

Ulaşım Yoksulluğu ve Toplumsal Dışlanma

Transport Poverty and Social Exclusion

Doç. Dr. Hikmet Gülçin BEKEN

Gümüşhane Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Gümüşhane, Türkiye

Gümüşhane University, Faculty of Economics and Administrative Sciences, Gümüşhane, Türkiye

ORCID: 0000-0002-1664-456X | Email: hgulcin.beken@gumushane.edu.tr

Makale Bilgisi / Article Information

Cite as/Atıf: Beken, H. G. (2023). Ulaşım yoksulluğu ve toplumsal dışlanma. *Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 11(2), 223-238.

Makale Türü / Article Types: Araştırma Makalesi / Research Article

Geliş Tarihi / Received: 15/11/2023 **Kabul Tarihi / Accepted:** 29/12/2023

Yayın Tarihi / Published: 30/12/2023

Yayın Sezonu / Pub Date Season: Aralık/ December

Cilt/ Volume: 11 Sayı/ Issue: 2

Sayfa / Pages: 223-238

İntihal / Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelenmiş ve intihal içermediği tespit edilmiştir.
/ This article was reviewed by at least two referees and found to be plagiarism free.

Yayıncı / Published by: Siirt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü / Siirt University Institute of Social Sciences

Etik Beyan / Ethical Statement: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur (Hikmet Gülçin BEKEN) It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited.

Öz

Sürdürülebilir kalkınma hedeflerinde yoksullukla mücadele vurgusu olsa da yoksulluk çok boyutluluğu ile hem gelişmekte olan hem de gelişmiş ülkelerde bir sorun olmaya devam etmektedir. Ulaşım yoksulluğu, bireylerin ya da hanehalklarının temel ihtiyaçlarını ve faaliyetlerini gerçekleştirmelerini sağlayacak ulaşım olanaklarından yoksunluklarının bir ifadesidir. Ulaşıma erişim, ulaşımın karşılanabilirliği ve mobilitenin artırılması hem yoksullukla hem de toplumsal dışlanma ile mücadelede özellikle kırılgan gruplar açısından önem kazanmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım üzerinden değerlendirme yapıldığında sosyal, ekonomik ve çevresel bağlamın dikkate alınması gerekmektedir. Bu bağlamda ulaşım, sürdürülebilir kalkınma hedefleri ve iklim anlaşmalarının başarıyla gerçekleştirilmesinde de destekleyici rol üstlenmektedir. Ulaşım, mobilitayı artırırken sera gazı salımını azaltıcı yönde faaliyet gösterdiğinde iklim değişikliği ile mücadele ve çevrenin korunmasına ilişkin gereklilikler de sağlanmış olacaktır. Kapsayıcı ve diğer sosyal politika alanları ile bütünleşmiş ulaşım politikaları, toplumsal içerilmenin artırılmasında, kırılganlıkların azaltılmasında ve iktisadi büyümenin sağlanmasında kullanılabilir araçlar arasındadır. Çalışmada, ulaşım yoksulluğu üzerinde etkili olan faktörler ve toplumsal dışlanma üzerindeki etkisi sürdürülebilirlik, mobilite ve iklim değişikliği ile mücadele üzerinden değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım yoksulluğu, toplumsal dışlanma, mobilite, sürdürülebilirlik.

Abstract

Although there is an emphasis on fighting against poverty in sustainable development goals (SDGs), poverty is still a problem for both developing and developed countries because of its multi-dimensionality. Transport poverty is a statement of a loss or lack of transportation means to enable individuals and households to meet their basic needs and daily activities. Access to transportation, the affordability of transportation, and the increase in mobility are gaining importance, especially with the existence of vulnerable groups, in the fight against both poverty and social exclusion. The social, economic, and environmental contexts must be considered while assessing sustainable transportation. In this regard, transportation helps to ensure that climate treaties and targets for sustainable development can be successfully met. In order to combat climate change and protect the environment, transportation must enhance mobility while decreasing the release of greenhouse gases. Transport policies, which are inclusive and integrated with other social policy areas such as education and health, are instruments for increasing social participation, reducing vulnerabilities, and sustaining economic growth. In this study, the factors affecting transport poverty and its impact on social exclusion are evaluated through sustainability, mobility, and the fight against climate change.

Keywords: Transport poverty, social exclusion, mobility, sustainability.

Giriş

Ulaşım; ekonomik büyüme, insana yaşar işlerin yaratılması ve temel hizmetlere erişimin sağlanması açısından gerekli olduğu kadar iklim değişikliği ile mücadele sürecinin başarısı açısından da önemli bir olgudur. Sürdürülebilir ulaşım olanaklarının genişletilmesi özellikle düşük gelirli ülkeler ve her toplumdaki kırılgan gruplar için hem insani gelişmeyi hem de toplumsal içerilmeyi gerçekleştirmenin bir yolu olmaktadır (World Bank, 2022).

Sürdürülebilirlik bağlamında ulaşım ya da ulaşım politikaları ele alındığında anlamı bireyler/gruplar için daha iyi erişilebilirlik düzeyinin sağlanması, aktivitelere ve destinasyonlara ulaşabilme becerisinin daha az kaynak kullanımı ile gerçekleştirilmesi ve böylece mevcut dönem kaynak tüketimi ile gelecek kuşakların kaynak kullanımının olumsuz etkilenmemesi amacını ifade etmektedir (Vega, 2011). Pérez -Peña vd. (2021)'e göre, sürdürülebilirlik ve ulaşım yoksulluğu arasındaki ilişki sosyal, ekonomik ve çevresel bağlamda kurulabilmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım yoksullukla mücadeleye; eşitsizliğin azaltılması, iş yaratımı, işe erişim olanağı verilmesi ve yaşam alanlarını desteklemesi ile katkıda bulunmaktadır. Gıda güvencesinin ve kapsayıcı ekonomik büyümenin sağlanması, temel hizmetlere erişim, insan haklarının gerçekleştirilmesine olan katkısı ve bireylerin refahını arttırması şeklindeki etkileri ile faydalıdır. Kır kent bağlantısının kurulmasını ve uluslararası ticaretin tesis edilmesini sağlar. Bölgesel-küresel tedarik zincirlerini desteklemekte ve etkinliklerini arttırmakta, ticarete rekabet edebilirliğe katkıda bulunmakta, sistemik ve dışsal şoklara (pandemiler, iklimle ilişkili felaketler, aşırı hava olayları) karşı direnç getirmektedir (UN, 2021). Dünya Bankası da ulaşımı sürdürülebilirlik kavramı temelinde ele almakta, yoksullukla ve iklim değişikliği ile mücadele, refahın iyileştirilmesi çabaları ile hayata geçirmektedir (Guislain ve Irigoyen, 2015).

Sürdürülebilir Kalkınma 2030 Gündemi (17 amaç ve 169 hedefin¹) hedeflerinin gerçekleştirilmesinde sağlanacak her türlü ilerleme için "sürdürülebilir ulaşım" kavramının önemi öne çıkmaktadır. Kapsayıcı büyüme, iş yaratımı, yoksullukla mücadele, piyasalara erişim, kadının güçlendirilmesi, kırılgan grupların iyi-oluşu, sürdürülebilir şehirlere ve topluluklara sahip olmak, iklim değişikliği ile mücadele noktasında ulaşım araçlarının verimliliği, erişilebilirliği, ulaşım politikaları ve tasarımı etkili faktörler arasındadır. Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları ve Paris İklim Anlaşması hedeflerine ilişkin ilerleme sağlamak açısından da "ulaşım" destekleyici rol üstlenmektedir (High-level Advisory Group on Sustainable Transport, 2016; Suzuki, 2022).

Ulaşım, özellikle de sürdürülebilirlik bağlamında mobilite² ile de yakından ilişkili olmaktadır. Dünya Bankası mobiliteyi sürdürülebilir kalkınma (eğitimden sağlığa, küresel ısınmadan kapsayıcı büyümeye kadar) için kritik bir unsur olarak görmektedir. Mobilite yani hareket özgürlüğü tam anlamıyla sağlanamadığında hem bireysel hem de ulusal düzeyde yoksulluğun azaltılması da zenginliğin paylaşılması da doğru bir şekilde gerçekleştirilemeyecektir (World Bank, 2020). Bu bağlamda sürdürülebilir mobilite, ulaşım planlamasının geleneksel yapısının daha esnek hale getirilmesini de ifade etmektedir. Teknoloji ve arazi kullanımı, talep yerine yönetim temelli bakış açısı, tüm ulaşım modlarının varlığı, kabul edilebilir seyahat süreleri vb. gibi ulaşım sisteminde daha büyük bir etkinliğin sağlanması amaçlanmaktadır (Banister, 2008).

İktisadi büyüme ile ulaşımın gelişimi birbiri ile ilişkili olarak ele alınmaktadır. Ulaşımın kendisi kalkınma için yeterli bir koşul olmasa da ulaşım altyapısının eksikliği kalkınmanın önünde bir engel olarak yer almaktadır. Ulaşım altyapısına yapılan yatırımlar bölgesel kalkınmanın (farklı alanlar arasında ticaret ilişkisi kurulması, sektörlerin birbirini beslemesi vb.) bir aracı olarak görülebilmektedir (Nistor ve Popa, 2014). Ulaşımın ekonomik büyüme üzerindeki etkisi genellikle altyapının genişletilmesi, ulaşımın fiyatlandırılması ve çevre politikaları bağlamında ele alınmaktadır ve ulaşımın

¹ Ulaşım; Sürdürülebilir Kalkınma Amaçları (SKA) içerisinde beş tanesi ile doğrudan ilişkili ve altı tanesini de (gıdaya erişim, hava kirliliği, temiz suya erişim, sürdürülebilir şehirler, gıda kaybının azaltılması, iklim değişikliği kaynaklı tehlikelere dayanıklılık ve uyum kapasitesi) destekleyici (diğer sektörlerin performansını arttırıcı) bir role sahip olmaktadır (Ensink vd., 2015).

² Mobilite, sosyal içerilme açısından ülkede daha fazla sayıda yol, tren, istasyon, bisiklet yolu vb.nin bulunmasından fazlasını ifade etmektedir. Tüm bu olanakların/araçların daha fazla sayıda insanın rahatlıkla ve güvence ile gitmek istediği yere gidebilmesine (kısıtlayıcı koşulları dikkate alan ve kişisel tercihleri hayata geçiren) olanak verecek şekilde tasarlanması anlamına gelmektedir. Bu aslında yaşam kalitesinin bireylerin yapabilirlikleri (işe gidebilmek, sağlık, eğitim, alışveriş vb. erişebilmek) ile yakından ilişkili olduğunun ifadesidir (Lang, 2022).

faidaları artık daha çok sürdürülebilir ulaşım tartışmaları içerisinde değerlendirilmektedir (UN, 2006). Yine unutulmaması gereken noktalardan biri, ulaşım yatırımlarının ekonomik büyümeyi, verimliliği ve bölgesel rekabet edebilirliği arttırmasında piyasa koşullarının tanımlanması ve doğrulanmasının da gerekli olduğudur (Berechman, 2002, s.132). Ulaşım altyapısı, ekonominin ve ülkenin büyüme ve kalkınma sürecinin önemli bir bileşenidir (Mohmand vd, 2021). Ulaşım altyapısının beklenen büyüme ve kalkınma etkisinin ortaya çıkabilmesi için ekonomik, siyasi ve yatırıma ilişkin faktörlerin eş anlı olarak gerçekleştirilmesinin gerekliliği de vurgulanmaktadır (Banister ve Berechman, 2001).

1.Ulaşım-Yoksulluk İlişisine Bakış

1.1. Yoksulluk

Yoksulluğun nasıl tanımlandığı ve zaman içinde yoksulluğa verilen anlamdaki değişim, ulaşım yoksulluğunun nasıl ele alınabileceğini de etkilemektedir. Yoksulluğun nasıl tanımlandığı ve yoksulluk sınırlarının ne şekilde oluşturulduğu önemli bir konudur. Gelirin dışında ve ötesinde bir yoksulluğa odaklanmak ve onun bir insanın yaşam standardı/refahı üzerinde etkili olan çok boyutluluğuna dikkat çekmek günümüz koşullarında daha önemli bir gerekliliktir.

Parasal yoksulluktan parasal olmayan yoksulluğa doğru yapılan bir değerlendirme gelir ve harcama temelli analizlerden temel ihtiyaçların (eğitim, sağlık) daha kapsamlı içerildiği çok boyutlu yoksulluğa odaklanarak yoksunluk ve kırılanlıkların daha doğru bir şekilde ortaya konulmasını sağlayacaktır. Böylece sadece ekonomik dezavantajların ele alınmasının ötesine de geçilmiş olacaktır.

Yoksulluk bakış açısı üzerinden ulaşımı değerlendirmek³ aslında iki önemli noktayı vurgulamaktadır. İlki, yoksulların ihtiyaçları ve istekleri ile ilişkili olarak daha geniş bir aralıkta ulaşım meselesini ele almayı ve diğeri de ulaşım koşulları ve yoksulların geçim koşulları arasındaki nedensel ilişkiyi daha kapsayıcı ve eleştirel boyutta değerlendirmeyi kolaylaştırmasıdır (Booth vd, 2000).

Ulaşım altyapısının yoksulluğun azaltılmasına yönelik etkisi; üretim ve ulaşım maliyetlerini azaltma, iş yaratma, üretken kapasiteyi arttırma, piyasa ve temel hizmetlere erişim, nihai mal ve hizmet fiyatlarını arttırma kanalları üzerinden kurulmaktadır. Makroekonomik koşullar (yönetişim, çıkar çatışmaları) ve fiziki faktörler (nüfus, kaynak dağılımı, iklim vb.) gibi dışsal faktörler de ulaşım altyapısının etkisi üzerinde önemlidir. Yoksulluğun azaltılmasına doğrudan katkısı, mikro düzeyde ülkede geçerli olan gelir ve gelir dışı yoksulluğun boyutu üzerindeki etkisine bağlıdır. Ancak "yoksul yanlısı" olacak şekilde ulaşım altyapısı ve politikalarının düzenlenmesi noktasında geniş ölçekte düzenleyici ve kurumsal araçların uygulamaya alınması gereklidir (Alam, 2015; Setboonsarng, 2005).

Uzun vadede büyümenin yoksul yanlısı etkilerinin sağlanmasında ulaşım önemli rol oynamaktadır. Ulaşım politikaları ve müdahaleleri, büyümeyi teşvik etmekte ve yoksullukla mücadeleye açık katkıda bulunmaktadır. Bu bağlamda ulaşım stratejileri, sürdürülebilir kalkınma amaçları ve yoksullukla mücadele politikalarının gereksinimlerini tamamlayacak şekilde mevcut değişimlere uyum göstermelidir. Kır ve kent yoksullarının yaşamlarını değiştirecek şekilde ulaşım hizmetlerinin ortaya konulması ile doğrudan yoksulluğun azaltılmasına yönelik bir araç olarak da kullanılabilir. Bu tür bir ulaşım stratejisi, yoksulların mobilitesini arttırıcı, piyasaya ve sosyal hizmetlere erişimini sağlayıcı yapıda olmalıdır (Mitiku, 2009, s.8).

Yoksulluk analizinde birey ya da hanehalkının analiz birimi olarak seçilebilmesi mümkündür (Iceland, 2000; Viaja vd., 2014; Lekobane, 2022). Ulaşım yoksulluğunun da genellikle bireylerin ulaşım yoksulluğu ile ilişkili olduğu görülmektedir, ancak bireylerin karşılanamayan ihtiyaçları temelinde düşünüldüğünde ulaşım yoksulluğunun kesin bir tanımı yoktur. Ulaşım arzında yaşanan eksiklik, minimum düzeyde bir mobilitenin sağlanamaması, mallara, hizmetlere ve günlük faaliyetlere erişim düzeyinde yaşanan yoksunluk (tek tek her birinin ya da hepsinin varlığı) üzerinden tanımlanmaya çalışılmaktadır (Lucas vd., 2016, s. 354).

³ Ulaşım ve yoksulluk arasındaki ilişki sosyal dışlanma (ulaşım yoksulluğunun sonuçlarına odaklı), mekânsal uyumsuzluk ve sıkışma (birey yerine çevre odaklılık) ve sosyal adalet (eşitsizlik üzerinden) teorileri kapsamında ele alınmaktadır (Titheridge vd, 2014, s. 2-5).

1.2. Ulaşım yoksulluğu

Ulaşım yoksulluğu⁴ kavramı; ulaşımın karşılanabilirliği, hareket yoksulluğu, erişebilirlik yoksulluğu ve ulaşım dışsallıklarına tabii olmak gibi farklı boyutlar üzerinden ölçülebilir (Coulon vd, 2019; Lucas vd. 2016). Kavram genellikle bireyin ve/veya hanehalkının ihtiyaç duydukları yolculukları yapmakta zorlanması ya da yapamaması olarak ele alınmaktadır (Titheridge vd, 2014, s.33). Bu bağlamda, ulaşım yoksulluğu ya da dezavantajlılığı; finansal, mobilite temelli, yaş kaynaklı nedenlerle ihtiyaçlarını karşılamak için gerekli yolculukları yapamayan birey ve/veya hanehalkını ifade etmektedir. Sonucunda da ulaşım ile ilişkili toplumsal dışlanma ve yoksulluğun pekişmesi durumu ortaya çıkar (Jennings, 2016).

Ulaşım ile ilişkili sosyal dışlanma ihtiyaç duyulan toplumsal yaşama, temel hizmetlere, fırsatlara erişememek, belirli noktalara seyahat etmede engellerle karşılaşma demektir. Bunlar; ulaşım sistemlerinin kullanımında zaman ve maliyet engeli, ulaşım sisteminin kullanımı kaynaklı stres ve gerginlik etkisidir. Tüm bunlar yoksulluk, toplumsal hayattan izolasyon, siyasi ve toplumsal katılım yoksunluğu ve temel hizmetlere kötü düzeyde erişime neden olmaktadır. Ayrıca, günlük hayatında aktif seyahat edenler ve toplu taşımaya güvenenler ile kısıtsız araba erişimi olanlar arasında fırsatlara ve temel hizmetlere erişim noktasında büyük bir farklılık yaratır (Jarvis, 2022; Dotter 2016).

Ulaşım yoksulluğu, topluma katılımı kolaylaştıran ve temel faaliyetlerin gerçekleştirilmesine olanak veren uygun, karşılanabilir ve erişilebilir ulaşım seçeneklerine sahip olmamayı ifade etmektedir. İnsanların yaşadığı yer ve ulaşım maliyetleri arasındaki ilişki de ulaşım yoksulluğu üzerinde etkilidir. Özel ulaşım şekillerine bağımlı olmak bu noktada araba bağımlılığı ile hem ulaşım hem de enerji yoksulluğunu artırır (Durantes ve Murauskaite-Bull, 2022).

Ulaşım yoksulluğu, bireylerin ve/veya hanelerin pek çok alana (çalışma, eğitim, sağlık, toplumsal ağlar vb.) erişimini sağlayacak kaynaklardan yoksunluğunun bir ifadesidir (Balkmar, 2022). Ayrıca, tüm grupların eşit erişimi söz konusu olamadığı için mobilite perspektifinden de ele alınması bu gruplar içerisinde ve arasında ortaya çıkmış eşitsizliklerin ve dışlanmaların çözümü açısından önemli olmaktadır (Pérez-Peña vd., 2021). Ulaşım-yoksulluk-mobilite üzerinden ulaşım yoksulluğuna bakıldığında hepsi için ortak olan nokta istihdam, eğitim, temel hizmetlere erişim ve temel ihtiyaçların karşılanması için gerekli olan olanaklara erişimin varlığına yapılan vurgudur (Titheridge vd, 2014, s.32).

Avrupa Sosyal Haklar Sütunu, üye ülkelerde fırsat eşitliği, adil çalışma koşulları ve sosyal koruma ve içerilmenin sağlanması şeklinde gruplandırılabilir 3 sütun içerisinde yer alan 20 temel hak ve ilkeyi ifade etmektedir. İş-yaşam dengesinin sağlanması, fırsat eşitliği, sosyal koruma, işsizlik destekleri vb. pek çok noktayı kapsayıcı şekilde oluşturulmuştur. Tanımı çok net bir şekilde yapılmamış olsa da herkesin temel hizmetlere (bunların ne olduğu açıkça tanımlanmamış) erişim hakkı (suya, internete, bankacılığa, ulaşım erişebilmek vb.) vurgusu öne çıkarılmıştır (<https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1567&langId=en>, <https://www.epsu.org/article/eu-pillar-social-rights-time-action-says-epsu>).

Avrupa Birliği içerisinde düşük gelirli olan toplu taşıma hizmetlerine erişimi için uygun destek araçlarının uygulanma biçimine bakıldığında indirimli tarifeler, nakit destekler ve aynı desteklerin bölgesel, ulusal ve yerel düzeyde uygulanabilirliğine ilişkin tercihlerle karşılaşılmaktadır (Baptista ve Marlier, 2020, s.135). Düşük gelirli olan için toplu taşıma hizmetlerinin uygunluğu ve karşılanabilirliğinin sağlanması bu nüfusun belirli kesimini doğrudan hedeflemekten çok genellikle yerel önlemlerle başarılmaktadır. Destekler bölgesel ya da yerel, ulus-altı düzeyde organize edilmekte ve alınan önlemler ve kullanılan araçlar sadece düşük gelirli olan hedeflemektedir (Baptista ve Marlier, 2020, s.15). Bu da aslında alınan tüm önlemler ve seçilen araçların temel hizmetlerin sağlanması vurgusu ile hayata geçirildiğinin bir kanıtını oluşturmaktadır.

Kentlerde ulaşım destekleri genellikle yoksullara yardım etmenin doğrudan bir aracı (müdahalesi) olarak kullanılır. Ancak finansal açıdan sürdürülebilir olmamaları, nüfusun zengin kesimlerini de içermesi, yanlış kullanıma açık olması ve etkin hedefleme yapmanın zor olması gibi dezavantajlar taşımaktadır (Gannon ve Liu, 1997).

⁴ Ulaşım yoksulluğu yerine "erişim yoksulluğu" (poverty of access), "ulaşım refahı" (transport wealth) ve "ulaşım zorlukları" (transport hardship) kavramlarını da kullananlar bulunmaktadır (Fletcher vd., 2005; Cain ve Jones, 2008; Lucas 2016).

Ulaşım yoksulluğunu etkileyen⁵ bireysel faktörler (yaş, cinsiyet, eğitim ve gelir düzeyi, fiziksel ve zihinsel engeller, göçmen olup-olmama, ırk) kadar dışsal faktörlerden de (kırsal, kentsel çevre, kurumlar ve yönetimlerin sunduğu hizmetler) bahsedilmelidir. Tüm bu faktörler birbiriyle etkileşim içinde olarak ulaşım yoksulluğunun varlığını ve büyüklüğünü etkilemektedir (Mejia-Dorantes ve Murauskaite-Bull, 2022).

Yoksulluk, eğitime erişimin düşüklüğü, toprak kullanımı planlamasındaki eksiklikler, ulaşım maliyetleri, ulaşım altyapısındaki zayıflıklar, hizmet ve bakım, konutun karşılanabilirliği, kent ayrışması, şehir soylulaştırma vb. nedenlerle ulaşım yoksulluğu yaşanabilir. Ulaşım yoksulluğunun sonucunda toplumsal dışlanma, yoksulluk, gettolaşma ve ayrışma, eğitim fırsatlarının azalması, sağlık eşitsizlikleri, konutsuzluk, ayrımcılık, araç bağımlısı toplumlar, benzin fiyatlarına bağımlılık birbirini besleyecek şekilde yaşanabilmektedir (Mejia-Dorantes ve Murauskaite-Bull, 2022).

Ulaşım yoksulluğu ve enerji yoksulluğunun bir arada görülmesi özellikle bunları karşılayamayan ya da bunlardan birine öncelik verme konusunda sorun yaşayan hanehalkları için çifte kırılma kaynağıdır (Lowans vd, 2021). Her ikisini de etkileyen faktörler arasında gelir, fiyat düzeyi, enerji verimliliği ve bunlar arasındaki uyumsuzluk yer almaktadır. İkisinin de ortaya çıkardığı olumsuz etki, yüksek enerji ve ulaşım maliyetlerinin diğer harcama ve borç alanlarına doğru göstereceği yayılmadır (Mattioali vd, 2017). Ulaşım ve enerji maliyetlerinin en kırılma grupların günlük yaşamında onları nasıl bir ödünleşime (harcamalar konusunda) getirdiği dikkat edilmesi gereken noktalardandır. Ulaşım yoksulluğu önemli ölçüde bir enerji boyutu içerdiğinden ikisi arasında birbirini besleyen karşılıklı bir ilişki bulunmaktadır. O nedenle ikisi de eşdeğer şekilde politikalar içinde kendine yer bulabilmelidir (Martiskainen vd, 2021).

Ulaşım yoksulluğu sosyal gelişme göstergeleri ile de hem dolaylı hem de doğrudan ilişkilidir. Toplumsal boyutuyla ulaşım yoksulluğu temel insan ihtiyaçları (sosyal içerilme, güvenlik), yaşam kalitesi (temel hizmetlere erişim ve karşılanabilirliği ve fırsatlar), kamu hizmetlerinin kalitesi, seçimlerde özgür olabilmek üzerindeki doğrudan ve dolaylı etkileri açısından önemlidir (SPIEU,2020).

Yoksul hanelerin ulaşımına ilişkin sorunları, fiziki altyapıdaki eksiklikler kadar konut ve istihdamın yeri ve doğası tarafından da şekillendirilir. Sosyal, kültürel, psiko-sosyal faktörler şeklindeki yer ve mekân boyutuna bağlı bir dizi faktörden de etkilenir. Ulaşım hizmet arzındaki sınırlar, ulaşımın kullanımında kaynak kısıtı, seyahat süreleri ve bunun bakım hizmetleri ile etkileşimi düşük gelirli haneler için önemli bir ulaşım engelidir. Politika müdahaleleri; ulaşım ile ilişkili planlar, istihdam ve iş aramaya ilişkin müdahaleler, karasal alan planlaması, bazı finansal desteklerle konut hareketliliğinin sağlanması amacıyla gerçekleştirilebilir (Crisp et al, 2017).

Ulaşım yoksulluğunu genellikle toplu taşıma üzerinden değerlendiren çalışmalar da bulunmaktadır. Bu bağlamda toplu taşımanın performansı değil, toplu taşıma faaliyetleri planlanırken toplu taşımanın diğer toplumsal yönler üzerindeki etkisi de dikkate alınmalıdır (Saif vd, 2019). Toplu ulaşım hizmetleri kamu ya da özel sektör aracılığıyla yürütülebilir. Toplu ulaşımın nasıl fiyatlandırıldığı da onun etkin bir şekilde uygulanması noktasında belirleyici olacaktır. (Benk ve Akdemir, 2010; Cora vd., 2021) Fiyatlandırma ve sübvansiyon kararları düşünüldüğünde toplu ulaşımın yoksulların refahını artırıcı yönde kullanımı; talep yönlü sübvansiyonlara yönelme ve ulaşım ile ilişkili sorunların yoksullukla mücadele politikaları (nakit transferler ya da sağlık, gıda ve eğitim alanındaki diğer transfer araçları) ile entegre edilmesine bağlı olmaktadır (Estupiñán vd. 2007).

2. Ulaşım Yoksulluğu ve Toplumsal Dışlanma İlişkisi

Tablo 1, yoksulluk ve toplumsal dışlanmanın farklılaştığı noktaları göstermektedir. İki kavram arasındaki ilişkinin anlaşılabilmesi ve doğru yorumlanabilmesi için bu özelliklere dikkat edilmelidir. UN (2016) da toplumsal dışlanma ve yoksulluğun birbirinden ayrı kavramlar olduğu vurgusundadır.

⁵ İstanbul özelinde değerlendirildiğinde, Ulaşım Yoksulluğu Çalıştayı (2021), kentsel dönüşüm ile merkezden periferiye yönlendirilen nüfus grupları, kentin mekânsal gelişim yapısı (konut fiyatlarındaki artış, arazi kullanımına ilişkin alınan kararlar), kesintisiz ve bütüncül bir ulaşım sistemi temelinde şekillenen kentsel tasarım, ulaşımın zamansal ve ekonomik maliyeti (bütçeden ulaşım ayrılan pay ve ekonomik olarak erişilebilirlik), yolculuk algısı ve şekli (ulaşım araçlarının kapasitesi ve sıklığı), yolculuk süresi ve mesafesi gibi faktörlerin ulaşım yoksulluğu üzerindeki etkileyici faktörlerden olduğunu belirtmektedir. Tüm bu faktörler aslında İstanbul'daki ulaşım yoksulluğunun dışsal faktörler (kentsel dönüşüm, deprem, konut sorunu), ulaşım sisteminin yapısı ve kentsel mekân gelişiminden etkilendiğini göstermektedir.

Yoksulluk bir sonuçtur, toplumsal dışlanma ise hem bir sonuç hem de bir süreçtir. Yoksulluk ve toplumsal dışlanmanın birlikte hareket etmesi gerekmez, tüm toplumsal olarak dışlanmışlar ekonomik olarak dezavantajlı olmak zorunda değildir.

Tablo 1.

Yoksulluk ve Toplumsal Dışlanma Arasındaki Farklılıkların Gösterimi

Yoksulluk	Toplumsal Dışlanma
Maddi kaynaklar	Topluma katılım
Dağılımsal	İlişkisel
Çıktılar	Süreçler
Ekonomik haklar	Vatandaşlık hakları
Aşağıdan yukarıya	Dışarıdan içeriye
Tek boyutlu	Çok boyutlu
Ölçülmesi kolay	Ölçülmesi zor

Kaynak: (Kenyon vd, 2002, s. 208)

Yoksulluk ve toplumsal dışlanmayı etkileyen temel risk faktörleri istihdam koşulları, eğitim düzeyi, hanehalkı büyüklüğü ve yerleşim alanlarının sanayileşme düzeyi olarak söylenebilir. Toplumsal dışlanma riskini daha fazla taşıyan gruplar aynı zamanda ulaşım dezavantajına da tabiidir. Kamu ulaşımının erişilebilirliği ve/veya karşılanabilirliği dezavantajlı grupların toplumsal dışlanma riskini artırma ya da ortaya çıkarmaya katkıda bulunabilir (Dotter, 2016).

Toplumsal dışlanmayı ölçmek kolay değildir. İnsanlar hayatın pek çok farklı alanından (sosyal, ekonomik, siyasi, sivil ya da mekânsal) dışlanmış olabilir. Her bir alanın görece önemi insanların nerede yaşadığına ve yaşına bağlı olarak değişmektedir. İnsanların sosyo-ekonomik durumuna ait göstergeler analiz edilse de subjektif değerlendirmeleri ve algıları da dikkate alınmaktadır. Bu nedenle çok boyutluluğu ve bağlama özgülüğü unutulmamalıdır (UN, 2016). Toplumsal dışlanma tek tek bireyler arasındaki ilişkilerde bireysel düzeyde (mikro-düzye), bireyler arasında ve aracı kurum ve gruplar arasındaki ilişki (mezo düzey) ve toplumun tümü (makro düzeyde) için görülebilir (Estivill, 2003, s.14).

Toplumsal dışlanma birbiri ile ilişkili ve birbirini besleyen demografik, ekonomik ve davranışsal faktörlerin karmaşık etkileşiminin bir sonucudur. Kümülatif ve nesiller arası bir kavram olarak kabul edilmelidir. Toplumsal dışlanma riski bireyler tarafından eşit bir şekilde paylaşılmaz genellikle en yoksul bireyler/topluluklar içerisinde yoğunlaşmıştır. İyi işleyen iş gücü piyasaları, azalan demografik baskılar ve başarılı politika uygulamaları toplumsal dışlanma üzerinde etkilidir (Bradshaw vd, 2004).

Ulaşım politikaları ya da sistemlerine toplumsal dışlanmayı dahil eden bir analiz, ulaşım sistemlerini bireyleri çeşitli faaliyetlere katılabilmeye muktedir kılmaları, herkesin bunlara eşit erişiminin olması açısından ele alır. Sosyal dışlanma sadece maddi refaha odaklanmaması açısından yoksulluktan farklıdır. Bireyler, kurumlar ve diğerleri arasındaki güç ilişkilerine odaklanması ile ilişkisel süreçlere bakmakta ve bir dizi birbiri ile ilişkili karmaşık toplumsal sürecin (sadece zenginlik/refah yaratılması değil) önemini vurgulamaktadır. Bu konu, ulaşım sistemlerinin kullanımı ve arzı değil aynı zamanda bu sistemlerin yönetimi ve işleyişini belirleyen süreçlere katılım hakkındadır (Hodgson ve Turner, 2003, s.268-271).

Ulaşımın sosyal içerilme açısından taşıdığı önem bazı ulaşım politikalarına da yansıtılmaktadır. Demografik nedenler (yaşlanan ve göç alan bir toplum yapısı), artan yoksulluk ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanma gerekliliği toplu taşımaya yönelik talebin artmasına neden olabilir. Burada da ulaşım politikaları içinde ulaşımın sosyal rolü, en kırılgan kullanıcı gruplara özgü mobilite ihtiyaçlarını karşılayacak yapıda olmalıdır (Dotter, 2016). Kentsel ya da kırsal bölge fark etmeksizin bireylere sunulan konut, istihdam vb. alanlara ilişkin hizmetlerin çevreci ve sürdürülebilirliğe önem veren bir ulaşım altyapısı ile desteklenmesi bireyler arasındaki hareketlilik farklılıklarını azaltarak toplumsal içerilmeyi destekleyecektir (Szeri ve Ayhan Selçuk, 2019).

Ulaşım ve toplumsal dışlanmaya ait son dönem çalışmaları sadece bireylerin yaşam kalitesini iyileştiren faaliyetlere katılamamalarının sonuçlarına odaklanmakla kalmamış, aynı zamanda bu durumun ortaya çıkardığı toplumsal sonuçları ve aralarındaki nedensel ilişkiyi de analiz etmiştir. Bu

bakış açısıyla ulaşım, belirli toplumsal sonuçları ortaya çıkaran bir sosyal politika sorunu olarak kabul edilebilir (Lucas, 2011).

Toplumsal içerilmenin ve ilerlemenin sağlanmasında ulaşım ile ilgili politikalar özellikle demografik trendlerden (yaşlanma ve göç kaynaklı), artan yoksulluk oranlarından ve çevresel sürdürülebilirliğin sağlanmasından kaynaklı meydan okumalara cevap vermek durumundadır. Bu meydan okumalar, toplu ulaşım için daha yüksek talepleri ortaya çıkarabilecektir (SPIEU, 2020).

Church vd. (2000) çalışması ulaşım ile ilişkili toplumsal dışlanmaya ait yedi boyutu⁶; fiziksel, coğrafi, ekonomik, zaman temelli, korku temelli, mekânsal ve temel faaliyetlerden dışlanma şeklinde tanımlamaktadır. Tüm bu sorunların çözümünde sadece ulaşım sistemine yönelik değişikliklerin gerçekleştirilmesi yeterli olmamakta aynı zamanda bir kişinin hareketliliğini sınırlayıcı tüm faktörlerle mücadele edici politikaların benimsenmesi de gerekmektedir.

Ulaşım ve sosyal dışlanma arasındaki ilişkiye yer veren çeşitli çalışmalarla karşılaşılmaktadır. (Currie ve Delbosc, 2010; Preston ve Rajé, 2007; Church vd.,2000). Toplumsal dışlanma yaklaşımı dezavantajlı bireylere sadece daha fazla para vererek bu insanların içerilmesini sağlamak olmayıp, özellikle onların dezavantajlarının kaynağını işaret eden sosyal politikaların geliştirilmesi hakkındadır (Stanley ve Vella-Brodrick, 2009).

Ulaşımın sadece erişilebilirlik üzerinden ele alınması yeterli değildir, mobilitenin⁷ de içerilmesi ile diğer sosyal politika amaçlarının başarılmasını da etkileyecektir (Stanley ve Stanley, 2007). Mal ve hizmetlere, fırsatlara erişim bireylerin refah artışı için önemli olduğundan toplu taşıma da bu bağlamda geleneksel sosyal politika alanları (sağlık, eğitim) kadar önemli olmaktadır. Bu noktada toplu taşıma; kapsamı, hizmetin karşılanabilirliği, finansal olarak metalaşmaktan çıkışı sağlayacak mekanizmaların varlığı gibi üç temel değişken üzerinden değerlendirilmelidir (Hernández, 2017).

Toplumsal dışlanmanın makro faktörleri geçmişte demografik faktörler, işgücü piyasası ve sosyal politika bağlamında açıklanmakta iken mevcut dönem toplumsal dışlanma düşük gelir, işsizlik, eğitim, barınma, ulaşım, sosyal sermaye, komşuluk, suç ve suç korkusu ile de açıklanmaktadır (Bradshaw vd, 2004). Toplumsal dışlanma kavramına mekân boyutunun dâhil edilmesi noktasında kentsel hareketliliğin ve erişilebilirliğin sağlanması üzerinden ulaşımın da içerilmesinin günümüz toplumlarında yaşanan gelişmeler ışığında (şehirleşme, göç hareketleri, artan eşitsizlikler, teknolojik gelişme vb.) önemli olduğu Özkazanç ve Özdemir Sönmez (2015) tarafından da vurgulanmaktadır.

3. Ulaşım Politikalarına Bakış

Ulaşım stratejileri ve politikaları güçlü bir ekonomik yapıyı desteklemenin ötesinde artan refah, sosyal dışlanma ile mücadele ve iyi bir yaşam kalitesini sağlayıcı özellikleri ile ön plana çıkmalıdır. Burada kamu otoritesi ve kurumlarının politika yapıcılığına ilişkin performansları belirleyici olmaktadır (McDonagh, 2006). Sürdürülebilir kalkınmayı destekleyici ulaşım politikalarının oluşturulabilmesi için ulaşımın ekonomik ve sosyal faydaları maksimize edilmeye çalışılırken ulaşımın çevresel, sosyal ve ekonomik maliyetlerin minimize edilmesi gereklidir (ECMT, 2000, s.17).

Ulaşım politikaları, büyümeyi destekleyici ve toplumsal maliyetleri azaltıcı etkiye sahiptir. Üç tür ulaşım politikasından bahsedilebilir: altyapı yatırımı, fiyat mekanizması ve regülasyonlar. Bu politikalar büyümeyi canlandırıcı (üretim ve verimlilik artışı), toplumsal içerilmeyi tesis edici (fırsatların artması), sürdürülebilirliği geliştirmesi (çevre ve yaşam kalitesi) anlamında ayrıca sınıflandırılabilir. Ulaşım politikalarının bireylerin/grupların refahını ve firma kârlarını nasıl etkiledikleri üzerinde düşünülmelidir (Berg vd. 2017, s.465-467).

Toplu taşıma, doğrudan en düşük gelirliyi desteklemeyi hedefleyen değil ama diğer gruplara odaklanan (yaşlılar, engelliler, öğrenciler) ulus altı düzeydeki önlemlere ihtiyacı olanlar için daha

⁶ Benevenuto ve Caulfield (2019), bu çalışmada vurgulanan yedi boyuta toplumsal konum temelli (cinsiyet, ırk, etnik köken vb.) dışlanmayı da eklemiştir.

⁷ MaaS (bir hizmet olarak hareketlilik) kavramı aslında kullanıcılar ve hizmet sağlayıcılar arasında çoklu taşıma modlarını içeren ve uygulama bazlı teknolojileri bir araya getiren bir yapı olarak şehirlerdeki ulaşım karmaşıklığına, sosyal yaşama ilişkin gereksinimlere ve ulaşımın erişilebilirliğine etkisi olan bir sistem olarak giderek daha fazla öne çıkmaktadır (Mitropoulos vd.,2023; Talih ve Tektaş, 2022; Moody ve Bianchi Alves, 2022). Böylece, dijital teknolojilerin ve akıllı mobilitenin kullanımı ile hükümetlere ulaşım kapasitesine, fiyat mekanizmasına, arz ve talebin oluşumuna ilişkin sağlayacağı verilerle ulaşım yoksulluğunun giderilmesine ilişkin daha düşük maliyetli fırsatlar sağlanacaktır (Ranchordas, 2020).

erişilebilir ve karşılanabilir şekilde gerçekleştirilebilmektedir. Bu grupların önemli bir bölümünün düşük gelir sahibi olmaları beklense de önemli olan nokta düşük gelirlilerin böylesi bir yaklaşımla kapsam dışında kalmadıklarının garanti edilmesidir (Baptista ve Marlier, 2020).

Gelişmekte olan ülkelerde ulaşım sistemleri planlanırken, ulaşım en yoksul hanelerin harcayacağı gelirin oranı değerlendirilirken ayrıca yaşanan yere, seyahat uzaklığına ve ulaşım modeline göre ulaşımın sahip olduğu örüntülerin de dikkate alınması gereklidir. Yüksek emlak fiyatları düşük gelirli hanehalklarını şehir merkezinden periferiye geçmeye zorlamakta ve bunun sonucunda kentsel yığılma ve motorlu araç artışı, hava kirliliği, kentsel yoksulluk artışı ve trafik sıkışıklığı yaşanmaktadır (Babinard, 2014).

Tablo 2.

Amaca göre hanehalkı tüketim sınıflandırması, AB, 2010-2021, toplam harcamaya göre %

Toplam harcamaya göre %	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Gıda ve alkolsüz içecekler	13.0	13.0	13.1	13.2	13.2	13.2	13.1	13.1	13.1	13.1	14.8	14.3
Alkollü içecek, sigara ve tütün	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.1	4.0	4.0	4.0	4.5	4.3
Giyim ve ayakkabı	5.0	4.9	4.8	4.8	4.9	4.8	4.8	4.8	4.7	4.6	4.1	4.2
Konut, su, elekt., gaz ve d.yakıtl.	23.7	23.7	24.2	24.6	24.2	24.1	23.8	23.6	23.4	23.4	25.5	25.0
Ev eşyası	5.8	5.7	5.6	5.5	5.6	5.6	5.6	5.5	5.5	5.5	6.0	6.0
Sağlık	4.1	4.2	4.2	4.3	4.3	4.4	4.3	4.3	4.3	4.4	4.6	4.7
Ulaşım	12.7	13.0	12.9	12.6	12.7	12.6	12.6	12.9	13.2	13.2	11.6	12.1
Haberleşme	2.9	2.8	2.8	2.7	2.6	2.5	2.5	2.5	2.4	2.4	2.6	2.5
Kültür, eğlence	8.7	8.7	8.6	8.4	8.4	8.5	8.6	8.7	8.6	8.6	7.8	8.0
Eğitim	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9
Restaurant ve oteller	7.8	7.7	7.7	7.7	7.9	8.1	8.2	8.5	8.6	8.7	6.0	6.6
Çeşitli mal ve hizmetler	11.2	11.2	11.0	11.0	11.2	11.3	11.3	11.2	11.3	11.2	11.7	11.5

Kaynak: Eurostat Statistics, https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Evolution_of_household_expenditure_by_consumption_purpose_-_COICOP,_EU,_2010-2021,_share_of_total.

Tablo 2, Avrupa Birliğinde hanelerin toplam tüketim harcamasına ilişkin dağılımlarını göstermektedir. Yıllara göre harcama kalemleri içerisinde en yüksek ağırlığın konut, gıda ve alkolsüz içecekler, ulaşım, çeşitli mal ve hizmetlerde olduğu görülmektedir. Toplam bütçe içinde ulaşım ayrılan pay, ulaşım politikalarının nasıl ve ne derecede etkin bir şekilde oluşturulabileceği konusunda özellikle de yoksul yanlısı olmaları noktasında belirleyici olacaktır.

Çeşitli düzeylerde ulaşım ve ulaşım sistemlerine ilişkin sorunlarla karşılaşmaktadır. Şehir içi ulaşımında; arazi kullanımı, farklı taşıma türlerinin birbiriyle entegrasyonu, ulaşım türlerinin dağılımı ve ulaşım altyapısının durumuna ilişkin sorunlar görülebilmektedir (Ağaoğlu ve Başdemir, 2019). Bu bağlamda, Türkiye’de de bireysel araç sahipliğinde artış, toplu taşıma ağının ve park alanlarının yetersizliği vb. ulaşım sistemi sorunları bulunmaktadır. Mobilite ve ulaşım problemleri akıllı ve sürdürülebilir ulaştırma ilkelerinin benimsenmesinde başarısızlık, karayolu taşımacılığına ve fosil yakıt kullanımına dayanan sürdürülemez ulaşım yapısının hem topluma hem de çevreye olan olumsuz etkisi gibi benzer faktörlerden kaynaklanmaktadır. Yeni teknolojiler ve sürdürülebilir ulaşım bağlamında sürdürülebilir mobilite sistemleri oluşturmak ve trafikte özel araçların etkisini azaltacak çözümler bulmak bu anlamda önem kazanmaktadır (Netherlands Enterprise Agency, 2020).

Sonuç, Tartışma ve Çözüm Önerileri

İklim değişikliği ve iklim nötrlüğe geçiş sürecinde toplu ulaşım ve altyapı planlamaları mobilitenin sağlanması açısından değerlendirilse de çoğunlukla sıfır emisyonlu araçlara odaklanıldığı görülmektedir. Sıfır emisyonlu araç sürdürülebilirliğe, hava kirliliğinin azaltılmasına, hava kalitesinin iyileştirilmesine katkıda bulunacak olsa da güvenlik, yoğunluk vb. araç kullanımına ilişkin diğer negatif dışsallık konularının yeteri kadar dikkate alınmaması ayrı bir sorun kaynağı olmaktadır (Mejia-Dorantes, Mauraskaite-Bull, 2022).

Avrupa Birliği (AB) örneğine bakıldığında ulaşım tek başına birlik içerisindeki sera gazı emisyonlarının çeyreğine kaynaklık etmektedir ve bu bağlamda en yüksek paya (%72) 2019 yılında karayolu ulaşımının sahip olduğu görülmektedir. Avrupa Birliği’nin iklim ve enerji politikaları tüm

sektörlerde önemli ölçüde sera gazı emisyonu azalmasına sebep olsa da 1990-2019 arasında toplam ulaşımına ait sera gazı emisyonları %33'den fazla artış göstermiş ve karayolu ulaşımının emisyonu yaklaşık %28 düzeyinde gerçekleşmiştir. Karayolu ulaşım emisyonlarının bu düzeylerde kalmasının nedeni ulaşımına yönelik artan talep kaynaklıdır (EEA, 2022). 2020 yılında, AB toplam sera gazı emisyonları 3,4 milyar ton karbon dioksit eşdeğeri düzeyinde gerçekleşmiştir. Sera gazının kaynağında öncelikle enerji endüstrisi ve sonrasında da %23,1 ile ulaşım sektörü yer almaktadır. 1990-2000 döneminde sera gazı emisyonu miktarını arttıran tek kaynak (%6,8'lik artışla) ulaşım sektörü olmuştur (Eurostat, 2023). Bu da Avrupa Yeşil Mutabakatı ve yeşil dönüşüm anlamında karbon nötr olma hedefine ulaşma noktasında ulaşım sektörü özelinde politika ve stratejiler oluşturulmasının gerekliliğini göstermektedir.

Ulaşımın çevresel boyutu noktasında bir çelişki den bahsetmek mümkündür. Ulaşım geliştirmekte olan ülkeler açısından bir ödünleşimi de içermektedir. Bir yandan etkili, güvenli ve karşılanabilir bir mobilitenin sağlanması diğer yandan da bunun daha düşük ekolojik ayak izi ile gerçekleştirilebilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır (World Bank, 2022). Sürdürülebilir mobilitenin varlığında mal ve hizmetlere, eğitime, fırsatlara küresel düzeyde erişim arttırılırken sera gazı üretiminde de önemli ölçüde bir azalışın sağlanması gereklidir (Wachs, 2010). Bu nedenle düşük karbonlu ekonomiye geçiş süreci hem enerji hem de ulaşım yoksulluğunu eş zamanlı olarak işaret etmelidir. Karbonsuzlaştırma politikalarının her iki sektörle de yakından ilişkili olduğu açıktır. Ev içinden ve ulaşımdan kaynaklı emisyonların eş zamanlı azaltılması mevcut eşitsizliklerin daha da kötüleşmesi sonucunu doğuracaktır (Martiskainen vd, 2021).

Ulaşım yoksulluğu ve eşitsizliği sorununun çözümüne sadece ulaşım odaklanarak değil sosyal politikanın diğer önemli bileşenleri olan barınma, sağlık, eğitim vb. alanlarla gerçekleştirilecek bir entegrasyonla ulaşılabileceği unutulmamalıdır (Lucas, 2018). Yoksulluk azaltıcı etki; konut ve eğitim programlarını da içerecek şekilde bütünsel bir ekonomik kalkınma yaklaşımının parçası olarak ulaşım ve ulaştırma politikalarının oluşturulması ile ortaya çıkabilecektir (Wachs ve Taylor, 1998).

Ulaşım planlarının oluşturulma amaçları ulaşım yoksulluğunun çözümüne doğrudan odaklı değildir. Etkin olabilmeleri için istihdama ve eğitime erişimi desteklemeleri de gerekmektedir. Ancak burada da temel sorun yüksek ihtiyaç sahibi bireylerin tıpkı yoksullukla mücadelede verilen desteklerdeki gibi damgalanması olmaktadır (Titheridge vd, 2014, s.32).

Kamu finansmanı ya da sübvansiyonlarının yokluğunda, kemer sıkma politikalarının arttığı ülkelerde ulaşım yoksulluğunu önleyici politikaların oluşturulması güçleşmektedir. Bunun yanı sıra, iklim değişikliğinin ortaya çıkardığı koşullar altında, küresel ölçekte gelir eşitsizliği artarken ve batı toplumları yaşlanırken daha da kapsayıcı politikaların oluşturulması ihtiyacı doğmaktadır (Lucas, 2011).

Çok taraflı kalkınma bankaları da geliştirmekte olan ülkelerde ulaşımına yönelik destekler ve fonlar sunmaktadır. Böylece sürdürülebilir (erişilebilir, karşılanabilir, etkin, finansal olarak sürdürülebilir, çevre dostu ve güvenli) ulaşım da desteklenmektedir. Sera gazı salımını azaltıcı, yoksulların erişimi ve mobilitesini iyileştirici, yol güvenliğini ve kadınların erişimini ve mobilitesini arttırıcı olmayı amaçlayan ulaşım projelerine odaklanılmıştır (MDB working Group, 2019). Hem kırılğan grupların kapsandığı hem de iklim değişikliği ile mücadelenin desteklendiği proje ve politikalar üzerinden ulaşım konusu ele alınmaktadır.

Ulaşım yoksulluğu ile mücadele edilirken sürdürülebilir ulaşım şekillerinin önceliklendirilmesi, kentsel ve kırsal kalkınma ile desteklenmesi, konut politikalarının insanların ulaşım yoksulluğuna düşmeyecek şekilde oluşturulması gerçekleştirildiği gibi çevre de sürdürülebilir ve kapsayıcı bir şekilde dönüştürülebilmektedir (Mejia-Dorantes, Mauraskaite-Bull, 2022).

Bireylerin/grupların sosyo-ekonomik ve sosyo-demografik durumları, becerileri, algıları, tutumları ve yaşadıkları çevre (kır/kent yerleşim), ulaşım ile ilişkili zorluklarını ve toplumsal dışlanmışlıklarını etkileyeceğinden çözüm süreci için önemlidir. Ulaşım erişimi ve toplumsal içerilme arasında karşılıklı bağımlılık bulunmaktadır; özellikle dezavantajlı oldukları için zorluk yaşayan ya da temel sosyal olanaklardan yoksun olanlar için bir kısır döngü ortaya çıkabilmektedir (SPIEU, 2020).

Ulaşım; iktisadi büyüme, kır-kent bağlantısının kurulması, fırsatlara ve işe erişim açısından uygun koşulların ortaya çıkması için gereklidir. Ulaşım politikaları ve ulaşım altyapısı iktisadi büyüme ve kalkınmayı destekleyici koşulların ortaya çıkmasında etkili olmaktadır. Sürdürülebilirlik açısından ulaşım yoksulluğu sosyal, ekonomik ve çevresel açıdan ilişki kurulmasını gerekli kılmaktadır. Ulaşım

yoksulluğu ile mücadele sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmayı da destekleyici sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Bunun yanı sıra ulaşım, iklim değişikliği ile mücadelede küresel karbondioksit salımına katkısı yüksek olan bir sektör olarak hem mobilitayı artırıcı hem de emisyonları azaltıcı şekilde işlev gösterebilmelidir. Ulaşım yoksulluğu ile mücadele bütünsel bir bakış açısı ile ele alınması ve sürdürülmesi gereken bir alandır. Sosyal politikanın kapsamı içerisinde yer alan diğer alanlarla birlikte değerlendirildiğinde hem yoksullukla hem de toplumsal dışlanma ile mücadelede daha başarılı sonuçlar ortaya çıkması mümkündür.

Kaynakça

- Ağaoğlu, M.N. & Başdemir, H. (2019). Kent içi ulaşım sorunları ve çözüm önerileri. *Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi*, 8(1), 27-36.
- Alam, M. M. (2015). Creating pro-poor transport:connecting the dots: transport, growth and poverty reduction. *Connections Transport&ICT*. (Note 24). World Bank, Washington,DC. <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/6b2527a1-cd3d-566f-ae71-161a4492bf1b> (Erişim tarihi 15.09.2023).
- Babinard, J. (2014, May 1). Is public transport affordable? *World Bank*. <https://blogs.worldbank.org/transport/public-transport-affordable> (Erişim tarihi 17.08.2023).
- Balkmar, D. (2022, September 27). What is 'transport poverty'? How can we achieve a more just and sustainable transport system?. <https://accting.eu/what-does-transport-poverty-mean-how-can-we-achieve-a-more-just-and-sustainable-transport-system/> (Erişim tarihi 15.09.2023).
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2007.10.005>
- Banister, D. & Berechman, Y. (2001). Transport investment and the promotion of economic growth. *Journal of Transport Geography*, 9, 209-218. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00013-8](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00013-8)
- Baptista, I. & Marlier, E. (2020). Access to essential services for people on low incomes in europe: an analysis of policies in 35 countries. Directorate Genral for Employment, Social Affairs and Inclusion. European Social Policy Network (ESPN). Publications Office. European Commissions Brussels.
- Benk, S., Akdemir, T. (2010). Toplu taşıma hizmetlerinde fiyatlama stratejileri: teorik bir değerlendirme. *Ekonomi Bilimleri Dergisi*, 2(1), 131-138.
- Benevenuto, R. & Caulfield, B. (2019). Poverty and transport in the global south:an overview. *Transport Policy*, 79, 115-224. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.04.018>
- Berechman, J. (2002). Transport Investment and Economic Development: Is There a Link?. ECMT. Transport and Economic Development, ECMT Round Tables, No. 119, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/9789282112977-en>.
- Berg,C.N., Deichmann, U., Liu Y., & Selod, H. (2017). Transport Policies and Development. *The Journal of Development Studies*, 53(4), 465-480.
- Booth, D., Hanmer, L., ve Lovell, E. (2000). Poverty and Transport: A report prepared for the World Bank in collaboration with DFID. ODI/Overseas Development Institute. <https://policycommons.net/artifacts/3794386/poverty-and-transport/4600214/>, (Erişim tarihi:11.09.2023).
- Bradshaw, J., Kemp, P., Baldwin, S.& Rowe, A. (2004). The Drivers of Social Exclusion: A Review of the Literature for the Social Exclusion Unit. (Breaking the Cycles Series). Social Exclusion Unit, Office of the Deputy Prime Minister. <http://www.york.ac.uk/inst/spru/research/pdf/drivers.pdf> (Erişim tarihi 17.10.2023).
- Cain, A. & Jones, P. M. (2008). Does urban road pricing cause hardship to low-income car drivers?: an affordability-based approach. *Transportation Research Record*, 2067(1), 47-55.
- Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), 195-205. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)
- Cora, U., Kışla, R. & Su, Ö.A. (2021). Kentiçi toplu taşıma araçları için performans dayalı hakediş sistemi: İstanbul örneği modeli. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 31(Ek Sayı 1), 232-241.
- Coulon, P.J., Lamure-Guigard, L., & Krieger, K. (2019,19 November). It is time to talk about transport poverty, *Social Europe*, <https://www.socialeurope.eu/it-is-time-to-talk-about-transport-poverty>.
- Crisp, R., Gore, T., & McCarthy, L. (2017). Adressing transport barriers to work in low income neighbourhoods: A review of evidence and practice. Sheffield Hallam University Centre for Regional Economic and Social Research. DOI: 10.7190/cresr.2017.3465773384

- Currie, G.& Delbosc, A. (2010). Modelling the social and psychological impacts of transport disadvantage. *Transportation*, 37, 953–966. DOI 10.1007/s11116-010-9280-2
- Dotter, F. (2016). *Transport Poverty*. Civitas Thematic Policy Note. <https://civitas.eu/resources/civitas-thematic-policy-note-transport-poverty-0>, (Erişim tarihi 08.10.2023)
- ECMT (2000). *Sustainable transport policies*. European Conference of Ministers of Transport. https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/00sustain_0.pdf, (Erişim 21.09.2023).
- Ensink, B., Minovi, S., Gorham R., & Vandycke, N. (2015). *The next step for transport in the SDGs: Devising the right indicators*. World Bank Group.
- Estupiñán, N., Gómez-Lobo, A., Muñoz-Raskin, R. ve Serebrisky, T. (2007). Affordability and subsidies in public urban transport: what do we mean, what can be done?. Policy Research Working Paper; No. 4440. World Bank, Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/7562>
- European Commission (EC). What are the 20 principles of the european pillar of social rights? (easy-to-read version), <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1567&langId=en> (Erişim tarihi:05.09.2023).
- European Environment Agency (EEA) (2022). *Transport and environment report 2021 decarbonising road transport — the role of vehicles, fuels and transport demand* (Report No 02/2022). EEA.
- European Public Service Union (EPSU). EU pillar of social rights-time for action says EPSU. <https://www.epsu.org/article/eu-pillar-social-rights-time-action-says-epsu> (Erişim tarihi 12.08.2023).
- Eurostat (2023). Key Figures on Europe: 2023 edition. Luxembourg:European Union. <https://ec.europa.eu/eurostat/documents/15216629/17177791/KS-EI-23-001-EN-N.pdf/5df7a393-8461-9270-7eaa-91a4b1c2acc6?version=2.0&t=1689583429855>
- Eurostat Statistics. Evolution of household expenditure by consumption purpose - COICOP, EU, 2010-2021, share of total. https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Evolution_of_household_expenditure_by_consumption_purpose_-_COICOP,_EU,_2010-2021,_share_of_total. (Erişim 21.10.2023).
- Estivill, J. (2003). *Concepts and strategies for combating social exclusion. An overview*. Geneva, International Labour Office.
- <https://www.ilo.org/public/english/protection/socsec/step/download/96p1.pdf> (Erişim tarihi:09.08.2023).
- Fletcher, C.N., Garasky, S.B., & Nielsen, R.B. (2005). Transportation hardship: are you better off with a car?. *Journal of Family and Economic Issues*, 26, 323–343.
- Gannon, C.A. & Liu, Z. (1997). *Transport and Poverty*. (TWU Papers No 30). The World Bank. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/302611538245213278/pdf/Poverty-and-transport.pdf> (Erişim tarihi:02.07.2023).
- Guislain, P.& Irigoyen, J. L. (2015). *Action and advocacy for sustainable transport: recent and ongoing World Bank efforts*. World Bank. Washington DC.
- <https://openknowledge.worldbank.org/entities/publication/9825a7e5-b093-5ef7-bdde-6dec07d0751c> (Erişim tarihi 17.08.2023).
- Hernández, D. (2017). *Public transport, well-being and inequality: coverage and affordability in the city of Montevideo*. (Review No:22). CEPAL https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/42665/RVI122_Hernandez.pdf (Erişim tarihi:13.08.2023).
- High-level Advisory Group on Sustainable Transport (2016). Mobilizing sustainable transport for development. <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/2375Mobilizing%20Sustainable%20Transport.pdf> (Erişim tarihi:05.10.2023).

- Hodgson, F.C. & Turner, J. (2003). Participation not consumption: the need for new participatory practices to address transport and social exclusion, *Transport Policy*, 10(4), 265-272. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2003.08.001>
- Iceland, J. (2000). The family/couple/household unit of measurement in poverty estimation. *Journal of Economic and Social Measurement*. 26, 253-265. 10.3233/JEM-2000-0189.
- İstanbul'da Ulaşım Yoksulluk Çalıştayı (2021). Ulaşım Yoksulluğundan Kapsayıcı Ulaşım Sistemine: Sosyo Mekânsal Eşitsizlikleri Azaltmaya Yönelik Bir Model Önerisi (TÜBİTAK 1001 Programı destekli Proje no:120K152).
- Jarvis, T. (2022). Transport for the north.transport-related social exclusion in the north of england. <https://transportforthenorth.com/strategy-and-evidence/> (Erişim tarihi 15.09.2023).
- Jennings, G. (2016). Transport, poverty alleviaton and the principles of social justice. Inclusive Sustainable Transport in support of action on Equity and Poverty (i-STEP)Version: November 2016.
- Kenyon, S., Lyons, G., & Rafferty, J. (2002). Transport and social exclusion: investigating the possibility of promoting inclusion through virtual mobility. *Journal of Transport Geography*, 10(3), 207-219. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(02\)00012-1](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(02)00012-1)
- Lang, N. (2022, 18 May). Why mobility matters when it comes to social inclusion, World Economic Forum. <https://www.weforum.org/agenda/2022/05/when-it-comes-to-social-inclusion-mobility-matters/> (Erişim tarihi 11.07.2023).
- Lekobane, K. R. (2022). Leaving no one behind: an individual-level approach to measuring multidimensional poverty in botswana. *Social Indicators Research*, 162, 179–208. <https://doi.org/10.1007/s11205-021-02824-2>
- Lowans, C. Furszyfer Del Rio, D. Sovacool, B.K., Rooney, D. & Foley, A.M. (2021). What is the state of the art in energy and transport poverty metrics? A critical and Comprehensive review. *Energy Economics*, 101. <https://doi.org/10.1016/j.eneco.2021.105360>.
- Lucas, K. (2011). Transport and social exclusion:where are we now?.IN Grieco, M. & Urry, J. (Eds). *Mobilities: New Perspectives on Transport and Society* (pp. 223-244). Surrey, UK:Ashgate Publishing Limited.
- Lucas, K. (2018). Editorial for special issue of European transport research review: transport poverty and inequalities. *European Transport Research Review*, 10(17), 15-17.
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E., & Guzman, A. (2016). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of Institution of Civil Engineers Transport*, 169(6), 353-365. <http://dx.doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Martiskainen, M., Sovacool, B.K., Lacey-Barnacle, M., Hopkins, D., Jenkins, K.E.H., Simcock, N. Mattioli, G., & Bouzarovski, S. (2021). New dimensions of vulnerability to energy and transport poverty. *Joule*, 5(1), 3–7.
- Mattioli, G., Lucas, K., & Marsden, G. (2017). Transport poverty and fuel poverty in the UK: from analogy to comparison. *Transport Policy*, 59, 93-105. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.07.007>
- Mc Donagh, J. (2006). Transport policy instruments and transport-related social exclusion in rural Republic of Ireland. *Journal of Transport Geography*, 14, 355–366.
- MDB Working Group (2019). Progress Report (2016-2018) of the MDB working group on sustainable transport. <https://www.adb.org/sites/default/files/institutional-document/536306/mdb-progress-report-2016-2018.pdf> (Erişim tarihi 18.08.2023).
- Mejia-Dorantes, L. Murauskaite-Bull, I. (2022). Transport poverty:a systematic literature review in europe. EUR 31267 EN, Publications Office of the European Union, Luxembourg. doi:10.2760/793538

- Mitiku, T. N. (2009.) A framework for a pro-growth, pro-poor transport strategy: Guidance note. Sub-Saharan Africa transport policy program (SSATP) (working paper series;no. 89).World Bank, Washington, DC. <http://hdl.handle.net/10986/17777>
- Mitropoulos L., Kortsari A., Mizaras V., & Ayfantopoulou, G. (2023). Mobility as a service (MaaS) planning and implementation: challenges and lessons learned. *Future Transportation*, 3(2), 498-518. <https://doi.org/10.3390/futuretransp3020029>
- Mohmand, Y.T., Mehmood, F., Mughal, K.S., & Aslam, F. (2021). Investigating the causal relationship between transport infrastructure, economic growth and transport emissions in *Pakistan*. *Research in Transportation Economics*, 88, 100-972.
- Moody, J. & Bianchi Alves, B. (2022, 12 June). Mobility-as-a-Service (MaaS) can help developing cities make the most of complex urban transport systems—if they implement it right. *World Bank Blogs*. <https://blogs.worldbank.org/transport/mobility-as-a-service-can-help-developing-cities-make-most-complex-urban-transport-systems-if-they-implement-it-right> (Erişim tarihi 12.09.2023).
- Netherlands Enterprise Agency/ (RVO) (2020). Fact-Finding Study Pre-PPS: Smart and Green Mobility in Istanbul. [https://istanbulon.itu.edu.tr/docs/librariesprovider272/default-document-library/smart-and-green-mobility-in-istanbul_2020-\(in-english\).pdf?sfvrsn=0](https://istanbulon.itu.edu.tr/docs/librariesprovider272/default-document-library/smart-and-green-mobility-in-istanbul_2020-(in-english).pdf?sfvrsn=0), (Erişim tarihi 09.07.2023).
- Nistor, F. & Popa, C. (2014). The role of transport in economic development. *Mircea cel Batran Naval Academy Scientific Bulletin*, XVII (2), 25-26.
- Özkazanç, S.& Özdemir Sönmez, F. N. (2015). Ulaşım perspektifinden sosyal dışlanma kavramının değerlendirilmesi. *Türk Bilimsel Derlemeler Dergisi*, 8 (1), 10-18.
- Pérez-Peña, M.d.C., Jiménez-García, M., Ruiz-Chico, J. & Peña-Sánchez, A.R. (2021). Transport poverty with special reference to sustainability: a systematic review of the literature. *Sustainability*, 13, 1451. <https://doi.org/10.3390/su13031451>.
- Preston, J. ve Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2006.05.002>
- Ranchordas, S. (2020). Smart mobility, transport poverty, and the right to inclusive mobility. University of Groningen Faculty of Law Research Paper Series (No. 13). https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3520525 (Erişim tarihi: 11.08.2023).
- Saif, M.A., Zefreh, M.M., & Torok, A. (2019). Public transport accessibility: a literature review. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 47(1), 36-43.
- Setboonsarng, S. (2005). Transport infrastructure and poverty reduction. ADBI Research Policy Brief, (No. 21). ADBI. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/157260/adbi-rpb21.pdf>
- SPIEU (2020, 30 April). Pilot project: measuring what matters to eu citizens:social progress in europea regions. <https://eu-spi.eu/events/virtual-peer-learning-event-examining-transport-poverty-social-dimensions-transport> (Erişim tarihi:07.09.2023).
- Stanley, J.& Stanley, J. (2007). Public transport and social policy goals. *Road & Transport Research*, 16(1), 20–30.
- Stanley, J. & Vella-Brodrick, D. (2009). The usefulness of social exclusion to inform social policy in transport. *Transport policy*, 16, 90-96. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.02.003>
- Suzuki, T. (2022). *Transport and equity:toward inclusive transport development*. JICA Ogato Sadako Research Institute for Peace and Development. No. 17). JICA. https://www.jica.go.jp/english/jica_ri/publication/litreview/post_17.html (Erişim tarihi 21.07.2023).
- Szeri, Ayhan Selçuk, İ. (2019). Eşitlik, erişilebilirlik ve toplu taşıma. *İdealkent Dergisi*, 28(10), 1207-1229, DOI:10.31198/idealkent.519139.

- Talih, Ö. & Tektaş, N. (2022). The perspective of mobility as a service (MaaS) and analysis of Türkiye. *Journal of Transportation and Logistics*, 7(2), 431-463.
- United Nations/UN(2016). Leaving no one behind:the imperative of inclusive development.Report on the world social situation 2016 (No. ST/ESA/362). United Nations, New York.
- United Nations/UN(2021). Sustainable transport, sustainable development. Interagency Report for Second Global Sustainable Transport Conference. https://sdgs.un.org/sites/default/files/2021-10/Transportation%20Report%202021_FullReport_Digital.pdf (Erişim tarihi 11.07.2023).
- United Nations /UN (2006). Relationship Between Transport And Economic Development. (ECE/TRANS/WP.5/2006/10). Economic Commission For Europe Inland Transport Committee.
- Vega, A. (2011, 31 August-1 September). *A multi-modal approach to sustainable accessibility: a case study for the city of galway*, Ireland. Proceedings of the ITRN2011, University College Cork.
- Wachs, M. (2010). Transportation policy, poverty, and sustainability, history and future. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2163(1), 5-12.
- Wachs, M.& Taylor, B.D. (1998). Can transportation strategies help meet the welfare challenge?, *Journal of the American Planning Association*, 64(1), 15-19.
- World Bank (2020). Transport-The Essential Connector. <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/157201585683713721-0190022020/original/WBTransportNarrative.pdf> (Erişim tarihi 21.07.2023).
- World Bank (2022). Transport: Overview. 29 Eylül 2022, <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/overview#1> (Erişim tarihi 12.08.2023)
- World Economic Forum (2023). (infographic). Mobility. <https://intelligence.weforum.org/topics/a1Gb00000038poVEAQ>, (Erişim tarihi 10.10.2023).

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Makale tek yazarlıdır.

Çıkar Beyanı

Yazarın çıkar çatışması olmamıştır.

Etik Kurul İzni

Bu çalışmada etik kurul iznine ihtiyaç yoktur.