolcu taşıma zinciri halkalarının birbirini tamamlaması gerekmektedir.

Yakın bir zamana kadar böyle bir yaklaşımın gerçek dışı ve uygunsuz olduğu düşünülmekteydi. Çünkü ulaşım zincirinde tek bir halkanın ulaşılabilir hâle getirilmesi için bile çok emek harcanması gerekiyordu. Bu durum günümüzde değişim göstermekte, hatta bazı ülkelerde çok hızlı bir değişim yaşanmaktadır. Ancak yolculuklar, birbirinden farklı bir dizi eylem yerine bir bütün olarak görülmediği sürece, zincirin tam ulaşılabilir halkalarının değeri anlaşılamayacaktır.

Tam ulaşılabilir yolcu taşıma hizmetlerinin hayata geçirilmesi için hükümetlerin (yerel veya merkezî), taşıt üreticilerinin, işletmelerin ve özürli kuruluşlarının devamlı iş birliği şarttır. Kısaca, fiziksel bakımdan ulaşılabilir yolcu taşıma zinciri, kendisine paralel bir yönetsel zincirle desteklenmelidir.

Bütün taşıma araçlarının ulaşılabilirliğinin geliştirilmesi için hükûmetler, özörlölerün kesintisiz seyahat gereksinimini kesinlikle göz ardı etmemeli, bu amaçla geliştirilen politikalar için uygun düzenlemeleri yapmalı ve ilgili tüm kuruluşlarla iş birliğini teşvik etmelidir.

7.6 Farkındalığın Artırılması

Özörlö bireylerin ulaşılabilirlik alanındaki gelişmelerden haberdar edilmesi çok önemlidir. Bu bölümün başında bahsi geçen yayınlar ve diğler devlet yayınları bu süreçte yardım sağlayabilir, ancak en etkili araç yine de yerel çözümler olacaktır.

Bu, çeşitli yollarla başarılabilir. Bunlardan biri, Hamburg’da yapıldığı gibi “Kampanya Haftası” düzenlemektir. “Herkes İçin Hareketlilik – Kolay Bir HVV” adı verilen bu kampanya, HVV personeli ile özörlö ve diğler insanlar arasındaki iletişimi geliştirmeyi ve Hamburg bölgesinde toplu taşımacılığın özörlö gereksinimlerine göre uyarlanması için alınan tedbirlerle ilgili en son bilgileri sunmayı amaçlamaktadır.

Kampanya haftası boyunca özel donanımlı bir otobüs özörlö kuruluşlarını, tesislerini ve kamuya açık yerleri ziyaret ederek taşıt, durak ve istasyonlardaki gelişmeler hakkında insanlara bilgi vermektedir. Kampanya haftasının en önemli uygulamalarından biri de, işletmeciler şirketlerin personelleri ile özörlö yolcuların toplu taşıma araçlarını birlikte kullanmasıdır. Bu tür yolculuklarda özörlö yolcular ve personel karşılıklı olarak her gün karşılaştıkları sorunları ve engelleri paylaşırlar ve bu şekilde iki yönlü bir eğitimin parçası olurlar.

İngiltere’de Warrington Borough Konseyi, öğrenme güçlüğü olan bir yetişkini, “yerel otobüs hizmetlerini kullanan gizemli yolcu” olarak görevlendirmiştir. Bu yolcu, otobüslerde karşılaştığı güçlükleri Konseye rapor etmiştir ve Konsey de bu rapor sayesinde diğler özörlö yolcuların daha güvenli ve kolay seyahat etmeleri için gerekli yardım hizmetlerini devreye sokmuştur.

Mevcut hizmetler hakkında farkındalığı artıracak güzel yayınlar da bulunmaktadır. “Transport for London” (Londra’da Ulaşım), özörlö yolculara bilgi sunmak amacıyla “Herkes İçin Ulaşım” adlı bir dergi

yayımlamaktadır. Bu dergi büyük harflerle, Braille alfabesinde, kasetlerde veya başka dillerde basılmaktadır. 1. bölümde bahsedilen internet tabanlı bilgiler ve seyahat planlama hizmetleri ile özürlü öğrenciler için hazırlanan eğitim paketleri de, mevcut hizmetler ve ulaşılabilir yerler hakkında farkındalığın artırılmasına yardımcı olacaktır.

NOTLAR

1. “Improving Accessibility of Transport: Report on Implementation at the National Level of Measures to Improve Accessibility of Transport”, UBAK, Paris (Mayıs 2004)
2. “The Design and Operation of Accessible Public Transport Systems”, (p.74).
3. “ECMT-UITP Guidelines for Transport Personnel on Improving Access to Public Transport”, UBAK, Paris (2006).
4. Leeds’teki “Dost Bulma” projesi Batı Yorkshire Yolcu Ulaştırma Dairesi’nin Metro yönetimi tarafından yürütülmektedir.
5. Merseytravel – Bu proje Liverpool tarafından yürütülmektedir.
6. Bölüm 1.4’e bakınız.

EK 1

ERİŞİM VE İÇERME KONULU UBAK ÇALIŞMA GRUBUNUN ÜYELERİ

ABD

- Mr. Robert ASHBY
Assistant General Counsel
C – 50
U.S. Department of
Transportation

Mr. Michael WINTER
Head of the Office of Civil
Rights (TCR-1)
U.S. Department of
Transportation

Ms. Rose MCMURRAY
Associate Administrator for
Policy & Program
Development
U.S. Department of
Transportation

ALMANYA

- Mr. Bernd TÖRKEL
Deputy Director General
Federal Ministry of Transport,
Building and Urban Affairs

Mrs. Nicole GRAF
Assistant Head of Division
Federal Ministry of Transport,
Building and Urban Affairs

AVRUPA KOMİSYONU

CE/EC

- Mrs. Carina CLOOT
DG – Transport and Energy
CE/EC
Mr. Riccardo RONCORONI
DG – Transport and Energy
CE/EC

AVRUPA ÖZÜRLÜLER

FORUMU (EDF)

- Ms. Maria NYMAN
Policy Officer
EDF – FEPH

AVUSTURYA

- Mrs. Liliana PREROWSKY
Federal Ministry for Transport,
Innovation and Technology

BELÇİKA

- Mr. Pierre FORTON
Directeur General - chargé de
mission DGTT
Service public federal Mobilité
et Transports

BOSNA HERSEK

- Mrs. Senaida MEHMEDOVSKI
Ministry of Communications
and Transport
Department of Transport
and Transport Infrastructure

BULGARİSTAN

- Mr. Lazar KRASTEV
Head of Department
Ministry of Transport

Ms. Iskra BONEVA
Head of International Relations
Department, Ministry of Transport
International Relations Directorate

ÇEK C.

- Mr. Jan EXNER
Ministry of Transport

DANİMARKA

- Mr. Niels HARNE
Head of Section, Planning Division
Ministry of Transport and Energy
Frederiksholms Kanal 27

ESTONYA

- Mrs. Katrin TAMBUR
Leading Specialist, Road and
Railway Department
Ministry of Economic Affairs
And Communications
Road and Railways
Department

FİNLANDİYA

- Mrs. Irja VESANEN-NIKITIN
Senior Officer
Ministry of Transport and
Communications
Department of Transport
Policy
Transport Service Unit

FRANSA

- Mrs. Catherine BACHELIER
Déléguée Ministérielle à
l'Accessibilité Ministère
des Transports, de l'Équipement,
du Tourisme et de la Mer

Mr. Hasni JERIDI
Adjoint à la Déléguée
Ministérielle à l'Accessibilité
Ministère des Transports, de
l'Équipement, du Tourisme et
de la Mer Délég. Ministérielle
à l'Accessibilité

HIRVATİSTAN

- Mr. Pero KOVAC
Conseiller
Ambassade de la Republique
de Croatie

HOLLANDA

- Mr. Gerard L M Van EGMOND
Ministry of Transport,
Public Works and
Water Management
Market Development and
Decentralised Transport Dept.
– DG - Passenger Transport

İNGİLTERE

- Mrs. Ann FRYE
Head,
Mobility and Inclusion Unit
Department for Transport

Mrs. Sue SHARP
Head of Disability Policy
Department for Transport
Mobility and Inclusion Unit

İRLANDA

- Mr. Noel HUGHES
Department of Transport
Public Transport (Land Use and
Planning)

Mr. Ed O'CALLAGHAN
Department of Transport
Public Transport Planning
Division

İSPANYA

- Mrs. Cristina RODRIGUEZ -
PORRERO MIRET
Centro Estatal de Autonomia
Personal y Ayudas Tecnicas
IMERSO - Directora del
CEAPAT

Mr. Jose Antonio REDONDO
Ing. RADT
Centro Estatal de Autonomia
Personal y Ayudas Tecnicas
IMERSO

İSVEÇ	- Mrs. Natasa POPOVIC Ministry of Industry, Employment and Communications Division for Transport Policy
İSVİÇRE	- Mr. Hanspeter OPRECHT DETEC Federal Office of Transport Section Rail Network Mobility Issues
İTALYA	- Mrs. Paola PORZI Disabled Customers Assistance Ferrovie dello Stato (FS-Soc; Trenitalia)
JAPONYA	- Mr. Yasuto KAWARABAYASHI Counsellor Permanent Delegation of Japan to OECD
KANADA	- Mr. Chris STARK Manager, Monitoring, Liaison and Mediation Canadian Transportation Agency Accessible Transportation Directorate Mr. Gavin CURRIE Director General Canadian Transportation Agency Air & Accessible Transportation Branch

Ms. Mary-Jane GRAVELLE
Acting Director, Accessible
Transportation
Canadian Transportation Agency
Air & Accessible Transportation
Directorate

Mrs. Barbara NELSON
Chief, Transportation
Accessibility
Transport Canada

LETONYA

- Mr. Vytautas GUZYS
Chief Specialist
Ministry of Transport and
Communications
Traffic Safety Department
Extreme Situations Prevention
Division

MACARİSTAN

- Mr. Attila KISS
Counsellor
Ministry of
Economy and Transport
International Transport Dept.

MAKEDONYA

- Mr. Zoran CRVENKOVSKI
State Secretary
Ministry of Transport and
Communications

MALTA

- Mr. David SUTTON
Deputy Chief Executive Officer
Malta Transport Authority

NORVEÇ

- Mrs. Peggy ZACHARIASSEN
Senior Advisor
Ministry of Transport and
Communications

POLONYA	- Mrs. Malgorzata CHOINSKA Chief Specialist Ministry of Transport and Construction Department of Programming and Strategy
PORTEKİZ	- Mr. Carlos PEREIRA Responsable des Etudes et Statistiques Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (SNRIPD) Mrs. Lina PEREIRA Ministère des Travaux Publics, Des Transports et des Communications Dir. Gén. Des Transports Terrestres
ROMANYA	- Mrs. Dana CONSTANTINESCU Director General Ministry of Transport, Construction and Tourism Department for EU and International Co-operation
RUSYA	- Mr. Vadim DONCHENKO Director State Scientific and Research Institute for Road Transport (NIIAT)
SLOVAKYA	- Mr. Dusan RIZEK Ministry of Transport,

Posts and Telecommunications
Directeur de la Section
de l'Intégration Européenne
et des Relations
Internationales

TÜRKİYE

- Sn. Gülcan DEMİRCİ
Head of Co-ordination
Department of EC
Ministry of Transport and
Communications

UBAK/CEMT

- Mrs. Mary CRASS
Principal Administration
UBAK/CEMT

UKRAYNA

- Ms. Nina BARIYSHNIKOVA
Ministry of Transport and
Communications
Department of International
Relations

Mr. Ruslan SIROBABA
Ministry of Transport and
Communications
Department of International
Relations

**ULUSLARARASI TEKNOLOJİ
VE ULAŞILABİLİRLİK KOMİSYONU
(ICTA)**

- Mrs. Maggie ELLIS
Secretary
ICTA Europe
c/o West Square Associates

YUNANİSTAN

- Mrs. Marily CHRISTOFI
Ministry of Transport and
Communications
Accessibility Committee

EK 2

TOPLU TAŞIMA HİZMETLERİNE ERİŞİMİN İYİLEŞTİRİLMESİ KONULU UBAK - UITP (Uluslararası Toplu Taşımacılık Birliği) ORTAK GÖREV GRUBUNUN RAPORUNDA YER ALAN KARAR VE TAVSİYELER

(CEMT/CM (2003) 6/FINAL)

Bakanlar;

- UBAK-UITP, ortak karar ve önerilerini onaylamışlardır.
- Bunları yerel yönetimlere ve toplu taşıma işletmelerine ulaştırma konusunda fikir birliğine varmışlardır.
- Toplu taşımacılığın ulaşılabilirliğini iyileştirme konusundaki kararlılıklarını bir kez daha teyit etmişlerdir.
- Ulaşım sisteminin özürllüler tarafından kullanılabilirliğini geliştirmek amacıyla yerel yönetimler ile ulaştırma işletmelerinin birlikte çalışmasına imkân tanıyan destekleyici ulusal çerçeveyi sağlamak üzere mevcut yasa ve kanunları gözden geçirmeye karar vermişlerdir.
- Yukarıdaki tavsiye kararlarının zamanında işleyişini UBAK ile UITP'nin denetleyeceğini kabul etmişlerdir.

1. MEVCUT DURUM

Yaya ve trafik ortamının insanların toplu taşıma araçlarını güvenle kullanabileceği şekilde tasarlanması ve toplu taşımacılığın herkes

tarafından ulaşılabilir hâle getirilmesi konularında hükûmetler ve toplu taşıma işletmeleri ortak amaçlara sahip olmalıdırlar. Bütün bireylere ulaşılabilirlik olanaklarının sunulmasında ve toplumsal bütünlüğün sağlanmasında toplu taşımacılığın rolü büyüktür. Bu bağlamda, şehirlerde güvenli ve kesintisiz yolculuğun sağlanması amacıyla hükûmet ve toplu taşıma işletmeleri fiziksel engellerin yanı sıra, psikolojik (algı, bilgi, korku, ayrımcılık gibi) engelleri de yıkmak için birlikte çalışmalıdır.

Ulaşım sistemlerinin herkes tarafından kullanılabilirliğinin iyileştirilmesinin önemi açık ve belirgindir; herhangi bir zaman diliminde, nüfusun ortalama % 25'i bedensel, zihinsel, görmeyle ilgili veya işitsel özrünlüklere veya ağır yük veya bebek taşımak gibi geçici engellere bağlı olarak hareket yeteneği kaybıyla yolculuk yapmaktadır. Bunun da ötesinde, bedensel ve duysal özrünlükler genellikle yaşla alakalıdır. Bilindiği üzere, Batı ülkelerindeki yaşlı nüfusu giderek artmaktadır ve 21. yüzyılda da artmaya devam edecektir.

Hareket yeteneği azalmış insanların gelecek ve mevcut gereksinimleri göz ardı edilemez. Bu, birçok hizmete erişim eşitsizliğini artıracaktır ve ulaşım hizmeti sağlayıcıları açısından da toplu taşıma pazarında büyük bir payı kaçırmak anlamına gelecektir. Aslında ulaşım hizmetlerinde ulaşılabilirlik alanındaki gelişmelerden yalnızca özrünlü veya yaşlı insanlar değil, ulaşım sisteminin bütün kullanıcıları faydalanmaktadır. Özrünlüler için toplu taşıma araçlarına erişimi sağlamak, toplu taşıma hizmetlerinde kalite yaklaşımının çok önemli bir parçasıdır.

Yerel bölgelerde daha iyi ulaşılabilirlik amacını gerçekleştirmeye yönelik büyük gelişmeler elde edilmiştir. Ancak birçok kent bölgesinde ulaşım sisteminin bütün müşterileri için ulaşılabilirliğin geliştirilmesine yönelik politikaların uygulamaya konması güç ve yavaş bir süreç gerektirmektedir.

2. UBAK – UITP ORTAK GÖREV GRUBU

Toplu taşımacılıkta ulaşılabilirliğin geliştirilmesini güçleştiren engellerin daha kolay aşılması amacıyla, UBAK ve Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP) 2001 yılında Toplu Taşıma Hizmetlerine Erişim Üzerine Ortak Görev Grubu kurmuştur. Taşımacılık işletmelerinin,

merkezî ve yerel hükûmetlerin temsilcilerinden oluşan bu Ortak Görev Grubu'nun geniş kapsamlı amacı, kentlerdeki toplu taşıma araçlarının, sistemlerinin ve ilgili alt yapının hareket gücülüğü çeken insanlara erişim imkânı sunabilmesi için nasıl geliştirilebileceğini araştırmaktır.

Ortak Görev Grubu'nun özel amaçlarından en önemli 3 maddesi ise şöyledir:

- Herkes için erişimi geliştirmeye veya yerel toplu taşıma hizmetlerine diğer avantajlar sağlamaya yarayacak kamu yönetimleri ile taşımacılık işletmeleri arasındaki iş birliği örneklerini tespit etmek,
- Taşımacılık personelinin hareket gücülüğü olan yolcuların gereksinimlerini anlamasını ve bunlara karşılık vermesini sağlayacak eğitim uygulaması ve kılavuzunu hazırlamak,
- Erişimin iyileştirilmesi alanındaki özel sorunlara (kaza riski, inme-binme rampaları ile ilgili teknik sorunlar vb.) çözümler üretmek.

Ortak Görev Grubu, Grenoble, Prag, Göteborg ve Liverpool şehirlerinin ulaşım sistemindeki ulaşılabilirlik girişimlerini incelemiştir. Grup üyeleri, bu şehirlerde yerel yöneticilerle, ulaştırma yöneticileriyle ve toplu taşımacılık işletmeleri ile görüşerek ulaşılabilirliğin iyileştirilmesine yönelik politikaların nasıl hazırlandığını ve uygulandığını anlamaya yönelik gerekli araştırmalarını sürdürmüşlerdir.

3. UBAK – UITP ORTAK GÖREV GRUBUNUN VARDIĞI SONUÇ VE ÖNERİLER

İncelenen 4 şehrin toplu taşıma ve yerel yönetimlerinin kurumsal yapılarında farklılıklara rastlanmış olsa da, ulaşım sistemlerinin ulaşılabilirliğini geliştirme deneyimlerinden bazı önemli sonuçlar çıkarılmıştır.

Yerel Toplu Taşımacılıkta Ulaşılabilirliğin İyileştirilmesinde Merkezî Hükûmetlerin Rolü

- Belirli bir süre içinde tam ulaşılabilir toplu taşımacılığa geçilmesini öngören ulusal yasama, yerel yönetimlerle toplu taşımacılık

işletmelerinin ulaşılabilirlik için birlikte daha etkin çalışmasına olanak sağlamaktadır. Durum ne olursa olsun, böyle bir yasamanın mevcudiyeti büyük önem taşımaktadır ve toplu taşımacılığın büyük oranda veya tamamen ticari yönde olduğu yerlerde elzemdir.

- Toplu taşımacılıkta ulaşılabilirliğin geliştirilmesine yönelik tedbirlerin uygulanması, temelde yerel yönetimlerin ve işletmecilerin görevi olsa da, örnek uygulama standartlarının belirlenmesinde, teşvikin sağlanmasında ve gerekli yasal çerçevenin hazırlanmasında merkezî hükûmete önemli bir görev düşmektedir.

Yerel Yönetimlerle Toplu Taşımacılık İşletmeleri Arasında İş Birliği

- Toplu taşımacılık işletmeleri, yerel ulaştırma yöneticileri ve yerel yönetimler arasında yakın, sürekli ve sık aralıklarla iş birliğinin yapılması çok önemlidir. Söz konusu bu mercilerin hepsi kamu yönetimi dâhilinde ise veya özel işletmeler üzerinde denetim varsa, resmî ve sözleşme ile tespit edilmiş anlaşmaların gerekliliğini öngören bir kanıt yoktur.
- İşletmecilerin bağımsız olduğu yerlerde, idari makamlar, işletmeciler ile toplu taşımacılıktan sorumlu yönetim birimi arasındaki sözleşmeye dayalı yaptırımı bulunan anlaşmalarda, hedeflenen ulaşılabilirlik seviyesini açıkça belirtmelidirler.

Ulaşılabilirlik Planlaması

- Yaklaşık olarak 10 yıllık bir zaman zarfını kapsayan ileri planlama önemlidir. Daha ayrıntılı planlar 5 yıllık bir zaman dilimini kapsamalı ve her yıl güncellenmelidir.
- İleri planlama hedeflerinin gerçekleştirilmesi süreci, düzenli olarak denetlenmelidir. Denetlemeye, toplu taşıma alt yapısı, tam ulaşılabilir taşıtların kullanıma sunumu (otobüsler, tramvaylar, trenler) ve hizmetlerin özürölüler ve hareket yeteneği azalmış insanlar tarafından kullanımı da dâhil edilmelidir.

Ulaşımında Daha İyi Ulaşılabilirliğin Geliştirilmesinde ve Tespitinde Özörlölerle İşbirliğı

- Ulaşılabilir yolcu taşıma hizmetlerinin bütün unsurları hakkında özörlö kuruluşlarıyla iş birliğı ve danışma içinde bulunulması çok önemlidir. Bu, taşıtlar, alt yapı ve bilgilendirme konularını da kapsamalıdır. Toplu taşımacılıktan sorumlu yönetim biriminde bütün özörlölük konuları ile ilgilenen bir merci bulunmalıdır. Danışma hizmetlerinin bütün özör gruplarını (bedensel, duyusal, zihinsel) kapsamasına dikkat edilmelidir.

Taşıtlarda, Alt yapıda ve Duraklarda Tam Ulaşılabilirliğin Sağlanması

- Kent merkezlerinde boşluksuz ve engelsiz bindirme noktaları her yerde tek tip haline getirilmelidir. Bunun gerçekleştirilmesi, yerel yönetimlerle işletmeler arasında bir iş birliğı gerektirmektedir. Alt yapı düzenlemeleri, mevcut yüksek platformların engelsiz hâle getirilmesi yoluyla veya yol seviyesindeki alt yapının düşük tabanlı taşıtların faydasını azami dereceye çıkaracak şekilde düzenlenmesi yoluyla bu tür engelsiz biniş noktalarının elde edilmesine olanak sağlamalıdır. Ulaştırıcılık alt yapısından sorumlu merciler, otobüs ve tramvay durakları ile belirli standartların kullanıldığı alt yapıların ulaşılabilirlik denetlemesinden sorumlu olmalıdır. Buradaki amaç, kullanıma sunulan ulaşılabilir taşıtların uygun alt yapı ile uyumunu sağlamaktır. Bu yapılmazsa, ulaşılabilir taşıtların değeri büyük ölçüde kaybolacaktır.
- Ulaşılabilir otobüs ve tramvay duraklarının geliştirilmesi büyük önem taşımaktadır, ancak durakların yakınındaki yaya bölgesinin ulaşılabilir olması da çok önemlidir. Bu sorumluluk büyük ölçüde yerel yönetimlere aittir.
- Otobüs duraklarında ve durakların çevresinde etkili bir park yasağı yaptırımının uygulanması kesinlikle gereklidir. Çünkü aksi takdirde, düşük tabanlı, basamaksız erişim bütün etkinliğini yitirecektir. Bunun gerçekleştirilebilmesi için yerel yönetim seviyesinde sıkı, tutarlı ve etkili bir politikanın takibi gerekmektedir.

- Yapısal düzenlemelerin daha etkili, daha kolay ve maliyet bakımından daha uygun olması için yerel yönetimlerin, işletmelerin ve araç üreticilerinin tekerlekli sandalyelerde ve taşıma amacıyla kullanılan diğer özürlü araçlarında belirli bir standardizasyona bağlı kalması uygun görülmektedir. Tekerlekli sandalye üreticileri mevcut ISO standartlarını benimsemeli, tekerlekli sandalye kullanıcılarını temsil eden kuruluşlar da, toplu taşıma aracı üreticilerinin tekerlekli sandalye erişimi için tasarımlarında kullandıkları standartlar hakkında üyelerine bilgi vermelidir.

Uzmanlık Hizmetleri

- Bazı ileri derecede özürlü kişiler, toplu taşıma hizmetlerine erişebilmek için aracılık görevi gören uzmanlık hizmetlerine ihtiyaç duymaya devam edecektir. Ancak bu, asla ulaşılabilir toplu taşıma hizmetinin yerine konulmamalı, yalnızca tamamlayıcı bir unsur olarak kabul edilmelidir.

Eğitim

- Sürücülerin ve diğer toplu taşımacılık çalışanlarının özürlülük farkındalığını artıran eğitim, ulaşılabilir hizmetlerin uygulanması bakımından da büyük önem taşır.

Bilgilendirme

- Hizmetler zamanla ulaşılabilir hâle geldikçe, işletmeler güncel ve doğru bilgilendirme hazırlamalı ve özürlüler için uygun biçimde (sesli -görüntülü) sunumunu yapmalıdır. Özürlülerin ulaşılabilir hizmetlerden faydalanması amaçlanıyorsa, iyi ve kapsamlı bilgilendirme hizmeti büyük önem arz etmektedir. Bilgilendirmeye ulaşım zincirinin tamamı dâhil edilmeli, yolculuk öncesi ve yolculuk esnasında gerekli olacak bütün bilgiler yolculara sunulmalıdır.
- Bazı işletmeler ulaşılabilir taşıtların, özellikle de otobüslerin bazı özelliklerine bağlı olarak sorunların ortaya çıkabileceğine inanmaktadır. Rampakullanımı ve tekerlekli sandalye kullanıcılarının güvenliğinin sağlanması verilebilecek örneklerdendir. Yöneticiler arasında sürekli bilgi ve örnek uygulama alışverişinin yapılması bu konuda büyük fayda sağlayacaktır.

Maliyet ve Kâr

- Tam ulaşılabilir bir toplu taşıma sisteminin hazırlanmasının maliyeti şüphesiz ki yüksek olacaktır. Ancak unutulmamalıdır ki, sistemin kullanımındaki artışa bağlı olarak finansal bir kazanç da sağlanacaktır.
- Ek harcamalar ve finansal maliyet mümkün olabildiğince uzun vadeli ulaşırmacılık geliştirme planlarına eklenmeli, sorumluluk ve yetki bağlamında görüşölüp paylaşılmalıdır.
- Ulaşılabilirlik için mevcut trafik kurallarının daha iyi uygulanmasına dayalı, maliyet etkinliği olan gelişme fırsatları aranmalıdır.

EK 3

ULAŞILABİLİR ULAŞIM ÜZERİNE 2001/3 SAYILI ORTAK KARAR

UBAK Bakanlar Kurulu, 29 – 30 Mayıs 2001’de Lizbon’daki toplantılarında;

Yaşlı ve özürlü bireylerin mesleki ve toplumsal hayata katılımlarının büyük oranda hareketliliklerine, işten eve veya evden işe veya başka bir sebeple kolay seyahat edip edemediklerine bağlı olduğu belirtilmiştir.

- Demografik değişikliklerin gelecek yıllarda UBAK Üye ve Ortak ülkelerdeki yaşlı insanların sayısında önemli bir artışa yol açacağı,
- Yaşlı ve özürlü bireylerin ve hareket yeteneğinde azalma olan kişilerin seyahat talebinde sürekli bir artışın mevcut olduğu,
- Bazı ulaşım türlerinin herkes tarafından daha ulaşılabilir hâle getirilmesi yolunda önemli ilerlemeler kaydedildiği,
- Bu ilerlemelere rağmen halen yapılması gereken çok şey olduğu vurgulanmıştır.

Bütün ülkelerde durumun düzeltilmesi sürecine hız kazandırmak için, bir önceki Bakanlık Kararlarının ve diğer ilgili çalışmaların tek belgede birleştirilmesi hususunda ve aşağıdaki tespitler üzerinde fikir birliğine varılmıştır.

- Ulaşılabilirlik, bütün nüfusun refahına katkıda bulunmakta ve toplu taşımacılığın geliştirilmesinde ve sürekli gelişim uygulamalarında önemli bir yer teşkil etmektedir.
- Hareketlilikle ilgili sorunlar kalıcı özürllüklere (duyusal, bedensel veya zihinsel), geçici özel durumlara veya özürllüklere (gebelik,

kaza geçirme gibi), dış etkenlere (küçük çocuk – valiz taşıma gibi) veya yaş durumuna bağlı olabilmektedir. İşbu kararname bütün bu gruplara hitap etmesine rağmen, “yaşlı veya özürlü bireyler” ifadesi kullanılmıştır.

- Gerek kamuya ait gerek özel ulaşırmacılık, yollar, çevre ve binalarda yapılan ulaşılabilirlik düzenlemeleri, hareket güçlüğü olan insanların daha rahat ve özgürce dolaşımını sağlamaktadır.
- Daha ulaşılabilir bir yolcu taşıma sistemi, eğitim, istihdam ve mesleki alanlarda daha fazla fırsat yaratacak ve hükûmetlerin ve toplulukların mali ve sosyal hizmet yükünü azaltacaktır.
- Ulaşılabilirlik yalnızca toplumsal bir mesele değil, aynı zamanda oldukça önemli bir ticari konudur. Özürlü nüfusundan belirgin şekilde daha fazla olan genel nüfus düşünülecek olursa, ticari potansiyelin önemi daha açıkça anlaşılacaktır.

AŞAĞIDAKİ PRENSİPLER VURGULANMIŞTIR:

- Ulaşırmacılıkta ve toprak kullanım planındaki bütün politik inisiyatiflere ve ilerlemelere, yaşlı ve özürlü bireylerin güvenliği ve ulaşılabilirlik olanakları üzerine potansiyel etki değerlendirmesi de dâhil edilmelidir.
- Ulaşırmacılık zincirindeki bütün halkalar, kapıdan kapıya ulaşılabilir bir çevrenin hazırlanması yönünde geliştirilmeli, farklı ulaşım türlerinin birleştirilmesi için gerekli çaba harcanarak, bütünleşmiş, güvenli ve ulaşılabilir bir ulaşım sistemi oluşturulmalıdır.
- Ulaşırmacılıkla ilgili bütün yeni yatırımlar, Bakanlar tarafından 1999 yılında Varşova’da kabul edilen Mukavele gereğince yaşlı ve özürlü bireylerin gereksinimleri göz önünde bulundurularak planlanmalıdır.
- Hükûmetler, kamu yöneticileri, üretici firmalar, işletmeler ve ilgili kişiler arasındaki iş birliği büyük önem arz etmektedir.

AŞAĞIDAKİ TAVSİYE KARARLARI ALINMIŞTIR:

HÜKÜMETLER,

Amaçlar:

- Özürlü ve yaşlı insanların güvenliğini ve erişim imkânlarını iyileştirmek için açık, belirgin ve ölçülebilir amaçlar belirlemeli, belirli bir eylem programını takip etmelidirler.

Eğitim:

- Toplu taşıma araçlarını kullanırken özürlü ve yaşlı insanların karşılaştığı sorunların kamu ile irtibat hâlinde çalışan personel tarafından bilinmesini sağlamak üzere ulaştırma yöneticileriyle, tur işletmeleriyle, seyahat acenteleriyle ve şirketleriyle birlikte çalışmalıdırlar.
- İlgili ulaşırmacılık alanlarının tamamındaki tasarımcıların ve karar yetkisine sahip mercilerin, ulaşılabilirlik gereksinimleri ve prensipleri doğrultusunda eğitilmelerini sağlamalıdırlar.

Bilgilendirme ve İletişim:

- Yaşlı ve özürlü bireylere bilgilendirme hizmetinin sunulması için gücünü kullanmalı, konuyla ilgili makamlara danışılmasını sağlamalıdırlar.
- Ulaştırmacılık yöneticilerinin, şirketlerinin, tur işletmelerinin ve seyahat acentelerinin hizmetlerinin dâhili bir parçası olarak yaşlı ve özürlü bireylere mevcut hizmetler hakkında bilgilendirme sunmasını sağlamak için gerekli girişimlerde bulunmalıdırlar.
- Özellikle güvenliğin önem taşıdığı yerler başta olmak üzere, işaretlemenin ve işaret sistemlerinin anlaşılabilirliğini ve uluslararası seviyede uyumluluğunu sağlamak için gerekli çabayı sarf etmelidirler.
- Gerçek zamanlı bilgi sunan devingen, sesli ve görsel duyuruların kullanımını yaygınlaştırmaya yönelik çalışmalarda bulunmalıdırlar.

Araştırma:

- Nüfusun yaşlı kesimini düşünerek, güvenlik ve ulaşılabilirlik konuları üzerine araştırma ve geliştirme etkinliklerini güçlendirmeye çalışmalıdırlar.

Ulaşım Planlaması:

- Ulaşım alt yapısının ve yaya çevrelerinin güvenliğine ve ulaşılabilirliğine tutarlı bir yaklaşımın geliştirilmesini sağlamak amacıyla ulusal, bölgesel ve yerel seviyelerdeki yetkili merci koordinasyonunu geliştirmeye çalışmalıdırlar.
- Diğer hükûmetlerle ve uluslararası kuruluşlarla iş birliğine giderek iyi uygulama örneklerini içeren yönergeler hazırlamalı, bunlara yol sistemi, ışıklandırma, kavşaklar ve yaya bölgelerinin işlevi ve tasarımı da dâhil etmelidirler.

Özel Otomobiller:

Otoparklar

- Hareket güçlüğü olan ve toplu taşıma hizmetinden yararlanamayan ileri derecede özürlü bireylerin park yasağı olan bölgelere park etmesini mümkün kılmalıdırlar.
- Gerekli görülen yerlerde bu tür insanlar için uygun yol işaretleri ile belirlenmiş park alanları ayırmalıdırlar. Bu yerler, her yerde geçerli tasarım kriterlerine göre hazırlanmış olmalıdır.
- Bu tür park alanlarını kullanma hakkına sahip olanlara, Avrupa Birliği tarafından belirlenen modele benzer (AB üyesi olmayan ülkeler) veya AB modeline uygun (AB üyesi ülkeler) özel bir otopark kartı vermelidirler. Bu kartın üzerinde kullanıcının adı ve soyadı ile uluslararası özürlülük sembolü mutlaka bulunmalıdır.
- Aynı park alanının diğer üye veya aday ülkelerden gelen park kartı sahipleri tarafından da kullanılmasını mümkün kılmalıdırlar.

- Polisin ve yaptırım gücüne sahip birimlerin bu konuda tam olarak bilgilendirilmesini sağlamalıdır.

Emniyet Kemerinin Kullanımıyla İlgili Yasal Gereksinimler

- Diğer ülkelerden gelen özürli vatandaşlar için emniyet kemeri kullanma zorunluluğundan muaf tutulma kriterlerini karşılıklı olarak tanımalıdırlar.

Taşıt Tasarımı

- Nüfusun yaşlı kesiminin gereksinimlerini dikkate alarak yapılan taşıt tasarımlarını teşvik etmeli ve desteklemelidirler.
- Taşıtlar için tasarım yönergeleri hazırlamak amacıyla diğer hükümetlerle, UBAK ile ve endüstri ile birlikte çalışmalıdırlar.

Sürücü Belgeleri

- Yaşlı ve özürli kimselerin sürücü belgesi alması ve kullanması ile ilgili şartlar konusunda yönergeler hazırlamak için çalışmalıdırlar.

Hava Seyahati:

- - ECAC'nin havalimanı erişimi ve havacılıkla ilgili yönergelerini uygulayarak,
- Havalimanlarına ulaşım bağlarını geliştirmeye daha fazla önem vererek, hava seyahatine erişimi geliştirmelidirler.

Demir Yolu, Hafif Demir Yolu ve Tramvay Sistemleri:

- - Yurtiçi ve sınır ötesi ağır demir yolu için COST 335 talimatlarını uygulamalı,
- Bütün yeni tramvay ve hafif demir yolu sistemlerinin daha kurulum aşamasında tam ulaşılabilirliğini sağlamalıdırlar.

Toplu Taşımacılık:

Şehir İçi Otobüsler

- Tam ulaşılabilir otobüslerin kamu kullanımına sunumunu kolaylaştıracak yaklaşımların geliştirilmesi amacıyla;
- COST 322'nin alçak tabanlı otobüslerle ilgili raporundaki önerileri uygulamalı,
- Otobüslerin duraklara tam olarak yanaşabilmeleri için gerekli koşulların sağlanması amacıyla yetkili mercilere destek vermeli,
- Tekerlekli sandalye kullanıcılarının, diğer özürllülerin ve yaşlıların gereksinimlerini karşılayacak uygun çözümlerin bulunması ve uygulanması için özürllülerle ve endüstri ile birlikte çalışmalıdırlar.

Şehirler Arası Otobüsler

- Yaşlıların ve özürllü bireylerin ihtiyaçlarını karşılayabilecek taşıtlar geliştirmeleri, temin etmeleri ve kullanmaları için üreticileri ve işletmecileri teşvik etmelidirler.
- Otobüs sınıflandırma sistemlerine ulaşılabilirlik seviyelerinin kriterlerinin de dâhil edilmesini sağlamalıdırlar.

Toplu Taşıma Hizmetlerinde Esneklik

- Kamunun geneli tarafından kullanılabilen, ancak özellikle özürllü ve yaşlı insanların gereksinimleri doğrultusunda hazırlanan talebe dayalı toplu taşıma hizmetleri gibi özel hizmetler ile toplu taşımacılık arasında yeni ara hizmet türlerinin geliştirilmesini desteklemelidirler.

Özel Yolcu Taşıma Hizmetleri

- Toplu taşıma araçlarını kullanamayan, seyahat esnasında belirli zorluklar yaşayan ileri derecede özürllülüğe sahip insanlar için özel, kapıdan kapıya yolcu taşıma hizmetlerinin sunulmasına destek vermelidirler.

Taksiler:

- IRU-UBAK Ortak Görev Gücü tarafından belirlenen taksi hizmetleriyle ilgili önerileri uygulamalıdır.
- Bölgesel ve yerel yöneticilerin kendi bölgelerinde ulaşılabilir hizmet sunma girişimlerini desteklemelidirler.
- Ulusal, bölgesel ve yerel seviyelerde doğrudan veya dolaylı para yardımı ihtiyacı olanları araştırarak, başka ulaşım alternatifinden yararlanamayan hareket engelli insanların taksilerden faydalanmasını sağlamalıdır.
- Ulusal, bölgesel ve yerel seviyelerde ulaşılabilir taşıtların alımı ve işletilmesi için teşvik olasılıklarını (finansal veya kanuni) değerlendirmelidirler.
- Diğer hükûmetlerle ve uluslararası kuruluşlarla iş birliği yaparak, yaşlı ve özürlü bireylerle ve endüstri ile görüşerek, ulaşılabilir taksiler için tasarım ölçütleri (tekerlekli sandalye için ISO standartları temel alınmalıdır) belirlemelidirler.

ÖNERİLER:

Üye Ülkeler:

- Ülkelerinde işbu kararnamenin dağıtımını yapmalıdırlar.
- İşbu kararnameyi ve atıfta bulunduğu belgeleri uygulamalıdır.
- Düzenli olarak uygulamadaki ve ulaşılabilirlik çalışmalarındaki gelişmeler hakkında rapor vermelidirler.

Aday Üye Ülkeler:

- İşbu kararnamede bahsi geçen önerilere ve prensiplere mümkün olabildiğince uymaya çalışmalıdırlar.
- UBAK Üye ülkeleriyle uygulama ve politika meseleleri hakkında irtibat hâlinde olmalıdırlar.

Temsilciler Komitesi:

- İşbu Kararnamede bahsi geçen önerilerin uygulanışını kontrol etmek üzere hükûmetlerle, endüstriyle, yaşlı ve özürlü bireylerle yakın çalışma içinde olmaya devam etmelidir.
- Örnek Uygulama Rehberi'ni ve diğer raporları düzenli olarak güncellemelidir.
- Yaşlı ve özürlü bireylerin ulaşılabilir ve güvenli hareketliliğinin sağlanması için gerekli görülen durumlarda yeni girişimlerde bulunmalıdır.

EK 4

ALT YAPILARA VE ULAŞIM HİZMETLERİNE ERİŞİM SÖZLEŞMESİ

İşbu sözleşme, UBAK Bakanlar Konseyi tarafından 19 – 20 Mayıs 1999’da Varşova’da imzalanmıştır.

İşbu sözleşme ile Avrupa’daki yeni ulaştırmacılık alt yapılarının tamamının özürlü gereksinimlerine göre düzenleneceğine dair politik taahhütler imza altına alınmıştır.

1. Özürlü sayısı artmaktadır.

Özürlüler, Avrupa nüfusunun önemli ve büyümekte olan bir kısmını oluşturmaktadır. Yaşlı nüfusla birlikte bu insanların sayısı önümüzdeki 50 yıl içinde çok önemli miktarda artacaktır. 2020 yılı itibarıyla Avrupa’daki yaşlı sayısı, 1965 yılındakine kıyasla iki kat artmış olacaktır.

2. Her birey bağımsız yaşam fırsatına sahip olabilmelidir.

Yaşları veya özürleri ne olursa olsun bütün vatandaşların bağımsız yaşama hakkına sahip olduğu bir Avrupa yaratmak, herkes tarafından kabul edilen politik bir hedeftir. Bu hedefi gerçekleştirmek için kamu binalarının, ulaştırma sistemlerinin ve alt yapının engelsiz olması gerekmektedir.

3. Yeni alt yapılarda özürlü bireylerin gereksinimleri dikkate alınmalıdır.

Avrupa’da planlanma veya inşa aşamasında olan birçok ulaştırma ve alt yapı projesi bulunmaktadır. Ulaştırma araçları ve donanımı çok uzun ömürlü olabilmektedir ve şu anda planlanmakta olan projeler

gelecek bin yılda da kullanılacaktır. İşte bu nedenle, söz konusu projelerde özürlü gereksinimlerinin de kesinlikle hesaba katılması gerekmektedir. Her halükârda, ulaşılabilirlik alanındaki gelişmeler sistemin kalitesini artırmakta ve bütün yolcuların yararına olmaktadır.

4. Hükûmetler erişimi geliştirmelidir.

Bütün hükûmetler, bu projelerin en iyi ulaşılabilirlik standartlarında tasarlanmasını ve bu şekilde inşa edilmesini temin etmelidir.

5. Ulaşılabilirlik prensiplerine uyulmalıdır.

Bütün projelerde temel alınması gereken prensiplere aşağıdaki maddeler de eklenmelidir:

a) Kamu fonu için düşünülen bütün projeler (ulusal veya uluslararası seviyede), fonun bir ön koşulu olarak, tasarım ve yapım aşamalarında tam ulaşılabilirliği sağlamaya, genel olarak kabul gören iyi uygulama örneklerine veya onaylanmış standartlara uymayı kabul etmelidir.

b) Tasarım kavramı daha en başından ve tasarım süreci boyunca ulaşılabilirlik uzmanlarınca dikkatle incelenmeli ve onaylanmalıdır. Ayrıca bu sürece özörlöler de dâhil edilmelidir. Merkezî hükûmetler uygun danışma kaynakları önermeli ve bu kaynakları onaylamalıdır. Merkezî hükûmetlerin danışma kaynaklarının olmaması durumunda, AB ve UBAK gerekli kaynakları sağlayacaktır.

c) Ulaşılabilirlik gereksinimleri minimum olarak aşağıdaki maddeleri de içermelidir;

- Tekerlekli sandalye kullanıcıları (ISO standartlarında ve altında tekerlekli sandalye kullananlar) için tam erişim, mümkün olan yerlerde bu insanlar için ulaşılabilir tuvaletler ve liftler,

- Yürüme, elle kavrama, uzanma veya dengede durma güçlüğü çekenler için gerekli düzenlemeler (kaymaz yüzey kaplamaları, tirabzanlar ve tutamaklar da dâhil)

- Görme özörlö ve kısmi görüş kaybı olan insanlara yardımcı olacak hizmetler (renk zıtlığının kullanımı, rahatlıkla fark edilebilen işaretler ve

ışıklandırma, yansıma yapmayan yüzeyler, görsel ve sesli uyarı sistemleri, kabartmalı ve sesli kılavuzlar, uyarı yüzeyleri ve sistemleri gibi),

- İşitme  z rl  veya işitme kaybı olan insanlar için gerekli düzenlemeler (sesli ve görsel anonslar, kolaylıkla anlaşılır işaretler).

6. Kamu fonu řarta tabi tutulacaktır.

Projeler, ulaşılabilirlik prensiplerine uyumlulukları açısından kontrol edilecektir. Sürekli kamu fonu, erişim özelliklerinin uygun şekilde elde edilmesi şartına bağlı tutulacaktır.

KAYNAKÇA VE EK BİLGİ KAYNAKLARI

1. Bilgilendirme

“Cahiers des charges pour la mise en place d’une information multimodale des voyageurs en region Ile-de-France”, Syndicat des Transports Parisiens (STP), Paris, France (1991).

“Transport for people with mobility handicaps: information and communication”, European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1991).

“Signage for pedestrians using public transport interchanges and terminals: a review of existing research and guidelines”. Philip Barham and Philip Oxley. Report for the South Yorkshire Passenger Transport Executive. Available from Cranfield Centre for Logistics and Transportation, Cranfield University, Bedford MK43 0AL, UK (January 1992).

“The Development of Ergonomic Guidelines for Electronic Customer Information Systems”. Prepared by Katherine Hunter-Zaworski and Dean Watts, Transportation Research Institute, Oregon State University, for the Federal Transit Administration, US Department of Transportation, Washington, DC, USA. Available from NTIS, 5285 Port Royal Road, Springfield, VA 22161, USA (December 1994).

“Improving Transportation Information: Design Guidelines for Making Travel More Accessible” Tom Geehan, TransVision Consultants Ltd, for Transportation Development Centre, 800 René Lévesque Boulevard West, Montreal, Quebec H3B 1X9 Canada (October 1996).

“Draft Ergonomic Guidelines for Accessible Information Systems” Transportation Research Institute, Oregon State University, Corvallis, Oregon, 97331-4303, USA (February 1997). “Access Prohibited? Information for Designers of Public Access Terminals” John Gill, Royal National Institute for the Blind, 224 Great Portland Street, London, UK (May 1997).

Information on design guidelines for new information technologies, including use of the Internet, can be obtained from the QUARTETPLUS project. Contact point, Mats Börjesson, Transportidé, Kålkvägen 10, 756 47 Uppsala, Sweden.

2. Yollar ve Yaya Yolları

“Aménagements de voirie en faveur des personne à mobilité réduite”. Fiche Technique 08, Ministère de l’urbanisme du logement et des transports (October 1985).

“Audible and tactile signals at pelican crossings” Traffic Advisory Leaflet 4/91, Department of the Environment, Transport and the Regions, Great Minster House, 76 Marsham Street, London, SW1P 4DR, UK (November 1991).

“Audible and tactile signals at signal controlled junctions” Traffic Advisory Leaflet 5/91, (available as above) (December 1991).

“Guidance on the use of tactile paving surfaces” Department of the Environment, Transport and the Regions and The Scottish Office (available as above) (September 1997).

“Revised Guidelines for: Reducing Mobility Handicaps, Towards a Barrier-Free Environment”. The Institution of Highways and Transportation, 3 Lygon Place, Ebury Street, London SW1W 0JS, UK (1991).

“Accessibility of the built environment: The way ahead” Thematic Group No 2, Helios 11 Programme (Danish Building Research Institute, PO Box 119, DK-2970, Hørsholm, Denmark) (1996).

“Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Looproutes”, CROW, Ede, Netherlands (February 2006)

3. Ulaşım Alt Yapısı

“Manual-traffic provisions for people with a handicap” Ministry of Transport and Public Works, The Hague, The Netherlands (1986).

“Streets for Everybody” Swedish Association of Local Authorities, S-118 82 Stockholm (1993).

“Design guidelines for public transport infrastructure - Technical Report “ Philip Barham, Philip Oxley, Tony Shaw and Christine Gallon, TRL Project Report 83, Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berks, RG45 6AU, UK (1994).

“Automatic service machines. Service for everybody?” The National Swedish Board for Consumer Policies and The Swedish Handicap Institute, Vallingby, Sweden (1995).

“Building Sight” A handbook of building and interior design solutions to include the needs of visually impaired people. Royal National Institute for the Blind, 224 Great Portland Street, London W1N 6AA, UK (1995).

“Cahiers de reference ; pour l’implantation d’un point d’arrêt bus en Ile-de-France”. Syndicat des Transports Parisiens, (STP), Paris, France (1996).

“Making railway stations accessible” Philip Oxley, Christine Gallon and Andrew Fowkes, TRL Report 199, Transport Research Laboratory, Crowthorne, Berks, RG45 6AU, UK (1996).

“Des bâtiments publics pour tous”. Ministère de l’Equipement, du Logement, des Transport et du Tourisme, La Grand Arche, Paroi Sud, 92055 La Defence Cedex, France (April 1997).

“Passenger’s accessibility of heavy rail systems.” Proceedings of the Seminar, COST 335, Brussels (October 1997).

“Principles for travel centre design.” Ministry of Transport and Communications Finland, Helsinki, Finland (1997).

“Bus Stops. A Design Guide for Improved Quality.” Prepared by The Bus Priority Working Group, Translink and the Department of the Environment for Northern Ireland, Belfast (1997).

“NS-norm Toegankelijkheid Stationscomplex.” NS Railinfrabeheer Utrecht, Netherlands (1997).

“Inclusive Mobility. A Guide to Best Practice on Access to Pedestrian and Transport Infrastructure”, Philip R. Oxley for Mobility and Inclusion Unit, Department for Transport, London (2002).

“Richtlijn integrale toegankelijkheid openbare ruimte”, CROW, Netherlands, Publication 177 (October 2002).

“Toegankelijkheid openbaar busvervoer”, CROW, Netherlands, Publication 194 (December 2003).

4. Taşıt Tasarım Rehberleri

a) Hava Taşıtları

“Access to Air Travel for People with Reduced Mobility” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1995).

“Code of Practice Air Accessibility for Persons with Disabilities” Canadian Transportation Agency, Ottawa, Canada K1A 0N9 (January 1997).

“Communication Barriers” (Barriers to Communication Facing Persons with Disabilities Who Travel by Air) Canadian Transportation Agency, Ottawa, Canada K1A 0N9 (1997).

“Access to Air Travel for Disabled People – Code of Practice”, Department for Transport, London (2003).

b) Şehir İçi ve Şehirler Arası Otobüsler

“Access to Coaches” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1990).

COST 322: Low floor buses, Final report of the action. Directorate-General for Transport, European Commission, Brussels, Belgium (1995).

“Public Service Vehicles Accessibility Regulations 2000 – Guidance”, Department for Transport, Great Minster House, 76 Marsham Street, London, SW1P 4DR, UK (December 2000)

“Accessible Coach Trial”, (Report on the Bath-Heathrow-London Express Coach Service), Department for Transport, London (2005)

“Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Bussen”, CROW, Ede, Netherlands (October 2005)

COST 349 Accessible Coaches: final report to be published in 2005/6

c) Taksiler

“Access to Taxis” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1992).

“Accessible Taxi for People with Reduced Mobility, Technical Requirements” C.E.A.P.A.T., Spain.

“Disability Discrimination Act: The Government’s Proposals for Taxis .” Department of the Environment, Transport and the Regions, Great Minster House, 76 Marsham Street, London, SW1P 4DR, UK (July 1997).

“Taxis for All”, (Final Report) Philip Oxley and Agneta Stahl, Directorate General for Transport, Commission of the European Community, Brussels (April 2000).

“Economic Aspects of Taxi Accessibility”, International Road Transport Union and European Conference of Ministers of Transport, OECD, Paris (2001).

“The Determination of Accessible Taxi Requirements”, John Richardson and David Yelding for Mobility and Inclusion Unit, Department for Transport, London (June 2004).

“Toegankelijkheid collectief personenvervoer – Taxis”, CROW, Ede, Netherlands (October 2005)

d) Raylı Taşıtlar

“Mobility for All – the Missing Millions”, International Union of Railways (UIC), 1996.

“Passengers’ accessibility of heavy rail systems” Proceedings of the Seminar, COST 335, Brussels October (1997).

“Guidance on the Rail Vehicle Accessibility Regulations 1998”, Department for Transport, London (1998).

“Passengers’ Accessibility to Heavy Rail Systems”, (EUR 20807), European Commission, Directorate – General for Research. COST Action 335, Brussels (2004).

“Significant Steps”, (Report on research into the acceptability of different stepping distances between station platforms and trains), Department for Transport, London (2004).

e) Deniz Taşıtları

“Recommendations on the design and operation of passenger ships to respond to elderly and disabled persons’ needs”, IMO Circular, MSC/735 (1996).

“The design of large passenger ships and passenger infrastructure: Guidance on meeting the needs of disabled people”, Disabled Persons Transport Advisory Committee, London (November 2000).

“Toegankelijkheid veerdiensten voor mensen met een functiebeperking”, TripConsult for Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Netherlands (May 2004).

5. Özel Otomobiller

“Richtlinien für Rastanlagen an Straßen” Forschungsqesllschaft für Straßen und Verkherwesen e.V., Konrad Adenauer-St 13, D 50996, Köln, Germany (1981).

“Transport for disabled people: disabled people and cars” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1989).

“Empfehlungen zur Flächenhaften Verkehrsberutigung städtischer Teilgebiete in den neuen Bundesländern” Bundesministerium für Verkehr, Referat A22, Robert Schuman Platz 1, D-53175, Bonn, Germany (1994).

“Setting the Pace”. Proceedings of the 8th International Conference on Transport and Mobility for Elderly and Disabled People, Perth, W. Australia (1998). The proceedings include a number of papers dealing with different aspects of driving and car use by disabled people.

“Mobility for Everybody” Autonomy Mobility Program, Fiat S.p.a., Via Nizza 250, 10126 Torino, Italy (1998).

6. Politika Çerçevesi

“International Coordination and Standardisation of Measures and Policies to promote Mobility.” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1987).

“Transport for People with Mobility Handicaps: Policy and Achievements in Europe” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1991).

Bunlar bulunamadığı takdirde:

“Accessibility Complaint Guide” Canadian Transportation Agency Ottawa, ON K1A ON9, Canada (July 1996).

“Towards Accessible Transport. Accessibility Strategy of the Ministry of Transport and Communications”, Finland (2003).

“Barrierfreier Öpnv in Deutschland”, Bundesministerium für Verkehr, Ball und Wohnungswesen, Germany (April 2003).

“Improving Accessibility of Transport: Report on Implementation at the National Level of Measures to Improve Accessibility of Transport”, UBAK, Paris (2004).

7. Genel ve Çok Amaçlı

“Transport for people with mobility handicaps: policy and achievements in Europe” European Conference of Ministers of Transport, Paris, France (1991).

“Bergerfreundliche und behindertengerechte Gestaltund des Strassenraums” Bundesministerium für Verkher, Referat A22, Robert Schuman Platz 1, D-53175 Bonn, Germany (1992).

“Construction adaptée aux personnes handicapées” Norm SN 521 500, Office Fédéral des Transports, 3003 Berne, Switzerland (1993).

“The Design and Operation of Accessible Public Transport Systems” Thematic Group 8, Helios 11 programme (November 1996).

“Technological Developments to meet the Needs and Requirements of Sensory and Cognitively Impaired Travellers” Goss Gilroy Inc. for Transportation Development Centre, 800 René Lévesque Boulevard West, Montreal, Quebec H3B 1X9 Canada (1997).

“oud <=> nieuw” ouderen ab uitgangspunt voor innovatief ontwerpen (the elderly as a starting point for innovative designs). Netherlands Design Institute, Amsterdam, Netherlands (March 1998).

“Mobility for All, Accessible Transportation Around the World” Access Exchange International, San Francisco, USA (1998).

“TELSKAN” European Commission supported project, coordinated by A Naniopoulos, University of Thessaloniki, Greece. Has produced a number of reports on different aspects of travel and travel information for disabled and elderly people. Information on the project and the design guidelines it has produced is available on; <http://hermes.civil.auth.gr/telskan/telsc.html>.

“Making Transportation Accessible” Transportation Development Centre, 800 René Lévesque Boulevard West, Montreal, Quebec H3B 1X9 Canada (1998).

“Agenda 22 Local Authorities – Disability Policy Planning Instructions”, The Swedish Co-operative Body of Organizations of Disabled People, Stockholm (2001).

“Barrierfreier Öffnv in Deutschland”, Bundesministerium für Verkehr, Ball und Wohnungswesen, Germany (April 2003).

“Accessibility in Collective Transport Systems”, CEN/CENELEC Workshop Acts, Brussels (2004).

“Toegankelijkheid collectief personenvervoer-Uitgangspunten”, CROW, Ede, Netherlands (October 2005).

HERKES İÇİN ULAŞILABİLİRLİĞİN İYİLEŞTİRİLMESİ ÖRNEK UYGULAMA REHBERİ

Ulaşım araçlarının ve alt yapısının herkes tarafından daha ulaşılabilir hâle getirilmesi, dünya çapında ulaşım otoriteleri, işletmecileri ve hizmet sağlayıcıları için en temel hedeflerden ve güçlüklerden biri olarak ehemmiyetini korumaya devam etmektedir.

Ulaşılabilirlik, uzun zamandır, yalnızca hareket engelli bireylerle ilgili bir konu olarak görülmekteydi. Ancak günümüzde, kaliteli, sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin ayrılmaz bir parçası olarak algılanmakta, ulaşım sisteminin bütün kullanıcıları bu unsurdan eşit şekilde yararlanmaktadır.

Ulaşım sistemlerinin herkes tarafından kullanılabilirliğinin geliştirilmesi adına son yıllarda çok şey yapılmıştır. Hâlen devam etmekte olan süreçlerden biri de, ulaşılabilirliğin iyileştirilmesi için çalışmalar yürütmekte olan ülkeler arasında, - başarılı ve kısmen başarılı - deneyimler hakkındaki bilgi değişimidir.

Bu Örnek Uygulama Rehberi, UBAK tarafından, ülkeler arası deneyim değişimini kolaylaştırmak amacıyla hazırlanmıştır. Bu kitap, hem ulaşılabilirlik iyileştirmelerine devam etmekte olan ülkelere, hem de söz konusu bu iyileştirmelere yeni başlayacak olan ülkelere hitap etmektedir.

Bu rehberde, çok çeşitli ülkelerin son dönemdeki deneyimleri verilerek kaydedilen gelişmelerin ve üstesinden gelinmesi gereken sorunların altı çizilerek UBAK'ın 1999 yılında yayımladığı Rehber güncellenmektedir.

Bu kitabın orijinali OECD/UBAK tarafından İngilizce Dili'nde şu başlıkla yayımlanmıştır; "Improving Transport Accessibility for All: Guide to Good Practice" (ISBN: 92-821-0139-8), © 2006, Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü (OECD) / Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı (ECMT/UBAK), Paris.

Bu tercüme UBAK'ın izni ile T.C. Başbakanlık – Özürlüler İdaresi Başkanlığı tarafından basılmıştır. Resmi bir UBAK tercümesi değildir.

OECD Yayınlarının Tercümelei
OECD Çevrimiçi Kitap Satış Sitesi;
OECD Sanal Kütüphane;
OECD Bilgilendirme Servisi;

www.oecd.org/publishing/translations
www.oecdbookshop.org
www.sourceoecd.org
www.oecd.org/oecddirect

ISBN 978-975-19-4433-7