

Alper Okçuoğlu

“SIRADAN” BİR “ULAŞIM” GÜNÜMÜZ

Ekim ayında sıcak bir Adana hafta sonunda kursa gitmek için sabah erken saatlerde uyandım. Atölye Çalışmaları kapsamında dergi için içerik üretmek adına yeterli oranda malzemenin bugün önüme çıkabileceğini düşünerek bu yazıyı yazmaya karar verdim. Bedensel engelli bir birey olarak yazacağım haberin içeriği hakkında çok fazla düşünmeye ihtiyaç duymadım. Erişilebilirlik yılı ilan edilen 2020’de, “sıradan bir günde” kullandığım şehir içi ulaşımı kaleme almaya karar verdim. Yazdığım haberde geçen tüm olayların başımdan geçmiş olması benim için sürekli yaşanan veya yaşanabilecek durumları da yansıtıyor. Bir engelli Adana’da sokağa çıkarsa neler olur? Anlatayım...



Ülkemizin de 2020 yılının mart ayından itibaren yaşadığımız COVID-19 pandemi sürecinin yerini yeni normalleşme sürecinin almaya başlamasıyla birlikte bu süreçte yeni bir dil öğrenmenin faydalı olacağını düşünerek İngilizce kursuna yazıldım. SMA tip-2 kas hastalığım ve ASD kalp hastalığım nedeniyle %85 bedensel engelli olmamdan dolayı tek başıma seyahat edemiyorum. Annem ile dayım da benimle birlikte geliyorlar. “Bir engellinin ulaşım sırasında en çok zorlandığı zaman nasıl başlar?” sorusuna yanıt olarak “kapıdan çıktığı an” demem sizleri şaşırtmasın. Otobüs durağına gitmek için yola çıktığımızda ilk engelin oturduğum binanın rampası olduğunu söyleyebilirim.

Bilindiği üzere yeni binalarda veya gerekli alana sahipse eski binalara engelli rampasının yapılması zorunlu hale getirildi. Ancak çoğu binanın girişindeki rampanın standart dışında olduğunu gözlemlemek zor olmasa gerek. Standart eğime

“Engelliler hakkında 5378 numaralı Kanun 2005 yılında çıktı. Kanunun vaatleri arasında erişilebilirliğin ve ulaşım hakkının da yasal güvenceye alınmasını sağlamak bulunuyor.

sahip olmayan rampadan tekerlekli sandalyemi geri geri gelecek şekilde çeken dayım, beni indirmeyi başardı. Daha sonra ise binanın dışında yer alan büyük bir çukuru geçip taş ve kum dolu olan yolda arada önümüze çıkan küçük çukur ve taş parçalarına takılmadan devam etmeye çalıştık. Ana caddeye çıktıktan sonra dayımla annem yer değiştirdi. Yaklaşık 200 metre kadar annemin sürdüğü sandalyemle birlikte durağa vardık.

2005’TEN BUGÜNE NE DEĞİŞTİ

Engelliler hakkında 5378 numaralı Kanun 2005 yılında çıktı. Kanunun vaatleri arasında erişilebilirliğin ve ulaşım hakkının da yasal güvenceye alınmasını sağlamak bulunuyor. Bunun dışında 5378 sayılı Kanunun amacı şöyle belirtiliyor: “Engellilerin temel hak ve özgürlüklerden faydalanmasını teşvik ve temin ederek ve doğuştan sahip oldukları onura saygıyı güçlendirerek toplumsal hayata diğer bireylerle eşit koşullarda tam ve etkin katılımlarının sağlanması ve engelliliği önleyici tedbirlerin alınması için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamaktır.” İnsan hakları ve uluslararası sözleşmelere atıfta bulunan kanunun defalarca uygulanması ertelendikten sonra 2013 yılında Erişilebilirlik İzleme ve Denetleme Yönetmeliği çıkarıldı. Mevzuat Bilgi Sisteminde Yönetmeliğin amacı,

“umuma açık hizmet veren her türlü yapılar ve açık alanlar ile toplu taşıma araçlarında erişilebilirliğin izleme ve denetimini yapacak olan komisyonların teşkili, çalışma usul ve esasları ile idari para cezalarının uygulanmasına ve genel bütçeye gelir kaydedilen idari para cezası tutarlarının kullanımına ilişkin hususları belirlemektir” şeklinde açıklanmaktadır. Ancak 2020 yılında kanun ve yönetmeliklere rağmen durumun ne kadar değiştiğini yolculuk sırasında yaşananlara bakarak tespit edelim.

MALİYETİ YÜKSEK!

Adana’da 2012 yılının sonlarında belediye otobüsleriyle başlayan engelsiz kent politikaları kapsamında o dönem 209 otobüsün 178’ine engellilerin ulaşımı için asansör takıldı. Şehirde tek ulaşım aracı belediye otobüsleri değil, turuncu renkli otobüsler, mavi ve yeşil renkli özel halk otobüslerin yanı sıra dolmuş olarak bilinen özel toplu taşıma araçları da var. Yasal olarak zorunlu olmasına rağmen yüksek maliyetler gerekçe gösterilerek araçların yenilenmesine veya asansör, rampa takılmasına karşı çıkılıyordu. Aslında sorunun maliyet olduğunu, engellilerin ücretsiz ulaşım kullanmasının otobüs ve dolmuş esnafını ciddi zarara uğrattığını belirten birçok habere denk gelmişsinizdir ya da kısa bir aramayla kolayca bulabilirsiniz. Örneğin, 2014

yılında Egemen gazetesinde yayınlanan bir haberde bir ulaşım hattının özel halk otobüsü kooperatifi yetkilisinin “Bir günde tam 28 kez otobüsü kullanan engelli bir arkadaşımızı tespit ettik” şeklinde beyanı yansımıştır. “Bu kadar da olmaz ki!” başlığını taşıyan haberde açıklama yapan yetkili kişi, bu engelli kişinin bir de ihbar hattına şikâyetle bulunduğundan yakınıyordu. Yakın tarihte turuncu özel halk otobüslerinden birinin engelliler için uygun halde olduğunu gördüm. Durakta beklerken otobüse binme niyetim yoktu. Durakta su satan bir ağabey “Binecekseniz yardımcı olayım” dedi. Aslında şoförün almayacağını düşünüyordum, zaten ilk başta orta kapıyı açmak istemedi. Rampanın bozuk olduğunu belirtti. Su satan ağabey bir şekilde kapıyı açtırdı. Normalde benim ve annemin ücretsiz binmesi gereken araca üç tam ücret ödedik. Annem, dayım ve ben üç kişi olarak turuncu otobüsü kullanmayalı 8-9 yıl olmuştur. Ücretini de ödediğiniz ulaşım aracı için herhangi olumsuz bir söz işittiğiniz oldu mu? Ben işittim. Otobüs şoförünün yolda

hareket halindeyken telefonda konuştuğu kişiye “Akşam akşam engelli yolcu aldım. Başımıza durduk yere iş açtık” sözlerine üzüldüğümü itiraf etmeliyim. Buradan da aslında sorunun öncelikli olarak maliyet olmadığını anlıyoruz.

“**Otobüs şoförünün yolda hareket halindeyken telefonda konuştuğu kişiye “Akşam akşam engelli yolcu aldım. Başımıza durduk yere iş açtık.” sözlerine üzüldüğümü itiraf etmeliyim.**

İşin maliyet kısmından söz ederken kırmızı otobüslerin asansör maliyetlerine ilişkin 2012 yılında Adana’da otobüslere yapılan rampaların duyurulduğu haberde yer alan, dönemin Otobüs İşletmesi Şube Müdürü’nün “2 milyon 390 bin liradan açtığımız ihaleyi 1 milyon 411 bin liraya, yüzde 41 kırımla verdik. Başka yerlerde 11 bin lira civarında yapılan bu sistem bize 7 bin 400

liradan daha aza mal oluyor” sözleri geliyor aklıma. Buradaki yaklaşım bugün de değişmedi. Engelliler üzerinden dönen kar-zarar algısının bugün de farklı platformlar üzerinden devam ettirdiğini gözlemleyebiliyoruz. Bu kâr-zarar hesaplamaları, insan hakları bakış açısı ve evrensel tasarım anlayışından ne kadar uzak olduğumuzu gözler önüne seriyor.

“**HADİ ABLA HIZLI OL”**

Engelli bir birey olarak toplu taşımayı ailemin kucağında hatta sırtında kullanmaya çalıştığım dönemi hatırladım. Annem önce beni kucağına alır daha sonra şoförlerin “hadi abla hızlı ol” seslerinin içinde koşturduğumuz dönemleri unutmam mümkün değil. Bahsettiğim dönemin çok uzak değil birkaç yıl önce olması bugünü değerlendirirken kalemimin doğru yolda olmasını sağladığını düşünüyorum. Dolayısıyla bugün yaşananların yarın yaşanmamasını umut ediyorum. Durakta gelecek olan otobüs için konuşmaya başladık. Ben gideceğimiz yere tek bir otobüsün gittiğini



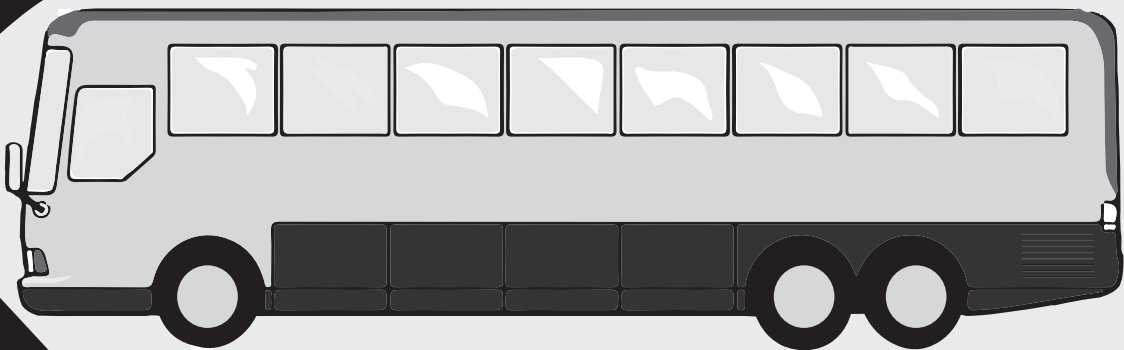
düşünüyordum. Anneme “Umarım kırmızı otobüs gelmez” dedim. Annem de galiba benim gibi tek aracın gittiğini düşünüyordu. “İnşallah oğlum eğer kırmızı gelirse gecikebiliriz” dedi. Kırmızı otobüs diye ifade ettiğim araç ile yeşil otobüs diye ifade ettiğim aracın ikisinin de tekerlekli sandalye kullanan engellilere uygun olduğu düşünülüyor. Ancak ikisi arasındaki en ciddi fark bir tanesinin gerekli donanımı olmamasına rağmen sonradan engellilerin ihtiyaçları doğrultusunda asansör takılmasıyla, erişilebilir hale getirildiği iddia edilen araca dönüşmesi, diğer aracın ise kendi donanımında engellilere ait rampanın olması ve aracın yere yakın mesafede yer alması. Şehirdeki toplu taşıma araçlarının ağırlıklı olarak çok eski olması veya yeterli bakımın yapılmamasından kaynaklı olarak otobüsün parçasının dışında müdahalede bulunduğunuzda bozulma ya da çalışmama gibi problemler yarattığını defalarca gördüm. Kırmızı otobüsün kullanımının zor olmasının bir diğer nedeni

aracın yerden çok yüksek olması, dolayısıyla asansör bozulduğu zaman otobüsün içerisinde mahsur kalma tehlikesi ya da en baştan otobüsteki yolcuların yardımıyla araca binmenin mümkün olabilmesine yol açıyor. Korktuğum şey gerçekleşti. Gelen otobüs kırmızı renkliydi. Otobüsler ile olan anılarımın en kötü kısmını üniversiteye yetişmeye çalışırken yaşadığım için deneyimlerimden dolayı aracın durmadan gideceğini düşündüm. Yağmur altında 3 saat bekleyip gelen hiçbir kırmızı otobüsün almadığı gün gözümde canlandı. Yine de şansımı denemek istedim. Anneme “Durdurun bozuk değilse belki alır” dedim.

PALDIR KÜLDÜR ULAŞIM

Otobüs durunca şoförden yardımcı olmasını rica ettik. Durakta bekleyen yolcular binince şoför araçtan indi. Asansörü açmak için aracın yanında bulunan kapağı açtı. Kapağın içinde yer alan siyah kaplamalı üstü sarı renkte olan kumandayı aldı. Tuşa bastırmasıyla birlikte otobüsün ikinci basamakta yer alan

asansörün olduğu kısım yavaş yavaş korna sesine benzer bir ses eşliğinde açılmaya başladı. Asansör tam çıktığı sırada durağa yeşil renkte olan bir otobüs yaklaştı. Bizimle birlikte otobüs şoförü de arkasındaki aracı fark etti. Bizim nereye gittiğimizi sordu. Gideceğimiz yeri söyledikten sonra arkadaki aracın da aynı yöne gittiğini belirterek ona binmemizi istedi. Şoför “Arkadaki araç daha rahat belki bu bozulur” dedi. Biz de biraz mecburen biraz da araç gerçekten bozulursa diye arkadaki araca yöneldik. Arkadaki yeşil araçta rampa olmasına rağmen hem şoförü bekletmemek hem de yolcuları daha fazla bekletmemek adına dayım tekerlekli sandalyenin arka kollarına ve aşağıdaki yani sandalyenin altında yer alan demir çubuğa basarak zaten hafif yana yatmış olan aracın içine beni aldı. Dersi bir süre beklemek zorunda kalacağımı anladım. Otobüsün içine geldiğimde engelliler için ayrılmış olan özel bölüme tekerlekli sandalyemle geçtim. Tekerlekli sandalyenin kendi frenlerinin kapattım. Daha doğrusu annem



ile dayım birlikte tekerlekli sandalyemi ve beni güvene almaya çalıştı. Sandalyenin freni kapalı olmasına rağmen aracın içerisinde engellilerin emniyetini sağlayabilmek amacıyla güvenlik kemeri olması gerekli. Normal şartlarda olması gereken emniyet kemerinin bağlama kolunun kırık olduğunu fark ettik.

“**Aynada kendimi ve annemi gördüm. Annemin emniyet kemeri olmadığı için bir eliyle tekerlekli sandalyemi sıkı sıkı tuttuğunu gördüğümde küçük bir gülümseme yüzüme yansıdı.**

Otobüse binerken basmamız gereken kartı dayım basmak için kart okutma kısmına doğru giderken, annem de beni tekerlekli sandalyemden tutarak kendince güvenliğini sağlamaya çalıştı. Otobüsün gittiği yönün tersine önüm dönük olduğu için herhangi bir fren yapıldığı zaman tekerlekli sandalyenin kayma ihtimaline karşın otobüslerin emniyet kemerleri güvenlik amacıyla gereklidir. Annem aşağı yukarı 5-10 saniye kadar önümde bekledikten sonra dayım tekerlekli sandalyeyi tutmak için sandalyenin önüne geçti. Annem de arkamda yer alan koltuğa oturdu. Yolda aracın duraklarda durması ile birlikte

yeni yolcuların geldiğini gördüm. Bir yandan dışarıya bakarken bir yandan da aracın içindeki hareketlilik dikkatimi çekti.

“**ENGELLİ YOLCU DA İNECEK**”

Birkaç durak geçtikten sonra Çukurova Üniversitesine geldiğimizi gördüm. Gözüm ile o mesafeden göremeyeceğimi bilmeme rağmen istemsiz bir şekilde Fakültemin olduğu yola belki birini görürüm ümidiyle aracın geçme süresi kadar kısa süre de olsa baktığımı fark ettim. Daha sonra orta kapı olarak da bilinen yolcuların indiği kapının üstünde aracın içerisini gösteren bir ayna olduğunu fark ettim. Aynada kendimi ve annemi gördüm. Annemin emniyet kemeri olmadığı için bir eliyle tekerlekli sandalyemi sıkı sıkı tuttuğunu gördüğümde küçük bir gülümseme yüzüme yansıdı. Otobüs her durakta yeni yolcu aldıkça araçta önce koltuklar doldu. Birkaç dakika sonra da ayakta yolcu kapasitesi hızla dolmaya başladı. İnmek için aracın içindeki tuşa bastıktan sonra uygun bir yerde durması için “Engelli yolcu da inecek” diye seslendik. Orta kapıdan, önce önümüzdeki yolcuların inmesini bekledik. Bizim ineceğimiz sırada yolculardan biri engelli rampasını açtı. Araçtan indikten sonra karşıya geçip kursa gidebildim.

“**ÖBÜR DURAĞA GİDELİM**”

Yaklaşık 4 saat süren dersten sonra eve dönme zamanı geldi. Kurs Adana’nın en işlek caddelerinden birinde yer

alıyor ancak hafta sonu olması dolayısıyla saatte bir olan otobüsler yüzünden yaklaşık olarak 40 dakika bekledikten sonra evime doğru giden bir otobüs geldi. Gelen aracın gündüz engelli asansörünü açan şoför ile birlikte aynı araç olduğunu plakadan dolayı fark ettim. Gündüz almak için durunca yine bir söyleyelim dedim. Ancak bu kez asansörün bozuk olduğunu iddia ederek aşağıya bile inmeden arkadan gelen araca binmemizi istedi. Akşam saat 6 olmasından dolayı biraz durumdan endişe duysak da beklemeye başladık. Belediye otobüslerinin akşam 7’den sonra belirli bölgelere ulaşım hizmeti vermediğini bildiğim için saat dolmadan eve gidebilmeyi ümit ettim. En kötü ihtimali de dikkate alarak 15 dakika bekledikten sonra araç gelmeyince yaklaşık 1 kilometre mesafede başka bir durağa yürümeye karar verdik. Durakta beklerken önümüzden paten kayan gençler geçti. Bu arada yolda kırık dökük asfaltlar ile eski yapım taş döşemeler tekerlekli sandalyenin sık sık tekerlerinin takılmasına neden oluyordu. Yolda fiziksel kuvvete sahip biri olmadan hareket edebilmek oldukça zor. Kaldırımdan gitmezsem yoğun trafik akışı içerisinde kaza geçirme ihtimali olacağının farkındayım ancak akülü tekerlekli sandalye kullandığım dönemde caddeden olabildiğince kenardan gitmeye çalışırdım. Çok uzun bir zaman olmadan ağzına kadar dolu bir otobüs durakta

“**Durakta ineceğimi söylediğimde aracı süren şoför Ablanın “İneceğiniz yer durak dışındaysa nerede isterseniz orada sizi indirebilirim” demesi görevinin dışında inisiyatif alıp yardımcı olma isteği, almayan aracı, boş yere beklememi bir parça da olsa unutturdu.**

durdu. Otobüste yine engelliler için ayrılmış bölümde yerimi aldım. Bu araçta yeşil otobüs olmasından dolayı binerken bir sorun yaşamadım. Ancak diğer araçta olduğu gibi bunda da emniyet kemerinin bozuk olduğunu fark ettim. Annem bu kez dizi ile tekerlekli sandalyemi elinden geldiğince tutmaya çalıştı.

SIRADAN BİR GÜNÜN SONU

Otobüste olan yolcuların iş çıkış saati dolayısıyla evine ulaşmaya çalışan insanlardan oluştuğunu fark ettim. Yolda yüksek binaların bitmesinin ardından bence Adana’nın en güzel manzaralarından biri olan Seyhan Baraj Gölü’nün üzerinden otobüs geçerken üniversitenin yeşil alanına uzun uzun bakmak rahatlatıcı bir his yaratıyor insanda. Günün

verdiği bir yorgunlukla ve 6-7 aydır ilk defa bu kadar uzun süre dışarı çıkmış olmanın yarattığı etkiyle gözlerimi birkaç saniye kapattım, bu eşsiz manzaranın yarattığı sakinliği hafızamın en derinlerine kaydettim. Havanın erken kararması nedeniyle ve gözlerimin bozuk olmasından dolayı araç içindeki insanların yüzünü tam seçemedim. Otobüsün hızlı gitmesinden dolayı birkaç defa tekerlekli sandalyem kaydı. Emniyet kemerinin yapması gereken işi maalesef kendi tedbirlerimizi alarak yapmak durumundayız. Gündüz olanın aksine bu kez araçtan sırayla insanların indiğini görüyordum. Dakikalar sonunda evimin olduğu durağa geldim. Durakta ineceğimi söylediğimde aracı süren şoför Ablanın “İneceğiniz yer durak dışındaysa nerede isterseniz orada sizi indirebilirim” demesi görevinin dışında inisiyatif alıp yardımcı

olma isteği, almayan aracı, boş yere beklememi bir parça da olsa unutturdu. Araçtan inip bozuk yoldan, taşların içinden, çukurlardan geçerek evime vardım. Çoğu yolculuğun benzer şekilde sorunları atlatarak devam etmesini benim gibi milyonlarca engellinin sokağa çıkmak istememesinin ya da çıkamamasının nedenlerinden bazılarını yazı boyunca anlatmaya çalıştım. Ülkemizde veya dünyada farklı engelli grupları birbirine benzemeyen sorunlar da yaşayabiliyor. Engellilere uygun kısıtlı ulaşım imkanlarının da bu kadar zorlaştırılarak sunulması genellikle bireylerin uygun eğitim, sağlık hatta istihdama kadar uzanan birçok hizmete ulaşamamasını beraberinde getirdiğini de unutmamak gerekiyor.

