

**T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**SEYAHAT İŞLETMECİLİĞİ VE TURİST REHBERLİĞİ
ANABİLİM DALI
SEYAHAT İŞLETMECİLİĞİ VE TURİST REHBERLİĞİ
BİLİM DALI**

**TÜRKİYE' DE HAVAYOLU İLE SEYAHAT EDEN
GÖRME ENGELLİLERDE ÖZNEL İYİ OLUŞ VE
YAŞAMDA ANLAM ALGISI**

Ahu ALTINEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Doç. Dr. Alper ATEŞ

Konya-2024

**T.C.
SELÇUK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**SEYAHAT İŞLETMECİLİĞİ VE TURİST REHBERLİĞİ
ANABİLİM DALI
SEYAHAT İŞLETMECİLİĞİ VE TURİST REHBERLİĞİ
BİLİM DALI**

**TÜRKİYE' DE HAVAYOLU İLE SEYAHAT EDEN
GÖRME ENGELLİLERDE ÖZNEL İYİ OLUŞ VE
YAŞAMDA ANLAM ALGISI**

Ahu ALTINEL

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Danışman

Doç. Dr. Alper ATEŞ

Konya-2024

Bu çalışma, 02/05/2024 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Seyahat İşletmeciliğı ve Turist Rehberliğı Anabilim Dalı, Seyahat İşletmeciliğı ve Turist Rehberliğı Bilim Dalı Programında Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

**Savunma
Tez Jürisi**

Doç. Dr. Alper ATEŞ
Selçuk Üniversitesi
Turizm Fakültesi

Prof. Dr. F. Atıl BİLGE
AKMEŞE
Selçuk Üniversitesi
Erbakan Üniversitesi
Turizm Fakültesi

Doç. Dr. Halil
Necmettin
Turizm Fakültesi

ÖNSÖZ ve TEŞEKKÜR

Çalışmamın her evresinde titizlikle desteklerini ve yol göstericiliğini esirgemeyen Danışmanım Doç. Dr. Alper ATEŞ ve araştırmamda kullanılan ölçekler konusunda destek ve katkıda bulunan Doç. Dr. Pınar DURSUN' a, lisans üstü eğitim almam için cesaretlendiren ve sonsuz teşvik ile yolumu aydınlatan ancak bu güzel günde yanımda olamayan rahmetli babam Ali Ulvi ALTINEL' e, babamın yokluğunda her zaman sesim, nefesim olan ağabeyim Mengü ALTINEL' e şükranlarımı sunuyorum.

Konya,2024

Ahu ALTINEL

TÜRKİYE’ DE HAVAYOLU İLE SEYAHAT EDEN GÖRME ENGELLİLERDE ÖZNEL İYİ OLUŞ VE YAŞAMDA ANLAM ALGISI

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engelli bireylerde öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısı düzeyinin belirlenmesi, öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısı değişkenlerinin demografik faktörler, seyahat sıklığı ve uçuş şekli unsurları ile ilişkisinin incelenmesidir.

Çalışma, Türkiye’ de havayolu taşımacılığını tercih eden görme engelli bireyler örnekleminde, açıklayıcı bir araştırma olarak nicel veriler kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Araştırmaya 391 görme engelli birey gönüllü olarak katılım sağlamıştır. Araştırma verilerinin istatistiksel analizleri sonucunda; engelli bireylerin yaşam doyumlarının göreceli olarak düşük düzeyde olduğu, buna karşın pozitif duygularının yüksek, negatif duygularının ise daha düşük düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Bireylerin, öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algı düzeylerinin cinsiyete, medeni duruma göre değişmediği, uçağa grup halinde binen görme engelli bireylerin yaşam doyumlarının, uçağa bireysel olarak binen görme engelli bireylerin ise pozitif duygularının daha yüksek seviyede olduğu, 18-34 yaş grubundaki bireylerin pozitif duyguları 35 yaş ve üzeri görme engelli bireylerden daha düşük, 55 yaş ve üzerindeki bireylerin negatif duyguları daha küçük yaşlardaki görme engelli bireylerden daha düşük düzeylerde olduğu, ilköğretim düzeyinde eğitimi olan görme engelli bireylerin pozitif duygularının daha yüksek olduğu ve eğitim seviyesi yükseldikçe aksi şekilde pozitif duygularda bir azalma meydana geldiği, serbest meslek çalışanlarının çalışmayanlara, emeklilere ve işçilere göre daha düşük düzeyde pozitif duygularının olduğu, hiç veya yılda 1-3 kez uçağa binen görme engelli bireylerin pozitif duygularının daha düşük düzeyde iken, tam tersine bu bireylerin negatif duygularının daha yüksek düzeyde olduğu belirlenmiştir. Ayrıca, görme engelli bireylerin öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algı düzeyleri arasında herhangi bir korelasyon ilişkisinin bulunmadığı, öznel iyi oluşu oluşturan pozitif ve negatif duyguların ise birbirlerine zıt yönde etki ettiği belirlenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Havayolu, Engelli, Birey, Öznel İyi Oluş, Yaşam Doyumu.

PERCEPTIONS OF SUBJECTIVE WELLNESS AND MEANING IN LIFE IN VISUAL IMPACTS TRAVELING BY AIR

ABSTRACT

This study was conducted to examine the subjective well-being and perceptions of meaning in life in visually impaired people traveling by air transportation. The study was conducted using quantitative data as an explanatory research on a sample of visually impaired individuals who prefer air transportation in Turkey. In the research 391 visually impaired individuals participated voluntarily. As a result of statistical analysis of the research data; It has been determined that the life satisfaction of disabled individuals is relatively low, whereas their positive emotions are high and their negative emotions are positively low. It was determined that Individuals' levels of subjective well-being and perception of meaning in life do not vary according to gender and marital status, the life satisfaction of visually impaired individuals who board the plane as a group is higher, and the positive emotions of visually impaired individuals who board the plane individually are higher, the positive emotions of individuals in the 18-34 age group are lower than visually impaired individuals aged 35 and over, and the negative emotions of individuals aged 55 and over are positively lower than visually impaired individuals at younger ages, visually impaired individuals with primary school education have higher positive emotions, and as the education level increases, there is a decrease in positive emotions, self-employed workers have lower levels of positive emotions than unemployed people, retirees and workers, and also, the positive emotions of visually impaired individuals who never or 1-3 times a year were at a lower level, while on the contrary, the negative emotions of these individuals were higher. Besides, there is no correlation between the subjective well-being and perception of meaning in life levels of visually impaired individuals, and that the positive and negative emotions that constitute subjective well-being affect each other in opposite directions.

Keywords: Airline, Disabled, Individual, Subjective Well-Being, Life Satisfaction.

İÇİNDEKİLER LİSTESİ

BİLİMSEL ETİK SAYFASI.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
KABUL SAYFASI.....	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
YÜKSEK LİSANS TEZİ KABUL FORMU	Hata! Yer işareti tanımlanmamış.
ÖNSÖZ ve TEŞEKKÜR	ii
ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER LİSTESİ	v
RESİMLER LİSTESİ.....	viii
ŞEKİLLER LİSTESİ.....	viii
TABLolar LİSTESİ	viii
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
ENGELLİLİK.....	4
1.1 Kavram Olarak Engellilik.....	4
1.1.1. Engellilik Tanımlamaları.....	4
1.1.2. Engellinin Yasal Hakları	5
1.1.2.1. Engelli Hakları Hakkında Türkiye'deki Yasal Gelişmeler	6
1.2. Görme Engelli	7
1.2.1. Görme Engelin Sınıflandırılması.....	7
1.2.1.1. Az görenler	8
1.2.2.2. Körlük (Hiç Görememe).....	8
1.2.2. Körlük Eğitsel kavramı	8
1.2.3. İstatistiksel Olarak Türkiye de Görme Engelli Bireyler	9
1.3. Görme Engelli Bireylerde Eğitim.....	9
1.3.1. Beyaz Baston Eğitimi	11
1.3.2. Öz Bakım Kişisel Eğitimi.....	11
1.3.3.Abaküs	Eğitimi
.....	11
1.3.4. Braille Alfabeti Eğitimi (Kabartma yazı).....	12
İKİNCİ BÖLÜM	13

GÖRME ENGELLİLER İÇİN ERİŞİLEBİLİR TURİZM	13
2.1. Turizm	13
2.2. Turizm Kapsamı ve Çeşitleri.....	14
2.2.1. Kitle Turizmi	14
2.2.2. Dağ ve Kış Turizmi	14
2.2.3. Kongre ve Kültür Turizmi	15
2.2.4. İnanç Turizmi	15
2.2.5. Sağlık Turizmi ve Medikal Turizm	16
2.2.6. Termal ve Spa- Wellness Turizmi	16
2.2.7. Üçüncü Yaş Turizmi.....	17
2.4. Erişilebilir Turizm / Engelli Turizmi.....	19
2.4.1. Erişilebilir Turizm	19
2.5. Engellilerin Seyahat Hakları ve Engelli Turizmi Hakkında Yasal Düzenlemeler	23
2.5.1. Türkiye’de Engellilerin Seyahat Hakları, Engelli Turizmi ve Erişilebilirlik Hakkında Yasal Düzenlemeler	23
2.5.2. Dünyada Engellilerin Seyahat Hakları ve Engelli Turizmi Hakkında Yasal Düzenlemeler.....	26
2.6. Türkiye’de ve Dünyada Engelli Turizmine Yönelik Örnek Uygulamalar	32
2.7. Engelli Bireylerin Turizme Katılımını Etkileyen Unsurlar	33
2.8. Engelli Bireylere Yönelik Havalimanlarında Verilen Hizmetler	35
2.8.1. Hizmet Kalitesinin Havalanan Hizmetlerindeki Önemi.....	35
2.8.2. Havalimanı Hizmet Süreci	36
2.8.2.1. Uçuş Öncesi Hizmetler	37
2.8.2.1.1.Havaalanına varış	37
2.8.2.1.2.Havalimanı girişinde emniyet ve güvenlik hizmeti	38
2.9. Havalimanlarında Engelli Projeleri (Engelsiz Havalimanı)	43
2.10. Engelliler için Havalimanlarında Yapılması Gereken Çalışmalar	44
2.10.1. Bina ve Terminal İçindeki Düzenlemeler.....	44
2.10.2. Otopark Düzenlemeleri	47
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	49
İYİ-OLUŞ VE YAŞAMDA ANLAM.....	49

3.1. İyi Oluş	49
3.2. İyi Oluşun Bileşenleri.....	50
3.2.1. Psikolojik İyi Oluş	50
3.2.2. Öznel İyi-Oluş (ÖİO) (Hedonik yaklaşım).....	52
3.2.2.1. Pozitif ve Negatif Duygu Durumu	53
3.2.2.2. Yaşam Doyumu	54
3.3. Yaşamda Anlam	54
3.3.1. Yaşamda Anlam İle İlgili Çalışmalar	59
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM	64
YÖNTEM ve BULGULAR	64
4.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı	64
4.2. Araştırmanın Önemi	64
4.3. Araştırmanın Varsayımları	64
4.4. Araştırmanın Sınırlılıkları	65
4.5. Araştırmanın Yöntemi	65
4.5.1. Anket Formunun Oluşturulması	66
4.5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri.....	67
4.5.3. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi	68
4.6. Bulgular ve yorum	69
4.6.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular	69
4.6.2. Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi	72
4.6.2.1. Öznel İyi Oluş Ölçeği' ne İlişkin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Bulguları	73
4.6.2.2. Yaşamın Anlamı Ölçeği' ne İlişkin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Bulguları	78
4.6.3. Hipotezlerin Test Edilmesi	81
4.6.4. Ölçekte Yer Alan Değişkenlere Yönelik Korelasyon Analizi.....	83
BEŞİNCİ BÖLÜM	85
TARTIŞMA, SONUÇ ve ÖNERİLER.....	85
KAYNAKÇA	89
EKLER	109
EK-1 Araştırmanın Anket Formu	109

RESİMLER LİSTESİ

Resim 1: 2020 Yılında Devlet Havalimanları Tarafından İşletilen Havalimanları	43
Resim 2: Engelliler İçin Check-In İşlemi	45
Resim 3: Lift Uygulaması Ve Engelli Asansörü	46
Resim 4: Hissedilebilir Yüzey Örneği	46
Resim 5: İşaretlenmiş Kapılar	47

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Araştırmanın Modeli	67
Şekil 2. Öznel İyi Oluş Ölçeğine ilişkin Yol Diyagramı	76
Şekil 3. Yaşamda Anlam Ölçeğine ilişkin Yol Diyagramı	80

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1. Araştırmaya Katılan Bireylerin Cinsiyet Dağılımları	69
Tablo 2. Araştırmaya Katılan Bireylerin Yaş Dağılımları	69
Tablo 3. Araştırmaya Katılan Bireylerin Medeni Durum Dağılımları	70
Tablo 4. Araştırmaya Katılan Bireylerin Eğitim Düzeyi Dağılımları	70
Tablo 5. Araştırmaya Katılan Bireylerin Mesleklerine İlişkin Bilgiler	71
Tablo 6. Araştırmaya Katılan Bireylerin Uçağa Biniş Şekillerine İlişkin Bilgiler. 71	
Tablo 7. Araştırmaya Katılan Bireylerin Yılda Ortalama Uçağa Biniş Sayılarına İlişkin Bilgiler	71
Tablo 8. Öznel İyi Oluş Ölçeğine İlişkin Açıklayıcı Faktör Analizi Sonuçları	73
Tablo 9. Öznel İyi Oluş Modelinin Uyum Değerleri Tablosu	77
Tablo 10. Öznel İyi Oluş Ölçeğinde Yer Alan Madde Ve Boyutlar Arası İlişkiler 77	
Tablo 11. Yaşamın Anlamı Ölçeğine İlişkin Açıklayıcı Faktör Analizi Sonuçları 78	
Tablo 12. Yaşamın Anlamı Modelinin Uyum Değerleri Tablosu	80
Tablo 13. Yaşamın Anlamı Ölçeğinde Yer Alan Madde Ve Boyutlar Arası İlişkiler	81
Tablo 14. Hipotez 1'i Test Etmeye Yönelik Yapılan Regresyon Analizi Sonuçları	82
Tablo 15. Ölçekte Yer Alan Değişkenler Arasındaki Korelasyon Değerleri	83

GİRİŞ

Zamanı ve mesafeyi kısaltan hava taşımacılığı, hızı ve yoğunluğu nedeniyle günümüzde küresel taşımacılık sektörünün belirleyicilerinden biri haline gelmiştir. Buna göre, terminali kullanan tüm yolcuların ihtiyaçlarını ve terminal sayısını tam olarak karşılayan bir mimari ve mekânsal tasarım oluşturmak için farklı yaklaşımlar geliştirilmelidir. Günümüz ortamında her kesimden insanın havalimanlarını kullandığını görmekteyiz. Ayrıca havalimanını kullanan yolcular arasında özel hizmetlere ihtiyaç duyan engelli yolcular da yer almaktadır. Engelli; Doğuştan veya sonradan edinilen hastalıklar yahut kazalar nedeniyle fiziksel, zihinsel, ruhsal, duygusal ve sosyal yeteneklerin değişen derecelerde kaybı, standart yaşamın gereklerini karşılayamama; korunmaya, bakıma, rehabilitasyona, danışmanlık ve desteğe ihtiyacı olan kişi olarak ifade edilmektedir (Çentik, 2009, s.11). WHO (Dünya Sağlık Örgütü) göre Dünya Engellilik Raporu 2021'de bildirildiği üzere 18 yaş üstü nüfusun %15,6'sı engellidir, bu oran yüksek gelirli ülkelerde %13,8 ve gelir düzeyi yüksek ülkelerde %18,0'dir (www.who.int, 2021). Türkiye 2021 Nüfus ve Konut Araştırması'na göre genel nüfus arasında en az bir engeli (görme, konuşma, işitme, yürüme vb.) olan kişilerin oranı %6,9'dur. Bu rakam erkek bireylerde yüzde 5,9 kadın bireylerde ise yüzde 7,9 olarak görülmektedir (TÜİK, 2021).

Engelliler arasında en zor gruplardan biri de görme engellilerdir. Engellilik durumu nedeniyle kişiler, özel ve kamusal alanlarda; eğitimsizlik, destek ve donanım eksikliği, ön yargı gibi birçok fiziksel, çevresel ve sosyal sorunla karşı karşıyadır (Mulayim, 2009, s.27). Görme engelli kişilerde engelliliği, korkuyu, depresyonu ve cesaret kırıklığını önlemek için eğitim ve destek çok önemlidir. Bu durumda kişisel bağımlılık, ayrımcılık ve toplumsal önyargı görme engellilerin yaşam doyumlarını olumsuz etkilemektedir. Bu olumsuzlukları azaltmak için teknoloji ve kolaylaştırıcı araçlar devreye girerek görme engellilerin hayata daha kolay uyum sağlamasını ve başkalarına bağımlılığın getirdiği psikolojik yükten kurtulmasını sağlamaktadır. Erişilebilir teknolojik araçlar aracılığı ile bu zorluklar bir şekilde aşılmıştır. Bu kapsamda görme engellilerin çevrelerini ve dünyayı tanımalarına yönelik girişimlerin

ve fırsatların çoğaltılması hala gerekli ve önemlidir.

Görme kaybının süresi veya ciddiyeti ne olursa olsun herkesin yapabileceği iyi şeyler vardır. Erişilebilir teknoloji araçları sayesinde bireyler eğitimlerine devam edebilmekte ve yaşamlarına kesintisiz devam edebilmektedir.

Görme bozukluğu fiziksel bir engeli, sosyal yanlış anlama ise sosyal bir engeli ifade eder. Bu nedenle görme engellilerin asıl sorunu görme bozukluğu değil, toplumun yarattığı kötü tutum ve alışkanlıklar ya da var olan alışkanlıkların olmamasıdır. Bu açıdan bakıldığında, bu tutum ve ön yargıların kırılması, gerçek yaşamdaki boşlukların doldurulması ve görme engellilerin topluma yeniden kazandırılması için erişilebilir teknoloji araçlarının öncelikle eğitimden sonra kullanılması doğal görünmektedir (Kara, 2011, s.24).

Bu çalışmanın amacı, havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engelli bireylerde öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısı düzeyinin belirlenmesi, öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısı değişkenlerinin demografik faktörler, seyahat sıklığı ve uçuş şekli unsurları ile ilişkisinin incelenmesidir.

Kurum özel ve devlet olarak neler yapılabileceğine dair önerilerde bulunarak bu alanda literatüre katkı sağlaması açısından önem arz etmektedir.

Engelliler için mimari tasarım, kişinin engelinden kaynaklanan hareket özgürlüğünü kısıtlayan ve ulaşım sorunlarının ortadan kaldırılması amacıyla engelli bireylere yönelik mekan veyahut mekânların oluşturulması işlemidir. Önceki havalimanı modellerine bakıldığında, yolcuların ihtiyaçları alan konforu ile sınırlıydı. Arabalardan uçaklara ulaşım yeterli olmakla birlikte engellilerin ulaşımını ve bağımsızlığını ortadan kaldırmaya yetmediği ve bu konuda güçlüklerin yaşandığı tespit edilmiştir. CAA, 2009 yılında engellileri çevrelerinden uzaklaştırmak, hava ulaşımını kolaylaştırmak ve çevrelerine uyum sağlamak amacıyla "Engelsiz Havalimanı" projesini başlatmış ve hayata geçirmiştir. "Engelsiz Havalimanları" adını taşıyan proje, havalimanlarına engelli ve hareket engelli yolcular için gerekli donanımı sağlayacak, engelli yolcuların ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli altyapıyı oluşturmayı ve uçakla seyahat ederken zorlanmadan havaalanında rahat seyahat

etmelerini sağlamayı amaçlamaktadır (SHGM, 2013).

Çalışma dört ana bölümden oluşmaktadır. İlk bölümünde engelli kavramı tanıtılmış ve görme engelli bireyler eğitim ve yaşam açısından değerlendirilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde turizm kavramı ve görme engelliler için erişilebilir turizm kavramsal olarak ele alınmış ve havalimanlarında engellilere sunulan hizmetler değerlendirilmiştir. Çalışmanın nc bölümünde iyi oluş kavramı açıklanmış ve iyi oluşun bileşenleri vurgulanmıştır. Çalışmanın son bölümünde yaşamda anlam kavramı açıklanmış ve demografik özellikler, yaşam doyumu, pozitif ve negatif deneyim, yaşamın anlamı ilişkileri istatistiki yöntemlerle incelenmiştir.



BİRİNCİ BÖLÜM

ENGELLİLİK

1.1 Kavram Olarak Engellilik

1.1.1. Engellilik Tanımlamaları

Engelli kavramına tıbbi, politik, ahlaki (dini) ve sosyal yaklaşımları içermektedir. Eski bir model olarak bilinen ahlak modeli aynı zamanda insandaki ahlaksızlığın ifadesi olarak da tanımlanmıştır (Şahin, 2004, s.35). Engellilik 19. yüzyıl dini öğretilere ve geleneksel doğaüstü inanışlara bağlı kalınarak imtihan edilmek veya cezalandırılmak için özürlü olduğu inancı hüküm sürmüştür (Eryılmaz ve Zengin, 2013, s.39).

Bireyin yaşadığı zihinsel veya fiziksel işlevlerin kaybı, motor becerilerde ve yaşamda neden olduğu eksiklikler veya karşılaşacağı zorluklar, tıbbi yaklaşımda engelliliği tanımlamıştır. Tıbbi yaklaşım, bireyin engelini biyolojik nedenlerle açıklar (Goltsman vd., 1993, s. 25).

Sosyal ve politik yaklaşım, engellilik kavramını; Engellilerin bireysel farklılıklarından dolayı, sosyal ve ekonomik hayata katılamamalarını ifade etmektedir. Sosyal model, engelliliği sosyal yaklaşımlarda bireysel nedenlerin ötesinde aramayı tavsiye etmektedir. Engelli bireylerin karşılaştığı sorunların, toplumdaki zararlı ve ötekileştirici tutumlardan ve engelli bireylerin ihtiyaçlarının karşılanmamasından veya dikkate alınmamasından kaynaklandığı değerlendirilmektedir (Demirbilek, 2013, s. 44).

Diğer bir kavram olan özürlülük ise normal bir insana göre bir özür sonucu çalışma kabiliyetinin kaybı ve sınırlılığı olarak tanımlanır; Engellilik, belirli bir kişide engellilik ya da sakatlık olması sonucunda ortaya çıkan ve o kişinin yaşına, cinsiyetine, kültürel ve sosyal statüsüne göre hareket etme yeteneğini engelleyen ya da sınırlayan dezavantajlı bir durumdur (Dünya Sağlık Örgütü, 2001).

Sosyal Hizmetler Kanunu'na göre engellilik; ‘*Doğuştan veya sonradan kazanılan hastalık veya kaza sonucu zihinsel, fiziksel ve ruhsal yeteneklerin değişen derecelerde kaybı nedeniyle normal hayatın gereklerine uyum sağlayamama; korunma, bakım, rehabilitasyon, danışmanlık ve destek hizmetlerine ihtiyaç duyan kişilerdir*’ (Kanun 2828, 1983).

1.1.2. Engellinin Yasal Hakları

Herhangi bir ayırım gözetmeksizin herkes için eşit muamele, eşit erişim ve eşit fırsatlar hakkını kutsal sayan İnsan Hakları Bildirgesi'nin yayımlanmasına rağmen; Engellilere yeterince önem verilmemesi nedeniyle engelliler eşitlik hakkı taleplerinin peşine düşmüştür. Tüm ilerlemelere rağmen engellilik, tıbbi düzeltme veya iyileştirme gerektiren anormal ve utanç verici bir durum olarak sunulmaktadır. Ayrıca eşit taleplerde bulunulmadığı gözlemlenmiştir. Bu konularda çalışan engelli hakları aktivistleri, yerel yönetimlerden ve ulusal makamlardan fiziksel ve sosyal engelleri kaldırmalarını talep etmeye devam etmektedirler (Yıldız vd., 2017, s. 21).

Engelliler için ilk yasal haklar, verilen mücadeleler sonucunda 1972 yılında "Rehabilitasyon Yasası" olarak ortaya çıkmıştır. Tarihte engellilerin haklarını yasal olarak koruyan ilk yasa 1973'te çıkarılmıştır. Yine bu yasanın 504. maddesi fiziksel engellilik ve ruh sağlığına dayalı ayrımcılığı, istihdam ve fırsat eşitliğini ifade etmektedir Engelli bireylerin eğitimi alanındaki önemli gelişmelerden biri de 1975 yılında çıkarılan Tüm Engelli Çocuklar İçin Eğitim Yasası'nın çıkartılmasıdır. Toplumun geri kalanı gibi bir eğitim almaları yönünde haklarını ortaya koymaktadır (Ulusoy, 2006, s. 51).

ILO' nun (International Labor Organizastion) 1983 yılında yayınladığı “Engellilerin Mesleki Rehabilitasyon ve İstihdam” sözleşmesi engellilerin uygun istihdam bulmasını, sürdürmesini ve geliştirmesini sağlayarak; toplumsal bütünleşme sürecini kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Engelli istihdam politikası, rehabilitasyon çalışmaları ve uygulama aşamasının her üye ülkenin ulusal koşullarına, başvuru formlarına ve imkanlarına göre zorunlu ve düzenli olarak kontrol edilmesi gerektiği belirlenmiştir (ILO, 1983).

Engelli savunucuları, mevcut yasanın bazı kısımlarını güçlendirmek için 1980'lerde yeniden aktif hale geldi. İnsan Hakları Yasası'ndaki hükümsüzlük maddelerinin hiçbirinin ayrımcılığı sona erdirmeyeceğini söylediler ve yeni bir düzenleme önerisi sundular. 1990 yılında uzun mücadelelerden sonra Engelli Amerikalılar Yasası (ADA) imzalandı. Bu yasa ile engellilerin toplu konutlara ve istihdam olanaklarına erişimde eşit muamele görmeleri ve eşit haklara sahip olmaları sağlanmaktadır (ADA, 2010, s. 11).

1993 yılında Birleşmiş Milletler, uluslararası kuruluşların engellilikle ilgili politikalarının temelini oluşturmaya devam eden Eşit Fırsatlar Standart Şartı'nı yayımlamıştır. Engelli bireylerin topluma güvenli ve eşit katılımını sağlamak amacı ile eğitim, istihdam, sosyal güvenlik, din, kültür ve spora eşit katılım gibi birçok hedefleri içinde barındırmıştır. (Keçeci, 2021, s. 124).

1.1.2.1. Engelli Hakları Hakkında Türkiye'deki Yasal Gelişmeler

Engelli Kişilerin Korunmasına İlişkin Ulusal Koordinasyon Konseyi 1981 yılında kuruldu. 1982 Anayasası ilk kez engelli bireylerin haklarını güvence altına aldı; Kanun önünde eşitlik, çalışma koşulları, sosyal güvenlik hakları dikkate alınması gereken birçok konuda 1982 anayasasında yerini almıştır. Anayasanın 10. maddesinde de belirtildiği gibi; Engellilere, çocuklara, yaşlılara, dullara, yetimlere, mazlumlara, gazilere yönelik fiiller eşitlik ilkesine aykırı olmamalıdır. Madde 49, herkesin çalışma hakkına ve görevine sahip olduğunu kabul etmekte ve özellikle zihinsel ve fiziksel engelli kişilerin çalışma hakkını korumaktadır. 60. maddeye göre tüm bireyler sosyal güvenlik hakkına sahiptir. 61. madde, devletin engellilerin korunmasını ve sosyal hayata katılımını sağlayacak tedbirleri almakla yükümlü olduğu ilkesini desteklemektedir (2709 Sayılı, 1982 sayılı Kanun).

Milli Planlama Teşkilatı'nın 1990 yılında hazırladığı engelliler politikası belgesinde, engellilerin devlet tarafından sağlanan hizmetlere erişiminin sağlıklı insanlar için olumsuz sonuçlar doğurduğu ve engellilerin herhangi bir sağlık hizmeti almadığı belirlenmiştir. Sosyal hizmet ve destek kurumu olarak Sosyal Hizmetler ve Çocuk Esirgeme Kurumu ülkemizdeki çocuklar, yaşlılar, kadınlar ve engelliler gibi

her türlü sosyal hizmet grubuna hizmet vermektedir. Bu farklı hizmet gruplarına hizmet verecek özel kuruluşların oluşturulması gerektiği anlaşılmış ve harekete geçilmesine karar verilmiştir (DDK, 2009, s. 2).

Türkiye'de engelliler için bir dönüm noktası 2005 yılında “Engelliler Kanunu” çıkarılmasıyla olmuştur. Çünkü bu kanunda ayrımcılığa karşı koruma, engellilere yönelik yardım ve hizmetler gibi pek çok yenilik yer almaktadır (5378 Sayılı Kanun, 2005).

1.2. Görme Engelli

Duyu organlarımızdan en önemlisi olarak anılan ve öğrenmemizin temelini oluşturan duyular ve uyaranlarla bizi zenginleştiren görme duyusudur. Görme bozukluklarımız öğrenmeyi ve günlük yaşam becerilerini etkileyebilir. Öğrenmeye ait bilgilerin %80-85'inin görme yoluyla geldiğini düşünürsek görsel aktivitenin hayatımızda ne kadar önemli olduğunu anlıyoruz (Uysal, 2017, s. 96).

Bireyin görmesindeki kısmi veya tam bozulma nedeniyle; Görme bozukluğunu tanımlayan bir diğer terim de akademik başarının ve yaşam uyumunun olumsuz etkilenmesidir (Gül, 2021, s. 65).

Başka bir tanımda ise görme bozukluğu şu şekilde ifade edilmektedir; görme bozukluğu veya görme bozukluğu ile sonuçlanabilecek kayıp, sakatlık veya hastalık nedeniyle bir gözün kısıtlanması anlamına gelmektedir (Cavkaytar ve Diken, 2006, s. 87).

1.2.1. Görme Engelin Sınıflandırılması

Görme bozuklukları farklı farklı şekillerde ayrılabilir. Bu ayrımlar görme keskinliği veya görme alanı olarak tanımlanır. Öğrenmede, okumada ve ayrıntıları bulmada zorluk çekmek görme sorunlarına işaret etmektedir; Görme alanı sınırlamaları bireyin bağımsız olarak çalışabilme yeteneğini sınırlar (Cavkaytar ve Diken, 2006, s. 87).

Sağlıklı gözlere sahip insanlar 200 feet (yaklaşık 60 metre) uzaktaki nesnelere

görebilirler. Kör olarak tanımlanan kişiler kördür; Mevcut nesneyi 20 feet (yaklaşık 6 metre) veya daha az mesafede göremeyen kişilerdir. Normal görme her iki göz için 180 derece, tek göz için 150 derece, görme engelli ve kör kişiler için ise 20 derecenin altındadır. Olası tüm düzeltmelerden sonra az gören kişiler için standart oran 20/70 veya daha azdır. Pek çok görme engelli insan bu düzeyde görme kaybına sahip olsa da Düzeltici lenslerle bile metin okuma, yüz ifadelerini ayırt etme gibi görevleri yerine getiremezler (Calp, 2009, s.69).

1.2.1.1. Az görenler

Görme keskinliği 20/70 ile 20/200 arasında olan kişileri ifade eder. Yani sağlıklı bir kişinin 6 metreden, görme engelli bir kişinin ise 2 metreden 60 cm'ye kadar görebilmesi az görmenin tıbbi tanımı olarak belirlenmiştir (Keener, 2004, s. 82).

Eğitimsel tanımı; Büyütme araçlarını kullanarak sadece yazılı materyali okuyabilenler az gören kişiler olarak tanımlanmaktadır. Az görmenin diğer eğitimsel tanımı, öğrenme sürecinde olan, büyüteçler, büyük el yazısı gibi araç ve gereçlere ve işitme cihazları gibi çevreye uyum sağlamaya ihtiyaç duyan kişilerdir (Yıldız vd., 2018, s. 21).

1.2.2.2. Körlük (Hiç Görememe)

Bu konudaki hukuki tanıma göre; Körlük, görme ve görme alanı ölçülerek belirlenir. Tıbbi tanım gereği kör; kişinin görme keskinliğinin 20/200 veya daha az olduğu anlamına geldiği ifade edilir (Ataman, 2003, s. 96).

1.2.2. Körlük Eğitsel kavramı

Görme engelli bir kişi, eğitim açısından görme bozukluğundan ciddi şekilde etkilenmekte ve Braille alfabesine veya sesli kitaplara ihtiyaç duyan kişi olarak tanımlanmaktadır (Uysal, 2017, s. 96).

Okul hayatı için dokunsal ve işitsel materyallere ihtiyaç duyan kişileri kör olarak tanımlamak gerekir. Bu insanlar öğrenmek için görme yetilerini kullanamıyorlar, dolayısıyla okumak için Braille alfabesine veya sesli kitaplara ihtiyaç duyuyorlar

(Cavkaytar ve Diken, 2005, s. 84).

Yasal tanım dikkate alınarak eğitim kararları alındığında, görme engelli çocuklar görme engelliler okullarında eğitim görmektedir. Eğitimin tanımına baktığımızda görme alanı ve keskinliği açısından görme engelliler arasında farklılıklar olduğunu görmekteyiz. Eğitim aldıkça farklı eğitim ihtiyaçlarının olabileceği düşüncesi ön plana çıkmaktadır (Ataman, 2003, s. 53).

1.2.3. İstatistiksel Olarak Türkiye de Görme Engelli Bireyler

Engelliliğin tanımı; Dünya Sağlık Örgütü tarafından yaşama katılımı kısıtlayan sonradan veya doğuştan edinilen zihinsel veya fiziksel engellilik olarak tanımlanmaktadır (WHO, 2020, s. 2). Gelişmekte olan ülkelerde engellilik oranı %12 iken, gelişmiş ülkelerde bu oran %10'dur. Bu rakamlara göre dünya çapında yaklaşık 650 milyon engellinin olduğu tahmin ediliyor. Dünyadaki toplam görme engelli birey sayısı; 285.389.000 olduğu tahmin ediliyor. Bunların 39.365.000'i tamamen kör olduğu kabul edilmektedir (WHO, 2020, s.3).

Biliyoruz ki birçok ülkede hala engellilerle ilgili istatistiksel veriler yer almamaktadır. Bu mevcut verileri hesaplamak için DSÖ tahminleri kullanılmaktadır. Türkiye'de bu alanda çeşitli veri pilot çalışmaları yürütülmektedir. Son nüfus ve konut araştırması Türkiye İstatistik Kurumu tarafından 2011 yılında yapılmıştır. Sonuçlara göre; Ülkemizde en az bir tane engeli bulunan 5 milyon 142 bin 273 kişinin olduğu belirlendi. İnsanların görmesini, duymasını, konuşmasını ve öğrenmesini engelleyen koşullar dikkate alındığında en az bir tane engeli olan kişiler toplam nüfusun yüzde 6,9'unu oluşturuyor (TÜİK, 2022).

1.3. Görme Engelli Bireylerde Eğitim

Görme engelli çocukların engellilik derecesinin erken yani 0-3 yaş arasında belirlenmesi gerekmektedir. Bunun nedeni normal görüşe sahip akranlarına göre daha az gelişimsel gecikmeyle yeterli eğitim almalarının sağlanmasıdır. Ebeveynler bu konuda dikkatli olmalı ve çevre konusunda zamanında tavsiyelerde bulunmalıdır. Ayşegül Ataman, tüm çocuklar için gelişimin erken dönemlerinde ağzın gözden daha

önemli olduğunu söylüyor. Görme engelli bebeklerde, gören bebeklerde olduğu gibi kısa sürede ağızlarını kullanmayı bıraktıklarını ve elleriyle nesnelere ve çevrelerini tanımadıklarını, uzun bir süre de çevrelerine verdikleri tepkileri parmaklarıyla tanımaya devam ettiklerini gözlemliyoruz. Bu çocukların eğitiminde öncelikle ellerini duyarlı hale getirmek ve ağızlarından çok elleriyle çevrelerine dokunup tanımlarını sağlayacak etkinliklere yer vermek gerekir. Kör bir çocuk için elleri gözlerinin yerine geçmektedir (Ataman, 2003, s. 52).

Bu çocukların yetiştirilmesinde adaptif öğrenme, hareket eğitimi, okuryazarlık, dinleme ve yaşam becerileri ön plana çıkmıştır. Görme engelli okur yazarlıkta yazı boyutunun değeri artar. Braille alfabesinin yaygın olarak kullanılması yazılı materyalleri okuyamayanlar için uygun görülmektedir. Çevrenin incelenmesi ve keşfedilmesi sırasında nesnelere olan ilişkinin öğrenilmesi ve anlaşılması; güvenli ve bağımsız hareket için baston, rehber köpek, görsel yardımcılar ve elektronik yardımcı cihazları kullanmayı öğrenmelidirler. Teknolojik olarak erişilebilen araçların kullanımı, yemek yeme, giyinme, yıkanma, temizlik yapma, telefonda konuşma gibi günlük yaşamı kolaylaştıran araçlardır (Akgöz ve Atalay, 2021, s.28).

Tüm dünyada körlerin eğitimi yatılı okullarda başlamıştır ve ilk örneğinin 1784 yılında Valentin Hauy tarafından Paris'te yer aldığı söylenmektedir. Bu okuldan sonra 19. ve 20. yüzyıllarda İngiltere, Avusturya, Amerika Birleşik Devletleri gibi ülkelerde ve tüm dünyada görme engelliler için kurumlar açılmıştır. UNESCO ve WCWB gibi uluslararası kuruluşlar, görme engelliler ve eğitimleri ile ilgili çalışmalara öncelik vermiştir (Kara, 2011, s. 96).

Ülkemizde görme engellilerin eğitimi için çocuklar özel yatılı okullara gönderilmektedir. Bu durumun olumlu yönleri olduğu gibi toplumsal uyum açısından da olumsuz yönleri de yer almaktadır. Toplumsal sorunlar açısından, bu çocukların normal arkadaşlarıyla birlikte ders çalışma, oyun oynama ve etkinlik geliştirme fırsatlarına sahip olmaları gerektiği ortadadır (Ataman, 2003, s. 52).

Milli Eğitim Bakanlığı Özel Eğitim Hizmetleri Yönetmeliği (2020) ile görme engelliler, gelişimi normal olan akranları ile her tür ve seviyede eğitim alma olanağına

kavuşmaktadır. Resmî ve özel gündüzlü veya yatılı okullar her tür ve seviyedeki görme engelliye açılabilir ve programda gelişimi normal olan öğrencilerin aynı şekilde ve aynı düzeyde eğitim almaya devam etmeleri sağlanır (M.E.B, 2020).

1.3.1. Beyaz Baston Eğitimi

Beyaz baston; görme engelli kişilerin çok az veya hiç yardım almadan hareket etmelerini ve kendilerini yönlendirmelerini sağlayan bir dizi teknik olarak tanımlanır. Özerklik eğitimi ile görme engellilerin yaşadıkları çevreye ve topluma uyum sağlamaları, evden ve trafikten gelebilecek tehlikelere karşı kendilerini koruma becerisi kazanmaları sağlanmaktadır. Aynı zamanda bilişsel haritalarını geliştirmek, hedeflerine kolay, hızlı ve güvenli bir şekilde ulaşmalarını sağlamak, evin içinde ve dışında özgürce hareket etme becerilerini geliştirmek ve bağımsız bir yaşam sürmeleri için onlara eşlik etmektir (Altı Nokta Körler Vakfı,2021).

Beyaz baston kullanımının erken yaşta kullanılmaya başlamanın bağımsız hareket eğitiminde önemlidir. Sosyal ve duygusal özgüveni artırdığı bilinmektedir (Altı Nokta Körler Vakfı,2021). Bu nedenle sosyal aktivitelere katılmaya motive olmaktadır. Bu eğitime katılan görme engellilerin toplu taşıma araçlarıyla seyahat etmeleri, taksi ve özel araç bağımlılığından kurtulmaları ekonomik olarak mümkün hale gelmektedir (Keçeci, 2021, s. 26).

1.3.2. Öz Bakım Kişisel Eğitimi

Görme engelli kişilerin öz bakım ihtiyaçlarını karşılayan bir öğretim tekniği olarak tanımlanmaktadır. Bu, yeme alışkanlıkları, kişisel bakım ve yatma vakti ihtiyaçları gibi bireyin kişisel ihtiyaçlarının bir parçası olan basit şeyleri içerir (Altı Nokta Körler Vakfı,2021).

1.3.3. Abaküs Eğitimi

Bu dersin genel amacı görme engelliler için uzunluk, ağırlık, sayı ve geometrik şekiller kavramlarını geliştirmek ve temel matematik eğitimini vermektir. Eğitim sırasında bireyler öncelikle parmaklarını abaküsle kullanmayı öğrenmektedirler. Günlük yaşamda karşılaşılan basit matematik problemlerini doğru ve hızlı bir şekilde

çözmeyi amaçlarlar. Abaküs eğitimi, kişinin somut düşünceden soyut düşünceye geçişini destekler, beyin gelişimini destekler ve mesleki ve temel uygulamalar için bir temel sağlamaktadır (Keçeci, 2021, s. 27).

1.3.4. Braille Alfabeti Eğitimi (Kabartma yazı)

1808'de asker Charles Barbier, gece iletişimini kolaylaştırmak için noktalardan oluşan bir mesaj sistemi icat etmiştir. Bu sisteme göre, nokta kombinasyonlarının seslere alfabedeki harflerden daha iyi karşılık geldiği gösterilmiştir. Louis Braille çocukken kördü ve 1821'de görme engelli kişilerin bağımsız olarak okuyup yazabilmesi için Braille alfabetini keşfetmiştir. Görme engelliler için en yaygın kullanılan basılı bilgi biçimi olan Braille, Louis Braille'in eserinden yola kitap haline çevrilerek 1829 yılında yayınlanmıştır (Braille, 2009, s. 13).

Harflere, sayılara ve işaretlere karşılık gelecek şekilde altı noktanın çeşitli kombinasyonları ifade etmektedir. Altmış dört farklı birleşik özellik ile görme engelliler için matematiksel ve müzikal sembolleri tanımlayan işaretlere de yer vermiştir (Enabling, 2009, s. 24).

Görme engellilerin eğitiminde önemli bir yer tutan kabartmalı yazı, 19. yüzyılın sonlarına doğru tüm dünyada yaygınlaşmaya başlamıştır (Yıldız vd., 2018, s. 21). Okul öncesi dönemden itibaren Braille alfabetinin erken yaşta öğretilmesine başlanması uygun görülmüştür. Aksi halde çağın ve teknolojinin ilerlemesi ile alfabeti öğrenme konusunda isteksizlik oluşacağına inanılmaktadır. Maalesef Braille alfabetinin ülkemizde kullanım sayısının her geçen gün azaldığı tespit edilmiştir. Başlıca nedenler arasında; Kaynaştırma eğitimine, görme engelliler okullarından daha fazla görme engelli öğrenci katılmaktadır ve okullarda Braille alfabeti kullanan yeterli öğretmen bulunmamaktadır (Keçeci, 2021, s. 28).

İKİNCİ BÖLÜM

GÖRME ENGELLİLER İÇİN ERİŞİLEBİLİR TURİZM

2.1. Turizm

Turizm; insanların sürekli buldukları yerler haricinde dinlenmek, eğlenmek, öğrenmek gibi gereksinimlerini gidermek için yaptıkları geçici konaklamalar ya da seyahatlerdir (Öndül, 2015, s. 6). Turizme katılan kişiler “turist” olarak adlandırılır. Turistler geçici sürelerde gittikleri ülkelerde ya da bölgelerde kalır ve tatilleri bittikten sonra yaşadıkları yerlere geri dönerler. Turistler tatilleri boyunca gelir sağlamazlar (Ünal ve Aslan, 2020).

Dünya Turizm Örgütü (WTO) ‘ne göre: *“Turizm; sürekli kalışa dönüşmemek ve gelir getirici hiçbir uğraşta bulunmamak şartı ile bireylerin geçici süre konaklamalarından doğan olay ve ilişkilerin tümüdür.”*

İnsanlar, ilk dönemlerden beri seyahat etmektedirler.

18. Yy.’ın son dönemlerinde ortaya çıkan Sanayi Devrimi, buharlı makinelerin ortaya çıkmasına ve ulaşımın farklılaşmasına yol açmıştır. Thomas Cook, Loughborough ve Leicester bu dönemde buharlı trenlerle insanlara tur düzenlemiştir. Bu hareket tur organizasyonlarının başlangıcı olarak kabul edilmektedir. 1845 yılında Thomas Cook dünyaca tanınan bir acente olmuştur. Sanayi Devrimi sonucunda insan gücüne duyulan ihtiyacın azalması üzerine insanlar boş zamana sahip olmuş ve bu boş zamanlarını değerlendirmek için turizme katılmaya başlamıştır. Buharlı trenler ve gemilerle toplu seyahatler başlamış ve yeni bir pazar yaratılmıştır. 1939-1945 yılları arasında meydana gelen II. Dünya Savaşı sırasında turizm büyük oranda durgunlaşmıştır. II. Dünya Savaşı’na kadar gemiler kıtalar arası seyahatin ulaşım aracıyken savaştan sonra yerini büyük ölçüde uçaklara bırakmıştır. II. Dünya Savaşı’nda kullanılan savaş uçakları savaştan sonra değerlendirilmek için insan ve eşya taşımacılığına başlamıştır. Böylelikle insanlar çok daha kısa sürelerde ulaşım sağlayabilmekteydi. Ulaşımdaki bu gelişmeler turizmin de gelişmesine katkıda bulunmuştur (Yıldız, 2011, s.57).

Planlı Dönemin başlamasıyla 1983 yılı arasındaki süreç Türk turizminin başlangıcı, 1983' den itibaren ise turizmde “serbestleşme dönemi” dönemi ele alınmaktadır. Cumhuriyetin kurulumundan sonraki ilk yıllarda “Türk Seyyahin Cemiyeti” (faaliyetlerini “Türkiye Turing ve Otomobil Kulübü” ismiyle yürütmüştür), “Basın- Yayın ve Turizm Genel Müdürlüğü” ve 1960’larda kurulan “Turizm ve Tanıtma Bakanlığı” ile Türk turizmini geliştirmek için çalışmalar yapılmıştır. Bu dönemde oluşturulan kanunlar ve T.C. Turizm Bankası tarafından turizm yatırımları desteklenmiştir. Kalkınma Planlarının hepsinde kitle turizminin geliştirilmesi ile ilgili ifadeler yer almaktadır. Turistik tesislerde yapılacak düzenlemeler, turizm yatırımları ve bu yatırımlara sağlanacak teşvik ve tedbirler, turizm işletmecileri ve çalışanlar gibi birçok hedef yer almaktadır (Bildir vd., 2014, s.153).

2.2. Turizm Kapsamı ve Çeşitleri

Turizm faaliyetlerinin kalıplaştırılmaması için özel ilgi alanlarına yönelerek farklı turizm türlerinin ortaya çıkması “alternatif turizm” olarak tanımlanabilmektedir. Detaylı tanım olarak: “Farklı turizm faaliyetleri sayesinde alışılmış turizm destinasyonları dışındaki bölgeleri de turizme dahil ederek, alışılmış bölgelerde turizmi yoğunlaştırmayı azaltan ve turizmi 12 aya uzatan; çevre, yerel halk ve turistlerin birbirleri ile ilişkisini güçlendiren turizm biçimidir” (Telliöğlü ve Tekin, 2017 s.3). Ülkemizde pek çok turizm türü faaliyet göstermektedir. Turizm çeşitleri ve açıklamaları aşağıdaki gibidir:

2.2.1. Kitle Turizmi

Sanayi devrimiyle birlikte gelir düzeyi ve boş zamanın artması, özellikle hava yoluyla yolcu taşınmasının başlangıcı topluluk halinde seyahati başlatmıştır. Böylece maliyetler azalmış, insanlar boş zamanlarında turizm faaliyetlerine katılmaya başlamıştır. Bu da kitle turizminin oluşmasına neden olmuştur (Çetin, 2017, s. 107-118).

2.2.2. Dağ ve Kış Turizmi

Dağların yeterince karla kaplı olduğu zamanlarda, kış sporlarına uygun yerlere

seyahat edilmesi, buralarda konaklama gibi hizmetlerden yararlanılmasıyla kış turizmi ortaya çıkmıştır. Kış turizmini geliştirme amacıyla turistik değeri olan bölgelere yönelik yapılması gerekenleri belirlemek ve kış turizminde iç turizm payını arttırmak için Kültür ve Turizm bakanlığı ve yerel yönetimlerce planlar yapılmaktadır. Kış turizmini geliştirmek için ulusal ve uluslararası yarışmalar yapılması hedeflenmiştir (Özbay, 2018, s. 205-206).

2.2.3. Kongre ve Kültür Turizmi

İnsanların yaşadıkları ve çalıştıkları yerler dışında bilimsel alanda ya da meslek koluyla ilgili bilgi paylaşımı amacıyla bir araya gelmeleri, seyahat etmeleri ve konaklamaları kongre turizmini oluşturmuştur (Erdoğan, 2006, s. 31). Burada asıl amaç kongreye katılmaktır ancak katılımcılar boş zamanlarında seyahat ettikleri bölgeyi ziyaret etmektedirler.

Ziyaretçilerin bir bölgede yaşayan insanlara ait soyut ve somut özellikleri deneyimlemesi için bölgeye seyahat etmesi sonucunda kültür turizmi ortaya çıkmıştır (Bahçe, 2015, s. 3). Kültürel amaçlı ziyaret eden turistler kendi kültürleri yanı sıra başka kültürlere de ilgi duyarlar, eski medeniyetlere ait kültürleri ve eserleri görmek isterler (Saçılık ve Toptaş, 2017, s. 109). Kültür turizmi; yaşam tarzı, gelenekler, ibadetler, mimari, arkeoloji, sanatlar, yemekler, giysiler, tarihi binalar, sit alanları, müzeler, yerel festivaller, yerel halkın davranış biçimi, doğal güzellikler ve özgün kültürel özellikleri içinde barındıran bir seyahat türüdür (Bahçe, 2015, s. 3).

2.2.4. İnanç Turizmi

Dini anlamda merkez olan, insanların hayatını yönlendiren ve anlamlandıran yerlere kutsal mekanlar denmektedir. İnsanların yaşadıkları, ihtiyaçlarını karşıladıkları ve çalıştıkları alanlar dışında dini görevlerini yerine getirme ve ibadet merkezlerini ve kutsal mekanları ziyaret etme amacıyla seyahatler gerçekleştirmeleri “inanç turizmi” olarak adlandırılmaktadır (Terzi, 2020, s. 8-9).

Dini turizm üç şekilde gerçekleşmektedir. Bunlardan ilki hac gezisidir. Hac gezisi; kutsal kabul edilen merkezlere bireysel ya da kitlesel ziyaretler düzenlenmesi

demektir. İkincisi, dini açıdan önemli tarihler ve özel olayların yıldönümlerinde bu bölgelere seyahat edilmesidir. Üçüncüsü ise turistik bir hatta dini yapıları tur süresi gözetmeksizin görmek için turlar oluşturmaktır. Ayrıca bir turun veya seyahatin inanç turizmi olarak kabul edilmesi için; dini kurallara uygun olan hac görevini yerine getirmek, günahlardan arınma ve şükran sunma, adak adamak, dini olayları kutlamak ve anmak, ortak dine sahip kişiler arasında iletişim oluşturmak, dini konferans ve toplantılara katılmak, hakikati yaymak ve dini yerlere seyahat ederek sosyal ve manevi olarak kendini üstün bir konuma ulaştırmak gibi nedenlerin en az birinin yerine getirilmesi gerekmektedir (Usta, 2005, s.8-9).

2.2.5. Sağlık Turizmi ve Medikal Turizm

Sağlık turizmi; insanların yaşadıkları yerler dışında, tedavi amaçlı veya estetik cerrahi, diş ve fizik tedavisi, organ nakli, rehabilitasyon gibi sağlık hizmetlerini almak için sağlık merkezlerine seyahat etmesi olarak tanımlanabilir. İnsanların konaklama şartı ile başka bir bölgede tedavi olması ya da sağlığını korumak için faaliyetlerde bulunması da sağlık turizmi ile ilgili başka bir tanımlamadır (Garcia-Altes, 2005, s. 262-266). Tanımlara göre sağlık turizminde yapılması gerekenler aşağıdaki gibidir (Şıktaş, 2020, s.5-6):

Hastane ortamında gerçekleştirilen sağlık hizmetlerine ulaşmak için seyahate çıkan kişiler medikal turizme katılmaktadır. Plastik cerrahi, estetik cerrahi, göz ameliyatları, diş tedavileri, kalp tedavileri, kanser tedavileri, eklem tedavileri, tüp bebek uygulamaları gibi sağlık hizmetleri medikal turizmde yer alan hizmetlerdendir (Gülmez, 2012, s. 33-34). Ülkemizde sağlık merkezlerinin yaptığı çalışmalar, yabancı hastalar için departmanlar kurulması, medikal turizm için çalışan dernek ve kuruluşlar sayesinde medikal turizmden daha çok gelir elde edileceği ve daha fazla turiste ev sahipliği yapılacağı düşünülmektedir. Peters ve Sauer (2011)'e göre Türkiye, yurtdışında medikal turizm için yönlendiren seyahat acentelerinin en çok önerdiği ilk 3 ülke içindedir.

2.2.6. Termal ve Spa- Wellness Turizmi

İnsanların şifalı sular aracılığıyla hastalıkların tedavisi, sağlığın korunması ve

zinde kalma gibi nedenlerden dolayı kaplıca ve termal tesislere seyahat etmesiyle termal turizm ortaya çıkmaktadır. Termal sular; cilt ve deri rahatsızlıkları, romatizma, mide ve bağırsak rahatsızlıkları, kadın hastalıkları, kan hastalıkları, kalp ve damar rahatsızlıkları, karaciğer ve safra kesesi hastalıkları, solunum yolu hastalıkları, nörolojik hastalıklar, çocuk hastalıkları, felç ve metabolizma rahatsızlıkları gibi hastalıklarda tedavi yöntemi olarak kullanılabilir (Altıparmak, 2020, s. 8).

SPA Salus Per Aquam kavramının kısaltılmasıyla ortaya çıkmıştır. Türkçe karşılığı ise suyla gelen sağlıktır. Wellness ise wellbeing ve fitness kavramlarından oluşan, beden ve ruh sağlığının korunması, iyileşmesi ve artırılmasını konu alan bir yaşam tarzıdır. SPA genellikle şifalı sularla sağlığa ulaşmayı amaçlarken wellness, dengeli beslenme ve sağlıklı yaşam konularını amaçlamaktadır. SPA ve wellness turizmi; stres ve iş temposundan arınmak için rahatlamak amacıyla, su ve çamur terapileri, masaj, güzellik ve bakım hizmetlerinin sunulduğu bir turizm çeşididir. İnsanlar genellikle; obezite, diyabet, kronik hastalıklar ve iş stresi nedenleriyle spa-wellness turizmine katılmaktadır (Altıparmak, 2020, s.10-12).

2.2.7. Üçüncü Yaş Turizmi

50 yaş ve üstü kişilerin ikamet ettikleri ve çalışmakta oldukları yerlerin dışına seyahat etmeleri “üçüncü yaş turizmi” olarak adlandırılmaktadır. Tıp dünyasında 50 yaş, unutkanlığın başladığı ve kadınların doğurma yetilerini kayb ettikleri yaş olarak ele alındığı için üçüncü yaş turizminde 50 yaş baz alınmaktadır. Bunun dışında insan hayatında iş gücünün azaldığı ve emekliliğe geçildiği süreç olan üçüncü dönemde bulunan bireyler de üçüncü yaş turizmini oluşturmaktadır. Üçüncü yaş turizmine katılan turistler genellikle daha fazla boş zamana sahip oldukları için turizmdeki ölü sezonları canlandırmakta ve sezonluk açık olan işletmelerin faaliyet süresini arttırmaktadırlar. Üçüncü yaş turizmi, genellikle belirli kurum ve kuruluşlarda veya bunların belirlediği yerlerde gerçekleşmesi nedeniyle kitleler halinde gerçekleştirilmektedir. Üçüncü yaş turistleri genellikle gittikleri yerlerdeki temizlik, konfor, ilgi, iklim, güvenlik ve tabiat gibi unsurlara dikkat etmektedirler. (Yıldırım, 1997, s. 77-81).

2.3 Türkiye’de Turizm Sektörünün Yapısı

Türkiye’de yabancı kişilere yönelik kitle turizmin geliştirilmesi amacıyla üretilen kamu teşvik politikaları 1960’lı yıllara dayanmaktadır. 1980 yılına değin turizm ile ilgili kamu otoriteleri özellikle altyapı ve özel tesisler yapma hususunu devlete bırakırken verimli yatırımlar adına özel sektörün teşvik edilmesi sağlanmıştır. Yapılan teşvikler günümüze değin konaklama sektöründe yoğun bir şekilde sürdürülmüştür. Belli bölgelerde ilk defa yabancı kişilere yönelik de turizminin özendirilmesi planlı kalkınma dönemi olarak adlandırılan 1980’li yıllara rastlamaktadır (Dalgın ve Karadağ, 2015, s.174).

Türkiye’de turizm sektörü ile ilgili sosyal ekonomik etkilerinin sağlanması adına 55 sektörle etkileşim halinde olunması ekonomi olumlu katkılar sağlamıştır. 1980 yılından günümüze değin turizm sektörüne hızla yükselen Türkiye özellikle 2000 yılı itibariyle dünya sıralamasında takriben 40 milyon ziyaretçi sayısı ile 6. sıraya yükselmiştir. Ayrıca Türkiye 34 milyar dolar turizm geliriyle dünyanın genelinde yapılan sıralamada 9. sırada bulunmaktadır (Bulut, 2019, s.124).

Avrupa turizm endüstrisinde yaşanan gelişmeler ve uygulanan turizm politikalarıyla teşvik sisteminin etkisi Türkiye turizm sektörünün yapısal analizinde arz ve talebi öncelikle hale getirmiştir. Talep açısından ele alındığında yabancı turizm talebi ülke dışından kaynaklandığı için bu talebin büyük oranda uluslararası tur operatörleri tarafından yönlendirilmesi gerekmiştir. Türkiye’de batı tipi kitle turizminin görülmektedir (Toker, 2017, s.81).

Türkiye’ye yönelik yabancı bireylerin turizm talebi batı tipi topluluk turizmini tasvirleyen özellikleri barındırmaktadır. Büyük oranda paket tutarları içeren ve orta gelire sahip turistlerin talepleriyle biçimlendirilmiş bu tip de genellikle 3S turizmine yönelik seyahat amaçlı turizm tipi sürdürülmektedir. Dolayısıyla uluslararası tur operatörleri tarafından yönetilebilen bir turizm talebi görülmektedir. Arz alanında ele alındığında da Türkiye’de bu yapı desteklenir niteliktedir. Bu durum yabancı turizmden beklenen sosyo-ekonomik faydalarını tam olarak sağlamadığını göstermektedir (Toker, 2017, s.87).

1980' li yıllardan sonra turizm ile ilgili kararlardan en önemli olanlardan biri 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'dur. Yapılan bu düzenlemeyle ülkemizde turizm sektörüne o güne değin uygulanmayan teşvikler getirilmiştir. Turizm sektörüyle kalkınma planlarında yer alan konular aşağıdaki gibi sıralanabilir (Soyak, 2016, s.71);

- Turizmden sağlanacak döviz miktarının artırılması ve ödemelerin bilançosu açığının kapatılması,
- Ülkeye gelen turist sayısının artırılması,
- Turizmde öncelikli yörelerin tespiti,
- Öncelikli yörelere ilişkin alt yapı ve fiziksel planlama faaliyetlerinin tamamlanması,
- Kitle turizmine ilişkin konaklama ve ulaştırma yatırımlarının teşvik edilmesi,
- Tanıtım ve pazarlama aktivitelerine ağırlık verilmesi,
- Kamunun altyapıyı ve özel kesimin üst yapıyı gerçekleştirilmesini sağlaması,
- Teşvik ve kredi politikalarını yönlendirmek,
- Doğal varlıkların korunmasını sağlamak,
- Yabancı yatırımları özendirmek,
- Turizm eğitimi politikasının belirlenmesi.

2.4. Erişilebilir Turizm / Engelli Turizmi

Engelli bireylerin ve yanlarında bulunan refakatçilerinin sayısı göz önünde bulundurulduğunda turizm için çok büyük bir pazar oluşturdukları görülmektedir (Ketboğa,2016, s.5). Erişilebilir turizm ise engelli bireylerin turizme katılımıyla ortaya çıkmaktadır. Bu konu bir sonraki bölümde detaylı olarak incelenecektir.

2.4.1. Erişilebilir Turizm

Turistler seyahatlerini kendi istek ve ihtiyaçlarına uygun tesislerde geçirmek isterler. Bu istek ve ihtiyaçları karşılayabilmek için turizm işletmeleri sürekli değişme

ve yenilenme çabasına girmektedir. Böylelikle engelli bireyler daha güvenli ve konforlu tatil yapabilmektedirler.

Ülkemizde ve dünyada birçok engelli ekonomik yetersizlikler, fiziksel olanaksızlıklar, sağlık sorunları, dışlanma korkusu gibi pek çok sebepten dolayı turizme katılmaktan çekinmektedir. Turizme katılan engellilerin hayatını kolaylaştırmak ve onları turizme dahil etmek için pek çok uygulama ve düzenlemeler yapılmaktadır. Türkiye'nin de imzalamış olduğu Birleşmiş Milletler Engelli Hakları Sözleşmesi'nin "Kültürel yaşama, dinlenme, eğlence ve spor etkinliklerine katılım" başlıklı 30. Maddesi ile birçok ülke turizm anlayışlarına engelsiz turizmi dahil etmiş ve uygulamıştır (Kilimci, 2008, s.258).

Engelliler ile ilgili hakların yeniden düzenlenmesi ve sosyal hayatta engellilere zorluk yaratacak şeylerin ortadan kaldırılmasıyla birlikte dünyadaki en büyük azınlık olarak görülen engelli bireyler turizme katılmakta ve turizm için dünyadaki en büyük özel pazarı oluşturmaktadır. Dünyadaki engelli kişilerin sayılarının fazlalığı ve engellilerin genellikle yalnız seyahat etmeyip refakatçi veya refakatçileriyle seyahat etmeleri, turistik işletmeler için erişilebilir turizm pazarı konusunda önemli rol oynamaktadır. Turizme herkesin katılabilmesi için; istek, maddi durumun yeterliliği ve boş zaman gerekmektedir. Ancak engelli kişiler için bunlara ilave olarak seyahatleri boyunca karşılaştıkları sosyal, çevresel, ekonomik, davranışsal bariyerlerin de kaldırılması gerekmektedir (Eryılmaz, 2010, s.35-36).

Birçok yerde engelli bireyler; eskiden gizlenen, ihmal edilen veya düşük görülen bir topluluktur. Maalesef hâlâ engelli bireylere bu şekilde yaklaşan toplumlar vardır. Engelli bireylerin de diğer bireyler gibi çalışma, seyahat etme, turistik faaliyetlere katılma, alışveriş yapma, rekreatif faaliyetler gibi hayatın birçok bölümünde bulunabileceği düşüncesi neredeyse hiç ilgi görmemektedir (Tozlu ve Atay, 2011, s. 606).

Turizm endüstrisi farklı türden insanlara ev sahipliği yapmaktadır. Engelli bireyler, turizm endüstrisinin ev sahipliği yaptığı dezavantajlı gruplardan biridir. Engelli, engelsiz ayrımı yapılmadan tüm insanların gezme, eğlenme, farklı kültürleri

tanıma ihtiyacı ve hakkı vardır. Ancak engelli bireylerin bu ihtiyaç ve haklarını karşılayabilmeleri için engeli bulunmayan bireyler tarafından yapılacak düzenlemelere ve yardıma ihtiyacı bulunmaktadır (Bağcı, 2017, s. 19). Sonuç olarak engelli turizmi; Engellilere yönelik turizm, ürün, hizmet ve etkinlikleri kapsayan bir turizm türü olarak tanımlanabilir. (Artar ve Karabacakoğlu, 2003, s. 7).

Acuner ve Tayfun (2006, s. 63) turistik hizmetlerin engelli kişilerin erişilebilirliğini göz önünde bulundurmadan gerçekleştirilmesinin dolaylı ayrımcılık olduğunu belirtmektedir. Engelli bireyler için diğerleri gibi yaşamak ve toplumun onları kabullenmesi çok önemlidir. Engelli bireylerin karşısına çevrelerinde hizmetlere erişebilme konusunda birçok sorun çıkabilmektedir. Tatile gitmek engelli bireylerin karşısına çıkan pek çok sorundan yalnızca biridir. Ancak sağlıklı bireylerin olduğu gibi engelli bireylerin de turizme katılması ihtiyaç ve haktır. Erişilebilir turizm aynı zamanda engelli turizmi olarak da adlandırılmaktadır. Ancak erişilebilir turizm kavramı yalnızca engelliler için değil, erişilebilirliğe ihtiyaç duyan herkesi kapsadığı için daha genel bir tanımdır. Engelli turizmi kavramı yalnızca engellileri kapsamaktadır. Erişilebilir turizm kavramı ise yaşlı, hamile ve çocuklu kişilerin de kapsadığı için engelli turizmi, erişilebilir turizmin içindedir (Akdu ve Akdu, 2018, s.:100-102).

Erişilebilir turizm ifadesi yerine; “evrensel turizm”, “engelli turizmi” “engelsiz turizm”, “herkes ve/veya her şey dâhil turizm” gibi isimler de kullanılabilir. 2009 yılında UNESCAP’ın gerçekleştirdiği bildirmede erişilebilir turizm; “hareket, işitme, görme, bilişsel veya entelektüel ve psiko-sosyal engelliler, yaşlılar ve geçici engelliler dâhil olmak üzere tüm engelli ve engelsiz insanların erişilebilirliğini sağlayan turizm ve seyahat faaliyeti” olarak tanımlanmaktadır (Akıncı ve Sönmez, 2014, s. 101).

Erişilebilir turizm bazında sunulan hizmetler ve ürünler yalnızca engelliler için değil tüm insanlar için kullanılabilir, sürdürülebilirliğe katkıda bulunacak ve beklentileri karşılayacak şekilde uygulanır. Eğer erişilebilirlik uygulamaları evrensel düzeyde yapılırsa hem yerli hem de yabancı turistler tatillerini mümkün olduğunca sorunsuz biçimde geçirebilirler (Akıncı ve Sönmez, 2014, s. 98). Erişilebilirlik

sağlanırken turizm için önemli olan üç unsur dikkate alınmalıdır. Bu unsurlar; bağımsız olma, eşit olma ve saygınlıktır. Eğer erişilebilirliğin sağlanacağı yer bu unsurları baz alırsa engelli bireyler daha bağımsız olarak hareket edebilir, diğer insanlarla eşit ve en az onlar kadar saygın görüldüklerini bilerek seyahatlerini devam ettireceklerdir (Darcy ve Dickson, 2009, s. 33-34).

Mainstream turizm (Kaynaştırıcı): Bu stratejide; engelli bireylerin soyutlanmadan engeli bulunmayan insanlarla aynı ortamlarda turistik faaliyetlere katılması, onlar için ayrı bir yerin bulunmaması gerektiği vurgulanmaktadır. Ulaşım ve konaklama için hazırlanan ortamlar; transfer araçları, odalar, eğlence ve konferans alanları, restoranlar, koridorlar ve asansörler gibi genel alanlar hem engelli hem de engeli bulunmayan bireylere uygun olmalıdır. Böylece turistik tesisler için hem maliyet hem de engelliler için sosyal kaynaşma olumlu bir şekilde sürdürülecektir. Ayrıca engelli bireylere erişilebilirlik ve tesislerle ilgili doğru ve ayrıntılı bilgi verilmelidir. Bu bilgiler sanal ortamdan verilecekse kişinin engeline göre kolay erişebileceği formatta sunulmalıdır (Toker ve Kaçmaz, 2015, s.29).

“SpecialisedCare” turizm (Özel Bakım): Bu stratejide, bazı engeller daha ağır ve ciddi seyrettiği ve özel bakıma ihtiyacı bulunduğu için engellilerin ihtiyaçlarına göre tasarlanmış özel tesisler bulunmalı ve engelliler buralarda turistik faaliyetlere katılmalıdır. Bu tasarımlar ciddi engelleri bulunan, rehabilitasyon tedavisi gören, özel bakıma ihtiyaç duyan kişiler gibi hastaların tedavilerine yönelik yapılmalı ve buralarda gerekli bakımı ve tedaviyi sağlayacak sağlık teçhizatları ve personeller bulunmalıdır (Yıldız ve Bozyer, 2017, s.17).

Gelişmiş ülkeler engelli bireylerin maddi gereksinimlerini büyük oranda karşılamaktadır. Bu nedenle engelliler turizm faaliyetlerine katılmak için yeterli ekonomik kaynağa sahiptir. Ayrıca gelişmiş ülkeler engellilere; eğitim, ücretsiz ulaşım ve istihdam sağlayarak gerekli destekleri sağlamaktadır. Böylece yaşam kalitesi yükselen engelliler turizme katılmak için gereken motivasyona sahip olmaktadır. Engelli bireyler seyahatlerine genellikle refakatçileriyle birlikte çıkmaktadır. Bu da engellilerin turizmde oldukça önemli bir yerde olduklarını göstermektedir (Akıncı ve Sönmez, 2014, s. 98).

2.5. Engellilerin Seyahat Hakları ve Engelli Turizmi Hakkında Yasal Düzenlemeler

Günümüzde pek çok ülkede engelli bireylerin seyahat haklarını gözeten yasal düzenlemeler yürürlüktedir. Örneğin görme veya işitme engelli yolcuların herhangi bir sağlık raporu olmadan tek başına seyahat edebilmelerine karşın hem görme hem de işitme engeli bulunan yolcuların bir refakatçi ile beraber seyahat etmeleri gerekmektedir.

2.5.1. Türkiye’de Engellilerin Seyahat Hakları, Engelli Turizmi ve Erişilebilirlik Hakkında Yasal Düzenlemeler

Engelli Hakları Sözleşmesi sadece ülkemizde değil birçok ülkede yürürlükte olan engelli haklarına ilişkin sözleşmelerden biridir. Engelli Kişilerin Haklarına İlişkin Sözleşme, 13.12.2006 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiş ve 03.05.2008 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu anlaşmayı 28 Eylül 2009 tarihinde onaylamış ve 28.10.2009 tarihinde yürürlüğe girmiştir (Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme, 2009, s. 66): Bu sözleşmeye göre;

- Katılımcı devletler engelli insanların da diğer insanlarla aynı şartlarda seyahat etme, yaşayacakları yerleri tercih etme ve tabiiyet hakkına sahip olduğunu onaylar ve aşağıdaki hakları sağlar:
- Engellilerin uyrukluksa sahipliği ve değıştirme hakkı bulunmaktadır. Bu haklar keyfi veya engelleri yüzünden ellerinden alınamaz,
- Engelliler uyrukluğu ve kimlikleriyle ilgili belgeler talep edebilir, bu belgelere sahip olabilir ve bu belgeleri kullanabilir.
- Engelliler de kendi ülkeleri dahil olarak bir ülkeden ayrılabilirler.
- Engellilerin kendi ülkelerine girme hakları keyfi veya engelleri yüzünden ellerinden alınamaz.
- Engelli çocuklar doğumdan hemen sonra nüfusa kaydedilmeli, isim sahibi

olma, uyrukluk ve mümkün oldukça anne ve babalarını tanıma ve anne babaları tarafından bakılma hakkına sahiptir.

- Engellilerin Haklarına Yönelik Sözleşme’ de yer verilmiş olan Madde 30- Kültürel Yaşama, Dinlenme, Boş Zaman Aktiviteleri ve Spor Faaliyetlerine Katılım’ a göre:

- Engelliler müze, sinema, tiyatro gibi kültürel etkinliklerin gerçekleştiği ve hizmetlerin verildiği yerlere erişme konusunda hak sahibidir.

- Taraf devletler spor, eğlence ve turistik alanların erişimini sağlamak için tedbirler alır.

- Türkiye’de engelli kartına sahip olmak engelli bireyler için aşağıda belirtilen avantajları sağlamaktadır.

- Belediyelerin şehir içi toplu taşımaları ücretsizdir. “Ağır Engelli” raporuna sahip olan engellilerin refakatçileri de engelli bireylerin yanlarında iken toplu taşımalarından ücretsiz yararlanabilmektedir.

- Şehirlerarası otobüslerde koltuk sayısı 20’ye kadarsa 1, 20’den fazlaysa en fazla 2 engelliye mevcut fiyatlar üzerinden %40 indirim uygulanmaktadır. Eğer aynı araçta 2’den fazla engelli taşınacaksa mevcut şartlar üzerinden tüm engellilere %30 indirim uygulanır. Refakatçilere ve internet üzerinden alınan biletlere indirim uygulanmaz

- THY yurt içi uçuşlarında %20, yurt dışı uçuşlarında %25 indirim uygulanmaktadır. Ayrıca eğer yolcu refakatçiyle yolculuk etmelidir ibareli bir rapora sahipse refakatçiye de promosyon biletler harici mevcut fiyatlardan %20 indirim uygulanmaktadır.

- TCDD tüm seferlerinde engellilere ulaşım ücretsizdir.

- HAVAŞ otobüsleri ücretsizdir.

- Havaalanı otoparklarında 15 gün park etme ücreti alınmamaktadır. 15 günü geçen parklar normal fiyat üzerinden ücretlendirilmektedir.
- Araç ruhsatında engelli ibaresi olan otomobiller için İSPARK' larda yol üzerinde 3, katlı otoparklarda 8 saat ücretsiz park imkânı sunulmaktadır.
- Öğretmen evlerinde engellilere özel %20 indirim uygulanmaktadır.

İnsan Hakları Evrensel Bildirgesi'nde olduğu gibi Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 10. maddesi de bütün bireylerin eşit haklara sahip olduğu belirtilmiştir. Kanunun amacı; engellileri temel hak ve özgürlüklerinden yararlanmaları için teşvik edip diğer bireylerle aynı şartlarda sosyal hayatta yer almaları için yapılması gereken değişikliklerin hayata geçirilmesidir. 07.07.2005'te Resmî Gazete 'de yayımlanan ve 06.02.2014, tarihinde üzerinde değişiklik yapılan Engelliler Hakkında Kanun'un yenilenmiş 7. maddesine göre yapılı çevrenin planlama, inşaat, denetleme, ruhsatlandırma gibi tüm aşamalarında erişilebilirlik aranmaktadır. Toplu taşıma sistemlerinde sürücü hariç 9 oturma alanı olan araçların erişilebilir olması zorunludur. Bilgilendirme işlemleri de engellilere uygun olacak şekilde düzenlenmiştir (Engelliler Hakkında Kanun, 2014).

27298 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan "Deniz Turizmi Yönetmeliği", kurvaziyer gemilerini ve limanları engelli bireylere uygun değişiklikler yapmak zorunda bırakmıştır (Deniz Turizmi Yönetmeliği, 2009, s. 14). Ayrıca 28131 sayılı Resmî Gazete 'de yayımlanan "Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelikte "Hizmet hakkı" başlığı altındaki Madde 10'a göre: uçuşu gerçekleştirecek olan hava taşıma şirketi, hareket kabiliyeti kısıtlı bireyler ve refakatçilerinin; iki-üç saatlik rötarlarda sıcak ve soğuk içecek, üç-beş saatlik rötarlarda içeceklere ilave olarak saate göre kahvaltı veya ana yemek, beş saat ve üzerinde oluşan gecikmelerde bir önceki koşula ilave sıcak veya soğuk içecekler ve ilave öğün, bir gece ve üzeri rötarlarda ise bu yolcuların rötâr süresince konaklayacakları yerleri ve konaklayacakları yerlere giderken ihtiyaç duydukları transferleri karşılayacaklardır. (Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik, 2011, s. 3).

“Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik” 01.06.2019 tarihinde 30791 numaralı Resmî Gazete ‘de yayımlanmıştır. Yönetmeliğin 18. maddesinin “c” bendine göre: 80 yatak kapasitesi ve üzeri olan tüm konaklama tesislerinde en az 1 ve toplam oda sayısının %1’i kadar engellilere özel oda bulunmalıdır. Ayrıca engellilerin kullanacağı tüm kullanım alanları ve tesislerde erişilebilirliğe uygun düzenlemeler yapılmalı ve bu düzenlemeler işaretlerle belirtilmelidir (Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmelik, 2019, s. 6).

2.5.2. Dünyada Engellilerin Seyahat Hakları ve Engelli Turizmi Hakkında Yasal Düzenlemeler

Avrupa Komisyonu’nun yapmış olduğu araştırmanın sonucunda Avrupa’da yılda 8 milyon engelli bireyin minimum bir kere yurtdışına seyahat ettiği, 15 milyon engelli bireyin ise ülke içinde seyahat ettiği, 22 milyon engellinin ise ülkelerinde günübirlik turlara katıldığı belirlenmiştir. Avrupa Ülkeleri’nde yer alan engelli nüfus sayısı göz önünde bulundurulduğunda, Avrupa’da engelli bireylerin en çok yaşadığı ülkeler sırayla; Almanya, Türkiye, İtalya ve Fransa’dır. Guerra’ nın 2003 yılında yaptığı bir çalışma sonucu İngiltere, Fransa, İtalya ve Almanya gibi engelli turist potansiyeli yüksek ülkelerin en çok İspanya’ya turist gönderdiği ortaya çıkmıştır (Kaygısız ve Bulgan, 2015, s.100).

AB’de engelli hakları, "Sosyal Politika" kapsamında ele alınmaktadır. Sosyal Politikaya göre; tüm vatandaşlara sosyal ve iş hayatlarında eşit muamele edilmesi gerekmektedir. Bu uygulama ilk olarak 1974 yılında yürütülmeye başlanmıştır. Ancak engellilere yönelik sosyal ve mesleki hak 1989’da Avrupa Sosyal Şartı’nda bahsedilmiştir. Bunun sonucunda AB tarafından engellilerin sosyal hayatta yer alması desteklenmiştir. Ulusal Eylem Planının başlıca hedefi; engelli bireyleri topluma katmak ve üye devletlerin engellilikle ilgili konuları politika ve stratejilerine dahil etmektir. Ayrıca Ulusal Eylem Planında engellileri topluma katma stratejisini temel olarak engelliler için saygınlık ve eşitlik, bağımsız bir şekilde topluma karışma ve erişimlerinin sağlanabilmesi amaçlanmaktadır. Bunların yanı sıra Avrupa Komisyonu engelli kişilerin ihtiyaçlarını karşılayabilmeleri için her türlü bilgiyi içeren “Turizm Endüstrisi El Kitabı” hazırlamıştır. Bu kitapta Avrupa’nın engelli bireyler için

erişilebilirlik uygulamalarından bahsedilmektedir (Eryılmaz, 2010, s. 23-24).

Birleşmiş Milletler, engellilikle ilgili ilk çalışmalarına 1945 yılında başlamıştır. Bu çalışmalarda ağırlıklı olarak bedensel engellilerin haklarının artırılmasına odaklanılmış ve rehabilitasyon çalışmaları yapılmıştır. Birleşmiş Milletler tarafından Uluslararası Engelliler Yılı seçilen 1981 yılında Viyana'da "Özürlülerin Eğitimi, Özürlülüğü Önleme ve Sosyal Hayata Tam Katılım Konusunda Dünya Konferansı" yapılmıştır (Çizel vd. 2012, s. 66).

12.05.2000 tarihinde "Engelliler İçin Engelsiz Avrupa" isimli tebliğ, Avrupa Konseyi tarafından yayımlanmıştır. Bu tebliğ, engelli bireyler için Avrupa genelinde ulaşılabilirliğin artırılmasını ve engelli bireyler için meslek, eğitim, ulaşım, bilgi ve teknoloji gibi alanlarda sinerji oluşturulmasını ele almaktadır. Tebliğde yer alan "Vatandaş Olarak Bağımsız Yaşama Doğru" başlığı altında ulaşılabilirliğin hangi alanlarda artırılacağından ve arttırmaya yönelik çabalardan bahsedilmiştir (Engelliler İçin Engelsiz Avrupa Tebliği, 2000):

- Tüm ulaşım sistemleri ve toplu taşıma araçlarında ulaşılabilirliğin artırılması için rehber kitapçıklar üretilmesi,
- Raylı sistemli ulaşım araçlarında ulaşılabilirliğin artırılması için COST335 projesi kapsamında belirlenen önerilerden bazılarının desteklenmesi,
- Havaalanı ve havayolu taşıma şirketleri aracılığıyla ECAC ve ICAO' nun belirlediği standartlar ve uygulamalar faaliyete geçirilmiş olmasına rağmen engelli bireyler ulaşılabilirlik alanında havayolu taşımalarında zorlanmaktadır. Bu nedenle komisyon tarafından yeni standart ve uygulamalar geliştirilmektedir.
- Haziran 1991' de Uluslararası Deniz İşletmeciliği Organizasyonu (IMO) engelli bireyler ve yaşlılara yönelik tavsiyeler ortaya koymuştur. Komisyon bu tavsiyelerin ve Handiami Projesinin (deniz işletmelerinde engelli bireylerin çalıştırılması ve acil durumlarda engelli bireylerin güvenliğini sağlayabilmek için yapılması gereken uygulamalar) faaliyete geçmesi hakkında çalışmaları hayata geçirmektedir. Örneğin; 29.12.1999/35/EC sayılı Konsey Direktifinde feribot ve vapur

ile yolculuk yapan engelli bireylerin güvenliği hakkında “tüm işletmelerin ve tüm yolcuların engelli bireyler ve yaşlıların ihtiyaçları ve gereksinimleri hakkında bilgilendirilmesi ve tüm uyarıların kısıtlı görenlere uygun bir şekilde iletilmesi” kararına varmıştır.

- AB Avrupa Ulaşım Ağı geliştirme kılavuzunda (TEN-9) Bütünleştirici Trans-Avrupa Ağı hakkında engelli bireyler için net bir ifade olmamasına rağmen bir sonraki kılavuzda (TEN-10) yaşlıların ve engellilerin hareket kısıtlılığı yaşadıklarından ötürü bu ulaşım ağı hakkında ulaşılabilirliğin sağlanması gerektiği belirtilmiştir.

- Avrupa Yerel Ulaşım Bilgi Servisini (ELTIS) kurularak Uluslararası Toplu Taşıma Birliği (UITP) ve yerel/bölgesel POLIS ağı iş birliği içerisinde uygulama örneklerinin yaygınlaştırılması ve teşvik edilmesi için çalışılmaktadır. Bu sistem bilgisayar ağına kurulmuştur. Bu sistemde engelli bireyler için ulaşılabilirlik uygulama örnekleri yer almaktadır. Haziran 1998’de kabul edilen engelli bireylere tanınan engelli park kartı çıkarılması kararının üye ülkeler arasında karşılıklı tanımlanması teşvik edilmektedir.

Aynı tebliğe ait “Ulaşılabilirliğin Artırılması: Sektörler Arası Boşlukları Kapatmak” başlığında ise yalnızca ulaşım araçlarına değil tüm ulaşım sistemlerine erişilebilirliğin uygulanması gerektiğinden bahsedilmektedir. Örneğin otobüs durakları ve tren garlarına engelli bireylerin erişiminin sağlanması gerekmektedir. Aksi takdirde bu ulaşım araçlarının uygun hale getirilmesinin anlamı görülmemektedir. Ayrıca bu başlık altında binaların, kamusal alanların, iş yerlerinin ve turizm sektörünün erişilebilirliğinin artırılması gerektiği, bu alanlarda engelliler ve yaşlılar için erişilebilirliğin olmasının olumlu getirileri olduğu ve bu yerlerin tercih nedeni olduğundan da bahsedilmiştir (Engelliler İçin Engelsiz Avrupa Tebliği, 2000).

BM Engelli Hakları Sözleşme’nin hazırlamış olduğu, 2020 Avrupa Birliği Engelliler Stratejisi, engelli bireylerin ve engelli ailelerinin, hayatın tüm alanlarından diğerleriyle aynı şartlarda yararlanabilmelerini göstermesi amacıyla gerçekleştirilmiştir. Bu stratejiler engellilerin bağımsız seyahat etme haklarını, etkinliklere katılmaları,

rekreatif faaliyetlere katılma haklarını kullanabilmelerinin garantilenmesi planlanmıştır (Keçeci, 2021, s. 35).

“Avrupa Birliği Ulaşılabilir Turizm Ağı” [European Network for Accessible (ENAT)], AB’de yer alan turistik bölgelere, turistik hizmet ve servislere ulaşılabilirlik sağlamak için kurulmuştur. ENAT ulaşılabilirlik açısından geliştirici ve düzenleyicidir. ENAT, AB tarafından kurulmuş olmasına rağmen ulaşılabilirlik kapsamında tüm AB üye ülkelerinin kabul ettiği bir standart yoktur (Toker ve Kaçmaz, 2015, s. 241).

Almanya’ da 18.08.2006 tarihinde uygulamaya konan Genel Eşit Muamele Yasası ile engelli bireyler tüm faaliyetlerinde ayrımcılığa uğradıklarında dava açma ve tazminat talep etme hakkına sahip olmuşlardır. Almanya, engelli bireylerin çalışma hayatına katılması için politikalar düzenlenmiştir (Çizel vd.,2012, s. 24-25).

Birleşik Krallık ülkeleri, engelli bireylerin haklarını 2010 yılında yürürlüğe girmiş olan The Equality Act (Eşitlik Yasası) ile korumaktadır. Yasaya göre eğer uzun süreli (12 aydan uzun) fiziksel ya da zihinsel rahatsızlığınız varsa engelli sayılırsınız. Ayrımcılıktan koruyan bu yasa içinde eğitim, erişim, arazi veya mülk satın alımı ve kiralanması gibi konularda engelli bireylerin haklarını konu almaktadır. Bu yasa Birleşik Krallık ülkeleri arasında Kuzey İrlanda’da kabul edilmemiştir. İngiltere’de engelli yolcuların pek çok hakları bulunmaktadır. Demiryolunda bütün operatörler ve istasyonlar kendilerine özel erişilebilir seyahat politikaları oluşturmaktadırlar. Bunlar bazı konularda farklılık gösterebilir hatta hepsi engellilerin haklarını koruyacak ve destekleyecek şekilde oluşturulmaktadır. Hava ve denizyollarında taşıtlar engelli bireylere yönelik tasarlanmış olup, rehber köpekler eğer ihtiyaç varsa sahiplerinin yanında seyahat edebilmektedir (Akıncı ve Sönmez, 2014, s. 98).

Finlandiya nüfusunun %32,2’si engelli bireylerden oluşmaktadır. Bu oran Finlandiya’nın en çok engelli vatandaşa sahip ülke olduğunu ve burada engelli bireylere yönelik yasaların daha önemli olduğunu göstermektedir. 1999 yılında kabul edilen Finlandiya Anayasası’na göre engelli bireylere yapılan ayrımcılık kabul edilemezdir. Finlandiya Anayasası’nın “Temel Hak ve Özgürlükler” başlığı altındaki

“Eşitlik” kısmında herkesin eşit olduğu, kimsenin cinsiyet, yaş, dil, din, görev, sağlık durumu veya engel sebebiyle farklı görülmeyeceği belirtilmiştir (Çizel vd.,2012, s. 25).

İtalya’da bazı bölgesel kuruluşlar turistik tesisler ve turizm faaliyetleri hakkında engelli bireylere bilgi sağlamaktadır. İtalya’da “Accessible Italy” adında bir tur operatörü bulunmaktadır. Bu tur operatörü engellilere katılabilecekleri turları bildirmekte ve şehirlerdeki erişilebilirlik uygulamaları ile ilgili bilgi vermektedir (Artar ve Karabacakoğlu, 2003, s. 7).

İspanya’da 2000 yılında onaylanan Konsey Yönergeleri; başta iş yaşamında olmak üzere engellilerin maruz bırakıldığı her türlü ayrımcılık ve engellilere diğer insanlarla eşit muamele sağlanması için yasal bir zemin oluşturmuştur. Ayrıca, işveren tarafından çalışana yapılan her türlü ayrımcılık ise para cezası ile sonuçlandırılmaktadır. AB yönergesinde belirtilen oranda engelli personel çalıştırmayan iş yerlerinden toplanan ceza paraları, bir fonda engellilerin iş hayatına katılması için destek amacıyla toplanıp kullanılmaktadır (Çizel vd.,2012, s. 26-27).

Amerika’da engelliler açısından en önemli yasa Engelli Amerikalılar Yasası’dır. Engelli Amerikalılar Yasası, engelliler için bir dönüm noktası niteliğindedir. Bu yasa çalışma, yaşama ve ulaşım hakları koruma altına alınmış, engelli bireylerin de diğer vatandaşlarla eşit haklara sahip olduğu yer almaktadır. Engelli Amerikalılar Yasası hukukta ve yasalarda engelliler ile ilgili konular daha sık işlenmeye başlamıştır. Air Carrier Access Act (Havayolları Erişim Yasası)’a göre havayolu çalışanları ve şirketlerinin kalıcı ya da geçici engele sahip bireylere yardım etmesi yasal bir zorunluluktur (Çakmak, 2008, s.2).

Engelli Amerikalılar Yasası, 5 bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde; işverenlerin yaptıkları ayrımcılıktan, ikinci bölümde engellilerin kamu hizmetlerine ulaşmada çektikleri zorluklardan ve bunların çözümüne yönelik uygulamalardan, üçüncü bölümde; özel sektör ve devlete ait alanlarda engelli bireylerin korunmasından, dördüncü bölümde; özellikle görme ve işitme engelli bireyler için iletişim yöntemlerinden, beşinci bölümde ise diğer tüm toplumsal alanlarda engellilerin

ayrımcılıktan korunması gerektiğinden ve engellileri ayrımcılıktan korumak için yapılması gerekenlerden bahsedilmektedir (Eryılmaz, 2010, s.22-23).

Avustralya’da 1982 yılında Engellileri Koruma Kanunu (Disability Discrimination Act) yürürlüğe girmiştir. Bu kanun, engelleri nedeniyle engelli bireylere karşı ayrımcılık yapılmasını hukuka aykırı kılmıştır. Engellileri Koruma Kanunu’na göre engel türleri; fiziksel, entelektüel, psikiyatrik, duyuşsal, nörolojik, öğrenme güçlüğü, fiziksel şekil bozukluğu ve HIV virüsü gibi hastalık taşıyan virüslere sahip olunmasıdır. Ayrıca Ulusal Engellilik Stratejisi (2010-2020)’nde pek çok engelli bireyi seyahate teşvik etmekte ve engelli bireyleri geliştirmekte olan en büyük turizm pazarı olarak görmektedir (Şahin ve Erkal, 2012, s. 2).

Kanada, engelli bireylerin topluma katılımlarını artırmak için engelleri azaltmayı ve fırsatları artırmayı hedefleyen bir ülkedir. Ayrıca Kanada, engelli bireylerin diğer insanlarla eşit hakları olduğunu garanti eden bir yasal çerçeveye sahiptir. Engelli haklarıyla ilgili en önemli yasaları Kanada Hak ve Özgürlükler Sözleşmesi ve Kanada İnsan Hakları Yasası’dır. Kanada Hak ve Özgürlükler Sözleşmesi’nin 15. Bölümü, Kanada’daki her bireyin ırk, din, etnik köken, renk, cinsiyet, fiziksel/zihinsel engele bakılmaksızın eşit kabul edilmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Ayrıca ulaşımda engellilerin haklarının geliştirilmesi ve tanıtımının yapılabilmesi için kurulmuş olan Erişilebilir Ulaşım Birimleri bulunmaktadır.

Çin Halk Cumhuriyeti’ndeki ilk erişilebilirlik yasası, 1989 yılında yürürlüğe giren Ulusal Yollar ve Kamu Binaları Erişilebilirlik Standartları Yasası’dır. Bu kapsamda eyaletlerin büyük şehirleri ve başkentlerinde yapılacak yollar ve halkın erişimine yönelik erişilebilirlik düzenlemelerinden bahsedilmektedir. 28.12.1990 tarihinde kabul edilmiş olan Çin’in engelliler yasası çok kapsamlı bir yasadır ve 9 bölüm ve 54 maddeden oluşmaktadır. 2001 yılında, Çin’in Engelliler Kanunu’ndan çok daha kapsamlı olan “Engelli Kişilerin Şehir Yollarına ve Binalara Erişimi İçin Tasarım Kuralları Hakkında Kanun” çıkarıldı. Bu kanunda 1989 yılında çıkarılan kanuna ek standartlar eklenmiş olup bu kapsamda 24 kural zorunlu hale getirilmiştir. 2004 yılında “Erişilebilir Çevrenin İnşası ve Yönetimi Hakkında Kanun” çıkarılmıştır. Bu yasa;

Çevre, binaların ve tesislerin engelsiz tasarımı, inşası, kullanımı ve yönetimi için hükümler içermektedir (Bi vd.,2007, s.206).

Fransa’da yürütülen *Tourisme et Handicaps* (Turizm ve Engelliler) projesi, erişilebilirlik ve kullanılabilirlik standartlarına uyan turistik yerlere, restoranlara ve otellere 'Tourisme et Handicap' etiketini verir. Farklı semboller, fiziksel, zihinsel, işitme ve / veya görme engelli kişilere sağlanan erişim türlerini gösterir. Ayrıca bu proje, Fransa’da engelli turizmi hakkında önemli bir marka olmuştur.

Avrupa Ekonomik ve Sosyal Konseyi (AESK) 2004 yılında “Engelliler İçin Erişilebilir Turizm Konusunda Bilgi Geliştirme” isimli bir rapor hazırlamıştır. Bu raporda turizmde hem engelli bireyler hem engelsiz bireyler için erişilebilirlik ile ilgili bilgilerin tatil kararında olumlu etkisi olduğuna değinilmiştir. Ayrıca “Herkes İçin Erişilebilir Avrupa” hedefleri kapsamında tüm Avrupa Birliği üye ülkelerini dahil edecekleri bir bilgi sistemi kurulmasından bahsedilmiştir. Raporda eğitim, ulaşım, çevre ve binalarda erişilebilirliğin önemi ile ilgili bilgiler yer almaktadır. (Kanca ve Ertaş, 2014, s.7-8).

2.6. Türkiye’de ve Dünyada Engelli Turizmine Yönelik Örnek Uygulamalar

Türkiye’de engelli turizmi ile ilgili çeşitli örgütler ve kuruluşlar faaliyet göstermektedir. Dünya Engelliler Vakfı (DEV)’nin Türkiye şubesi engelliler için pek çok seminer düzenlemektedir. TURSAB’ın bünyesindeki “Herkes için Engelsiz Turizm Komitesi” sunmuş olduğu bilgilendirme ve danışma hizmetinin yanı sıra engelli bireyler için erişilebilir turizm faaliyetleri sağlayan tesisleri denetleyip bunlarla ilgili raporlar sunmaktadır. Ayrıca yine TURSAB’ın Ar-Ge departmanının yapmış olduğu araştırmanın sonucunda Antalya, Muğla ve İstanbul gibi turist alan şehirlerde bulunan engelli odalarının çoğunun teknik olarak yetersiz olduğunu belirtilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin yayımlanmış olduğu “Herkes İçin Erişilebilir ve Kullanılabilir Fiziksel Çevre ve Yapılar İçin El Teknik Şartname” ile erişilebilirlik için fiziksel düzenleme şartları yeniden oluşturulmuştur. Ayrıca bu şartnamede yapılacak olan düzenlemelerin fiziksel engelli bireyler kadar zihinsel engelli bireyler için de uygun olması gerektiği yer almaktadır (Baş,2012, s. 65-66).

Avustralya-Sydney'deki caddeler, sokaklar, kamu binaları, tiyatrolar, sinemalar, restoranlar, müzeler ve ulusal parklar gibi alanlar tüm engel grupları için erişilebilir olacak şekilde tasarlanmıştır. Ayrıca Avustralya'da bulunan bazı seyahat acenteleri engelli bireylere özel turlar oluşturmaktadır (Karacaoğlu, 2012, s.21).

2.7. Engelli Bireylerin Turizme Katılımını Etkileyen Unsurlar

İnsanların turizme katılmasında etkili olan pek çok unsur bulunmaktadır. Teknolojinin ve ulaşım araçlarının gelişmesi, ekonomik büyüme, kişi başına düşen gelirin artması, eğitim, yeni kültürleri ve yerleri tanıma isteği, rutinden kurtulma ihtiyacı, dinlenme, eğlenme ve iş seyahatleri gibi sebepler insanların turizm faaliyetlerine katılmalarını etkilemektedir. Bireylerin turizme katılımda ilk önce ihtiyaçlar belirlenir. İhtiyaca göre turizm seçenekleri araştırılır. Bu seçenekler değerlendirilir ve en uygun olan seçenek satın alınır. Daha sonrasında seyahat gerçekleşir. Bunun sonucunda beklentiler ve gerçekleşen deneyim değerlendirilir ve buna göre tatmin ya da tatminsizlik ortaya çıkar.

Seyahate çıkmak isteyen engelli bireyler, konaklama işletmelerindeki hizmetlerin yetersiz ve eksik açıklanması konusunda sorunlar yaşamaktadırlar. Açıklanan bilgilerin ise güvenilirliği konusunda güven eksiklikleri vardır. Darcy, yapmış olduğu çalışma sonucunda engellilerin konaklama işletmelerinde yaşadığı sorunları şu şekilde açıklamıştır (Darcy, 2015, s.143-144):

Temel hareketlilik: Tekerlekli sandalye veya scooter kullanan kişiler için kolaylaştırıcı hizmet eksikliği,

Görme ve işitme: Bu iki engel türü için de odalarda alternatif iletişim araçları eksikliği,

Gezicilik ve güvenlik: Tekerlekli sandalyeye ihtiyaç duymayan kişilerin hareket edebilmeleri ve yürüyebilmeleri için güvenli olan kaygan olmayan zemine ve tırabzanlara ihtiyaç duyulması,

Hizmet ve güvenlik: Engellilerin, engel türlerine göre ihtiyaç duydukları hizmetin güvenli bir şekilde sunulması gerekliliği,

Konfor ve rekreasyon: Daha yüksek sosyoekonomik özelliklere sahip engelliler için özel konaklama, havuzlar, spor salonları gibi alanlara ihtiyaç duyulması,

Ek hareketlilik: Yüksek oranda desteğe ihtiyaç duyan engelliler için özel düzenlemeler yapılması gerekmektedir.

Engelliler için satın alma kararını etkileyen unsurlar kişisel ve çevresel olarak sınıflandırılabilir. Bireylerin gidecekleri destinasyonun, ulaşım araçlarının, konaklama işletmelerinin, müze ve ören yerlerinin, gezilecek alanların erişilebilir olması, seyahat acentelerinin gerekli bilgilendirmeleri yapması engelli bireylerin seyahat tercihlerini etkileyen en önemli çevresel unsurlardandır. Bireyin engel oranı, bilgi ve eğitim durumu, ekonomik durumu, refakatçiye ihtiyaç duyma gibi unsurlar ise engelli bireylerin seyahat tercihlerini etkileyen en önemli kişisel unsurlardandır.

Engelli bireylerin turizm faaliyetlerinden en verimli şekilde yararlanabilmeleri için onlara engel olacak unsurların ortadan kaldırılması ve mümkün olacak en yüksek düzeyde erişilebilirliğin sağlanması gerekmektedir. Engelliler tatile çıkmadan önce seyahat edecekleri yerlerin ve katılacakları turların kendilerine uygun olup olmadığını öğrenmek ister. Bu bilgilere en rahat ulaşabilecekleri yerler seyahat acenteleridir. Seyahat acenteleri bu bilgiler doğrultusunda engelli bireylerin ihtiyaçlarına göre seyahat imkânı sağlayarak onların turizme katılmasına, ihtiyaçlarına ve memnuniyet düzeylerine katkıda bulunur. Seyahat acenteleri paket turlar oluşturup satmaktadır. Bu hizmet de engelli bireylerin tercihlerini kolaylaştırıp turizme katılmalarını ve memnuniyetlerini arttırmaktadır. (Öndül, 2015, s. 41)

Seyahat acentelerinin engellilere yönelik sundukları hizmetlerde dikkate alması gereken unsurlar aşağıdaki gibidir (Arıcı, 2010, s. 35):

- Tekerlekli sandalye kullanan engellilerin seyahat acentelerine girme ve içeride rahatça manevra yapabilmeleri için yeterli alan bulunmalıdır.
- Rezervasyonu oluşturan kişi engelsiz bireylere nasıl davranıyorsa engelli bireye de aynı şekilde davranmalıdır. Engelli müşteriyle engeli ile ilgili konuşmalar sakın bir ortamda yapılmalı ve rezervasyonu yapan görevli kişi engel ile ilgili

oluşabilecek durumları not almalıdır.

- Turizm literatüründe ve tanıtım araçlarında engelli bireylerin sahip olabileceği imkanlar açık ve net işaretler ile anlatılmalıdır.
- Gidilen turistik tesislerde engelliler için var olan imkanlar listelendirilmeli, mevcut olmayan teçhizatlar hakkında bilgilendirilme yapılmalıdır.
- Rezervasyon esnasında mevcut olan hizmetler açıklanmalı ve tanıtılmalıdır.

Gelen şikayetler değerlendirilmeli ve mağduriyet giderilmeye çalışılmalıdır. Turizme katılımı ilgili bir diğer önemli konu ise eğitimidir. Eğitim düzeyinin yüksekliği bireyin mesleki hayatını olumlu etkilemekte ve dolaylı olarak da bireyin turizme katılımına neden olmaktadır. Ancak ülkemizde engelli bireylere verilen eğitim ile engeli olmayan sıradan insanlara verilen eğitim birbirinden çok farklıdır. Çoğu engelli birey yeterli eğitim alamamaktadır. Ayrıca çoğu engelli birey kendileri için hem ülkemizde hem de diğer ülkelerde oluşturulmuş yasalar konusunda bilinçsizdir. Engelli bireylere bu yasaların öğretilmesi ve bu kişilerin hakları konusunda bilinçlendirilmesi gerekmektedir (Eryılmaz,2010, s. 53).

2.8. Engelli Bireylere Yönelik Havalimanlarında Verilen Hizmetler

Hava taşımacılığı, taşımacılık sektöründe önemli bir rol oynamaktadır; Taşımacılık işlemleri, ileri teknolojiler, araçlar, uzmanlaşmış altyapı, iletişim sistemleri, uzman personel, özel ve kamu kurum ve kuruluşları tarafından kullanılan ulusal ve uluslararası kural ve düzenlemelere uygun olarak gerçekleştirilmektedir (DPT, 2020). Havalimanları ulaşım operasyonları sırasında birçok hizmet sunmaktadır. Bu hizmetler yolcu rezervasyonundan havalimanına, binişten varış noktasına kadar verilmektedir.

2.8.1. Hizmet Kalitesinin Havalanan Hizmetlerindeki Önemi

Havalimanları ulaşım sektöründe önemli bir rol oynamaktadır. Ülkeye ya da kente ulaşımın ana noktası temsil noktası üzerindeki yüzdür (Gürses, 2006, s. 96).

Havaalanı hizmetlerinin sadece ulusal düzeyde değil uluslararası düzeyde de önem kazanması, sunulan hizmetlerin kalitesine değer verilmelidir (Douglas vd., 2011, s.93).

Havalimanlarında verilen hizmetlerin kalitesine göz önünde bulundurulduğunda iki şekilde sınıflandırılabilir. Bunlardan ilki, havalimanında verilen hizmetler, bazı ulusal ve uluslararası yetki sahiplerinin belirlediği kalite standartları dikkate alınarak hayata geçiriliyor (Aslan, 2007, s. 314). İkincisi, halihazırda uygulanmayan ve yolcu talebini karşılamak için uygulanabilecek hizmetler dikkate alınarak uygulama kalitesidir (Hosh, 2003). Dünyanın her yerinde olduğu gibi Türkiye havalimanları da ulusal ve uluslararası kalite standartlarına uygun, öncü bir kalite anlayışına sahiptir. Bu durum, yolcuların istek ve beklentilerinin memnuniyet düzeyinin belirlenmesinin zorluğu ve yolcuların sunulan hizmetten her zaman daha fazlasını beklemeleri nedeniyle sunulan hizmetin kalitesine ilişkin algının çok farklı olabilmesi ile açıklanmaktadır (Gürses, 2006, s. 42).

Havalimanını kullanan yolcuların farklı bölge ve kültürlerden gelmesi yolcu profilini oldukça farklı kılıyor. Bu farklılıklar nedeniyle hizmet kalitesi algısı ile yolcuların beklentileri aynı olmamakta, sunulan hizmetin herkese ulaşmasını zorlamaktadır (Tavmergen, 2002, s. 96). Havalimanı yolcu memnuniyeti açısından kalite düşünüldüğünde; Terminalin temizliğinden kapı nezaketine kadar müşteri memnuniyeti ile ilgili tüm hizmet süreçlerini kapsar. Bu süreçte sunulan hizmetlerin yolcuların ihtiyaç ve beklentilerine göre tasarlanması ve hizmeti sağlayan personelin müşterileri memnun edebilmesi gerekmektedir. Müşteri memnuniyeti hizmetin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilir; Hizmet sağlayıcı ile hizmet arasındaki ilişki personelin davranışlarından etkilenir. Bu bağlantı nedeniyle çalışanların sunduğu hizmet müşteri memnuniyeti açısından oldukça önemlidir (Akıncı ve Sönmez, 2014, s. 98). Her firmanın çalışanlarına verdiği eğitimler havalimanlarında uygulanan engelli hizmetlerinin kalitesi açısından önemlidir. Bunlar şirket maliyeti olarak algılansa da personelin yolculara sunduğu hizmet müşteri memnuniyetine önemli katkı sağladığı için maliyet kalemlerinin sonuçları katlanılabilir kabul edilmektedir (Aktepe vd.,2009, s. 81).

2.8.2. Havalimanı Hizmet Süreci

Benzer yolcu kayıtları dünyanın her yerindeki havalimanlarında mevcuttur. Havalimanında yolcu hizmetleri farklı firmalar tarafından sağlanmakta olup benzin istasyonlarında firmalar faaliyetlerine devam etmektedir. Terminal tüm sektörleri kapsadığından yürütülen faaliyetler genel olarak uçuş öncesi ve uçuş sonrası yolcu ve bagaj ile uçağın uçuş öncesi ve uçuş sonrası hazırlıklarına ilişkindir (DHMI, Havalimanı Terminal Hizmetleri Yönergesi, 2013, s.13).

Yolcunun gelişinden havalimanı terminaline binişine kadar, güvenlik kurumları, yer hizmetleri şirketleri, havayolları, restoranlar vb. şirketler tarafından sunulan hizmetler. Yolcunun uçağa binişinden havalimanına varıncaya kadar aldığı, yolcunun alınması, bagajının yüklenmesi veya indirilmesi gibi uçuş öncesi ve uçuş sonrası hizmetler olarak da sınıflandırılabilir (Kesikbaş, 2006, s. 18).

2.8.2.1. Uçuş Öncesi Hizmetler

Havalimanına gelen yolcuların terminal binasına geldikleri andan uçağa bindikleri ana kadar olan tüm servisler uçuş öncesi hizmetler adı altında kabul edilir. Bu hizmetler (Alexander T. Vd., 2004, s. 81).

- Havaalanına varış,
- Havalimanı girişinde güvenlik hizmeti,
- Check-in kontuarlarına yönlendirme hizmeti (yolcu kabulü),
- Biletleme, Bagaj ve Check-in Hizmeti,

2.8.2.1.1.Havaalanına varış

Havalimanları yolcuların hizmet almaya başladığı ilk nokta olarak adlandırılabilir. Yolcular havalimanının bulunduğu yere ve uçuş amacına göre farklı ulaşım modlarını tercih edebiliyor. Ticari taksiler, özel araçlar, ücretsiz veya ücretli havalimanı transferleri, özel transfer şirketleri ve tur operatörleri en yaygın ulaşım seçeneklerinden bazılarıdır. Türkiye havalimanlarından seyahat edecek yolcuların yurt içi uçuşlarında kalkıştan en az bir saat, yurt dışı uçuşlarında ise kalkıştan en az iki saat

önce havalimanında olmaları tavsiye ediliyor (Kesikbaş, 2006, s. 63).

2.8.2.1.2.Havalimanı girişinde emniyet ve güvenlik hizmeti

Emniyet ve güvenlik konuları son yıllarda havalimanlarında sunulan hizmetler arasında büyük önem kazanmıştır. Ulusal ve uluslararası standartlara göre yolcuların emniyetli, güvenilir ve verimli ulaşımını sağlamak için sivil hava taşımacılığı sisteminin emniyeti en üst seviyeye getirilmeli ve güvenlik hizmetleri uygun seviyeye getirilmelidir (Akıncı ve Sönmez, 2014, s.98).

Dünyanın her ülkesinde olduğu gibi Türkiye'de de tüm havalimanlarında, yolcuların havalimanına girişine izin verilmeden önce güvenlik kontrolü yapılıyor. Bu kontroller genellikle havalimanı ve havacılık otoriteleri tarafından belirlenen düzenlemelere uygundur. Operatör tarafından onaylanmış özel güvenlik şirketinin çalışanları tarafından gerçekleştirilir (Kesikbaş, 2006, s. 68).

Havaalanlarında yolcu ve bagaj taraması farklı aşamalarda birkaç kez tekrarlanır (Karahana, 2006, s. 69). Örneğin; Kayseri havalimanı terminaline ilk girişte, terminal binasının check-in kontuarlarının bulunduğu ilk bölümü olan ilk kontrol noktasından geçilir, ardından salona girmeden röntgen cihazından geçilir. Bagaj, X-ray cihazları tarafından taranır ve gerekirse yolcu ve bagaj bireysel olarak aranmaktadır. Röntgen cihazından tekrar tekrar geçmek yolcular arasında memnuniyetsizliği arttırmaktadır. Buralarda görevli çalışanların halkla ilişkiler deneyimine aşina olması ve yolcuyu tatmin edici açıklamalar yaparak memnuniyetsizliği ortadan kaldırması gerekmektedir.

Sunulan hizmetler belli bir kalitede olup her yolcuyu memnun etmeyecektir. Yolcuların farklı kişilikleri, ihtiyaçları ve beklentileri olduğundan, hizmetin standardı ve kalitesi kişiden kişiye farklılık gösterir. Havalimanlarında hizmetlerin nasıl şekillenecekleri kim tarafından verildikleri önem arz etmektedir. Örneğin; Havalimanına gelen bir yolcu, havalimanının genel yapısından, ikram olanaklarından, tesislerden ve diğer tüm hizmetlerden memnun olabilir ancak havalimanında yer alan güvenlik personelinin kaba davranışlarından memnun olmayabilir. Hizmet sunumu için yüz yüze iletişim esastır ve personel eğitimi ve kişisel bilgi, müşteri memnuniyeti

için esastır (Gavcar ve Tuncer, 2014, s. 71).

2.8.2.1.3. Check-in (Yolcu Kabul) Masalarına Yönlendirilme Hizmeti

Terminale giriş yapan yolcular, terminale giriş yaptıktan sonra check-in kontuarına giderek uçakta yerlerini kesinleştirerek, bilet kontrollerini ve bagaj işlemlerini gerçekleştirmektedirler. Terminal binasına giren yolcunun check-in işlemi hava yolu personeli veya anlaşmalı yer hizmetleri şirketi personeli tarafından yapılabilir. Havalimanı girişinde sunulan yönlendirme hizmeti, yolcuların check-in noktasına daha hızlı ulaşmasını sağlamakta, havalimanında karmaşanın önüne geçmekte ve yolcunun kendisini havalimanında misafir olarak görmesini sağlamakta, bu da müşteri açısından olumlu bir aktivitedir (Uzuner, 2003). Yolcu talep ve ihtiyaçlarının belirlenmesine yönelik bir sistem kurulmalı ve hizmet veren tüm firmalar kalite açısından düzenli olarak denetlenmelidir.

Check-in kontuarları genellikle yolcuların havalimanı güvenliğinden çıktıktan sonra ilk uğradıkları nokta olarak anılır. Yolcular genellikle biletleri seyahat acentelerinden satın alır, dolayısıyla yolcular ile havayolu çalışanları arasındaki ilk karşılaşma yolcu kontuarlarında başlar. Bu, yolculara net bilgiler sunması ve uçuşla ilgili sorularına yanıt vermesi nedeniyle müşteri memnuniyeti açısından oldukça önemli bir alandır (Kesikbaş, 2006, s. 84).

Check-in işlemi sırasında yolcu bagajının doğru etiketlenmesi de yolcu memnuniyeti için oldukça önemlidir. Yanlış bagaj etiketlemesi nedeniyle, bagajlar yanlış yerlere gönderilebilir ve bu da teslimatın gecikmesine, bagajın hasar görmesine veya kaybolmasına neden olabilir (Aslan, 2007, s. 84). Güvenlik kontrol noktalarında personelden nezaket, güler yüzlülük ve oturma konforu gibi beklentiler vardır. Havalimanı işletmecileri için bir diğer önemli nokta da bu beklentilerin hızlı, kaliteli ve kapsamlı hizmet sunarak müşteri memnuniyetini garanti etmesidir (Alexander T. vd., 2004, s. 81).

Havalimanının dahili check-in bölümü, uçuş sırasında gelen yolcuların koltuk numaralarını belirliyor ve yolcunun bagajını tartıp etiketliyor. Bu süreçte yolculardan koltuk tahsisi konusunda geri bildirim almak müşteri memnuniyetini arttıran

faktörlerden biridir. Yaşlı, engelli, hamile, hasta yolcular ve çocuklu annelerin acil çıkışta oturmaması gerektiğini lütfen unutmayın. Acil çıkış kapısı olan koltuklar, uçağın tahliyesinde diğer yolculara yardımcı olan yolculara ayrılmalıdır (Dursun, 2008, s.83). Check-in işlemi sırasında her yolcuya, yolcunun uçuş numarasını, biniş saatini ve koltuk numarasını gösteren bir biniş kartı verilir (Kesikbaş, 2006, s. 72).

Check-in işlemini tamamlayan yolculara bu bilgilerin kısaca anlatılmasıyla ilk kez seyahat edecek yolcular herhangi bir sorun yaşamadan uçağa alınacaktır. Ayrıca yolcunun havalimanına indiği andan uçağa bindiği ana kadar herhangi bir sorun yaşamaması halinde müşteri memnuniyeti de artacaktır.

2.8.2.1.4.Bilet Hizmeti

Yolcular biletlerini havalimanlarında bulunan bilet satış ofislerinden veya seyahatlerini gerçekleştirecekleri havayoluna ait internet sitesinden satın alabilirler. Yolcuların seyahatinden kaç saat önce havalimanında olması gerektiği biletlerinde yazar ve bu saat yurt içi/ yurt dışı olmak üzere değişiklik göstermektedir. Uçuşa ait bileti olan yolcu biletinde belirtilen saate uygun olarak havalimanına gelir ve check-in işlemlerini gerçekleştirmek üzere kontuara giderler. Kontuarda bilet ve kimlik kontrolleri yapıldıktan sonra uçak içinde yanlarına almak istemedikleri bagajlarını yer hizmetlerinde check-in işlemi için görevli personele teslim ederler. Check-in işlemi yolcuya uçuş kartı ve bagaj etiketinin verilmesi ile son bulur.

Hareket kabiliyeti kısıtlı ve/veya engelli yolcuların engel durumuna göre check-in işlemi sırasında özel yer verilir. Havayoluna göre değişmekle birlikte bagajlarına engel durumlarını ifade eden yardımcı etiket takılır, bu etiketler numaralı ana etiketlerin haricinde kullanılır, bu etiketin takılı olduğu bagaj uçak ambarın en son yüklenir ve uçak indikten sonra ilk olarak indirilerek yolcunun bagajına daha hızlı ulaşması sağlanır.

Check-in hizmetinde yaşlı, hamile, engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara öncelik tanınır.

2.8.2.1.5. Biniş (Boarding) Hizmeti

Bilet kontrolü, koltuk atama değişikliği, uçuş bilgileri ve olası olumsuzluklara karşı bazı çalışmalar yapılırken güvenlik kontrolleri de yapılmaktadır (Dursun, 2008, s. 87).

Boarding aşamasında yolcuların kimlik kartları, uçuş kartları ve kabinde yanlarına alacakları bagajları bir kez daha kontrol edilir, kabin bagajlarında kabin bagaj etiketi olmayanlara etiket takılır.

Hareket kabiliyeti kısıtlı ve/veya engelli yolcular uçak açık park pozisyonundaysa ambulift (hasta nakil) aracı ile uçağa transfer edilirler. Uçağın körük pozisyonundaysa engellilik durumuna göre refakatçi ve/veya tekerlekli sandalye ile transferleri sağlanır.

Boarding hizmetinde yaşlı, hamile, engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara öncelik tanınır. Check-in işleminden sonra ikinci güvenlik kontrolünden geçen yolcular kapılara yönlendirilir. Uçak kapısı veya terminali birbirine bağlayan köprü (bom) bulunmaması veya terminal ile uçak arasındaki mesafenin uzun olması durumunda yolcuların uçağa yolcu otobüsü ile binmeleri istenecektir (Alexander T. vd., 2004, s. 81).

Uçağa biniş süreci uçağa binmeden önceki son süreç olduğu için bu hizmette oluşabilecek aksaklıklar telafisi mümkün olmayan gecikmelere ve müşteri memnuniyetsizliğine yol açabilmektedir (Aslan, 2007, s. 84).

Bu adımdan sonra yolcunun havalimanından binişi ve çıkışı aslında yolculuğunun son adımıdır.

Uçağın hareketinden sonra yer hizmetleri firması tarafından uçağın gittiği meydana PSM (Passenger Service Message) çekilerek uçaktaki özellikli durumlu yolcular bildirilir, böylece uçak indiğinde özellikli yolcular için hazırlık yapılması sağlanır.

2.8.2.2. İniş Sonrası Hizmetler

Yolculara uçaktan indikten sonra terminal binasından ayrılana kadar verilen hizmete İniş sonrası hizmet denilmektedir. Uçuşunu tamamlayan yolcular en kısa sürede iniş yaptıkları havalimanının apronundan terminal çıkış noktalarına ulaştırılmalıdır. Terminale gelen yolcular, bagajlarını bagaj alanından alıp bir an önce terminalden ayrılmak istedikleri için bagajlarını bırakıp bagaj karuseline kadar geçen süre, müşterileri etkileyen bir faktördür (Douglas vd., 2011, s.93).

Uçak park halindeyken gerekli ekipman ve personel uçağın altında bulundurulmalı ve bu işlemin süreçleri hızlı bir şekilde yürütülmelidir. Özetle faaliyetlerin tamamında, müşteri memnuniyetini ön planda tutarak işlemlerin olabildiğince hızlı ve hataya yer vermeden gerçekleştirilmesi gerekmektedir (Kesikbaş, 2006, s. 93).

Uçak açık park pozisyonunda ise yolcuların terminale olan transferi yolcu otobüsleri ile sağlanır, körük pozisyonunda ise uçağa yanaşmış olan köprü ile sağlanır.

Engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolcular; uçak açık park pozisyonunda ise ambulift (hasta nakil) aracı ile körük pozisyonunda ise engel durumuna göre refakatçi veya tekerlekli sandalye ile transfer edilir.

2.8.2.2.1. Pasaport ve Gümrük Kontrolü

Havalimanında yurt dışı uçuşlara ilişkin pasaport ve gümrük işlemleri, yolcu biniş ve iniş terminallerinde aynı anda birden fazla kontrolün yapılmasını gerektirmektedir. Yurt dışına seyahat eden kişilerin evraklarının kontrol edilmesi, bagajlarının kontrol edilmesi, kaçak malların kontrol edilmesi oldukça yoğun bir süreç gerektirmektedir (Dursun, 2008, s. 32). Ayrıca gelen uçak sayısı ve büyüklüğü, gümrük ve göçmenlik makamlarına taşınan kargo miktarı, yolcu sayısı gibi faktörler de yabancı pasaport ve gümrük işlemlerinin yapılmasını zorlaştırmaktadır. Havalimanında görev yapan personel, bu sürecin işlemlerini eksiksiz ve sorunsuz bir şekilde sıkışıklığa yol açmayacak şekilde gerçekleştirerek yolculara hızlı, verimli ve kaliteli bir sunum sağlamalıdır (Karahana, 2006, s. 69). Pasaport ve gümrük

kontrolünde, engelli ve/veya hareket kabiliyeti kısıtlı yolculara öncelik tanınır.

2.9. Havalimanlarında Engelli Projeleri (Engelsiz Havalimanı)

Engelli yolcu ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların havalimanlarında kendilerini zor durumda bulmamaları için verilen hizmetlerde engelli yolcular için gerekli kolaylıklar sağlanmaktadır (SHGM, 2022).

Engelsiz havalimanı projesi dört bölümden oluşmaktadır. Bunlar;

- Havalimanı işletmecisinin ve havalimanında terminal işletmecisinin karşılaması gereken kriterler,
- Yer hizmetleri kuruluşlarının sağlaması gereken kriterler,
- Havayollarının sağlaması gereken kriterler,
- Proje çerçevesinde ilgili kuruluşların yerine getirmesi gereken ortak şartları içerir.

Resim 1: 2020 Yılında Devlet Havalimanları Tarafından İşletilen Havalimanları



Kaynak: DHMİ, 2020.

Bir havalimanındaki tüm şirketlerin SHGM tarafından belirlenen engelsiz havalimanı erişim şartlarını sağlaması durumunda, SHGM tarafından verilen yetki belgesi, lisans ve sertifika gibi izinlerin uzatılmasına ilişkin ücretlerde %30 indirim

uygulanır. 2016 yılı itibariyle engelsiz havalimanı projesi sona ermiş, uygulama standartları Türkiye’deki havalimanları için yasal zorunluluk haline gelmiştir.

2.10. Engelliler için Havalimanlarında Yapılması Gereken Çalışmalar

Engelli yolcular, havalimanında kolayca hareket edebilmeli, kendilerini destekleyebilmeli ve yardım istemeden ihtiyaç duydukları yere gitme özgürlüğüne sahip olmalıdır. Bunu yapmak için, terminal operatörünün öncelikle belirlenen havaalanının erişilebilirlik kriterlerini karşılaması gerekir. Bu iyileştirmeler ağırlıklı olarak bina ve terminal binasında yapılacak iyileştirmeler ile otoparkta yapılacak iyileştirmelerden oluşmaktadır.

2.10.1. Bina ve Terminal İçindeki Düzenlemeler

Terminal tesisleri, engelli ve hareket engelli yolcular için check-in ve binış hizmetlerinin yanı sıra havalimanının fiziksel iyileştirmelerini de içermelidir. Aşağıda havalimanı işletmecisi ve/veya terminal işletmecisi tarafından uygulanacak prosedürler listelenmiştir.

- Havaalanındaki durum göz önüne alındığında, havaalanı işletmecileri, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların havaalanına vardıklarında yardım talep edebilecekleri, kolaylıkla görülebilen ve erişilebilen en az bir yardım noktası oluşturmalıdır (SHT, 2020).
- Danışma masaları ve yardım masaları açıkça işaretlenmiş ve uygun yerlere terminal tesislerine ilişkin temel bilgileri içeren yönlendirme levhaları yerleştirilmiştir (SHT, 2020). Bu yol işaretleri tüm engelli gruplarının ihtiyaçlarını karşılamalı ve engelli insanlar için erişilebilir olmalıdır. Örneğin; görme engelli bir yolcu için dokunsal açıklama levhaları, sağır ve az işiten yolcular için görsel olarak algılanabilen yönlendirme levhaları kullanılmalıdır.

Konya Havalimanı’nda görme engelli vatandaşların rahatlıkla hareket edebilmesi için sesli uyarı sistemli saatler kullanılmaktadır. Görme engelli bireyin belirlenen alanın tersine hareket etmesi durumunda saat sesli ve titreşimli uyarı

vermektedir. Saatler danışmadan temin edilebilir, uçağa geçmeden önce danışmaya teslim edilir.

- Engelli ve hareket kısıtlılığı olan yolcuların check-in işlemlerini kolaylaştırmak amacıyla yer hizmetleri şirketlerinin engelli yolcular için TSE standartlarında check-in masası bulundurması gerekmektedir. (SHT, 2020).

Engelli bankoları tekerlekli sandalyeli yolcular ve kısa engelli yolcular için uygun seviyede olmalıdır. Ayrıca yolcuların uzun süre beklemeden hızlı bir şekilde işlem yapması gerekiyor. Örneğin; Engelli yolcuların havalimanına gelmeden önce online check-in yapabilmeleri gerekmektedir.

Resim 2: Engelliler İçin Check-In İşlemi



Kaynak:www.biletdestek.com, 2022.

- Terminaldeki tüm tesisler engelli ve hareket kısıtlılığı olan yolcuların kolayca erişebileceği alanlarda bulunacaktır (SHT, 2020). Bu düzenlemelerin yapılmasında tüm engelli grupları dikkate alınmalıdır. Örneğin; Telefon kulübeleri tekerlekli sandalye kullanan engelli yolcular için uygun yükseklikte olmalıdır. Onları engelli destek ekibine yönlendirecek canlı bir telefon uygulamasının olması onlar için çok uygun olacaktır.

- Terminal binası içinde engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin kullanımına yönelik TSE uyumlu sulak alanlar sağlanmalıdır (SHT, 2020).

- Terminaldeki asansör veya yürüyen merdivenler, engelli ve hareket engelli

kişilerin erişimini kolaylaştıracak şekilde TSE standartlarına uygun olarak tasarlanmalıdır (SHT, 2020). Asansörde sesli alarm sistemi bulunmalıdır.

Resim 3: Lift Uygulaması ve Engelli Asansörü



Kaynak: Yeğnidemir, 2015.

- Engelli yolculara yönelik dokunmatik yüzeyler TSE standartlarına uygun olarak kullanılmaktadır. Kesik kubbe uygulamasında (büküm vb.) katlarda dokunmatik barların yüzeyleri, göstergeler ve uyarı noktaları bulunmalıdır. Ayrıca bu dokunsal yüzey, totemlere ve servis noktalarına kesintisiz erişime izin vermelidir (SHT, 2020).

Resim 4: Hissedilebilir Yüzey Örneği



Kaynak:www.biletdestek.com, 2022.

- Terminallerdeki oturma kapasitesinin en az %5'ini temsil etmek kaydıyla engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için koltuk oluşturulmalıdır (SHT, 2020).
- TSE standardında, otomatik cam kapıların cam yüzeyleri ile iç ve dış cepheler için tehdit oluşturabilecek havalandırma açıklıklarına özellikle dikkat edilmelidir (SHT, 2020). Bu olası kazaları önleyecektir.

Resim 5: İşaretlenmiş Kapılar



Kaynak: Yeğnidemir, 2015.

- Uluslararası trafiğe açık havalimanlarında terminal işletmecisi, pasaport kabinini engelli ve hareket engelli yolcuların erişimine uygun hale getirmeli ve bu yolculara öncelik vermelidir (SHT, 2020).

CAA tarafından belirlenen bu kriterlere ek olarak veya bu havalimanında başka koşullar varsa terminal işletmecisinin bunlara uyması gerekir. Sıradan vatandaşlar için sıklıkla yeni düzenlemeler geliştirildiği gibi, bu kriterleri karşılamayan engelli vatandaşlar için de yeni düzenlemeler geliştirilebilmektedir. Terminal ve binanın yanı sıra otoparkın da engellilere uygun hale getirilmesi gerekiyor.

2.10.2. Otopark Düzenlemeleri

SHGM, engelli yolcuların havalimanlarında yer alan araç park sahalarında zorluk yaşamamaları için birtakım kriterler belirlemiştir;

- Havalimanı/terminal işletmecisi, havalimanı otoparkında engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için havalimanı koşullarını dikkate alarak park yeri sağlamalı ve varışta TSE standartlarına uygun fiziki önlemler alarak engelli yolcuların konforunu sağlamalıdır (SHT, 2020).

- Engelsiz havalimanı projesinde belirtildiği gibi engelli yolcular için en az %5'ten fazla park yeri bulunmalıdır. Engelli otopark tabelaları, engellilerin araç kullanmasını engellemek için gerekli uyarı ve cezaları gösteren hem yere hem de dikey olarak yerleştirilmelidir. Ayrıca engelli yolcuların havalimanına rahatlıkla ulaşabilmesi için otoparkların engelli erişimine ve asansörlere yakın olması gerekiyor.

- Havaalanı/Terminal Amirliği, engelli veya kısıtlı hareket kabiliyeti olan yolcuların otoparktaki yardım noktalarına kolay erişimini sağlamak için gerekli fiziki tedbirleri alacaktır (SHT, 2020).

- Havaalanı/terminal işletmecisi, engelli ve hareket kabiliyeti kısıtlı yolcuların yaklaşanlarla kolayca iletişim kurabilmesi için stand yakınına intercom sistemi kurmalıdır (SHT, 2020).

Havaalanlarında engelli park yerlerini kullanan yolcular için, yardım istemek için otoparkta kabinler kurulmalıdır. Küçük ve tekerlekli bu yolcu için erişilebilir, dokunsal bir yüzeyle hemen erişilebilir olmalı ve gerekli yardımlar ve bilgiler kabartmalı metin olarak verilmelidir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İYİ-OLUŞ VE YAŞAMDA ANLAM

3.1. İyi Oluş

İyi oluş; pozitif psikoloji akımının önemli kavramlarından birini oluşturmaktadır (Boyacı, 2019, s. 84; Cenkseven Önder ve Bölükbaşı, 2020, s. 54). Psikoloji bilimine bakıldığında pozitif psikolojinin izlerine çeşitli şekillerde karşılaşılmaktadır. Günümüzde ise Seligman ve Csikszentmihalyi (2000) pozitif psikolojinin kurucuları olarak görülmektedir (Cenkseven ve Bölükbaşı, 2020, s. 25). Görece yeni bir yaklaşım olan pozitif psikoloji, bireylerin özgün pozitif karakter özelliklerine odaklanarak kişinin potansiyelini geliştirmeyi temel almakta ve patolojiye yönelik değerlendirme ve tedavi anlayışı taşıyan geleneksel psikoloji yaklaşımına alternatif oluşturmanın yanında onu tamamlayan önemli bir akım olarak görülmektedir (Terjesen vd., 2004, s. 64; Güngör, 2017, s. 141).

Pozitif psikolojinin amacı ise bir hastalık modeli içinde insan işleyişindeki hasarı onarma odağında patolojiye özel ilgi gösteren psikoloji biliminin yalnızca hayattaki kötü şeyleri tamir etmekle kalmayıp aynı zamanda bireylerde olumlu nitelikler inşa etmek yönünde değişiklik başlatmaktır (Seligman ve Csikszentmihalyi, 2000).

Mutluluk ve iyi oluş ile ilgili tartışma ve sorgulamaların insanlığın var olduğu ilk günden beri sürdüğünü söylenebilmektedir. Eski Yunan ve İslam Felsefesinde mutluluk tüm hayatın nihai amacıdır (Uslu, 2018, s. 81). Aristoteles'e göre mutluluk en temel ve en değerli hedef olmakla birlikte, insanın yaptığı tüm davranışlarıyla ulaşmaya çalıştığı nihai bir hedefi belirtmektedir (Aristoteles, 2014, s. 92). Farabi'ye göre ise mutlu olmak insanın doğası gereği arzuladığı bir şeydir (Farabi, 2011, s. 63). Psikoloji biliminde ise 1980'li yıllara kadar 'mutluluk', 'memnuniyet' gibi olumlu duygulardan çok 'depresyon', 'kaygı', 'endişe' gibi olumsuz duygulara odaklanılmış ve çalışmalar çoğunlukla bu yönde sürdürülmüştür. 1980'lerden itibaren ise psikolojide 'yaşam doyumu', 'iyi oluş', 'mutluluk' ve 'refah' gibi kavramlar önemli olarak görülmeye başlanmış ve alan yazında bu konularda senede ortalama 780 makale yayınlanmıştır (Myers, Diener, 1995). Bu kavramların birbiri ile aynı kavramlar olduğunu söyleyemesek de bireylerin olumlu işlevselliği ve mutluluğu sağlayan

koşullarla ilgili olmasından dolayı kavramların büyük oranda birbiri ile ilişkili olduğunu söyleyebiliriz (Tuzgöl Dost, 2004, s. 84).

Mutluluk ve iyi oluş ile ilgili çalışmalara bakıldığında iki temel gelenekle ilişkilendirildiği görülmektedir: 'hazcı (hedonic) gelenek' ve 'ödemik (eudaimonic) gelenek'. Hazcı gelenek genellikle olumlu duygulanımın varlığı ve olumsuz duygunun olmaması olarak tanımlanan mutluluk üzerinedir. Ödemik geleneğin üzerinde durduğu odak nokta ise psikolojik işlevsellik, hayatı dolu ve derinden tatmin edici bir şekilde yaşamaktır (Ryan ve Deci, 2001, s. 93). Bu perspektiflerle birlikte alan yazında iyi oluşa ilişkin çeşitli tanımlar ve yaklaşımlar bulunmaktadır.

Mutluluk, yaşam doyumu ve olumlu duygulanımı içeren öznel iyi oluş kavramı Diener (1984) tarafından hazcı bir bakış ile ele alınmaktadır. Ryff (1989)'ın psikolojik iyi oluş kavramında ise ödemik bakış açısı ifade bulmaktadır. Psikolojik iyi oluş kendini gerçekleştirme, anlam, amaç ve büyüme unsurları ile açıklanmaktadır (Lent, 2004, s. 41). Öznel iyi oluş duygulanım ve yaşam kalitesinin daha küresel değerlendirmelerini içerirken, psikolojik iyi oluş yaşamın var oluşsal zorluklar karşısında algılanan gelişmeyi inceler (Örneğin, anlamlı hedefler peşinde koşma, başkalarıyla kaliteli ilişkiler kurma vb.). Bu iki kavram iyi oluşun ne anlama geldiğinin farklı özelliklerini ele alsalar da her iki yaklaşım da iyi oluşu değerlendirmektedir (Keyes vd., 2002, s. 52).

3.2. İyi Oluşun Bileşenleri

3.2.1. Psikolojik İyi Oluş

Psikolojik iyi oluş kavramı bireyin gelişimi ve kendini gerçekleştirme ile açıkça ilgili olan bir olgudur (Ryff, 1989). Psikolojik işlevsellik yaklaşımı temelinde Ryff(1989) ödemik bir boyut olarak psikolojik iyi oluşu yaşam doyumu ve olumlu duyguların deneyimleşmesini içeren öznel iyi oluş kavramından farklılaştırarak bireylerin psikolojik anlamda büyümesine, potansiyellerini geliştirmesine, yaşam amaçlarına sahip olarak erdemli bir hayat sürmesine odaklanmıştır. Psikolojik iyi oluş kavramı ile ilgili literatüre kuramsal temelin rehberlik etmediğini vurgulayan Ryff (1989), kişilik ve gelişim kuramlarının psikolojik sağlığa ilişkin kuramsal açıklamalarını bütünleştirerek 'Çok Boyutlu Psikolojik İyi Olma' modelini oluşturmuş

ve bu modelde kendini gerçekleştirme (Maslow, 1968), olgunlaşma (Allport,1961), tam olarak fonksiyonda bulunan insan (Reed vd., 1961), bireyselleşme (Jung, 1933), psikososyal gelişim ve evreleri (Ericson, 1968), temel yaşam eğilimleri (Bühler, 1935), anlam arayışı (Frankl, 1959), yetişkinlik ve yaşlılıkta kişilik değişiminin özellikleri (Neugarten, 1973) ile olumlu psikolojik sağlık ölçütlerinden (Johada, 1960) yararlanmıştı (Cenkseven Önder ve Akbaş, 2007, s. 81).

Öz kabul (self acceptance): Bireylerin kendisi ve geçmiş yaşamı ile ilgili olumlu değerlendirmelerini içermektedir. Öz kabul boyutunun yükselmesi durumunda kişiler benliklerine ilişkin olumlu tutuma sahip olmaya, kendi benliklerini olumlu ve olumsuz yönleriyle tanımaya ve kabul etmeye aynı zamanda geçmiş yaşamlarına ilişkin olumlu duygular taşımaya başlarlar. Bireylerin kendisine ilişkin hoşnutsuzluk yaşamları, geçmişe yönelik olumsuz değerlendirmeler yapma ve olduğundan daha farklı biri olma isteği yaşama bu boyutta azalma meydana geldiğinde oluşabilmektedir (Cenkseven ve Bölükbaşı, 2020, s. 81).

Yaşam amacı (purpose in life): Bireyin yaşamının anlamlı ve amaçlı olduğu inancını taşımasıdır. Yaşamda yaratıcı ve üretken olma ya da sonraki yaşamda duygusal bütünleşme sağlamak gibi çeşitli amaç ve hedefleri içerir. Bu nedenle psikolojik iyi oluşu yüksek birinin hedefleri, niyetleri ve yön duygusu vardır ve bunların tümü hayatın anlamlı olduğu hissine katkıda bulunmaktadır (Ryff, 1989, s.494).

Özerklik (autonomy): Kişinin kendi kararlarını vermesi, bağımsızlık ve bireyin kendi davranışını düzenlemesi, gibi nitelikler olan özerklik psikolojik iyi olmanın önemli bir vurgusudur. Özerklik duygusu yüksek olan kişiler kendi kendine kararlar verebilir, bağımsız davranabilir ve belli şekilde düşünceleri ve davranışları için yapılan sosyal baskılara karşı durabilir, kendi davranışlarını düzenler ve kendi değerlendirmesini kendi kişisel standartlarına göre yapar. Buna karşın özerklik duygusu düşük olan bireyler başlarının beklenti ve değerlendirmelerini önemser, önemli kararlar alırken diğerlerine bağımlı davranır ve çeşitli sosyal baskılara uyum davranışı sergiler (Ryff, 1989, s.497).

Çevresel hakimiyet (environmentalmastery): Bireylerin kendi amaç ve

ihtiyaçları doğrultusunda çevresindeki yaşama hakim olma ve aktif katılma, onu etkili bir şekilde yönlendirerek kontrol etmesi ve çevresel fırsatlardan yararlanmasıdır. Çevresel hakimiyet kişinin dünyada ilerlemesi ve onu fiziksel veya zihinsel aktivitelerle yaratıcı olarak değiştirme yeteneğini belirtir. Çevresel hakimiyeti yüksek olan bireyler vreyi kontrol altına almada yeterlik ve hakimiyet duygusuna sahip, çevresel olanakları etkin şekilde kullanan, kişisel gereksinimleri ve değerleri için uygun durumları seçebilir ve oluşturabilir. Öte yandan çevresel hakimiyeti düşük bireyler olayları kontrol altına almada zorluk yaşarken çevresindeki fırsatları fark edip değerlendiremeyebilir (Ryff, 1989, s.511).

Kişisel gelişim (personal growth): Psikolojik işleyiş kişinin gücünü geliştirmeye, bir birey olarak büyüme ve genişlemesine devam etmesidir. Kişisel gelişimi yüksek olan bireyler kendisini büyüme ve genişleme süreci içinde görür, yeni deneyimlere açık bir şekilde kendi potansiyelini gerçekleştirme duygusu taşır. Yaşamı ilgi çekici ve sıkıcı hissetme, yeni tutum ve davranışlar geliştirmeyi istememe bu boyutun düşüklüğü ile ilişkilidir (Ryff, 1989, s.519).

Pozitif ilişkiler (positive relationships): Sıcak, gvене dayalı kişilerarası ilişkiler önemlidir. Pozitif ilişkileri yüksek olan bireyler başkalarıyla sıcak, gvене dayalı doyumlu ilişkilere sahip, diğer insanlara karşı güçlü bir empati, sevgi ve dostluk eğilimi taşır ve kişilerarası ilişkilerin özveri gerektirdiğinin bilincindedir. Bu boyutun düşüklüğü diğerleriyle daha az yakın ve güvenli ilişkilere sahip olmak, kişilerarası ilişkilerde sıklıkla hayal kırıklığı ve yalnızlık ile sonuçlanabilir (Ryff, 1989, s.521).

3.2.2. Öznel İyi-Oluş (İO) (Hedonik yaklaşım)

Öznel iyi oluş, hedonik bir boyuttur ve bireylerin kendi deneyimlerine ilişkin bilişsel ve duygusal yorumlamalarını içeren çok yönlü bir yapıdır. Bunun nedeni ise olumlu duyguların daha fazla, olumsuz duyguların daha az hissedilmesi ve yaşam doyumunun yüksek olmasıdır (Ardahan, 2012, s. 96). Kişisel iş, aile sağlığı vb. yaşamın çeşitli alanlarına ilişkin değerlendirmeleri içeren yaşam doyumunu ve öznel iyi oluşun bilişsel boyutunu oluştururken, bireyin olumsuz duygularının sıklığı ve yoğunluğu öznel iyi oluşun duygusal bileşenini temsil etmektedir (Diener ve Diener, 1995). Öznel iyi oluşu yüksek olan kişiler hayatlarını daha tatmin edici olarak

algırlar ve kendilerini heyecanlı, coşkulu, enerjik, güçlü, özgüvenli vb. hissederler (Cenkseven ve Bölükbaşı, 2020, s. 81).

3.2.2.1. Pozitif ve Negatif Duygu Durumu

Olumlu duygu, bireyin güçlü bir tatmin durumudur (Lyubomirsky vd., 2005, s. 83). Olumlu duygulanımı yüksek olan kişiler mutlu, coşkulu, neşeli bir kişiliğe sahip olup zengin, aktif ve heyecanlı bir hayat yaşarlar (Öztürk, 2007, s. 71). Ayrıca olumlu etkileri; Kendine güvenen, iyimser, kendine güvenen, başkalarını seven, pozitif, girişken, aktif, enerjik, fiziksel olarak iyi durumda olan, stres ve zorluklarla baş edebilen, özgünlük, dayanıklılık yer almaktadır (Gülaçtı ve Çiftçi, 2019, s. 83).

Olumlu duygular alanındaki temel kavramlardan biri de “mutluluk” kavramıdır. Mutluluk, tanımlanması zor subjektif bir olgudur. Wallis (1960) mutluluğu, bireyin kendi hayatına olan sevgisi ve ilgisi olarak tanımlamıştır. Örneğin; Aristoteles'e göre herkes mutluluğu arar ve mutluluk insan yaşamının amacıdır (Özdevecioğlu, 2004, s. 82).

Bu anlamda mutluluk kavramı aslında eudomania çerçevesinde açıklanmaktadır. Eudomania bağlamında pozitif duyguların benzer bir açıklaması, Fredrickson (2001) tarafından pozitif duyguların genişletilmesi ve inşası teorisinde yapılmıştır. Fredrickson (2001) teorisinde eşcinsellik gibi olumlu duygular yaşayan bireyin düşünce ve eylem olasılıklarının artacağını savunmaktadır.

Ayrıca Fredrickson'a (2001) göre olumlu duygular, çevresel faktörlere ile etkileşimi artırarak yeni hedefler belirlemekte, etkileşim için daha fazla fırsat sağlamakta ve kişinin gelişiminin ve iyilik halinin önemli bir göstergesidir. 2001 yılında Fredrickson tarafından geliştirilen *Genişleme ve İnşa etme Teorisi'ne (Broaden-and-Built Theory)* göre, olumsuz duygular yaşayan insanlar genellikle kendilerini korumak için kaçınma davranışı sergilerler. Olumlu duyguların yararlarının yanı sıra özgünlük ile bu çalışmaya konu olan başka bir değişken arasındaki ilişkiyi açıklayan araştırmalar da bulunmaktadır.

Olumsuz duygular arasında tatminsizlik, öznel depresyon ve hayattan keyif alamama yer almaktadır (Özdemir, 2015). Olumsuz etkileri daha az olan kişiler; güçlü olumsuz duygulara sahip, yalnız kaldıklarında mutlu, sakin ve tatmin olan insanlar;

tahriş, üzüntü, korku, utanç, öfke, suçluluk, tatminsizlik gibi olumsuz duyguları deneyimlemek; Öznel iyi oluş, yaşam doyumu, olumsuz duygular ve olumlu duygular alt ölçeklerini içerir ve bu üç boyut bu başlık altında açıklanmıştır (Gülaçtı ve Çiftçi, 2018, s. 83).

3.2.2.2. Yaşam Doyumu

Yaşam doyumu kavramı ilk kez Neugarten tarafından 1961 yılında ortaya çıkartılmıştır (Ryff, 1989). Öncelikle memnuniyet kavramı beklentilerin, ihtiyaçların, isteklerin ve arzuların tatminini içerirken, yaşam tatmini genel olarak kişinin tüm yaşamı boyunca, genel olarak bu yaşamın tüm boyutlarında duyduğu tatmini kapsamaktadır (Vara, 1999).

Yaşam doyumu, kişinin yaşam kalitesini belirleyen kriterlere göre aile ve arkadaşlar gibi yaşam kalitesinin genel olarak değerlendirilmesidir (Özdevecioğlu vd., 2013, s. 93). Yaşam doyumu, kişinin beklentilerini (ne istediğini) sahip olduklarıyla (sahip olduklarını) karşılaştırarak elde edilen durum veya sonuçtur (Ardahan, 2012, s. 96).

Yaşam doyumu, kişinin beklentileri ile gerçek durumu karşılaştırarak elde edilen sonuçları gösterir. Genellikle insan yaşamının çeşitli boyutlarını kapsar (Brandt, 1985). Yaşam memnuniyeti, genel yaşam kalitesinin olumlu gelişimini etkileme gücüne sahiptir (Özdevecioğlu vd., 2013, s. 93).

Yaşam memnuniyeti anketini öznel iyi oluşun bir alt boyutu olarak ele alırsak; Kadınlar bireylerin yaşam doyumunun erkek bireylere göre daha yüksek olduğu, yaşam doyumunun mutluluğa olumlu etkisi olduğu, yaşam doyumu yüksek sporcuların erkeklere göre daha iyi duygusal zekaya sahip olduğu belirlenmiştir (Diener, 1994). Düşük öznel iyi oluşa sahip kişiler; hayatlarının belirli yönlerini engelleyici veya zararlı olarak gören yüksek düzeyde öznel iyi oluşa sahip insanlar; Yaşamlarını ve yaşam koşullarını olumlu değerlendirirler (Nedim Bal ve Gülcan, 2014, s. 54).

3.3. Yaşamda Anlam

Çevremizdeki dünyanın kapsamlı bir anlamı olup olmadığı, var olmanın temel bir amacının bulunup bulunmadığı, yaşamın bir anlamının olup olmadığı ve bireysel hayatın önemi gibi sorular, insanlık tarihinin temel endişelerinin merkezinde yer alır.

Bu sorular, anlam ve anlamsızlık konseptleriyle yakından ilişkilidir (Jurica vd., 2014). Teorik olarak, insanlar kendi varlıklarını ve dünyayı anladıklarında, dünyadaki yerlerinin benzersiz uyumunu kavradıklarında ve yaşamlarında neyi başarmak istediklerini tanımladıklarında anlamın varlığını deneyimlerler. Bu sebeple, insanlar yaşamda anlam bulma ve bu anlamı arama konusunda motive olurlar (Steger vd., 2008). İnsan yaşamının nihai amacı ve yaşamın anlamı üzerine yapılan tartışmalar, insan medeniyetinin ilk dönemlerinden itibaren, özellikle din ve felsefe alanlarında ve farklı disiplinler aracılığıyla yürütülmüştür. Bu çalışma, yaşamda anlamın, psikoloji disiplini çerçevesinde ve bu disiplinin yaşam anlamına ilişkin gerçekleştirdiği kavramsallaştırmalar üzerinden ele alınmasını hedeflemektedir.

Victor E. Frankl, psikoloji alanında yaşamın anlamını sistematik bir şekilde ilk kez incelemiş olan bilim insanıdır. Onun özellikle “İnsan'ın Anlam Arayışı” başlıklı eseri, psikoloji alanında anlamın kritik bir değişken olarak kabul edilmesinde mihenk taşı olmuştur (Wong ve Fry, 1998). Frankl (1963) bireylerin doğuştan var olan ve onların karakterini şekillendiren bir “anlam arzusuna sahip olduğunu, bu dürtünün yokluğunun psikolojik rahatsızlıklara yol açabileceğini öne sürmüştür (Steger vd., 2006). Anlam arayışının, insan yaşamının doğal ve sağlıklı bir unsuru olduğu, bireyleri yeni deneyimler ve zorluklar aramaya ittiği, deneyimlerini anlamlandırma ve organize etme isteğini güçlendirdiği görüşü (Steger vd., 2008), her bireyin genetik yapısına işlenmiş olduğu ve insan deneyiminin temel bir parçası olduğu düşüncesini desteklemektedir (Lambert vd., 2013). Bu perspektiften yola çıkarak Steger vd. (2006), yaşamın anlamını, bireyin varoluşunun ve varlığının doğasından elde edilen bilinç ve bu varlığın ve varoluşun doğasında hissedilen önemin bir tanımı olarak sunmaktadırlar.

Yalom (2001) tarafından belirtildiği üzere, yaşamda anlam inancının tanımı kişisel ve bağlamsal faktörlere göre değişkenlik göstermekle birlikte, insan varlığı anlamdan yoksun olamaz. Anlam bulamadıkları için bireyler sıkıntı yaşamakta ve profesyonel yardım arayışı içine girmektedirler (Melton ve Schulenberg, 2008). Yalom, yaşamın anlamını araştırma sürecini “Hayatın anlamı nedir?”, “Neden bu dünyada varız?”, “Eğer biz geçici varlıklarsak ve ölüm kaçınılmaz ise, var oluşumuzun nedeni nedir?” gibi sorularla tanımlamaktadır. Yaşamda anlam sahibi olmak, anlam

amaçlarının ve anlam arayışının bir arada olduğu, bireyin doğuştan getirdiği potansiyelle ve kendine has niteliklerle tanımlanan, doğal ve sağlıklı bir sürecin ifadesidir (Frankl, 1993). Frankl (1998), yaşamda anlam inancı kavramını, bir eser yaratma yoluyla başarıya ulaşma, kişilerarası etkileşim ve iletişim aracılığıyla sevgiye erişme, ve değiştirilemez ölüm ve kaçınılmaz acıyla yüzleşmede sergilenen tutumlar üzerinden ele almaktadır.

Anlamın temel ögesi, bağlantı kurma sürecidir. Anlam, fiziksel olarak ayrıık nesnelere arasında, ortak bir kategoride yer aldıklarında, aynı bireye ait olduklarında veya ortak bir amaç için kullanıldıklarında bir ilişki kurma kapasitesine sahiptir. İki varlık arasındaki bu bağ, onların fiziksel yapısının bir ögesi olmayıp, yalnızca insan zekası (veya anlam işleyebilir diğer zekalar) tarafından algılanabilir bir fenomendir. Anlam, fiziksel olmayan bir gerçekliktir ve nedensel sonuçlar doğurabilmesi nedeniyle gerçektir, fakat bu fiziksel ilkelerle sınırlı değildir (Baumeister ve Vohs, 2002). Bu bağlamda, anlam en temel düzeyde belirli bilgi öğelerinin ayırt edici özellikleri ve bunlar arasındaki paylaşılan ilişkilerle ilgili bir olgudur. Anlam, nesnelere, ilişkiler ve olaylar arasındaki potansiyel bağlantıların zihinsel bir temsilidir ve bu nedenle, bütünlük ve organize bir kavramsal ağın temel taşı oluşturur (Mackenzie ve Baumeister, 2014). Bu perspektiften yola çıkarak, Mackenzie ve Baumeister (2014), anlamı, bireyler arasındaki kültürel ve sosyal varsayımların ortak bir anlayışı olarak tanımlar. Kişilerarası ilişkiler, bireylerin yaşamda anlam algılarının büyük bir kısmını oluşturur (Stillman vd., 2011; Mackenzie ve Baumeister, 2014). Ayrıca, genel günlük deneyimler (örneğin sosyal etkileşimler, hedeflerin gerçekleştirilmesi vb.) ve örgütsel başarılar da dahil olmak üzere anlam ve amaç duygusunu tetikleyen çeşitli kaynaklar mevcuttur (Machell vd., 2014). Bu kaynaklar, anlamlı bir yaşamı destekleyen değerli eylemlere ve faaliyetlere odaklanmaktadır (Emmons, 2003; Machell vd., 2014).

Mackenzie ve Baumeister (2014), yaşamda anlamın dört temel ihtiyaçla ilişkili olduğunu ifade etmektedirler. Bu ihtiyaçlar; bireyin hayatını iyileştirmeye yönelik geniş bir motivasyon ve dürtü hissi ile bağlantılı olup, hayatta amaç bulma sürecini temsil eder. Bu amaçların bulunması, stres, kaygı ve depresyon gibi olumsuz duyguların hafifletilmesine katkıda bulunur. Bu dört temel ihtiyaç; amaç, değerler, yeterlilik ve özsaygı, hayatta anlam ve amaç bulmaya yönelik motivasyonel bir değer

ve yön sağlar. Amaçla ilgili ihtiyaç, öncelikle hedefleri ve ardından bu hedeflere ulaşmaktan elde edilen tatmini içerir. Burada dikkate alınması gereken nokta, amaç ile zevkin mutlaka özdeş olmamasıdır; amaç, değer ve başarı duygusu yaratan bir arayıştır. Değerle ilgili ihtiyaç, faydalı hissetme ve davranışları meşrulaştırma çabası içinde cazip bir seçenektir (Mackenzie ve Baumeister, 2014). Topluma veya bireysel benliğe katkıda bulunarak değer elde etme, yaşamda anlam bulma sürecinde temel bir katalizör olabilir (Frankl, 1963). Yeterlilik ve özsaygı ihtiyacı, insanların kendi yaşamları ve kendileri üzerinde kontrol hissi vd.ne göre üstünlük arayışını yansıtır. Burada, yaşamda anlam bulma sürecinde doyum, kontrol hissini elde etme veya diğerlerine kıyasla üstün olma algısı veya karşılaştırması yoluyla sağlanabilir (Mackenzie ve Baumeister, 2014).

Varoluşçu perspektife göre, bireyler hayatın amacı ve ölüm sonrası yaşam hakkında sorular sorma eğilimindedirler ve karar verme kapasitesine sahiptirler. Ancak, bu derin kaygıları ele alan soruların cevaplarına yönelik girişimlerin doğruluğu hiçbir zaman kesin olarak ispatlanamaz. Nesnel bir gerçekliğin yokluğunda, bireylerin tek arzuladığı anlam, kendileri tarafından oluşturulması gereken öznel bir anlamdır. Bu nedenle, dini inanışlar, toplumsal normlar ve hatta yasalar, anlam sağlama amacıyla keyfi olarak oluşturulmuş yapılar oldukları için, özünde gerçeklik veya anlam taşımazlar (Flynn, 2006). Evrenin anlamsızlığı ve insan kurumlarının öznel ve keyfi biçimde anlam inşa etmesi, insanlığın mevcut durumunu anlamlandırmanın temel noktaları olarak kabul edilmektedir (Jurica vd., 2014). Bu bağlamda, varoluşçu psikoloji, bireylerin anlamsızlık hissini pekiştiren faktörleri inceler (Kim vd., 2014). Varoluşçu Psikoloji, bireylerin anlamsızlıkla ilişkili zorlukları yaşadıklarında onlara destek olmaya ve bu durumları anlamlandırmaya odaklanır (Jurica vd., 2014).

Pozitif psikoloji alanı, genel olarak bireylerin yaşamlarını anlamlı olarak algılamalarını pekiştiren faktörlere odaklanmaktadır (Kim vd., 2014). Bu alanda, bireylere, yaşamlarında anlam geliştirmelerinde merkezi bir rol atanmaktadır. Pozitif psikoloji, insanların nasıl anlam bulabileceklerine ilişkin soruları çözmek amacıyla sıklıkla ampirik verilere başvurmaktadır. Yaşamda anlamın bireyin kendi özelliğiyle ilişkili olduğunu destekleyen bazı ampirik çalışmalar, yaşamda anlam ve kişilikle ilgili değişkenler arasındaki ilişkiyi incelemiştir (Jurica vd., 2014). Örneğin,

yaşamda anlam, iç kontrol odağı (Ryff, 1989), özerklik ve çevresel egemenlik (Ryff, 1989; Steger vd., 2008), ergenlerde algılanan kontrol (Newcomb ve Harlow, 1986) ve kadınlarda yaşam kontrolü ve anlam arayışı (Reker vd., 1987) ile bağlantılı bulunmuştur. Bu bulgular, bireylerin yaşamlarında anlam bulduklarında, yaşam koşullarına göre hareket etmekten ziyade, yaşamın aktif öznelere olarak hissetmelerinin daha muhtemel olduğunu ortaya koymaktadır. Pozitif psikoloji yaklaşımı, her bireyin yaşamda anlam bulabileceğini ve ilgili olumlu sonuçlara ulaşabileceğini öngörmektedir (Jurica vd., 2014).

Yaşamın mevcut anlamının kritik önemi göz önünde bulundurulduğunda, bu anlama ulaşmanın potansiyel yollarını tespit etmek hayati önem taşımaktadır. Anlamı kasıtlı olarak aramanın sezgisel bir yol olduğu düşünülse de, literatür bu arayışın anlamın varlığına etkisini destekleyen açık bir görüş birliğine sahip değildir (Chu ve Fung, 2020). Mevcut çalışmalar, anlam arayışının anlamın mevcudiyeti üzerinde ya hiçbir etkisi olmadığını (Dezutter vd., 2015; Steger ve Kashdan, 2007) ya da en iyi ihtimalle zayıf bir etkisi olduğunu (Newman vd., 2018) belirtmektedir. Bu bağlamda, iki farklı olasılık önerilmektedir: Birincisi, aranan anlamdan mevcut anlama giden süreç; ikincisi ise, mevcut anlamdan aranan anlama giden süreç (Steger vd., 2008). Aranan anlamın mevcut anlamla sonuçlanacağını öne süren model, artan anlam arayışının mevcut anlamın güçlenmesine sebep olacağını öngörür. Bu olasılık, Frankl (1963) ve Maddi (1970) tarafından ele alınmış ve Chu ve Fung (2020) tarafından yapılan araştırmada ampirik olarak desteklenmiştir. İkinci model, yani mevcut anlamdan aranan anlama giden süreçte ise, bireyler yaşamda anlam bulduklarında veya deneyimlediklerinde, yaşamda anlamı daha az aramaktadırlar. Aksine, bir birey yaşamda anlam eksikliği hissettiğinde, anlamı daha güçlü bir biçimde aramaktadır; bu, homeostaz modeli (Baumeister, 1991; Klinger, 1998) ve anlam koruma modeli (Heine vd., 2006) ile uyumludur.

Jim ve Andersen (2007) çalışmalarında, yaşamda anlamın dört farklı boyutta ele alınabileceğini belirtmişlerdir. İlk boyut, bireyin huzur ve ruhsal barış gibi hisleri yaşamasıyla karakterize edilir, bu da kişinin yaşamındaki rahatlama ve sakinliğe işaret eder. İkinci olarak, yaşamdan alınan tatmin duygusu, yani bireyin mevcut ve gelecekteki yaşamından elde ettiği memnuniyeti kapsar. Bu boyut, özellikle gelecek

hedeflerine yönelik olduğundan, bireysel gelişim ve kişisel büyümeyle ilişkilendirilir. Üçüncü boyut, manevi bir katkı sunar ve bu, dini inanışlardan bağımsız bir şekilde maneviyata katkıda bulunur. Dördüncü ve son boyut, anlam eksikliği, yaşamın değerindeki kayıp ve olumsuz duygular gibi yaşamın zor yönlerini içerir. Bu dört boyut, yaşamda anlamın karmaşık yapısını ve insan deneyiminin çeşitli yönlerini yansıtmaktadır.

Yaşamda anlamın çok katmanlı bir yapıya sahip olduğu, farklı boyutlarda incelenebileceği kabul edilmektedir. Yaşam anlamı üzerine düşünüldüğünde, yaşamın değeri, amacı, hedefleri ve maneviyat gibi unsurlar öne çıkmaktadır (Yüksel, 2012). Anlam, 'niçin' sorusuna yanıt verirken; amaç, 'nasıl' sorusunu ele alır. Bu bakış açısıyla, anlam teorik olarak insanlara bir harita sunarken, amaç pratikte bu anlama ulaşılmasına rehberlik eder (Aydın vd. 2015). Amaç, belirli bir hedefe ulaşmayı amaçlarken; anlam, yaşanan deneyimlerle gelişen bir süreç olarak ortaya çıkar. Alfred Adler, Bireysel Psikoloji kuramının öncüsü olarak, yaşamda anlamın kavranabilmesi için bireylerin üstlenmeleri gereken üç temel sorumluluğu öne sürmüştür (Adler, 2014). Bunlar, sağlıklı insan ilişkileri kurma, bir meslek veya iş edinme ve neslin devamlılığını sağlama çabalarıdır. Adler'e göre, bu alanlarda kaydedilen ilerlemeler, kişinin anlam dünyasını zenginleştirir ve özsaygı gelişimine önemli katkılarda bulunur (Adler, 2016). Öte yandan, bu alanlarda yaşanan başarısızlıklar, çeşitli psikolojik rahatsızlıkların ya da negatif duygusal durumların ortaya çıkmasına yol açabilir. İnsanlar, her ne kadar sürekli olarak bu ihtiyaçlar üzerine düşünmeseler de bu temel gereksinimler davranışlarını belirleyici bir rol oynamaktadır. Ancak, bu süreci olumlu bir yönde ilerletebilmek için bireylerin insanlığın iyiliği için doğru olanı yapmaya yönelmeleri, diğer insanlara karşı empati göstermeleri, topluma katkı sağlamaları ve kendilerini toplumun bir parçası olarak görmeleri gerekmektedir. Dolayısıyla, toplumun iyiliğini gözetmek, yaşamda anlam bulma sürecinde kritik bir öneme sahiptir.

3.3.1. Yaşamda Anlam İle İlgili Çalışmalar

Yaşamda Anlam Ölçeği 'nin Türkçeye uyarlanması, bu alanda yapılan araştırmaların sayısını artırmıştır. Bu ölçeğin Türk kültürü ve akademik hayata kazandırılması Demirbaş (2010) tarafından sağlanmıştır. Bu çalışmasında Demirbaş,

üniversitelilerin yaşamda anlam ve yılmazlık seviyeleri arasındaki ilişki detaylı bir şekilde analiz edilmiş, ayrıca öğrencilerin cinsiyet, yaş ve eğitim aldıkları fakülterlere göre yaşamda anlam düzeylerindeki farklılıkları incelemiştir. Araştırmada, yaşamda anlamın iki alt boyutu olan anlamın varlığı ve anlam arayışı ile yılmazlığın bireysel güçlü yönler ve olumlu değerlendirmeleri kapsayan iki alt boyutu arasında pozitif yönde ancak düşük düzeyde bir ilişki saptanmıştır. Ayrıca, yaşamda anlam düzeylerinin öğrencilerin cinsiyeti, yaşları ve eğitim gördükleri fakülteler bazında önemli bir farklılık göstermediği bulgular arasındadır.

Tarih boyunca, insanlık "Neden varız?", "Hayatın amacı nedir?" ve "Hayatın anlamı nedir?" gibi derin varoluşsal sorularla sürekli olarak ilgilenmiştir. Bu evrensel soruşturmalar, insan olmanın temel meseleleriyle bağlantılıdır ve dünya çapında farklı kültürlerde, dönemlerde ve geleneklerde birçok mitolojiye, dini inanca, sanat eserine ve felsefi düşünceye esin kaynağı olmuştur. Günümüzde, bilgi çağının hızlı gelişimi ve "daha iyi, daha hızlı, daha yüksek" ideallerinin anlık başarı kültüründe kutsal sayıldığı bir dönemde, anlamın doğası, kaynakları ve ifadeleri üzerine olan tartışmalar daha da önem kazanmaktadır (Batthyany ve Netzer, 2014). Modern bireyler, hayatta anlam bulma ihtiyacını her zamankinden daha fazla hissetmektedirler. Reker (1997), bireyin hayatta anlam arayışını, bir yön hissi, düzen duygusu, var oluşun nedeni, açık bir kişisel kimlik duygusu ve genişletilmiş bir toplumsal farkındalık çerçevesinde açıklar. Baumeister (1991) ise, hayatta anlamın, bireyin yaşamının bir amacı olduğu hissini ve her birimizin bu geniş evrende kendi yerimize sahip olduğumuzu hissetmemizi kapsadığını belirtir. Steger vd. (2006), yaşamın anlamını, bireyin kendi varoluşundan çıkardığı duygu ve bu varoluşa atfettiği değer olarak tanımlarlar. Bu tanımlamalar, yaşamda anlamın çok katmanlı bir kavram olduğunu ve bireysel varoluşun derinliklerine işaret ettiğini göstermektedir.

Steger vd.nin (2006) Yaşamda Anlam Ölçeği 'nin geliştirilmesi amacıyla yürüttükleri çalışmada, mevcut anlamın, yaşam memnuniyeti ($r=0.46$), kişilik özellikleri (nevrotizm $r=-0.23$; dışadönüklük $r=0.28$; sorumluluk $r=0.17$; uyumluluk $r=0.23$) ve kişisel dindarlık ($r=0.30$) gibi değişkenlerle ilişkili olduğu belirlenmiştir. Bu bulgular, bireyin hayatında anlam bulmasının genel insan işlevselliği açısından kritik olduğunu teyit eden önceki araştırma sonuçlarını yansıtmaktadır. Araştırmanın

sonuçları, hayatlarını anlamlı olarak değerlendiren bireylerin daha az depresyon belirtileri gösterdiğini, hayatlarından daha fazla tatmin olduklarını, daha yüksek benlik saygısına ve iyimserliğe sahip olduklarını ve hayatın pozitif yönlerini daha güçlü bir şekilde deneyimlediklerini ortaya koymaktadır. Bununla birlikte, hayatlarında anlamı deneyimleyen bireylerin kişisel dini pratiklere daha fazla katılma eğiliminde oldukları gözlemlenmiştir. Yaşamda anlam, sağlıklı ve mutlu bir yaşamın bir göstergesi olarak kabul edilir. Araştırma, anlam arayışının tipik olarak olumsuz olaylara tepki olarak ortaya çıktığı genel kabulüne rağmen, incelenen örnekleme bu arayışın önemli derecede çeşitlilik gösterdiğini ve bütüncül bir yapı olarak ele alındığında, kişinin hayatını anlamsız bulduğu durumlar dışında da var olduğunu göstermektedir. Ayrıca, araştırma, anlam arayışının sadece hayat anlamsız geldiğinde ortaya çıktığına dair yaygın inancı az destek bulunmuş ve bunun mevcut anlam boyutundan bağımsız, farklı bir özellik olduğunu belirlemiştir.

Steger, Oishi ve Kashdan'ın (2009) yaptığı araştırma, yaşamın farklı dönemlerinde yaşam anlamının nasıl değiştiğini incelemek üzere tasarlanmıştır. Araştırmacılar, genç yetişkinlik, erken yetişkinlik, orta yaş ve yaşlılık olmak üzere yaşamın dört evresini temsil eden gruplardan oluşan 8,756 katılımcıyı içeren bir örnekleme analiz etmişlerdir. Elde edilen bulgular, yaşamın çeşitli evrelerinde yaşam anlamının yapısal eşitliğini ve farklı yaş grupları arasındaki değişimleri aydınlatmıştır. Çalışmanın sonuçları, yaşlılık evresindeki bireylerin (65 yaş ve üzeri) genellikle yaşam anlamı ölçeğinde daha yüksek değerler elde ettiklerini gösterirken (ortalama=26,93), genç yetişkinlerin (18-24 yaş arası) anlam arayışında daha yüksek değer aldıklarını (ortalama=25,51) belirlemiştir. Araştırma ayrıca, yaşamın ileri evrelerindeki kişilerde anlam arayışının iyi oluşun eksikliği ile daha kuvvetli bir bağlantıya sahip olduğunu ortaya koymuştur. Örneğin, genç yetişkinlerde mevcut anlam ile mutluluk arasındaki ilişki 0,57 iken, yaşlı yetişkinlerde bu ilişki 0,61'e yükselmektedir. Benzer şekilde, anlam arayışı ile olumsuz duygular arasındaki ilişki genç yetişkinlerde 0,17 iken, yaşlı yetişkinlerde 0,33 olarak daha güçlü bir ilişki göstermektedir. Bu bulgular, yaşamın çeşitli dönemlerinde yaşam anlamının önemini ve iyi oluş üzerindeki etkilerini vurgulamaktadır.

Yalçın ve Malkoç'un (2015) gerçekleştirdiği araştırma, yaşam anlamı ile öznel

iyi oluş arasındaki bağlantıyı keşfetmeyi ve bu ilişkide umut ile bağışlamanın olası aracı rollerini değerlendirmeyi hedeflemiştir. Bu çalışma, 482 katılımcıyı içeren bir örneklem üzerinden yürütülmüş ve analiz edilen model, yaşam anlamı ile öznel iyi oluş arasındaki ilişkide, umut ($\beta = 0.56$) ve bağışlamanın ($\beta = 0.32$) doğrudan aracılık ettiğini destekleyen bulgular sunmuştur. Çalışmanın sonuçları, yaşamda anlamın artışının, öznel iyi oluşu artırıcı etkiye sahip olan daha yüksek bağışlama düzeylerini beraberinde getirdiğini ortaya koymaktadır. Aynı şekilde, yaşamda daha yoğun anlam bulunması, öznel iyi oluş üzerinde pozitif bir etkiye sahip olan artan umut seviyelerini de açıklamaktadır. Başka bir araştırma olan Akın ve Taş (2015) tarafından yapılan çalışma, 507 katılımcı ile gerçekleştirilmiş ve yaşamda anlamın mevcut anlam boyutu ile kendine yabancılaşma arasında negatif bir ilişki ($r = -0.38$) olduğunu, özgün yaşam ile pozitif yönde bir ilişki ($r = 0.18$) bulunduğunu tespit etmiştir. Ayrıca, bu çalışma mevcut anlam ile dışsal etkilere açıklık arasında negatif bir ilişki ($r = -0.19$) olduğunu belirlemiştir. Bu bulgular, yaşamda anlamın ve öznel iyi oluşun karmaşık ilişkisini ve bu ilişkide umut etmenin ve bağışlamanın önemli aracı faktörler olduğunu göstermektedir.

Aydın'ın (2019) yürüttüğü çalışma, unutulmaz turizm deneyimlerinin yaşamda anlam üzerindeki etkisini ve bu etkinin öznel iyi oluşa nasıl aracılık ettiğini incelemiştir. Araştırmanın bulguları, unutulmaz turizm deneyimlerinin yaşamda anlamı pozitif bir şekilde öngördüğünü ($\beta = 0.36$, $t = 6.51$, $p < 0.05$) göstermektedir. Buna ek olarak, yaşam tatmini gibi öznel iyi oluşun bilişsel boyutunun, yaşamda anlam ($\beta = 0.20$, $t = 3.23$, $p < 0.05$) ve unutulmaz turizm deneyimleri ($\beta = 0.18$, $t = 2.99$, $p < 0.05$) tarafından pozitif yönde etkilendiği belirlenmiştir. Araştırma sonuçları, yaşamda anlamın, unutulmaz turizm deneyimlerinin yaşam tatmini üzerindeki etkisinde kısmi bir aracı rol oynadığını göstermektedir. Ayrıca, unutulmaz turizm deneyimlerinin yenilik boyutunun yaşam tatmini üzerindeki etkisinde, yaşamda anlamın (dolaylı etki katsayısı = 0.04, $t = 2.16$, $p < 0.05$) ve anlamlılığın önemli bir tam aracı değişken olduğu saptanmıştır. Bu çalışma, turizm deneyimlerinin bireylerin yaşam anlamı algısını nasıl şekillendirebileceğini ve bu algının öznel iyi oluş üzerinde nasıl bir etkiye sahip olabileceğini göstermektedir.

Turizm alanındaki literatürde yaşam anlamı üzerine yapılan çalışmaların sınırlı

olmasına rağmen, Baek vd. (2022) tarafından gerçekleştirilen araştırma, özellikle bazı turizm türlerinde yaşam anlamının önemli bir etkene dönüşebileceğini göstermiştir. Bu çalışma, inanç turizmine katılan bireyler üzerinde odaklanarak, inanç temelli turizm deneyimlerinin yaşam anlamı ve yaşam memnuniyeti üzerindeki potansiyel etkilerini analiz etmiştir. Araştırmanın bulguları, inanç turizmi deneyimlerinin, mevcut anlamda ($R^2=0.084$) ve arayış anlamında ($R^2=0.519$) olumlu ve anlamlı bir etkiye sahip olduğunu belirlemiştir. Ayrıca, inanç turizmi deneyimlerinin yaşam doyumu üzerindeki etkisi konusunda, yaşam anlamının önemli bir aracı rol oynadığı tespit edilmiştir. Bu çalışma, inanç turizminin bireylerin yaşamlarında anlam bulmalarına ve yaşam memnuniyetlerini artırmalarına nasıl katkıda bulunabileceğine dair değerli iç görüler sunmaktadır.

Araştırmalar, güçlü kişisel ve sosyal bağların yaşamda anlam hissini pekiştirdiğini ortaya koymaktadır (Steger vd., 2008), ve yaşamda anlam açısından zengin olan bireylerin sosyal etkileşimlerde daha arzu edilen ve çekici olarak algılandığı gözlemlenmiştir (Stillman vd. , 2011). Aynı zamanda, toplumsal değerlere bağlılık da yaşamda anlamın güçlenmesine katkıda bulunmaktadır (Tiliouine ve Belgoumidi, 2009). Bu bağlamda, kişisel ve toplumsal ilişkilerdeki bir zayıflamanın bireyin yaşamda anlam duygusunu azaltabileceği ifade edilebilir. Dahası, zayıf bir yaşam anlamı ile depresyon (Steger vd. ,2006), yabancılaşma (Akın ve Taş, 2015) gibi olumsuz psikolojik durumlar arasında negatif bir ilişki bulunmaktadır. Güçlü bir yaşam anlamının pozitif duygusal değişkenlerle olan olumlu ilişkileri ve negatif duygusal değişkenlerle olan bağlantıları göz önünde bulundurulduğunda, sosyal ilişkilerdeki bir düşüş yaşayan bireylerin kaygı, stres, yabancılaşma gibi negatif duygusal durumları yaşayabileceği belirtilebilir. Ancak, yaşamda anlam ile ilgili kritik bir bulgu, yaşamda anlam hissindeki bir azalmanın, anlam arayışında bir artışa sebep olduğudur (Steger vd. 2008). Bu nedenle, bireylerin farklı ilişkiler, deneyimler veya aktiviteler aracılığıyla yaşamda anlam arayışına yönelebileceği söylenebilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

YÖNTEM ve BULGULAR

Tez çalışmasının bu bölümde, çalışmanın konusu, amacı, araştırmanın yöntemi, araştırmanın problemi ve alt problemleri, araştırma modeli, hipotezler ve alt hipotezler, anket formunun hazırlanması, uygulama alanının seçimi, araştırmanın evren ve örneklemin hesaplanması ve elde edilen verilerin analizine ilişkin açıklayıcı bilgiler ve istatistiksel analizler yer almaktadır.

4.1. Araştırmanın Konusu ve Amacı

Araştırmanın konusu havayolu taşımacılığı ile seyahat eden bireylerin öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algıları oluşturmaktadır. Araştırmanın amacı ise, havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engelli bireylerin, yaşamın anlamına yönelik algılarının, öznel iyi oluş üzerine olan etkisini tespit etmektir. Bunun yanı sıra katılımcıların demografik özelliklerine göre öznel iyi oluş ve yaşam anlamının istatistiksel olarak anlamlı farklılık olup olmadığını tespit etmektir.

4.2. Araştırmanın Önemi

Literatür incelendiğinde görme engelli bireylere yönelik yapılan çalışmalarda konuya ilişkin çalışma bulunamamış ve bu noktada literatürdeki eksikliği gidermesi ve katkı sağlaması noktasında oldukça önemli katkıları olacağı düşünülmektedir.

4.3. Araştırmanın Varsayımları

Bilimsel araştırma yapılırken, varsayımlar araştırmacıların çalışmalarına yön veren temel taşlardır. Bilimsel araştırmaların temelinde yatan varsayımlar, araştırmacıların çalışmalarını şekillendiren ve sonuçlarına doğruluk ve güvenilirlik katan önemli unsurları ifade etmektedir. Varsayımlar aynı zamanda araştırmanın başlangıcından sonuçlarına kadar her aşamada etkisi bulunmaktadır. Tez çalışmasındaki varsayımlar ise:

- Araştırmada örneklemin evreni temsil ettiği,
- Katılımcıların araştırmada kullanılan ölçüklere tarafsız ve içten cevaplar verdikleri,

- Araştırmada kullanılan ölçeklerin araştırma probleminin cevaplarının araştırılmasında geçerli ve güvenilir sonuçlar verdiği varsayılmıştır.

4.4. Araştırmanın Sınırlılıkları

Her araştırmanın belirli sınırlılıkları vardır ve bu sınırlılıklar, araştırmanın kapsamını, geçerliliğini ve genelleme potansiyelini etkilemektedir. Bir araştırmanın sınırlılıkları, araştırmacının çalışmasının doğruluğunu, genel geçerliliğini ve yorumlarının yapılabirliğini etkileyen önemli faktörlerdir. Bu sınırlılıklar, araştırma sürecinin belirli kısıtlamalarından, metodolojik zorluklardan veya veri toplama yöntemlerinden kaynaklanabilmektedir. Tez çalışmasındaki sınırlılıklar ise:

- Türkiye’ de havayolu taşımacılığını tercih eden görme engelli bireylerle sınırlandırılmıştır.
- Araştırma ölçekleri kullanılarak toplanan verilerin belirli bir tarih aralığında toplanmış olması ile sınırlıdır.
- Toplanan anket verilerini katılımcıların kişisel algılamaları olup, anketi cevaplayan bazı katılımcıların çeşitli nedenlerle anket formunu içtenlikle doldurmama ihtimalinin olmasıdır.

4.5. Araştırmanın Yöntemi

Havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engelli bireylerin öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algı düzeylerinin incelendiği bu çalışma “açıklayıcı araştırma” olarak yürütülmüştür. Açıklayıcı araştırmalar, olay ve olguların neden ve nasıl olduğunu açıklamaya yönelik bilimsel bir araştırmalarda kullanılan bir araştırma türüdür. Bu araştırmalarda, sosyal olay ve olgulara ilişkin belirlenen bazı değişkenler arasında ilişkilerin olup olmadığı belirlenmeye ve istatistiksel yöntemlerle açıklanmaya çalışılır (Büyüköztürk vd. 2015).

Araştırma yöntemi, bir bilimsel çalışmanın temelini oluşturan ve araştırma sorularını yanıtlamak için kullanılan sistemli ve yapılandırılmış bir yaklaşımdır. Araştırma yöntemini seçerken, araştırmacıların çalışmanın amacına, araştırma

sorularına ve mevcut verilere uygunluğunu değerlendirmeleri önemlidir. Ayrıca, araştırma etiği, veri toplama yöntemlerinin doğruluğu ve verilerin güvenilirliği gibi faktörler de dikkate alınmalıdır. Araştırma nicel olarak tasarlanmış ve veri toplama yöntemi olarak anket tekniğinden yararlanılmıştır. Anket formu oluşturulurken araştırmanın konusu ve amacı göz önünde bulundurularak literatür taraması yapılmıştır.

Çalışma Selçuk Üniversitesi Turizm Fakültesi Bilimsel Etik ve Değerlendirme Kurulu tarafından 03/02/2022 tarih ve 226563 sayılı karar ile uygun görülmüştür.

4.5.1. Anket Formunun Oluşturulması

Araştırma verilerinin toplanmasında anket tekniğinden yararlanılmıştır. Anket formunun oluşturulmasında literatür incelenmiş ve bu doğrultuda ölçekler seçilmiştir. Araştırmada kullanılan anket formu üç bölümden oluşmaktadır (EK-1). Anket formunun birinci bölümünde öznel iyi oluş ölçeği, ikinci bölümde yaşamın anlamı ölçeği, üçüncü bölümde katılımcıların demografik özelliklerini tespit etmeye yönelik sorular yer almaktadır.

4.5.1.1. Öznel İyi Oluş Ölçeği

Öznel iyi oluş ölçeği pozitif ve negatif duygu ve yaşam doyumu boyutlarından oluşmaktadır. Pozitif ve negatif duygu ölçeği Watson vd. (1988) tarafından geliştirilmiş, Gençöz (2000) tarafından Türkçe'ye uyarlanmıştır. Ölçekte, pozitif duyguya yönelik 10 madde (1-3-5-9-10-12-14-16-17-19) ve negatif duyguya yönelik 10 madde (2-4-6-7-8-11-13-15-18-20) olmak üzere toplamda 20 maddeden oluşmaktadır. Yaşam doyumu ölçeği Diener vd. (1985) tarafından geliştirilmiş, Dağlı ve Baysal (2016) tarafından Türkçe 'ye uyarlanan, geçerlilik ve güvenilirliklerini yeniden test etmeleri sonucu kullanılmış oldukları ölçekten yararlanılmıştır. Yaşam doyumu ölçeği toplamda 5 maddeden oluşmaktadır. Ölçekte yer alan maddelere verilen cevapları 5'li Likert tipinde derecelendirilmiştir.

Öznel iyi oluş, yaşamdan doyumu, pozitif duygular ve negatif duygular alt

boyutundan oluşmaktadır. Öznel iyi oluşu değerlendirmede aşağıdaki formül kullanılarak puanları hesaplanmıştır (Doğan ve Sapmaz, 2012, s. 590):

$$\text{Öznel İyi Oluş} = (\text{Yaşam Doyumu} + \text{Olumlu Duygu}) - \text{Olumsuz Duygu}$$

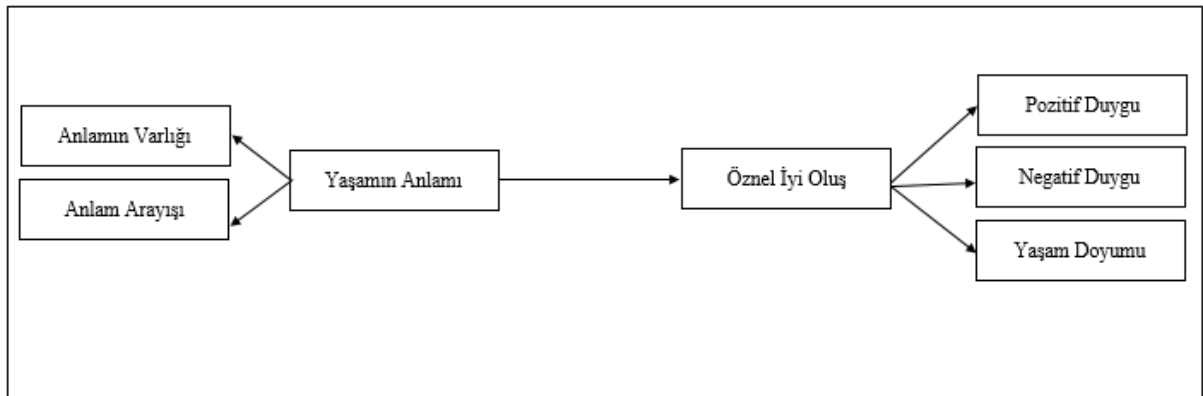
4.5.1.2. Yaşamın Anlamı Ölçeği

Steger vd. (2006) tarafından geliştirilmiş 10 maddeden oluşan ölçek, anlamın varlığı, anlam arayışı alt boyutlarından oluşmaktadır. Ölçekte yer alan maddelere yönelik katılımcıların cevapları “1- Kesinlikle Katılmıyorum..... 7- Kesinlikle Katılıyorum” şeklinde 7’li Likert tipinde derecelendirilmiştir. Ölçek Türkçe’ye Dursun (2012) tarafından Türkçe’ye uyarlanmıştır. Anlam arayışı boyutuna yönelik 5 madde (2-3-7-8-10) ve anlam varlığı boyutuna yönelik 5 madde (1-4-5-6-9) bulunmaktadır. Yaşamın anlamı ölçeğinin 9 numaralı madde ters kodlanmıştır.

4.5.2. Araştırmanın Modeli ve Hipotezleri

Bu bölümde araştırmanın konusu ve amacı doğrultusunda oluşturulan sembolik model ve bu sembolik model doğrultusunda oluşturulan hipotezler verilmiştir.

Şekil 1. Araştırmanın Modeli



Araştırmanın modeli doğrultusunda bir adet ana hipotez ve bu ana hipoteze bağlı olarak alt hipotezler oluşturulmuştur.

Hipotez 1. Katılımcıların yaşamın anlamına yönelik algıları, öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerine anlamlı bir etkisi vardır.

Hipotez 1.1. Katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlamın varlığına yönelik algılarının öznel iyi oluşları üzerine anlamlı bir etkisi vardır.

Hipotez 1.2. Katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlam arayışına yönelik algılarının öznel iyi oluşları üzerine anlamlı bir etkisi vardır.

4.5.3. Araştırmanın Evreni ve Örneklemi

Araştırmanın evrenini, havayolu taşımacılığını kullanan görme engelli bireyler oluşturmaktadır. Bu kapsamda örneklem grubu, Türkiye’ de havayolu taşımacılığını tercih eden görme engelli bireyler olarak belirlenmiştir. Havayolu ile seyahat eden görme engelli bireylerin sayısı tam olarak bilinmediği için Türkiye’de yaşayan görme engelli bireyleri evren olarak kabul edilmiş ve seyahat eden bireyler ise örneklemi oluşturmaktadır. Türkiye’de yaşayan görme engelli bireylerin sayısı Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, 2022 yılı Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni’ne göre 1.039.000 kişi olarak belirtilmiştir (www.aile.gov.tr, 2022).

Araştırmada örneklem sayısının belirlenmesinde Yazıcıoğlu ve Erdoğan (2004) tarafından geliştirilen farklı evren büyüklükleri için hesaplanmış örneklem büyüklüğü cetvelinden yararlanılmıştır. Örneklem hesaplama cetveline göre %5 hata payı ve %95 güven düzeyine göre 1 000 000’un üzerinde olan evrenlerde örneklem sayısının 384 olması yeterli görülmektedir (Yazıcıoğlu ve Erdoğan, 2004: 50). Anket formu uygulanırken araştırmaya gönüllülük esasına göre katılım sağlamalarına özen gösterilmiştir. Öncelikle 384 sayısına ulaşılmaya çalışılmıştır. Anket formları görme engelli bireylere yüz yüze görüşme tekniği ile uygulanmıştır. Bu doğrultuda öncelikle katılımcılar araştırma içeriği hakkında detaylı olarak bilgilendirilmiş sonrasında anketler kendilerine okunmuştur. Katılımcılara anketteki soruları dinleyerek cevaplamaları için 15 dakika süre verilmiş ve süre sonunda anketler tamamlanmıştır. Anket formları görme engelli bireylere okunarak yapılması aynı zamanda veri setinde eksik veya hatalı doldurma gibi sorunların oluşmamasını sağlamıştır.

Uygulanan anket formlarından 391 adet anket formu elde edilmiş ve veri seti oluşturulmuştur. Araştırmanın amacı ve hipotezleri doğrultusunda veri setine analizlerin uygulanması için SPSS (Statistical Package for Social Sciences) programından yararlanılmıştır. Veri setine öncelikle katılımcıların demografik

özelliklerini ortaya koyabilmek adına betimleyici istatistiklere yer verilmiş ve daha sonra kullanılan ölçeğin geçerlilik ve güvenilirlikleri, faktör analizi ve hipotezleri test etmek amacıyla regresyon analizi uygulanmıştır.

4.6. Bulgular ve yorum

Bu çalışmada, havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engellilerde öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısının ne düzeyde olduğu incelenmiştir. Çalışmada, öncelikle bireylerin öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algı düzeyleri ölçülmüş, daha sonra belirlenen algı düzeylerinin bireylerin demografik özelliklerine göre farklılaşp farklılaşmadığı ve bu iki değişken arasında bir korelasyon ilişkisi olup olmadığı istatistiki yöntemlerle araştırılmıştır.

Araştırma, Türkiye’ de havayolu taşımacılığını tercih eden görme engelli bireyler üzerine yapılmış ve toplamda 391 katılımcıdan veri elde edilmiştir.

4.6.1. Katılımcıların Demografik Özelliklerine İlişkin Bulgular

Bu bölümde anket formunda yer alan katılımcıların demografik özelliklerine ve uçağa binışleri ile ilgili bilgilere yönelik betimleyici istatistiklere yer verilmiştir.

Tablo 1. Araştırmaya Katılan Bireylerin Cinsiyet Dağılımları

Cinsiyet	Sayı	Yüzde
Kadın	120	30,7
Erkek	271	69,3
Toplam	391	100

Katılımcıların cinsiyet dağılımlarına ilişkin Tablo 1. incelendiğinde ankete katılan toplam 391 katılımcının %30,7’si (120 katılımcı) kadın katılımcı ve %69,3’ü (271 katılımcı) erkek katılımcıdır.

Tablo 2. Araştırmaya Katılan Bireylerin Yaş Dağılımları

Yaş Aralıkları	Sayı	Yüzde
18-24 Yaş	54	13,8
25-34 Yaş	150	38,4

35-44 Yaş	102	26,1
45-54 Yaş	55	14,1
55 Yaş ve Üzeri	30	7,7
Toplam	391	100

Katılımcıların yaş dağılımlarına ilişkin Tablo 2. incelendiğinde ankete katılan toplam 391 katılımcının %13,8'i (54 katılımcı) 18-24 yaş aralığında, %38,4'ü (150 katılımcı) 25-34 yaş aralığında, %26,1'i (102 katılımcı) 35-44 yaş aralığında, %14,1'i (55 katılımcı) 45-54 yaş aralığında ve %7,7'si (30 katılımcı) 55 yaş ve üzerinde olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 3. Araştırmaya Katılan Bireylerin Medeni Durum Dağılımları

Medeni Durum	Sayı	Yüzde
Evli	188	48,1
Bekar	203	51,9
Toplam	391	100

Katılımcıların medeni durum dağılımlarına ilişkin Tablo 3 incelendiğinde ankete katılan toplam 391 katılımcının %48,1'i (188 katılımcı) evli katılımcılardan ve %51,9'u (203 katılımcı) bekar olduğunu belirtmişlerdir.

Tablo 4. Araştırmaya Katılan Bireylerin Eğitim Düzeyi Dağılımları

Eğitim Düzeyi	Sayı	Yüzde
İlköğretim	134	34,3
Lise	114	29,2
Önlisans	60	15,3
Lisans	63	16,1
Lisansüstü	20	5,1
Toplam	391	100

Katılımcıların eğitim düzeyi dağılımlarına ilişkin Tablo 4 incelendiğinde ankete katılan toplam 391 katılımcının %34,3'ü (134 katılımcı) İlköğretim eğitim düzeyine, %29,2'si (114 katılımcı) Lise eğitim düzeyine, %15,3'ü (60 katılımcı) Önlisans eğitim düzeyine, %16,1'i (63 katılımcı) Lisans eğitim düzeyine, %5,1'i (20 katılımcı) Lisansüstü eğitim düzeyine sahip olduklarını belirtmişlerdir.

Tablo 5. Araştırmaya Katılan Bireylerin Mesleklerine İlişkin Bilgiler

Meslek	Sayı	Yüzde
Çalışmıyorum	64	16,4
Emekli	57	14,6
Serbest meslek	64	16,4
Memur	54	13,8
İşçi	81	20,7
Diğer	71	18,2
Toplam	391	100

Katılımcıların meslekleri ile ilgili dağılımlarının yer aldığı Tablo 5 incelendiğinde ankete katılan toplam 391 katılımcının %16,4'ü (64 katılımcı) çalışmadığını, %14,6'sı (57 katılımcı) emekli olduklarını, %16,4'ü (64 katılımcı) serbest meslek olduğunu, %13,8'i (54 katılımcı) memur olduklarını, %20,7'si (81 katılımcı) işçi olduklarını, %18,2'si (71 katılımcı) diğer meslek gruplarında olduklarını belirtmişlerdir.

Tablo 6. Araştırmaya Katılan Bireylerin Uçağa Biniş Şekillerine İlişkin Bilgiler

	Sayı	Yüzde
Bireysel	324	82,9
Grup	67	17,1
Toplam	391	100

Katılımcıların uçağa biniş şekillerine ilişkin dağılımlarının yer aldığı Tablo 6 incelendiğinde toplamda 391 katılımcının %82,9'u (324 katılımcı) bireysel olarak, %17,1'i (67 katılımcı) grup olarak uçağa bindiklerini belirtmişlerdir.

Tablo 7. Araştırmaya Katılan Bireylerin Yılda Ortalama Uçağa Biniş Sayılarına İlişkin Bilgiler

	Sayı	Yüzde
Yılda 1 kez	56	14,3
Yılda 2-3 kez	170	43,5
Yılda 4-5 kez	89	22,8
Yılda 6-10 kez	41	10,5
Yılda 11-15 kez	13	3,3
Yılda 16'dan fazla	22	5,6

Toplam	391	100
---------------	------------	------------

Katılımcıların yılda ortalama uçağa biniş sayılarına ilişkin dağılımların yer aldığı Tablo 7 incelendiğinde %14,3'ü (56 katılımcı) yılda 1 kez, %43,5'i (170 katılımcı) yılda 2-3 kez, %22,8'i (89 katılımcı) yılda 4-5 kez, %10,5'i (41 katılımcı) yılda 6-10 kez, %3,3'ü (13 katılımcı) yılda 11-15 kez, %5,6'sı (22 katılımcı) yılda 16'dan fazla uçuş gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir.

4.6.2. Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi

Çalışmanın bu bölümünde araştırmanın amacı doğrultusunda oluşturulan anket formunda kullanılan ölçeklere ilişkin geçerlilik ve güvenirlikleri test edilmiştir. Ölçeklerin güvenirliğini test etmek amacıyla literatürde en fazla kabul gören yöntemlerden biri olan ölçeğin Cronbach Alpha değerleri hesaplanarak yorumlanmıştır. Cronbach Alfa değeri, ölçekte yer alan maddelere ait varyans toplamının genel varyansa bölünmesiyle tahmin edilen ağırlıklı standart değişim ortalamasını ifade etmekte ve sayısal olarak 0 ile 1 arasında bir değer almaktadır (Ercan ve Kan, 2004, s. 212-213). Bu değer 1'e yaklaştıkça ölçeğin güvenirliği artmaktadır. Cronbach Alpha değeri aşağıdaki aralıklara göre yorumlanmaktadır (Özdamar, 2009; Arıkan, 2011; Orak ve Alpar, 2012, s. 29; Kalaycı, 2014):

- 0.00< alfa< 0.40 ise ölçek güvenilir değildir.
- 0.40< alfa< alfa< 0.60 ise ölçek düşük düzeyde güvenilirdir.
- 0.60< alfa< alfa< 0.80 ise ölçek oldukça güvenilirdir.
- 0.80< alfa< 1.00 ise ölçek yüksek güvenirliliktir.

Ölçeklerin geçerliliğini test etmek amacıyla faktör analizinden yararlanılmıştır. Faktör analizi uygulanırken açıklayıcı ve doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır ve ölçeklere ayrı ayrı uygulanmıştır. Açıklayıcı faktör analizinin uygulanmasında ön koşul olarak KMO örneklem yeterliliği değeri, Bartlett küresellik testi değeri, faktörlerin eşkökenlik değerleri, ortalamaları, açıklanan varyansları dikkate alınmıştır. KMO değeri olarak 0.5-1.0 arası değerler kabul edilebilir olarak değerlendirilirken, 0.5'in altındaki değerler faktör analizinin söz konusu veri seti için uygun olmadığını

göstergesidir (Altunışık vd., 2010, s. 266).

4.6.2.1. Öznel İyi Oluş Ölçeği' ne İlişkin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Bulguları

Anket formunda yer alan öznel iyi oluş ölçeği pozitif ve negatif duygu, yaşam doyumu alt boyutlarından oluşmaktadır. Toplamda 25 maddeden oluşan öznel iyi oluş ölçeğine açıklayıcı faktör analizi uygulanmış ve Tablo 8'de sunulmuştur.

Tablo 8. Öznel İyi Oluş Ölçeğine İlişkin Açıklayıcı Faktör Analizi Sonuçları

	Eş Kökenlilik	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans	Ortalama	Alfa
Yaşam Doyumu			4,245	16,981	3,190	0,947
Yaşam Doyumu 5	0,895	0,865				0,924
Yaşam Doyumu 3	0,918	0,861				0,921
Yaşam Doyumu 4	0,800	0,821				0,937
Yaşam Doyumu 1	0,783	0,805				0,940
Yaşam Doyumu 2	0,720	0,780				0,948
Negatif Duygu			7,178	28,712	2,431	0,953
Pozitif/Negatif Duygu 8	0,841	0,869				0,944
Pozitif/Negatif Duygu 20	0,833	0,863				0,944
Pozitif/Negatif Duygu 18	0,753	0,820				0,947
Pozitif/Negatif Duygu 7	0,712	0,820				0,949
Pozitif/Negatif Duygu 15	0,728	0,814				0,947
Pozitif/Negatif Duygu 4	0,692	0,811				0,949
Pozitif/Negatif Duygu 13	0,676	0,788				0,949
Pozitif/Negatif Duygu 2	0,667	0,778				0,949
Pozitif/Negatif Duygu 6	0,612	0,758				0,952
Pozitif/Negatif Duygu 11	0,603	0,756				0,952
Pozitif Duygular			6,259	25,035	3,503	0,938
Pozitif/Negatif	0,710	0,775				0,930

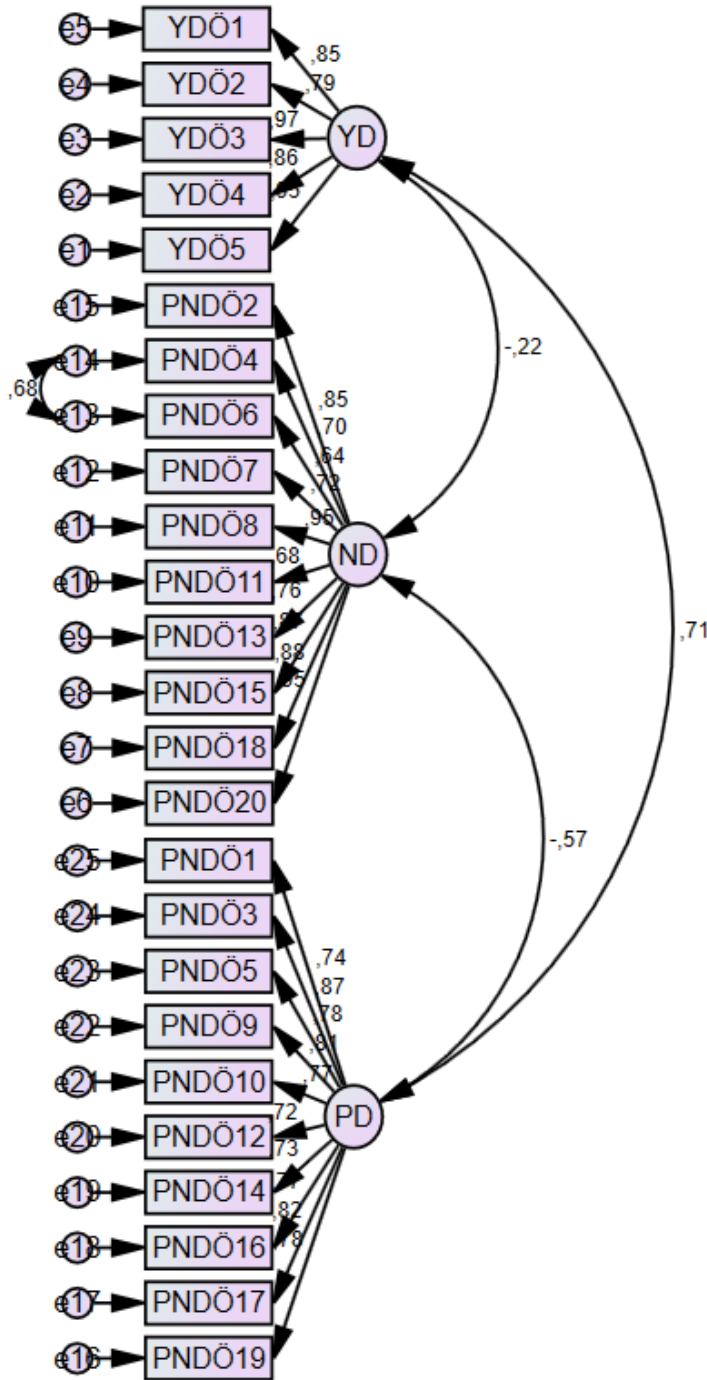
Duygu 17					
Pozitif/Negatif Duygu 3	0,760	0,761			0,928
Pozitif/Negatif Duygu 9	0,683	0,718			0,930
Pozitif/Negatif Duygu 5	0,654	0,716			0,932
Pozitif/Negatif Duygu 1	0,604	0,704			0,934
Pozitif/Negatif Duygu 10	0,627	0,700			0,933
Pozitif/Negatif Duygu 19	0,639	0,698			0,932
Pozitif/Negatif Duygu 12	0,580	0,688			0,934
Pozitif/Negatif Duygu 14	0,578	0,685			0,935
Pozitif/Negatif Duygu 16	0,617	0,666			0,933
NOT: Varimax rotasyonlu temel bileşenler analizi. Kaiser-Meyer-Olkin örneklem yeterliliği: %94,8; Bartlett küresellik testi için Ki-Kare: 9490,293, s.d.: 300, p=0.000; n: 391; Genel ortalama: 3,011; ss.:0,459; Ölçeğin tamamı için Alpha: 0,788; Açıklanan toplam varyans: % 70,728 Yanıt kategorileri: 1:Kesinlikle Katılmıyorum..... 5: Kesinlikle Katılıyorum					

Tablo 8 incelendiğinde öznel iyi oluş ölçeğinde yer alan maddelerin açıklayıcı faktör analizi sonucunda eş kökenlik, faktör yükleri, KMO örneklem yeterliliği, Bartlett küresellik testi değerleri yer almaktadır. Faktör analizinin ön koşulu olan KMO örneklem yeterliliği %94,8 ve Bartlett küresellik testi (x^2 :9490,293; sd=300) anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Öznel iyi oluş ölçeği ve alt boyutlarının Cronbach Alpha değerleri incelendiğinde gerek ölçeğin gerekse alt boyutların güvenilir olduğu şeklinde yorumlanabilmektedir. Bunun yanı sıra eşkökenliliğin en az 0,500 olması gerekmekte (Büyüköztürk, 2015: 134-134) ve hesaplanan eşkökenlik değerleri incelendiğinde bu şartın da sağlandığı görülmektedir. En düşük eşkökenlik değeri 0,578 olarak hesaplanırken, en yüksek eşkökenlilik değeri 0,918 olarak hesaplanmıştır. Faktör yükleri incelendiğinde ise, sosyal bilimlerdeki çalışmalar için 0,40 ve üzeri bir değere sahip olması gerekmekte (Yeşilyurt, 2018, s. 149) ve bu şartında sağlandığı görülmektedir. En düşük faktör yükü 0,666 iken, en yüksek faktör yükü ise 0,869 olarak hesaplanmıştır. Öznel iyi oluş ölçeğinde toplamda 25 madde ile yapılan

açıklayıcı faktör analizi 3 boyut altında toplanmıştır. 5 maddeden oluşan yaşam doyumu boyutunun varimax döndürme tekniği ile hesaplanan özdeğeri 4,245 ve ölçekteki toplam varyansın %16,98'ini açıklamaktadır. 10 maddeden oluşan negatif duygu boyutunun özdeğeri 7,178 ve ölçekteki toplam varyansın %28,71'ini açıklamaktadır. 10 maddeden oluşan pozitif duygu boyutunun özdeğeri 6,259 ve ölçekteki toplam varyansın %25,03'ünü açıklamaktadır. Böylece üç boyuttan oluşan öznel iyi oluş ölçeği açıklamaya çalıştığı özelliğin toplamda %70,728'ini açıklamaktadır.

Öznel iyi oluş ölçeğine ilişkin AMOS programı kullanılarak doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Doğrulayıcı faktör analizi yapılarak yol diyagramı, modelin uyum değerleri ve ölçeği oluşturan maddelerin anlamlılık değerleri incelenmiştir.

Şekil 2. Öznel İyi Oluş Ölçeğine ilişkin Yol Diyagramı



Doğrulayıcı faktör analizine göre öznel iyi oluş ölçeğinin yapısal eşitlik modeli sonucunun anlamlı olduğu ve ölçeği oluşturan 3 boyut ve bunları oluşturan 25 maddenin ölçek yapısıyla ilişkili olduğu belirlenmiştir. Modelin uyum değerleri incelendiğinde modelde iyileştirme yapılmıştır. Modelde iyileştirme yapılırken model uyumunu azaltan değişkenler belirlenmiştir. Belirlenen artık olan değerler arasında

kovaryansı yüksek olanlar maddeler için yeni kovaryanslar oluşturulmuştur (e13-e14). Modifikasyon sonrası model uyum indeksi tekrar hesaplanmıştır.

Tablo 9. Öznel İyi Oluş Modelinin Uyum Değerleri Tablosu

Uyum İyiliği	Referans Değerler		Ölçme Modeli
	Mükemmel Uyum Ölçütleri	Kabul Edilebilir Uyum Ölçütleri	
X ² /df	0≤X ² /df≤2	2<X ² /df≤5	3,431
RMSEA	0≤RMSEA≤0,05	0,05<RMSEA≤0,10	0,079
NFI	0,95<NFI<1,00	0,90≤NFI≤0,95	0,904
NNFI	0,95<NNFI<1,00	0,90≤NNFI≤0,95	0,923
CFI	0,95<CFI<1,00	0,90≤CFI≤0,95	0,930
IFI	0,95<IFI<1,00	0,90≤IFI≤0,95	0,930
RFI	0,95<RFI<1,00	0,90≤RFI≤0,95	0,894
RMR	0≤RMR≤0,05	0,05<RMR≤0,010	0,062
GFI	0,95≤GFI≤1,00	0,90≤GFI<0,95	0,839
AGFI	0,90≤AGFI≤1,00	0,85≤AGFI<0,90	0,807

Öznel iyi oluş modeline ilişkin uyum değerleri incelendiğinde X²/df değeri, RMSEA değeri, NFI değeri, NNFI değeri, CFI değeri, IFI değeri, RMR değeri kabul edilebilir uyum değerleri içerisinde yer almaktadır.

Tablo 10. Öznel İyi Oluş Ölçeğinde Yer Alan Madde ve Boyutlar arası İlişkiler

			Estimate	Std. Estimate	S.E.	C.R.	P
YDÖ5	<---	YD	1	0,951			
YDÖ4	<---	YD	0,906	0,859	0,032	28,505	***
YDÖ3	<---	YD	1,024	0,973	0,022	46,263	***
YDÖ2	<---	YD	0,88	0,793	0,038	23,262	***
YDÖ1	<---	YD	0,942	0,847	0,034	27,348	***
PNDÖ20	<---	ND	1	0,953			
PNDÖ18	<---	ND	0,908	0,885	0,029	31,36	***
PNDÖ15	<---	ND	0,88	0,872	0,029	29,943	***
PNDÖ13	<---	ND	0,745	0,764	0,035	21,488	***
PNDÖ11	<---	ND	0,637	0,677	0,037	17,124	***
PNDÖ8	<---	ND	1,012	0,953	0,024	42,332	***
PNDÖ7	<---	ND	0,662	0,724	0,034	19,321	***
PNDÖ6	<---	ND	0,613	0,638	0,039	15,569	***
PNDÖ4	<---	ND	0,668	0,704	0,036	18,336	***
PNDÖ2	<---	ND	0,899	0,852	0,032	27,979	***

PNDÖ19	<---	PD	1	0,776			
PNDÖ17	<---	PD	1,035	0,817	0,058	17,761	***
PNDÖ16	<---	PD	0,994	0,769	0,06	16,454	***
PNDÖ14	<---	PD	0,945	0,725	0,062	15,324	***
PNDÖ12	<---	PD	0,959	0,724	0,063	15,275	***
PNDÖ10	<---	PD	1,042	0,77	0,063	16,493	***
PNDÖ9	<---	PD	1,079	0,809	0,062	17,533	***
PNDÖ5	<---	PD	1,042	0,783	0,062	16,814	***
PNDÖ3	<---	PD	1,108	0,867	0,058	19,152	***
PNDÖ1	<---	PD	0,993	0,741	0,063	15,721	***

Tablo incelendiğinde öznel iyi oluş ölçeğini oluşturan bütün maddelerin bağlı olduğu boyutla aralarında istatistiki olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Doğrulayıcı faktör analizine göre öznel iyi oluş ölçeğinin yapısal eşitlik modeliyle hesaplanan değerlerin sonucunun anlamlı olduğu ve ölçeği oluşturan 3 boyut ve bunları oluşturan 25 maddenin ölçek yapısıyla ilişkili olduğu belirlenmiştir. Öznel iyi oluş ölçeğine ilişkin yapılan açıklayıcı faktör analizi ile doğrulayıcı faktör analizi sonuçları tutarlılık göstermektedir.

4.6.2.2. Yaşamın Anlamı Ölçeği' ne İlişkin Geçerlilik ve Güvenirlik Analizi Bulguları

Anket formunda yer alan yaşamın anlamı ölçeği anlam arayışı ve anlamın varlığı alt boyutlarından oluşmaktadır. Anket formunda yaşamın anlamı ölçeğinde yer alan 9. Madde ters kodlama olduğu için analizler uygulanmadan önce SPSS programında döndürülme işlemi yapılmıştır. Toplamda 10 maddeden oluşan yaşamın anlamı ölçeğine açıklayıcı faktör analizi uygulanmış ve Tablo 11'de sunulmuştur.

Tablo 11. Yaşamın Anlamı Ölçeğine İlişkin Açıklayıcı Faktör Analizi Sonuçları

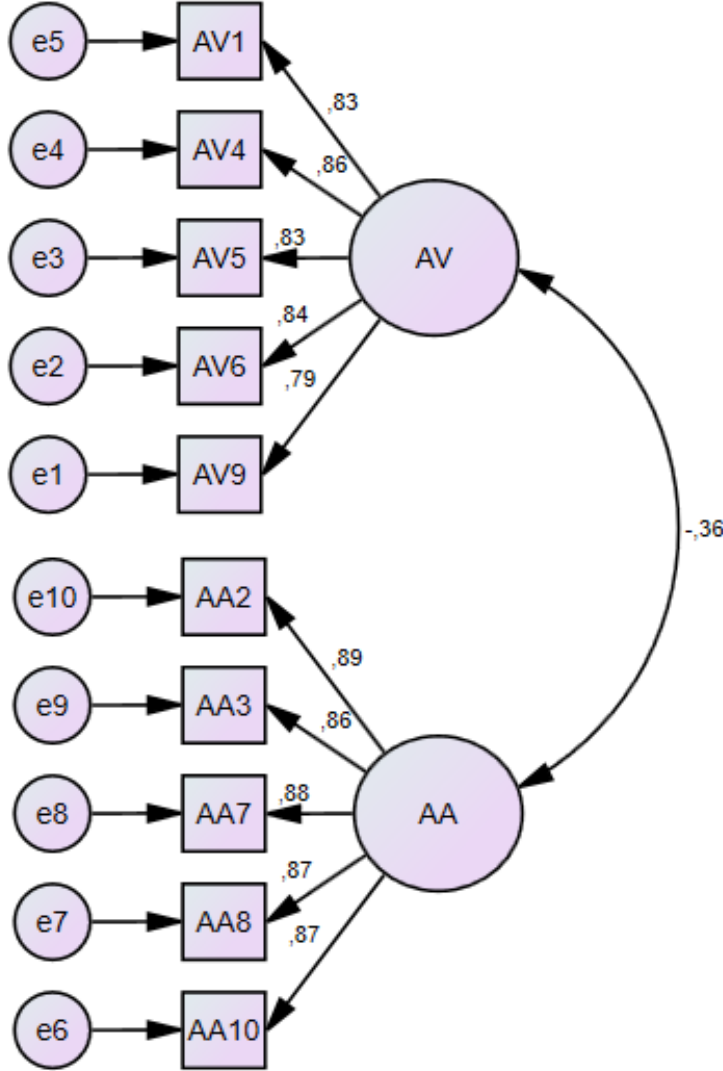
	Eş Kökenlilik	Faktör Yüğü	Öz Değer	Varyans	Ortalama	Alfa
Anlam Arayışı			4,070	40,702	3,955	0,943
Anlam Arayışı 2	0,836	0,900				0,927
Anlam Arayışı 7	0,824	0,894				0,929
Anlam Arayışı 3	0,802	0,891				0,933
Anlam Arayışı 10	0,809	0,884				0,930
Anlam Arayışı 8	0,808	0,876				0,931
Anlamın Varlığı			3,772	37,716	4,251	0,917
Anlamın Varlığı 4	0,796	0,885				0,891
Anlamın Varlığı 6	0,770	0,855				0,895
Anlamın Varlığı 1	0,750	0,859				0,900

Anlamın Varlığı 5	0,740	0,840				0,900
Anlamın Varlığı 9	0,708	0,829				0,905
NOT: Varimax rotasyonlu temel bileşenler analizi. Kaiser-Meyer-Olkin örneklem yeterliliği: %88,6; Bartlett küresellik testi için Ki-Kare: 3224,514, s.d.: 45, p=0.000; n: 391; Genel ortalama: 4,103; ss.:0,958; Ölçeğin tamamı için Alpha: 0,682; Açıklanan toplam varyans: % 78,418 Yanıt kategorileri: 1:Kesinlikle Katılmıyorum..... 5: Kesinlikle Katılıyorum						

Tablo 11 incelendiğinde yaşamın anlamı ölçeğinde yer alan maddelerin açıklayıcı faktör analizi sonucunda eş kökenlik, faktör yükleri, KMO örneklem yeterliliği, Bartlett küresellik testi değerleri yer almaktadır. Faktör analizinin ön koşulu olan KMO örneklem yeterliliği %88,8 ve Bartlett küresellik testi (x^2 : 3224,514; sd=45) anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Yaşamın anlamı ölçeği ve alt boyutlarının Cronbach Alpha değerleri incelendiğinde gerek ölçeğin gerekse alt boyutların güvenilir olduğu şeklinde yorumlanabilmektedir. Bunun yanı sıra eşkökenliliğin en az 0,500 olması gerekmekte (Büyüköztürk, 2015: 134-134) ve hesaplanan eşkökenlik değerleri incelendiğinde bu şartın da sağlandığı görülmektedir. En düşük eşkökenlik değeri 0,708 olarak hesaplanırken, en yüksek eşkökenlilik değeri 0,836 olarak hesaplanmıştır. Faktör yükleri incelendiğinde ise, sosyal bilimlerdeki çalışmalar için 0,40 ve üzeri bir değere sahip olması gerekmekte (Yeşilyurt, 2018, s. 149) ve bu şartında sağlandığı görülmektedir. En düşük faktör yükü 0,829 iken, en yüksek faktör yükü ise 0,900 olarak hesaplanmıştır. Yaşamın anlamı ölçeğinde toplamda 10 madde ile yapılan açıklayıcı faktör analizi 2 boyut altında toplanmıştır. 5 maddeden oluşan anlam arayışı boyutunun varimax döndürme tekniği ile hesaplanan özdeğeri 4,070 ve ölçekteki toplam varyansın %40,70'ini açıklamaktadır. 5 maddeden oluşan anlamın varlığı boyutunun özdeğeri 3,772 ve ölçekteki toplam varyansın %37,71'ini açıklamaktadır. Böylece 2 boyuttan oluşan yaşamın anlamı ölçeği açıklamaya çalıştığı özelliğin toplamda %78,418'ini açıklamaktadır.

Yaşamın anlamı ölçeğine ilişkin AMOS programı kullanılarak doğrulayıcı faktör analizi yapılmıştır. Doğrulayıcı faktör analizi yapılarak yol diyagramı, modelin uyum değerleri ve ölçeği oluşturan maddelerin anlamlılık değerleri incelenmiştir.

Şekil 3. Yaşamda Anlam Ölçeğine ilişkin Yol Diyagramı



Tablo 12. Yaşamın Anlamı Modelinin Uyum Değerleri Tablosu

Uyum İyiliği	Referans Değerler		Ölçme Modeli
	Mükemmel Uyum Ölçütleri	Kabul Edilebilir Uyum Ölçütleri	
X ² /df	0 ≤ X ² /df ≤ 2	2 < X ² /df ≤ 5	4,611
RMSEA	0 ≤ RMSEA ≤ 0,05	0,05 < RMSEA ≤ 0,10	0,096
NFI	0,95 < NFI < 1,00	0,90 ≤ NFI ≤ 0,95	0,952
NNFI	0,95 < NNFI < 1,00	0,90 ≤ NNFI ≤ 0,95	0,949
CFI	0,95 < CFI < 1,00	0,90 ≤ CFI ≤ 0,95	0,961
IFI	0,95 < IFI < 1,00	0,90 ≤ IFI ≤ 0,95	0,962
RFI	0,95 < RFI < 1,00	0,90 ≤ RFI ≤ 0,95	0,936

RMR	$0 \leq RMR \leq 0,05$	$0,05 < RMR \leq 0,010$	0,121
GFI	$0,95 \leq GFI \leq 1,00$	$0,90 \leq GFI < 0,95$	0,928
AGFI	$0,90 \leq AGFI \leq 1,00$	$0,85 \leq AGFI < 0,90$	0,883

Yaşamın anlamı modeline ilişkin uyum değerleri incelendiğinde X^2/df değeri, RMSEA değeri, NNFI değeri, RFI değeri, GFI değeri ve AGFI değeri kabul edilebilir uyum değerleri içerisinde yer almaktadır. NFI değeri, CFI değeri, IFI değeri mükemmel uyum değerleri içerisinde yer almaktadır.

Tablo 13. Yaşamın Anlamı Ölçeğinde Yer Alan Madde ve Boyutlar arası İlişkiler

			Estimate	Std. Estimate	S.E.	C.R.	P
AV9	<---	AV	1	0,794			
AV6	<---	AV	1,064	0,844	0,057	18,609	***
AV5	<---	AV	1,072	0,828	0,059	18,149	***
AV4	<---	AV	1,14	0,861	0,06	19,116	***
AV1	<---	AV	1,042	0,825	0,058	18,082	***
AA10	<---	AA	1	0,874			
AA8	<---	AA	0,991	0,870	0,042	23,751	***
AA7	<---	AA	1,04	0,885	0,042	24,57	***
AA3	<---	AA	0,97	0,861	0,042	23,252	***
AA2	<---	AA	1,04	0,894	0,041	25,085	***

Amos programına göre p değeri 0,001“den çok küçük bir değer aldığıında program değeri “***” ifadesiyle göstermektedir. Bir başka ifadeyle Tablo incelendiğinde yaşamın anlamını oluşturan bütün maddelerin bağlı olduğu boyutla aralarında istatistiki olarak anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Doğrulayıcı faktör analizine göre yaşamın anlamı ölçeğin yapısal eşitlik modeliyle hesaplanan değerlerin sonucunun anlamlı olduğu ve ölçeği oluşturan 2 boyut ve bunları oluşturan 10 maddenin ölçek yapısıyla ilişkili olduğu belirlenmiştir. Yaşamın anlamı ölçeğine ilişkin yapılan açıklayıcı faktör analizi ile doğrulayıcı faktör analizi sonuçları tutarlılık göstermektedir.

4.6.3. Hipotezlerin Test Edilmesi

Hipotezler test edilmeden önce katılımcıların öznel iyi oluşlarına yönelik puanları hesaplanmıştır (Öznel iyi oluş= (pozitif duygular + yaşam doyumu)- negatif duygular). Araştırmanın modeli doğrultusunda oluşturulan ana hipotez ve alt

hipotezleri test etmek amacıyla regresyon analizi yapılmıştır.

Tablo 14. Hipotez 1’i Test Etmeye Yönelik Yapılan Regresyon Analizi Sonuçları

Model	Standardize Edilmemiş Katsayılar		Standardize Katsayılar	t	Anlam Düzeyi
	B	Std. Hata	Beta		
(Sabit)	4,825	0,371		13,011	0,000
Anlamın Varlığı	0,461	0,048	0,383	9,517	0,000
Anlam Arayışı	-0,638	0,060	-0,431	-10,717	0,000
Bağımlı Değişken: Öznel İyi Oluş					
R: 0,667; R ² :0,445; Düzeltmiş R ² : 0,442; Model için F= 155,299; p=0,000; D-W: 1,802					

Hipotez 1’i test etmek amacıyla yapılan regresyon analizi sonucu incelendiğinde kurulan modelin anlamlı olduğu görülmektedir (F: 155,299, p=0,000). Bir başka ifadeyle katılımcıların yaşamın anlamına yönelik algılarının, öznel iyi oluşları üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi vardır. Katılımcıların yaşamın anlamına yönelik algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşları üzerinde 0,667 birimlik artış sağlamaktadır. Bu sonuçlar göz önünde bulundurulduğunda “Hipotez 1. Katılımcıların yaşamın anlamına yönelik algıları, öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerine anlamlı bir etkisi vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Hipotez 1.1’i test etmek amacıyla elde edilen bulgular incelendiğinde katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlamın varlığı boyutuna yönelik algılarının öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu etki pozitif yöndedir. Katılımcıların anlamın varlığına ilişkin algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri üzerinde 0,383 birimlik artışa neden olmaktadır. Bu sonuçlar göz önünde bulundurulduğunda “Hipotez 1.1. Katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlamın varlığına yönelik algılarının öznel iyi oluşları üzerine anlamlı bir etkisi vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

Hipotez 1.2’yi test etmek amacıyla elde edilen bulgular incelendiğinde katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlam arayışı boyutuna yönelik algılarının öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu etki negatif yöndedir. Katılımcıların anlamın arayışlarına

ilişkin algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri üzerinde 0,431 birimlik azalmaya neden olmaktadır. Bu sonuçlar göz önünde bulundurulduğunda “Hipotez 1.2. Katılımcıların yaşamın anlamının alt boyutu olan anlam arayışına yönelik algılarının öznel iyi oluşları üzerine anlamlı bir etkisi vardır” hipotezi kabul edilmiştir.

4.6.4. Ölçekte Yer Alan Değişkenlere Yönelik Korelasyon Analizi

Korelasyon analizi, iki niceliksel değişken arasındaki ilişkinin gücünü ve yönünü değerlendirmek için kullanılan istatistiksel bir yöntemdir. Ölçekte yer alan değişkenler arası ilişkiyi tespit etmek amacıyla korelasyon analizi yapılmıştır. Korelasyon analizi, iki değişken arasındaki ilişkinin düzeyini (derecesini, şiddetini, gücünü) ve yönünü belirlemektedir. Korelasyon kat sayısı -1 ile +1 arasında değer almaktadır. Burada değişkenler arasındaki ilişkinin düzeyini, rakamların mutlak büyüklüğü, yönünü ise rakamların pozitif veya negatif olması belirlemektedir. Korelasyon katsayısının pozitif olması; bir değişkene ilişkin verilerin artması durumunda diğerinin de artması veya bir değişkene ilişkin verilerin azalması durumunda diğerinin de azalması anlamına gelmektedir (Ural ve Kılıç, 2006, s. 247).

Hesaplanan korelasyon katsayısının değerine göre yorumlanması için değer aralıkları ise (Alpar, 2018, s. 409):

- $0,00 < r < 0,19$ ise, ilişki yok veya önemsenmeyecek düzeyde düşük ilişki,
- $0,20 < r < 0,39$ ise, zayıf (düşük düzeyde) ilişki,
- $0,40 < r < 0,69$ ise, orta düzeyde ilişki,
- $0,70 < r < 0,89$ ise, kuvvetli (yüksek düzeyde) ilişki,
- $0,90 < r < 1,00$ ise, çok kuvvetli düzeyde ilişki şeklinde yorumlanmaktadır.

Tablo 15. Ölçekte Yer Alan Değişkenler Arasındaki Korelasyon Değerleri

	YD	PD	ND	OIO	AV	AA	YA
YD	1	0,682**	-0,220**	0,727**	0,614**	-0,267**	0,376**
PD		1	-0,549**	0,915**	0,582**	-0,591**	0,096
ND			1	-0,779**	-0,161**	0,464**	0,205**
OIO				1	0,529**	-0,561**	0,069

AV					1	-0,340**	0,687**
AA						1	0,450**
YA							1

YD: Yaşam Doyumu, PD: Pozitif Duygular, ND: Negatif Duygular, OIO: Özel İyi Oluş, AV: Anlamın Varlığı, AA: Anlam Arayışı, YA: Yaşamın Anlamı.

Araştırmada kullanılan değişkenler arasındaki ilişkiyi test etmek için Pearson korelasyon analizi uygulanmıştır. Araştırmanın değişkenleri arasında korelasyon katsayıları incelendiğinde, katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, pozitif duygulara yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde, pozitif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=0,682$; $p<0,001$). Katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, negatif duygulara yönelik algı düzeyleri arasında zayıf düzeyde, negatif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=-0,220$; $p<0,001$). Katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri arasında yüksek düzeyde, pozitif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=0,727$; $p<0,001$). Katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, anlamın varlığına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde, pozitif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=0,614$; $p<0,001$). Katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, anlam arayışına yönelik algı düzeyleri arasında zayıf düzeyde, negatif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=-0,267$; $p<0,001$). Katılımcıların yaşam doyumlarına yönelik algı düzeyleriyle, yaşamın anlamına yönelik algı düzeyleri arasında zayıf düzeyde, pozitif yönde ve istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır ($r=0,376$; $p<0,001$).

Katılımcıların pozitif duygulara yönelik algı düzeyleriyle, negatif duygulara yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde, negatif yönde ($r=-0,549$; $p<0,001$); öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri arasında çok yüksek düzeyde, pozitif yönde ($r=0,915$; $p<0,001$); anlamın varlığına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde pozitif yönde ($r=-0,582$; $p<0,001$); anlam arayışına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde negatif yönde ($r=-0,591$; $p<0,001$) istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır.

Katılımcıların negatif duygulara yönelik algı düzeyleriyle, öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri arasında yüksek düzeyde, negatif yönde ($r=-0,779$; $p<0,001$); anlamın varlığına yönelik algı düzeyleri arasında önemsenmeyecek düzeyde düşük ve

negatif yönde ($r=-0,161$; $p<0,001$); anlamın arayışına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde pozitif yönde ($r=-0,464$; $p<0,001$); yaşamın anlamına yönelik algı düzeyleri arasında düşük düzeyde pozitif yönde ($r=0,205$; $p<0,001$) istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır.

Katılımcıların öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleriyle, anlamın varlığına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde pozitif yönde ($r=0,529$; $p<0,001$); anlam arayışına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde negatif yönde ($r=-0,561$; $p<0,001$) istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır.

Katılımcıların anlamın varlığına yönelik algı düzeyleriyle, anlam arayışına yönelik algı düzeyleri arasında düşük düzeyde negatif yönde ($r=0,340$; $p<0,001$); yaşamın anlamına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde pozitif yönde ($r=0,687$; $p<0,001$) istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır. Katılımcıların anlam arayışına yönelik algı düzeyleriyle, yaşamın anlamına yönelik algı düzeyleri arasında orta düzeyde pozitif yönde ($r=0,450$; $p<0,001$) istatistiksel olarak anlamlı ilişki vardır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TARTIŞMA, SONUÇ ve ÖNERİLER

Öznel iyi oluş, son yıllarda sağlık araştırmalarında ve uygulamalarında önemli bir konu olarak ortaya çıkmıştır (Zaninotto ve Steptoe, 2019, s. 2). Engelli bireylerin öznel iyi oluşları, çeşitli psikolojik ve sosyal boyutları kapsayan çok yönlü bir konudur. Bu kavramı anlamak, bireylerin fiziksel sağlıklarının dışında yaşam kalitelerini nasıl algıladıklarını ve deneyimlediklerini dikkate almak gerekmektedir. Öznel iyi oluş, engelli bireyler için yaşamın anlamını keşfetmek, kişinin amaç ve doyum duygusunu şekillendiren kişisel, varoluşsal ve felsefi yansımaları içerdiğinden bu anlayışa derinlik katmaktadır. Bu noktada literatüre katkı sağlaması amacıyla tez çalışmasının konusunu engelli bireylerin öznel iyi oluşları ve yaşamın anlamı algıları oluşturmaktadır. Tez çalışmasının amacı ise, havayolu taşımacılığı ile seyahat eden görme engelli bireylerin, yaşamın anlamına yönelik algılarının, öznel iyi oluş üzerine olan etkisini tespit etmektir. Amaç doğrultusunda araştırma modeli oluşturulmuş ve hipotezler belirlenmiştir. Veri toplama yöntemi olarak anket tekniğinden

yararlanılmıştır. Engelli bireylere okunarak anket formları doldurulmuş ve toplamda 391 anket formundan elde edilen veri setine analizler uygulanmıştır. Tez çalışmasında hipotezleri test etmek amacıyla regresyon analizi yapılmış ve bunun yanı sıra katılımcıların demografik özelliklerine ve havayolu taşımacılığını kullanım durumlarına yönelik sorulara vermiş oldukları yanıtlar için betimleyici analizlerden yararlanılmıştır.

Araştırmaya katılan 391 görme engelli bireyin %30,7'si kadın, %69,3'ü erkek; %13,8'i 18-24 yaş aralığında, %38,4'ü 25-34 yaş aralığında, %26,1'i 35-44 yaş aralığında, %14,1'i 45-54 yaş aralığında ve %7,7'si 55 yaş ve üzerinde olduklarını; %48,1'i evli olduklarını, %51,9'u bekar olduklarını; %34,3'ü İlköğretim eğitim düzeyine, %29,2'si Lise eğitim düzeyine, %15,3'ü Önlisans eğitim düzeyine, %16,1'i Lisans eğitim düzeyine, %5,1'i Lisansüstü eğitim düzeyine sahip olduklarını, %16,4'ü çalışmadığını, %14,6'sı emekli olduklarını, %16,4'ü serbest meslek olduğunu, %13,8'i memur olduklarını, %20,7'si işçi olduklarını, %18,2'si diğer meslek gruplarında olduklarını belirtmişlerdir. Katılımcıların %82,9'u uçağa bireysel olarak bindiklerini, %17,1'inin uçağa grup olarak bindiklerini; %14,3'ü yılda 1 kez, %43,5'i yılda 2-3 kez, %22,8'i yılda 4-5 kez, %10,5'i yılda 6-10 kez, %3,3'ü yılda 11-15 kez, %5,6'sı yılda 16'dan fazla uçuş gerçekleştirdiklerini belirtmişlerdir.

Araştırma kapsamında oluşturulan anket formunda yer alan ölçeklerin geçerliliği ve güvenilirliği test edilmiştir. Ölçeklerin güvenilirliğini test etmek amacıyla anket formunda yer alan ölçeklere ve alt boyutlarının Cronbach Alpha değerleri incelenmiştir. Hesaplanan Cronbach Alpha değerleri öznel iyi oluş ölçeğini daha önce çalışmalarında kullanan Şahin vd. (2012) ve yaşamın anlamı ölçeğini daha önce çalışmalarında kullanan Steger vd. (2006), Demirbaş (2010), Şahin vd. (2012) çalışmalarında elde ettikleri güvenilirlik değerleriyle benzerlik göstermektedir. Anket formunda yer alan ölçeklerin güvenilirliklerini test etmek amacıyla açıklayıcı ve doğrulayıcı faktör analizi uygulanmıştır. Açıklayıcı faktör analizinin ön şartı olan KMO örneklem yeterliliği ve Bartlett küresellik testi değeri anlamlı olduğu tespit edilmiştir. Açıklayıcı faktör analizinde maddelerin eşkökenlilik değerleri ($> 0,50$) ve faktör yüklerine ($>0,40$) dikkat edilmiştir. Daha sonra AMOS programı ile yapılan doğrulayıcı faktör analizinde maddelerin boyutları arasında anlamlı olması aynı

zamanda model uyum değerlerinin kabul edilebilir değerler içerisinde olduğu tespit edilmiştir.

Hipotezler test edilmeden önce katılımcıların öznel iyi oluşlarına ilişkin puanları hesaplanmıştır (Öznel iyi oluş= (pozitif duygular + yaşam doyumu)- negatif duygular). Hipotezlerin test edilmesi için regresyon analizinden yararlanılmıştır.

Hipotez 1'i test etmek amacıyla yapılan regresyon analizi sonucu incelendiğinde kurulan modelin anlamlı olduğu tespit edilmiştir (F: 155,299, p=0,000). Katılımcıların yaşamın anlamına yönelik algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşları üzerinde 0,667 birimlik artış sağlamaktadır. Hipotez 1 kabul edilmiştir. Elde edilen bu sonuç literatürdeki Streger vd. (2008), Ho vd. (2010) tarafından yapılan çalışmalarla benzerlik göstermektedir.

Hipotez 1.1'i test etmek amacıyla yapılan regresyon analizi sonucunda anlamın varlığına yönelik algılarının öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Görme engelli bireylerin anlamın varlığına ilişkin algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri üzerinde 0,383 birimlik artışa neden olmaktadır. Elde edilen bu sonuç literatürdeki Streger vd. (2008), Ho vd. (2010), Şahin vd. (2012), Dursun (2021) tarafından yapılan çalışmalarla benzerlik göstermektedir.

Hipotez 1.2'yi test etmek amacıyla yapılan regresyon analizi sonucunda anlam arayışına yönelik algılarının öznel iyi oluş algı düzeyleri üzerinde istatistiksel olarak anlamlı bir etkisi olduğu tespit edilmiştir. Bu etki negatif yönde olup, görme engelli bireylerin anlam arayışlarına ilişkin algı düzeylerindeki bir birimlik artış öznel iyi oluşlarına yönelik algı düzeyleri üzerinde 0,431 birimlik azalmaya neden olmaktadır. Elde edilen bu sonuç literatürdeki Kashdan ve Steger (2007), Ho vd. (2010), Park (2010), Ju vd. (2013), Park vd. (2010), Dursun (2021) tarafından yapılan çalışmalarla benzerlik göstermektedir.

Ankette yer alan ölçekler ve alt boyutları aralarındaki ilişkilerini belirlemeye yönelik korelasyon analizi uygulanmıştır. Görme engelli bireylerin yaşam doyumu ile pozitif duygular, öznel iyi oluşları, anlamın varlığı ve yaşamın anlamı arasında pozitif yönde ilişki bulunmaktadır. Görme engelli bireylerin yaşam doyumları, pozitif duygular, öznel iyi oluşları ve anlamın varlığı yönelik algı düzeyleri arttıkça negatif

duygular ve anlam arayışları azalmaktadır. Elde edilen bu sonuç Şahin vd. (2012) tarafından yapılan çalışmaların sonuçları ile benzerlik göstermektedir.

Anket formu görme engelli bireylere okuyarak ve sonrasında cevap vermesi beklenerek uygulandığı için bu esnada anket formunda yer almayan konularında görüşülmesine neden olmuştur. Bu görüşmelere istinaden oluşturulan öneriler ise:

- Engelli bireylerin tüm ulaşım sistemleri ve toplu taşıma araçlarında ulaşılabilirliğin artırılması için rehber kitapçıklar üretilmesi,
- Hava alanı, otopark gibi alanlarda görme engelli bireylerin yön bulmada kullanabileceği kabartmalı sarı zemin şeritlerinin yaygınlaştırılması,
- Görme engelli bireylerin yaşamlarındaki araçların sesli komut veren donanımlarla desteklenmesi sağlanması ve fonksiyonların artırılarak çok amaçlı hale getirilmesi,
- Görme engelli bireylerin hava alanlarında maruz kalacakları sorunlardan etkilenmemeleri ve destek sağlanması adına hava alanı kamu personellerinin de görme engelli bireylerle iletişim konusunda eğitimler verilmesi,
- Bağımsız hareket eğitimi yaygınlaştırılması ile görme engelli bireylerin hayata katılmalarını sağlayabilmek adına yeni programlar düzenlenerek desteklenmesi,
- Benzer araştırmalarda yapılacak anket çalışmalarının Braille Alfabesi ile de hazırlanması önerilmektedir.

İleride yapılacak çalışmalar için görme engelli ve engelli bireyleri konu alan benzer akademik çalışmaların hem nicel hem de nitel şekilde uygulanması konuyla ilgili daha fazla insanı bilinçlendirilmesinde katkı sağlanacağı düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

- Acuner, Ş. A. (2006). Turizmde Sürdürülebilirlik Anlayışı İçerisinde Alternatif Turizm Türlerinin Yeri. Verimlilik Dergisi, 4.
- ADA (Americans with Disabilities Act). (September 2010). 2010 ADA Standards for Accessible Design. [Erişim Tarihi: 27 Aralık 2022].
<https://www.ada.gov/law-and-regs/design-standards/2010-stds/>
- Adler, A. (2014). Individual psychology. In An introduction to theories of personality. Psychology Press, 83-105.
- Adler, A. (2016). Understanding Birth Order: A Within-Family Analysis of Birth Order Effects.
- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı. (Ocak 2022). Engelli ve Yaşlı İstatistik Bülteni
- Akdu, U. ve Akdu S. (2018). “Engelli Turizmi: Yasal Düzenlemeler ve Uygulamalar”, Guejiss, Gümüşhane University Electronic Journal Of The Institute Of Social Sciences, 9 (23).
- Akgöz, E., ve Atalay, R. (2021). “Turizm” Kavramının Yer Aldığı Doktora Tezlerinin Bibliyometrik Analizi (2010-2020). Uluslararası Sosyal Bilimler Akademik Araştırmalar Dergisi, 5(2), 23-42.
- Akıncı Z. ve Sönmez N. (2015). Engelli Bireylerin Erişilebilir Turizm Beklentilerinin Değerlendirilmesine Yönelik Nitel Bir Araştırma. Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi, 26 (1), 97-113.
- Aktepe, A., Pınarbaşı, M., ve Yüzükırmızı, M. (2009). Bilgisayar Bütünleşik İmalat (Cım) Parametrelerinin Oc (Operating Characteristic) Eğrisine Etkileri.
- Alexander T. Wells ve Seth B. Young (2004). Airport Planning ve Management, 5, 53-96.
- Alpar, R. (2018). Spor, Sağlık ve Eğitim Bilimlerinden Örneklerle Uygulamalı

İstatistik ve Geçerlik- Güvenirlik, (5. Baskı). Ankara. Detay Yayıncılık

Allport, G. W. (1961). Pattern and growth in personality.

Altı Nokta Körler Vakfı (2021). *Bağımsız Hareket (Beyaz Baston) Eğitimi*.
<https://www.6nokta.org.tr/tr/rehabilitasyon/bagimsiz-hareket-beyaz-baston-egitimi-1.html> [Erişim Tarihi: 06 Kasım 2022].

Altıparmak, E. (2020), Sağlık Turizminin Güçlü ve Zayıf Yönler, ile Fırsat ve Tehditlerinin Analizi: Kahramanmaraş İlinde Bulunan Hastaneler Üzerinde Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Altunışık, R., Coşkun, R., Bayraktaroğlu, S., Yıldırım, E. (2010). Sosyal bilimlerde araştırma yöntemleri: SPSS uygulamalı. Sakarya: Sakarya Yayıncılık.

Ardahan, F. (2012). Duygusal zekâ ve yaşam doyumunu arasındaki ilişkinin doğa sporu yapanlar örneğinde incelenmesi. Pamukkale Journal of Sport Sciences, 3(3), 20-33.

Arıcı, S. (2010), Bedensel Engellilerin Turizm Sektöründen Beklentilerinin Tespitine Yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Arıkan, Ç. (2002). Sosyal model çerçevesinde özürlülüğe yaklaşım. Ufku Ötesi Bilim Dergisi, 2(1), 45-60

Arslan, Y., ve Şahin, M. H. (2014). Görme engellilerin toplumsal hayatta yaşadıkları zorluklar (Batman merkez örneği). Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi, 4(2), 1-14.

Artar, Y. ve Karabacakoğlu, Ç. (2003). Türkiye’de Özürllüler Turizminin Geliştirilmesine Yönelik Olarak Konaklama Tesislerindeki Altyapı Olanaklarının Araştırılması (Basılmamış Uzmanlık Tezi), Ankara: Milli Prodüktivite Merkezi.

Aslan, A. (2017). Engelli ve engelli olmayan ergen bireylerin algıladıkları sosyal

destek ile intihar olasılığı arasındaki ilişkinin incelenmesi. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Hasan Kalyoncu Üniversitesi.

Aslan, M. (2007). Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değeri ve İç Hatlarda Hizmet Sunan Havayolu İşletmelerinde Müşteri Değerinin Belirlenmesi Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Eskişehir Üniversitesi, Eskişehir.

Ataman, A., (2003). Özel Gereksinimli Çocuklar ve Özel Eğitime Giriş. Derl. Tuncer, T. Ankara: Gündüz Eğitim ve Yayıncılık.

Atay, L., ve Tozlu, E. (2012). Engellilere Yönelik Turistik Ürünlerin Durum Tespiti: Bir Alan Araştırması. Seyahat ve Otel İşletmeciliği Dergisi, 9(2).

Aydın, C., Mevlüt, K., ve Peker, H. (2015). Hayatın anlam ve amacı ölçeği: geçerlik ve güvenirlik çalışması. Ondokuz Mayıs Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi, (38), 39-55.

Aydın, D. (2019). Hatırlanabilir turizm deneyimi ile öznel iyi oluş arasındaki ilişkide yaşam anlamının aracılık rolü. Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya.

Aydın, P. ve Akova, Y. (2001). *Temel göz hastalıkları*. Ankara: Güneş Kitapevi.

Baek, K., Choe, Y., Lee, S., Lee, G., ve Pae, T. I. (2022). The effects of pilgrimage on the meaning in life and life satisfaction as moderated by the tourist's faith maturity. *Sustainability*, 14(5), 2891.

Bağcı, E. (2017). Engelli Bireylerin Turizme Katılma Motivasyonları ve Kısıtları. Yüksek Lisans Tezi. Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Antalya

Bahçe, A. S. (2015). Kırsal Gelişimde Kültür (Mirası) Turizmi Modeli. Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 25.

Baş, M. (2012), Duygusal Emek- Müşteri Memnuniyeti İlişkisi: Engelli Turizm Pazarında Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Muğla.

- Batthyany, A., ve Russo-Netzer, P. (2014). Psychologies of meaning. In Meaning in positive and existential psychology. New York, NY: Springer New York.
- Baumeister, R. F. (1991). Meanings of life. Guilford press.
- Baumeister, R. F., ve Vohs, K. D. (2002). The pursuit of meaningfulness in life. Handbook of positive psychology, 1, 608-618.
- Brandt, R. B. (1985). A motivational theory of excuses in the criminal law. NOMOS: Am. Soc'y Pol. Legal Phil., 27, 165.
- Bi, Y., J.A. Jaclyn ve S.T. Cole, (2007), "Accessibility and Attitudinal Barriers Encountered by Chinese Travelers With Physical Disabilities", International Journal of Tourism Research, Vol.9, s.205-216.
- Bulut, E. (2019). Turizmin Türkiye Ekonomisindeki Yeri ve Ekonomik Etkileri. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.
- Bulut, T. (2022). "Olasılıklı Örneklem", <https://tevfikbulutcom.wordpress.com/tag/olasilikli-orneklem>, [Erişim Tarihi: 06 Kasım 2022].
- Büyüköztürk, Ş. (2007). Sosyal bilimler için veri analizi el kitabı. Ankara: Pegem Yayıncılık.
- Büyüköztürk, Ş. (2011). Sosyal Bilimler İçin Veri Analizi El Kitabı. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.
- Büyüköztürk, Ş. (2015). Sosyal bilimler için veri analizi el kitabı (21. Baskı). Ankara: Pegem Akademi.
- Büyüköztürk, Ş., Kılıç-Çakmak, E., Akgün, Ö., Karadeniz, Ş., ve Demirel, F. (2008). Bilimsel araştırma yöntemleri. Ankara: Pegem Yayıncılık.
- Byrne, B. M. (2001). Structural equation modeling with AMOS, EQS, and LISREL: Comparative approaches to testing for the factorial validity of a measuring instrument. International Journal of Testing, 1(1), 55- 86. https://doi.org/10.1207/S15327574IJT0101_4.

- Calp, M. (2012). Sınıf Öğretmenleri, Öğretmen Adayları ve Ailelere Göre İlköğretim 2, 3, 4 ve 5. Sınıflardaki Okuma Yazma Problemlerinin Sebepleri, Çözüm Önerileri. *Uluslararası Sosyal Bilimler Eğitimi Dergisi*, 2(2), 148-168.
- Cavkaytar, A. ve Diken, İ. H. (2006). *Özel Eğitime Giriş*. Ankara: Kök Yayıncılık.
- Cenkseven Önder, F. ve Bölükbaşı, A. (2020). Ergenlerde İntihar Olasılığı: Benlik Saygısı ve Öfke Açısından İncelenmesi. *OPUS International Journal of Society Researches*, 10(17), 1522-1543. <https://doi.org/10.26466/opus.528723>
- Chu, S. T. W., Fung, H. H., ve Chu, L. (2020). Is positive affect related to meaning in life differently in younger and older adults? A time sampling study. *The Journals of Gerontology: Series B*, 75(10), 2086-2094.
- Çakmak, N. M. (2008). Amerika Birleşik Devletlerindeki Engelli Tanımı Hakkında Bir İnceleme. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2, 51-62.
- Çentik, G. (2009). Görme Engellilere Braille Alfabesini Öğretmek için Bilgisayar Destekli Yeni Bir Eğitim Setinin Tasarımı ve Uygulanması. Yüksek Lisans Tezi. Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Edirne.
- Çetin, B. I. (2017). Sanayi Devrimi'nden 21. yüzyıla batı dünyasında engellilik. *SGD-Sosyal Güvenlik Dergisi*, 7(1), 91-122.
- Çizel B., Sönmez N. ve Akıncı Z. (2012), Antalya'da Engelli Turizminin Gelişimi İçin Arz ve Talep Üzerine Bir Araştırma. Ankara: Yiğitler Grup Reklam Matbaa.
- Dağlı, A., ve Baysal, N. (2016). Yaşam doyumu ölçeğinin Türkçeye uyarlanması: geçerlik ve güvenilirlik çalışması. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 15(59).
- Dalgın, T., ve Karadağ, L. (2015). Türkiye'de turizm girişimciliğinin gelişimi ve turizmle ilgili sağlanan teşvikler. *Ekonomi ve Yönetim Araştırmaları Dergisi*, 4(1), 174-184.
- Darcy, S. ve Dickson, T. (2009). A Whole-of-Life Approach to Tourism: The Case for Accessible Tourism Experiences. *Journal of Hospitality and Tourism*

Management, 16(1), 35-44.

Darcy, S. (2015). Developing Sustainable Approaches To Accessible Accommodation Information Provision: A Foundation For Strategic Knowledge Management. *Tourism Recreation Research*, 36, 141-157.

DDK (2009), T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu (Rapor No: 2009/ 4).

Demirbaş, N. (2010). Yaşamda Anlam ve Yılmazlık. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara.

Demirbaş, N. (2010). Yaşamda anlam ve yılmazlık. Yüksek Lisans Tezi. Hacettepe Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Demirbilek. M. (2013). Zihinsel Engelli Bireylerin ve Ailelerinin Gereksinimleri. *TJFMPC*, 7(3).

Deniz Turizmi Yönetmeliği. (2009). T.C. Resmî Gazete, 2009/15212, 24 Temmuz 2009

Devlet Planlama Teşkilatı, (2001-2005). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu Raporu Havayolu Ulaştırma Alt Komisyon Raporu, Ankara).

Devlet Hava Meydanları İşletmeni, (2013). “*Engelsiz Havaalanı Dosyası*” (Balıkesir Merkez Havalimanı Müdürlüğü).

Dezutter, J., Luyckx, K., ve Wachholtz, A. (2015). Meaning in life in chronic pain patients over time: Associations with pain experience and psychological well-being. *Journal of behavioral medicine*, 38, 384-396.

DHMI, (2013). Havalimanı Terminal Hizmetleri Yönergesi, s.13.

Diener, E. D., Emmons, R. A., Larsen, R. J. ve Griffin, S. (1985). The satisfaction with life scale. *Journal of Personality Assessment*, 49(1), 71-75.

- Diener, E., ve Diener, M. (1995). Cross-cultural correlates of life satisfaction and self-esteem. *Journal of personality and social psychology*, 68(4), 653.
- Doğan, T., ve Sapmaz, F. (2012). Kişilerarası ilişki tarzları ve öznel iyi oluş. *Türk Eğitim Bilimleri Dergisi*, 10(3), 585-602.
- Dursun, E. M. (2008). Havayolu İşletmelerinde Uçuş Öncesi, Uçuş Esnası ve Uçuş Sonrasında Sunulan Hizmetlerin Kalitesinin Ölçülmesi: İç Hatlarda Bir Uygulama. Yüksek Lisans Tezi. Anadolu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Dursun, P. (2012). The role of meaning in life, optimism, hope, coping styles in subjective well-being. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortadoğu Teknik Üniversitesi, Ankara.
- Dursun, P. (2021). Üniversite Öğrencilerinde Öznel İyi Oluş: Yaşamda Anlam, İyimserlik ve Umudun Rolü, İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 8 (2), Ekim 2021, ss. 387-404.
- Dursun, T., Oskaybaş, K. ve Gökmen, C. (2014). Hizmet Kalitesi ve Müşteri Memnuniyetinin Şube-İnternet Bankacılığında Karşılaştırılması. *Marmara Üniversitesi Öneri Dergisi*, 11 (41), 97.
- Emmons, R. A. (2003). Personal goals, life meaning, and virtue: Wellsprings of a positive life. *American Psychological Association*, 105-128.
- ENAT (European Network for Accessible Tourism- Avrupa Erişilebilir Turizm Ağı), (2007). Services and Facilities for Accessible Tourism in Europe. <https://www.accessibletourism.org/?i=enat.en.reports>
- Engelliler Hakkında Kanun, Revize Kanun No: 6518, Resmî Gazete Tarihi: 06.02.2014, Resmî Gazete No: 28918
- Engellilerin Haklarına İlişkin Sözleşme. Resmî Gazete. Tarihi: 14.07.2009, Resmî Gazete No: 27288

- Engelliler İçin Engelsiz Avrupa Tebliği. (2000). Tebliğ Tarihi: 12 Mayıs 2000
- Ercan, İ. ve Kan, İ. (2004). Ölçeklerde Güvenirlik ve Geçerlik, Uludağ Üniversitesi Tıp Fakültesi Dergisi, 30 (3), 211-216.
- Eryılmaz, B. (2010). Turizmde Engelli Pazarının Değerlendirilmesi ve Bodrum Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya.
- Eryılmaz, B., ve Zengin, B. (2013). Bodrum destinasyonunda engelli turizm pazarının değerlendirilmesi. Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi, 6(11), 52-74.
- Flynn, T. (2006). Sartre as Philosopher of the Imagination. *Philosophy Today*, 50, 106.
- Frankl, V. (1963). Viktor Frankl. Munich: Bertelsmann.
- Frankl, V. (1998). Viktor Frankl (1905-1997) O Elsentido De La Existencia. *Revista Latinoamericana de Psicología*, 30(2), 355-361.
- Frankl, V. E. (1959). The spiritual dimension in existential analysis and logotherapy. *Journal of Individual Psychology*, 15(2), 157.
- Fredrickson, B. L. (2001). The role of positive emotions in positive psychology: The broaden-and-build theory of positive emotions. *American Psychologist*, 56(3), 218–226. <https://doi.org/10.1037/0003-066X.56.3.218>
- Garcia Altes, A. (2005). The Development of Health Tourism Services. *Annals of Tourism Research*, 32.
- Gavcar, E. ve Tuncer, B. (2014). Havalimanı Terminal Hizmet Kalitesini Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6, 183-211.
- Gençöz, T. (2000). Pozitif ve Negatif Duygu Ölçeği: Geçerlilik ve Güvenirlik Çalışması. *Türk Psikoloji Dergisi*, 15(46), 19-26.
- George, D. ve Mallery, P. (2010). *SPSS for Windows Step by Step. A Simple Study*

Guide and Reference GEN, Boston, MA: Pearson Education, Inc, 10.

Goltsman, S. M., Gilbert T. A. ve Wohlford, S. A., 1993. The Accessibility Checklist: An Evaluation System For Buildings And Outdoor Settings, California, Berkeley

Gül, T. (2021). Turist Olarak Engelli Algısı, Turist Rehberleri Üzerine Bir Çalışma. Sosyal Politika Çalışmaları Dergisi, 21(52), 575-603.

Gülaçtı, F. ve Çiftçi, Z. (2019). Lise Öğrencilerinin Okula İlişkin Tutumlarının Çeşitli Değişkenler Açısından İncelenmesi. Karadeniz Sosyal Bilimler Dergisi, 11(20), 1-14.

Gülmez, Z. (2012). Türkiye’de ve Dünya’da Sağlık Turizmi ve Çeşitleri: Sağlık Turizminin Ülkemizdeki Mevcut Durumu ve Bazı Ülkelerle Kıyaslanması. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Gürbüz, S. ve Şahin, F. (2014). Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Gürses, F. (2006). Havayolu İşletmeciliğinde Müşteri Tercihlerini Etkileyen Faktörler ve Yerli Yolculara yönelik Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.

Hacıoğlu, N. ve Şahin, B. (2011). Üçüncü Yaş Turizmi. N. Hacıoğlu ve C. Avcıkurt (Ed.) içinde, Turistik Ürün Çeşitlendirmesi (2. Basım, s. 17–39). Ankara: Nobel.

Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik. (2011). T.C. Resmî Gazete, Sayı: 28131, 03 Aralık 2011

Heine, S. J., Proulx, T. ve Vohs, K. D. (2006). The meaning maintenance model: On the coherence of social motivations. Personality and social psychology review, 10(2), 88-110.

Ho, M. Y., Cheung, F. M. ve Cheung, S. F. (2010). The role of meaning in life in

promoting well-being. *Personality and Individual Differences*, 48, 658-663.

<http://www.biletdestek.com/1585/thy-hamile-hasta-ve-engelli-yolcu-seyahatsartlari>.

Html [Erişim Tarihi: 20 Aralık 2022].

https://www.aile.gov.tr/media/98625/eyhgm_istatistik_bulteni_ocak_2022.pdf,

[Erişim Tarihi: 10 Nisan 2024].

Jim, H. S. ve Andersen, B. L. (2007). Meaning in life mediates the relationship between social and physical functioning and distress in cancer survivors. *British journal of health psychology*, 12(3), 363-381.

Johnson, R. A. ve Wichern, D. W. (2002). *Applied multivariate statistical analysis*. Upper Saddle River, NJ: Prentice hall, 5(8).

Ju, H., Shin, J. W., Kim, C. W., Hyun, M. H. ve Park, J. W. (2013). Mediation effect of meaning in life on the relationship between optimism and well-being in community elderly. *Archives of Gerontology and Geriatrics*, 56(2), 309-313. doi: 10.1016/j.archger.2012.08.008

Jurica, J., Barenz, J., Shim, Y., Graham, K. ve Steger, M. F. (2014). Ultimate concerns from existential and positive psychological perspectives. *Meaning in positive and existential psychology*, 115-128.

Kanca, B. ve Ertaş, Ç. (2014). Engelli Turizmine İlişkin Yasal Düzenlemeler: Türkiye ile Avrupa Birliği Mevzuatlarının Karşılaştırılması.

Kara, C. (2011). "Gören, Az Gören ve Görme Engelli Çocuklar İçin (Bakabilen ve Dokunabilen İllüstrasyonlu) Kitap Önerisi", *Sanatta Yeterlik Eser Metni: Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Grafik Tasarım Programı, Sanatta, İstanbul*.

Karabıyık, K. (2019). Görme Engelliler İçin İçerik Hazırlamanın İpuçları. Blogager.

Kashdan, T. B. ve Steger, M. F. (2007). Curiosity and pathways to well-being and meaning in life: Traits, states, and everyday behaviors. *Motivation and*

Emotion, 31, 159-173.

Kashdan, T.B. ve Steger, M.F. (2007). Curiosity and pathways to well-being and meaning in life: Traits, states, and everyday behaviors. *Motivation and Emotion*, 31, 159- 173. doi: 10.1007/s11031-007-9068-7.

Kaya, A., Özcan, F., Derneği, A.-M., Göz, H., ve Doç, Y. (2017). Amiyotrofik Lateral Skleroz (Als) Hastalarıyla İletişim ve Güncel Teknolojiler Communication With The Patiens Of Amyotrophic Lateral Sclerosis And Current Technology Derleme | Review. 08, 43-48.

Kaya, H. (1996) İnanç turizmi. Bursa: F. Özsan Matbaacılık.

Kayaalp, L. (2008). Dikkat Eksikliği Hiperaktivite Bozukluğu. İ.Ü. Cerrahpaşa Tıp Fakültesi Sürekli Tıp Eğitimi Etkinlikleri, 6.

Kaygısız, Ü., ve Bulgan, G. (2015). İnsan Hakları Çerçevesinde Engellilerin Seyahat Hakkı ve Avrupa Birliği'ndeki Yasal Düzenlemeler. *Akademik Bakış Dergisi* 5(9), 98-106.

Keçeci, Ş. (2021). Vaka analiz çalışması: Hafif düzey mental yetersizliği olan öğrencinin özel eğitim sınıfından kaynaştırma eğitimine geçişi. *Education Sciences Status: Research Article*, 16(1), 17-27.

Keener, J. M. (2004). Internet-basedcourses: observations of faculty developers /teacher and students with disabilities at 4-year public institutions in Tennessee. Yayımlanmamış doktora tezi, *East Tennessee State University*, Johnson City.

Kesikbaş E. (2006). Havaalanı Terminal İşletmeciliği ve Konya Havaalanı Uygulaması. Yüksek Lisans Tezi. Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kütahya.

Ketboğa, S. (2016). İstanbul İli Örneğinde Otel İşletmelerinin AB Erişilebilirlik Standartlarına Uygunluğunun Karşılaştırmalı Analizi. Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- Keyes, C. L. M., Shmotkin, D. ve Ryff, C. D. (2002). Optimizing well-being: The empirical encounter of two traditions. *Journal of Personality and Social Psychology*, 82(6), 1007–1022. <https://doi.org/10.1037/0022-3514.82.6.1007>
- Kilimci, S. (2008). Turizm Engel Tanımaz. *Gastronomi Dergisi*, 5, 257-261.
- Kim, J., Seto, E., Davis, W. E. ve Hicks, J. A. (2014). Positive and existential psychological approaches to the experience of meaning in life. *Meaning in positive and existential psychology*, 221-233.
- King, L. A., ve Hicks, J. A. (2021). The science of meaning in life. *Annual review of psychology*, 72, 561-584.
- Klinger, E. (1998). *The search for meaning in evolutionary perspective and its clinical implications*. Lawrence Erlbaum Associate Publishers.
- Koç, C. (2021). Görme engelliler için hissedilebilir yüzey uygulamaları: Diyarbakır örneği. *Ufkun Ötesi Bilim Dergisi*, 21(1), 125-157.
- Koç, N. K., Kutlu, D. ve Ayyıldız, H. (2019). A grubu seyahat acentalarında bilgi teknolojilerinin kullanımına yönelik bir araştırma: Antalya örneği. *Global Journal of Economics and Business Studies*, 8(14), 40-51.
- Kul, S. (2021). Korelasyon Analizi, <http://www.p005.net/analiz/korelasyon-analizi> , [Erişim Tarihi: 13 Aralık 2021].
- Lambert, M. J. (2013). Outcome in psychotherapy: The past and important advances. *Psychotherapy*, 50(1), 42–51.
- Life, Enabling Delta. (2009). *Mapping casualty risks in the Netherlands*.
- Lyubomirsky, S., King, L., ve Diener, E. (2005). The Benefits of Frequent Positive Affect: Does Happiness Lead to Success? *Psychological Bulletin*, 131(6), 803–855. <https://doi.org/10.1037/0033-2909.131.6.803>
- MacKenzie, M. J. ve Baumeister, R. F. (2014). *Meaning in life: Nature, needs, and*

myths. *Meaning in positive and existential psychology*, 25-37.

Maddi, S. R. (1970). The search for meaning. In *Nebraska symposium on motivation* (Vol. 17, pp. 134-183).

Maslow, A. (1968). Some educational implications of the humanistic psychologies. *Harvard educational review*, 38(4), 685-696.

Melton, A. M. ve Schulenberg, S. E. (2008). On the measurement of meaning: Logotherapy's empirical contributions to humanistic psychology. *The Humanistic Psychologist*, 36(1), 31-44.

Mülayim, A. (2009). *Bedensel Özürlüler İçin Mimari Mekân Tasarımı Yüksek Lisans Tezi*, Trakya Üniversitesi FBE, Edirne.

Myers, G. D. ve Diener, E. (1995). "Who Is Happy?", *Psychological Science*, 6 (1), 10-19.

Nedim Bal, P. ve Gülcan, A. (2014). Genç Yetişkinlerde İyimserliğin Mutluluk ve Yaşam Doyumu Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi. *Asya Öğretim Dergisi*, 2(1), 41-52.

Newcomb, M. D. ve Harlow, L. L. (1986). Life events and substance use among adolescents: mediating effects of perceived loss of control and meaninglessness in life. *Journal of personality and social psychology*, 51(3), 564.

Newman, D. B., Nezlek, J. B. ve Thrash, T. M. (2018). The dynamics of searching for meaning and presence of meaning in daily life. *Journal of Personality*, 86(3), 368-379.

Orak, N.Ş. ve Alpar, Ş. E. (2012). Hemşirelerin Profesyonel Değerleri Ölçeği'nin Geçerlik ve Güvenirlik Çalışması, *Marmara Üniversitesi Sağlık Bilimleri Enstitüsü Dergisi Cilt: 2, Ek Sayı: 1*, 22-31.

Öndül, G. (2015). Engelli Bireylerin Konaklama İşletmesi Odaklı Turizm Alguları ve Engelli Turizm Pazarına İlişkin Öneriler: Antalya İli Örneği. *Yüksek Lisans*

Tezi. Süleyman Demirel Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta.

Özbay, G. (2018). Alternatif Turizm Politikaları İçerisinde Kış Turizmi: Türkiye'ye Yönelik Swot Analizi. *The Journal Of International Lingual Social And Educational Sciences*, 4(2), 203-213.

Özdamar K. Paket Programlar ile İstatistiksel Veri Analizi. 4. Baskı. Eskişehir: Kaan Kitabevi; 2009. p. 661-73.

Özdamar, K. (2016). Eğitim, sağlık ve davranış bilimlerinde ölçek ve test geliştirme yapısal eşitlik modellemesi. Eskişehir: Nisan Kitabevi.

Özdevecioğlu, M. (2004). Sosyal Destek ve Yaşam Tatmininin Mesleki Stres Üzerindeki Etkileri: Kayseri'de Faaliyet Gösteren İşletme Sahipleri ile Bir Araştırma. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 22(1), 209-233.

Özdevecioğlu, M., Akın, M. ve Bayram A. (2014). Örgütlerde Çalışanların Örgüt İçi ve Örgüt Dışı Enerji Yönetimi Taktikleri. *Yaşar Üniversitesi Dergisi*, 9(35), 6199-6206.

Özürlüler İdaresi Başkanlığı (ÖZİDA)., (2006). 2. Özürlüler Şurası: Yerel yönetimler ve özürlüler komisyon raporları ve genel kurul görüşmeleri. Ankara: T.C. Başbakanlık Özürlüler İdaresi Başkanlığı.

Özürlüler İdaresi Başkanlığı (ÖZİDA), (2010). Özürlüler kanunu ve ilgili mevzuat. Ankara: Özürlüler İdaresi Başkanlığı Yayınları.

Park, C. L. (2010). Making sense of the meaning literature: an integrative review of meaning making and its effects on adjustment to stressful life events. *Psychological Bulletin*, 136(2), 257. doi:10.1037/a0018301.

Reed, R. J., Campbell, W. J., Rasmussen, L. A., ve Rogers, D. G. (1961). Evidence of a downward-propagating, annual wind reversal in the equatorial stratosphere. *Journal of Geophysical Research*, 66(3), 813-818.

- Raosoft, I., 2004. Sample size calculator, (<http://www.raosoft.com/samplesize.html>) [Erişim Tarihi: 10.04.2024].
- Reker, G. T. (1997). Personal meaning, optimism, and choice: Existential predictors of depression in community and institutional elderly. *The gerontologist*, 37(6), 709-716.
- Reker, G. T., Peacock, E. J. ve Wong, P. T. (1987). Meaning and purpose in life and well-being: A life-span perspective. *Journal of gerontology*, 42(1), 44-49.
- Peters, C.R. ve Sauer, K.M. (2011). A survey of medical tourism service providers. *Journal of Marketing Development and Competitiveness*, 5(3), 117-126.
- Ryan, R. M., ve Deci, E. L. (2001). On happiness and human potentials: A review of research on hedonic and eudaimonic well-being. *Annual review of psychology*, 52(1), 141-166.
- Ryff, C. D. (1989). Happiness is everything, or is it? Explorations on the meaning of psychological well-being. *Journal of Personality and Social Psychology*, 57(6), 1069- 1081.
- Saçılık, M. Y. ve Toptaş, A. (2017). Kültür Turizmi ve Etkileri Konusunda Turizm Öğrencilerinin Algılarının Belirlenmesi. *Turizm Akademik Dergisi*, 4(2), 107-119.
- Seligman, M. E. P. ve Csikszentmihalyi, M. (2000). Positive Psychology: An Introduction. *American Psychologist*, 55, 5-14. <http://dx.doi.org/10.1037/0003-066X.55.1.5>
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2015). Engelli veya Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Hava Yolu Yolcuları Talimatı (SHT-Engelsiz).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2014). Terminal İşletmeciliği Uygulama Esaslarına İlişkin Talimat (SHT-33B-02).
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2016). Engelsiz Havalimanı Projesi

[http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal-projeler/4192-\(25.12.2022\)](http://web.shgm.gov.tr/tr/kurumsal-projeler/4192-(25.12.2022))

- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü. (2011). Engelsiz Havaalanı
<http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik>. (31.12.2022).
- Soyak, M. (2016). Türk turizm sektörünün yapısal analizi ve SWOT matrisine dayalı sektörel stratejiler. *Marmara Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10, 46-71.
- Steger, M. F., Fraizer, P. , Oishi, S. ve Kaler, M. (2006). The meaning in life questionnaire: Assesing the presence of and search for meaning in life. *Journal of Counseling Psychology*, 53 (1), 80-93.
- Steger, M. F., Kawabata, Y., Shimai, S. ve Otake, K. (2008). The meaningful life in Japan and United States: Levels and correlates of meaning in life. *Journal of Research in Personality*, 42, 660-678
- Steger, M. F., Frazier, P., Oishi, S. ve Kaler, M. (2006). The meaning in life quetionnaire: Assesing the presence of and search for meaning in life. *Journal of Counseling Psychology*, 53(1), 80-93.
- Steger, M. F., Kashdan, T. B., Sullivam, B. A. ve Lorentz, D. (2008). Understanding the search for meaning in life: Personality, cognitive style, and the dynamic between seeking and experiencing meaning. *Journal of Personality*, 76, 2.
- Steger, M. F., Oishi, S. ve Kashdan, T. B. (2009). Meaning in life across the life span: Levels and correlates of meaning in life from emerging adulthood to older adulthood. *The journal of positive psychology*, 4(1), 43-52.
- Stillman, T. F., Lambert, N. M., Fincham, F. D. ve Baumeister, R. F. (2011). Meaning as magnetic force: Evidence that meaning in life promotes interpersonal appeal. *Social Psychological and Personality Science*, 2(1), 13-20.
- Şahin, H. ve Erkal, S. (2012). Ortopedik ve Görme Engelli Bireyler için Konaklama Tesislerinde Yapılması Gereken Düzenlemeler. *Hacettepe Üniversitesi Sosyolojik Araştırmalar E-Dergisi*, 1-13.

- Şahin, H. (2004). Engellilik kimin sorunu: Bireyin mi, toplumun mu? *Özveri*,48-64.
- Şahin, M., Aydın, B., Sarı, S. V., Kaya, S., ve Pala, H. (2012). Öznel iyi oluşu açıklamada umut ve yaşamda anlamın. *Kastamonu Education Journal*, 20(3), 827-836.
- Şıktaş, O. (2020). Sağlık Turizminin Ekonomiye Katkısı: Iğdır İli Üzerine Bir Araştırma. Yüksek Lisans Tezi. Iğdır Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Iğdır.
- Tavmergen, İ. P. (2002). Turizm Sektöründe Kalite Yönetimi. Seçkin Yayınları, Ankara.
- Tellioglu, S. ve Tekin, M. (2017). Engelli Turizminin Pestel Analizi Kapsamında İncelenmesi. *Çatalhöyük Uluslararası Turizm ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, (2), 129-144.
- Terjesen, M. D., Jacofsky, M., Froh, J. ve DiGiuseppe, R. (2004). Integrating Positive Psychology Into Schools: Implications for Practice. *Psychology in the Schools*, 41(1), 163–172. <https://doi.org/10.1002/pits.10148>
- Terzi, S. (2020). İnanç Turizmi Kapsamında Destinasyon İmajı: Trabzon İli Örneği. Yüksek Lisans Tezi. Kastamonu Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kastamonu.
- Tiliouine, H. ve Belgoumidi, A. (2009). An exploratory study of religiosity, meaning in life and subjective wellbeing in Muslim students from Algeria. *Applied Research in Quality of Life*, 4, 109-127.
- Toker, B. ve Kaçmaz, Y.Y. (2015). Engelli Bireylerin Turizm Deneyimlerine Yönelik Bir Araştırma: Alanya Örneği, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi Dokuz Eylül Üniversitesi*, 17(2), 235-257.
- Toker, B. (2017). Türkiye’de turizm sektörü teşviklerinin değerlendirilmesi. *Yönetim ve Ekonomi Dergisi*, 14(2), 81-92.

- Turizm Tesislerinin Niteliklerine İlişkin Yönetmeliğin Uygulanmasına Dair Tebliğ. (2019). T.C. Resmî Gazete, Sayı: 30961, 27 Kasım 2019
- Tuzgöl Dost, M. (2005). Developing a Subjective Well-Being Scale: Validity and Reliability Studies. *Turkish Psychological Counseling and Guidance Journal*, 3(23), 103-111.
- TÜİK (Türkiye İstatistik Kurumu). (Temmuz 2021). <https://data.tuik.gov.tr/Search/Search?text=engelli> [Erişim Tarihi: 06 Kasım 2021].
- Ulusoy Öztan, Y. (2006). Sporda esin kaynağının bireysel farkındalığa etkisi (basketbol takımı uygulaması örneği).
- Ural, A. ve Kılıç, İ. (2006). Bilimsel Araştırma Süreci ve SPSS ile Veri Analizi, (2.Baskı), Ankara. Detay Yayıncılık.
- Usta, M. K. (2005). İnanç Turizmi Potansiyeli Açısından İznik'in Değerlendirilmesi. Yüksek Lisans Tezi. Balıkesir Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- Uysal, M. (2017). Görme engelli bireylere ve ailelerine psikolojik destek. İSEM, 1-36.
- Ünal Ankaya, F. ve Gülgün Aslan, B. (2020). Kent İçi Ulaşımında Bisiklet Yollarının Planlaması; Dünya ve Türkiye Örnekleri. *Ulusal Çevre Bilimleri Araştırma Dergisi*, 3(1), 1-10.
- Vara, R. P., Herrero, P. C., ve Parrilla, A. G. (1999). Ecosim: A state-of-the-art continuous simulation tool for TCS and ECLSS (No. 1999-01-2078). SAE Technical Paper.
- Watson, D., Clark, L. A. ve Tellegen, A. (1988). Development and validation of brief measures of positive and negative affect: the PANAS scales. *Journal of personality and social psychology*, 54(6), 1063.
- WHO. (2010). Global Data on Visual Impairments. World Health Organization. World

Health Organization (WHO) (2001). International classification of functioning, disability and health. World Health Organisation. Geneva,

Wong, P. T. P. (1998). Implicit theories of meaningful life and the development of the Personal Meaning Profile (PMP). İçinde P.T.P. Wong ve P.S. Fry (Ed.), The human quest for meaning: A handbook of psychological research and clinical applications (s.111-140). Mahwah, NJ: Erlbaum.

www.aile.gov.tr/media/98625/eyhgm_istatistik_bulteni_ocak_2022.pdf

Yalçın, İ., ve Malkoç, A. (2015). The relationship between meaning in life and subjective well-being: Forgiveness and hope as mediators. *Journal of Happiness Studies*, 16, 915-929.

Yaşar, M. (2014). İstatistiğe Yönelik Tutum Ölçeği: Geçerlilik ve Güvenirlik Çalışması. *Pamukkale Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 36(36), 59-75.

Yazıcıoğlu, Y., ve Erdoğan, S. (2004). *SPSS Uygulamalı Bilimsel Araştırma Yöntemleri*. Ankara: Detay Yayıncılık, 49-50.

Yeşilyurt, Ö., (2018). Sağlık İşletmesinde Algılanan Hizmet Kalitesi, Algılanan Risk ve Algılanan Değer Boyutlarının Hasta Memnuniyeti ve Davranışsal Niyeti Üzerine Etkisinin Yapısal Eşitlik Modeli ile Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Yıldırım, S. (1997). Üçüncü Yaş Turizmi ve Bunun Türkiye Açısından Değerlendirilmesi. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi*, 8 (1-2), 77-81.

Yıldız Z. ve Bozyer S. (2017). Erişilebilir Turizm ve Türkiye'de Erişilebilir Turizmin Geleceğine Yönelik Bir Projeksiyon, *Karaman-Hatay*.

Yıldız Z. (2011), Turizmin Sektörünün Gelişimi ve İstihdam Üzerindeki Etkisi, *SDÜ Vizyoner Dergisi*, C.3, S.5. s.54-71

Yılmaz, E. (2014). Turizmde erişilebilirlik. *EEEEH Dergisi*,

Yılmaz, M. ve Koca, D. (2013). Engelsiz Yaşam Kılavuzu Üniversite Yerleşkeleri

Ölçeğinde, Hacettepe Üniversitesi Yayınları Ankara. Aktaran Burak, Y. (2018), Konaklama Tesislerinin Engelli Bireylere Uygunluk Açısından Değerlendirilmesi: Sivil Toplum Kuruluşlarındaki Engelli Üyelerin Bakış Açısı. Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

Yüksel, R. (2012). Genç yetişkinlerde yaşamın anlamı. *Sakarya University Journal of Education*, 2(2), 69-83.

Zaninotto, P., ve Steptoe, A. (2019). Association between subjective well-being and living longer without disability or illness. *JAMA Network Open*, 2(7), e196870-e196870.

Zengin, B. ve Eryılmaz, B. (2013). Bodrum Destinasyonunda Engelli Turizm Pazarının Değerlendirilmesi. *International Journal of Economic and Administrative*, 6(11), 51-75.

EKLER

EK-1 Araştırmanın Anket Formu

Sayın Katılımcı,

Bu araştırma; Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde yüksek lisans çalışması için yürütülmektedir. Amacı havayolu ile seyahat eden görme engellilerde öznel iyi oluş ve yaşamda anlam algısını belirlemektir. Veriler sadece bilimsel amaçlı kullanılacaktır. Katılımınız için teşekkür ederiz.

Doç. Dr. Alper ATEŞ, Yüksek lisans Öğrencisi Ahu ALTINEL

	Kesinlikle Katılıyorum	Kısmen Katılıyorum	Katılıyorum	Ne Katılıyorum, Ne Katılmıyorum	Katılmıyorum	Kısmen Katılmıyorum	Kesinlikle Katılmıyorum
YAŞAM DOYUMU							
1.Hayatım pek çok yönden idealimdekine yakındır.	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①
2.Hayat koşullarım çok iyi.	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①
3.Hayatımdan memnunum.	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①
4.Hayatımdan şimdiye kadar istediğim önemli şeyleri elde ettim.	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①
5.Hayata yeniden başlasaydım neredeyse hiçbir şeyi değiştirmezdim.	⑦	⑥	⑤	④	③	②	①

POZİTİF VE NEGATİF DENEYİM ÖLÇEĞİ

Lütfen, son bir yıl içinde uçuşlarınızı düşünerek aşağıdaki duyguların her birini ne kadar hissettiğinizi 1 ile 5 arasında değerlendiriniz. Her bir ifade için seçtiğiniz puanı ifadenin sol tarafına belirtiniz.

1 = Asla 2 = Nadiren 3 = Bazen 4 = Sık sık 5 = Her zaman

- | | | | |
|---------------|--------------|-------------|--------------|
| () İlgili | () Suçlu | () Asabi | () Kararlı |
| () Sıkıntılı | () Ürkmüş | () Uyanık | () Dikkatli |
| () Heyecanlı | () Düşmanca | () Utanmış | () Tedirgin |
| () Mutsuz | () Hevesli | () İlhamlı | () Aktif |
| () Güçlü | () Gururlu | () Sinirli | () Korkmuş |

YAŞAMIN ANLAMI ÖLÇEĞİ

	Kesinlikle Doğru	Çoğunlukla Doğru	Kısmen Doğru	Doğru ya da Yanlış Olduğu Söylenemez	Kısmen Doğru Değil	Çoğunlukla Doğru Değil	Kesinlikle Doğru Değil
YAŞAMIN ANLAMI							
1. Yaşamımın anlamını biliyorum.	7	6	5	4	3	2	1
2. Yaşamımın anlamlı olduğunu hissettirecek bir şey arıyorum.	7	6	5	4	3	2	1
3. Her zaman yaşamımın amacını arıyorum.	7	6	5	4	3	2	1
4. Yaşamımın açık bir amacı var.	7	6	5	4	3	2	1
5. Yaşamımı neyin anlamlı kıldığını iyi biliyorum	7	6	5	4	3	2	1
6. Doyurucu bir yaşam amacı keşfettim.	7	6	5	4	3	2	1
7. Her zaman yaşamımın önemli olduğunu hissettirecek bir şey arıyorum.	7	6	5	4	3	2	1
8. Yaşamım için bir amaç veya misyon arıyorum.	7	6	5	4	3	2	1
9. Yaşamımın açık bir amacı yok.	7	6	5	4	3	2	1
10. Yaşamımın anlamını arıyorum.	7	6	5	4	3	2	1

DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

1. Yaşınız
2. Eğitim durumunuz
a) İlköğretim b) Lise c) Ön lisans d) Lisans e) Lisansüstü
3. Cinsiyetiniz a) Kadın b) Erkek
4. Medeni durumunuz a) Evli b) Bekâr
5. Mesleğiniz:
a) Çalışmıyorum b) Emekli c) Serbest meslek d) Memur e) İşçi
f) Diğer
6. Uçağa biniş şekliniz: a) Bireysel b) Grup
7. Yılda ortalama kaç kez uçağa binersiniz.....