



Ulaşım Perspektifinden Sosyal Dışlanma Kavramının Değerlendirilmesi

Seher ÖZKAZANÇ^{1*}

Fahriye Nihan ÖZDEMİR SÖNMEZ¹

¹ Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, Maltepe, Ankara

*Sorumlu Yazar:
E-posta: spolat@gazi.edu.tr

Geliş Tarihi: 09 Şubat 2015
Kabul Tarihi: 10 Mart 2015

Özet

Günümüzde sosyal dışlanma sadece gelir yoksulluğunun ötesine geçerek artık refah düzeyi ve kentsel yaşam kalitesinin artırılması ile beraber anılmaktadır. Özünde tanımlanmasının oldukça güç, karmaşık ve tartışmalı olduğu bilinen sosyal dışlanma kavramına ilişkin (uzlaşılın) ortak görüş, bireylerin veya grupların sosyal, ekonomik ve politik yönden topluma entegre olamaması gerçeğidir.

Sosyal haklar çerçevesinde sağlık, eğitim, barınma, ulaşım vb. birçok politikayı kapsayan sosyal dışlanma aslında göreceli olarak yeni bir sosyal politika konseptidir. Kavramın son yıllarda popüleritesi artmış ve özellikle toplumun “diğerleri” bakış açısıyla birçok çalışmaya dâhil edilmiştir. Ancak sosyal dışlanma kentsel aktivitelere katılımın en önemli belirleyicilerinden olan ulaşım bağlamında değerlendirildiğinde literatürde çalışmaların kısıtlılığını sürdürdüğü hatta çoğu zaman ulaşım konusunun göz ardı edildiği görülmektedir. Bu noktadan hareketle çalışmada sosyal dışlanmanın ulaşım (kentsel hareketlilik ve erişilebilirlik) ile ilişkisi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sosyal dışlanma, sosyal eşitsizlik, ulaşım dezavantajı, ulaşım yoksunluğu.

Assessment of the Social Exclusion Concept from the Transportation Perspective

Abstract

Today, social exclusion does not indicate the poverty alone, but is also related to the social welfare and quality of life in urban areas. Although there is no widely accepted consensus on what social exclusion is, it can be argued that the concept, at least, should refer to the disintegration of individuals or groups into the society as a whole, in economic, political or social terms.

In the context of social rights, social exclusion can be regarded as a set of new social policy instruments including health, education, shelter/housing, transportation etc. This wide variety of associated subjects makes the concept “social exclusion” very popular in academic research. However, in the context of *urban transportation*, which is crucial in access to the urban facilities and services, very little has been done or even it is totally ignored. In this context, this study intends to give an idea about the role of the accessibility of urban services and the facilities in social mobility and in the level of social exclusion.

Keywords: Social exclusion, social inequality, transport disadvantage, transport deprivation.

Bu çalışma Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalında devam eden doktora tezinden yararlanılarak hazırlanmıştır.

GİRİŞ

Sosyal dışlanma kavramı ilk olarak 1974 yılında *Rene Lenoir* tarafından yazılan “*Les exclus: un Français sur dix*” kitabı ile tartışılmaya başlanmış, Fransız hükümeti ülkede yaşayan insanların yüzde onunun çeşitli biçimlerde toplumdan dışlandığını belirtmiştir. Bu yüzde onluk dilimde *zihinsel ve fiziksel engelliler, suç işleyenler, hasta-bakıma muhtaç yaşlılar, istismar edilen çocuklar, uyuşturucu madde bağımlıları, intihara meyilli insanlar, yalnız ebeveynler, problemlili aileler, marjinal-sosyal olmayan (asosyal) insanlar ve diğer sosyal uyumsuzlar* yer almaktadır. Dışlanmışlar Fransız hükümetinin tanımına göre topluma yeniden kazandırması gereken, korunamayan, sosyal olarak dezavantajlı grupları temsil etmektedir [1]. Bu yıllarda Fransa ilk defa tanımladığı bu sosyal durumu önlemek için çeşitli politikalar geliştirmiştir.

Özellikle 1970lerden sonra, *neoliberal politikaların* hakim olduğu sosyal ve ekonomik düzenle birlikte diğer ülkelerde de sosyal dışlanma tartışılmaya başlanmıştır. Sermayenin küreselleşmesi, yeni ekonomik politikalar, işgücü piyasasının yeniden yapılanması, fordist üretimden post-fordist üretime geçiş sürecinin sonunda serbest piyasa ekonomisinin işleyişinde de ideoloji değişimi görülmektedir [2,3]. Bu yıllarda dışlanma politik söylemlerde de yerini almaya başlamıştır. Böylece dışlanma marjinallerle göçmenlerin yanı sıra farklı etnik grupların sınıf çatışmalarını da kapsayan geniş bir kavram olarak evrilmektedir[1].

1980lerde dünyada yaşanan ekonomik kriz nedeniyle işsizlik artmış, geçekondulaşma ve aile yaşamındaki köklü değişimler farklı bir biçimde dışlanma kavramını ortaya çıkarmıştır. Artık dışlanma Lenoir’in marjinalleri yerine sanayileşen ülkelerin ekonomi politikalarının etkilediği kitleler için kullanılmaktadır ve daha geniş bir açıdan ele alınmaya başlanmıştır [2]. 1980lerin sonlarından itibaren,

birçok gelişmiş ülkenin ve uluslararası örgütlerin politik söylemleri içinde yoksulluk karşıtı politikalara vurgu yapılmış ancak daha çok sosyal dışlanma ile mücadele etmeyi amaçlayan politikalara doğru bir kayma yaşanmıştır. Kısa süre sonra, sosyal bilimciler sosyal dışlanma kavramının kesin anlamı ve bu kavram için uygun söylem üzerinde tartışmaya başlamıştır [4].

1990lı yıllarda dışlanmanın önlenmesine ve azaltılmasına ilişkin politikalar ortaya çıkmaktadır. Nitekim dışlanma 1990larda Avrupa Birliği literatürüne girmiştir. Avrupa Sosyal Şartı 1996 yılında yenilenerek Avrupa Yenilenmiş Sosyal Şartı adını almış, şartın 30. maddesinde “toplumsal dışlanma ve yoksulluğa karşı korunma hakkı” ile sosyal dışlanmaya atıfta bulunulmuştur. AB politikalarına bakıldığında yoksulluktan sosyal dışlanmaya doğru bir evrilmenin olduğu görülmektedir. Sapançalı (2005), AB'nin, sosyal ve kültürel dışlanmaya vurgu yapan Fransız yaklaşımının unsurlarıyla, gelir eşitsizliği ve maddi dışlanmaya odaklanan Anglosakson geleneğini birleştirmeyi deneyerek sosyal dışlanmayı yeniden kuramsallaştırdığını belirtmektedir [5].

1990ların sonunda küreselleşme ve küresel kapitalizm söylemleriyle birlikte sosyal dışlanma farklı bir bakış açısıyla ele alınmaya başlanmıştır. Nitekim dünya genelinde dengeler değişmekte, gelir dağılımındaki eşitsizlikler artmakta ve bu süreçte belirgin kutuplaşmalar ortaya çıkmaktadır. Küreselleşen ve teknolojik olarak yeniden yapılanan dünya ekonomisi içerisinde uyum sağlayamayan gruplar ve kişilerin daha kolay dışlanabildiğini belirten Tekeli (2000) bu durumu; küreselleşen dünyada bilgi toplumuna geçişte, varlıkların yoksullara gereksinmesinin süratle azalması ve dolayısıyla dışlanma olgusunun yaşanması olarak açıklamaktadır [6].

Sosyal Dışlanmanın Tanımlanması

Sosyal dışlanma literatürde yeni bir olgu olarak yerini alsa da aslında tarih boyunca varlığını sürdürdüğü, tanımlanmamış/farklı adlandırılmış bir kavram olduğu bilinmektedir. Ancak kavramın tanımlanması konusunda birçok güçlüğün bulunduğu da bir gerçektir. Silver (1994) dışlanmanın *çağırıştırıcı, belirsiz, çok boyutlu ve elastik* olmasından dolayı çok farklı biçimlerde tanımlanabileceğini belirtmektedir [1]. Nitekim sosyal dışlanma; *yoksulluk, işsizlik, sosyal koruma, eşitsizlik, ayrımcılık* gibi temel sosyal politika konularını kapsamakla birlikte çoğu zaman *sınıf-altı, yabancılaşma, irtibatlılık, yoksulluk, marjinalite, bütünleşememe* gibi nosyonlarla birlikte kullanılmaktadır [7].

Sosyal dışlanma tartışmalarına bakıldığında; *zamana, mekana ve kişiye göre farklılık gösteren* bu kavramı açıklarken tek bir kriterin yeterli olmadığı görülmektedir. Nitekim Farrington (2002) sosyal dışlanmayı bir durumdan öte *süreçler bütünü* olarak ele almaktadır ve dışlanma süreçlerinden etkilenenler ile bu süreçlerin yer aldığı dünyada yaşayan insanlar sınıflaması ile dışlanmaya başka bir boyut getirmektedir [8]. Bazı araştırmacılar sosyal dışlanmanın sonucu olan dışlanmışlık durumuna, bazıları ise dışlanma sorununun yaratıcısı olarak kabul edilen nedenlere/süreçlere atıfta bulunmaktadır. Süreçler grubundaki sosyal dışlanma tanımları dinamik bir biçimde işleyen, birbirine bir kısır döngü şeklinde eklenen, birbirlerini etkileyen olgular bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır ve toplum dışında kalma/topluma dahil olamama süreçlerini ifade etmektedir [5]. Sosyal dışlanmanın farklı birçok tanımını yapmak mümkündür, Rajé (2003) sosyal dışlanma terminolojisini ana temalarına göre Çizelge 1'de görüldüğü gibi sadeleştirmektedir [9].

Çizelge 1. Sosyal dışlanma terminolojisi

Tanımlama	Anahtar kavramlar
Sosyal dışlanma bir toplumda yaşayan birey ya da grupların o toplumdaki normal vatandaşlık faaliyetlerine katılmamasına neden olan bir süreçtir.	Süreç, bireysel grup katılımı, normal faaliyetler
Sosyal dışlanma birey ya da mekanla bağlantılı sorunlardan muzdaripliği tarif eder. Bu sorunlardan biri ya da birkaçı; işsizlik, yetersiz becerileri, düşük gelir, kötü sağlık ve kötü barınma koşulları, yüksek suç oranı, ailelerin parçalanması vb. olabilir.	Bireysel/grup, sosyal/ailevi ve kişisel sorunlar
Toplumdaki vatandaşların normal faaliyetlere katılma fırsatının olmaması durumudur.	Durum, fırsatlar, katılım, normal faaliyetler
Sosyal dışlanma hareketliliği ve hizmetlerin erişilebilirliğini etkiler.	Erişilebilirlik hareketlilik
Sosyal dışlanma kavramı toplumda tam katılım /sosyal entegrasyonu engelleyen, süreç olarak karakterize edilen çok boyutlu bir fenomendir.	Çok boyutlu süreç
Sosyal dışlanma ve yoksulluk birbirleriyle güçlü bağı bulunan iki kavramdır ve genellikle yoksulluk bölüşüm sorunları olarak sosyal dışlanma ise ilişkisel sorunlar olarak ele alınmaktadır. İlişkisel sorunlar; yetersiz sosyal katılım, sosyal bütünleşme ve güç eksikliği içerir.	İlişkisel, güç eksikliği sosyal etkileşim
Sosyal dışlanma hiçbir yere ait olmama duygusunu açığa çıkarır.	Aidiyet

Sosyal dışlanmanın insanlar ve ilişkiler boyutuyla ilgilenen araştırmacılar, dışlanmanın dayanışmanın sağlanmadığı ya da toplumsal yapının çöktüğü yerlerde kendini gösterdiğini ifade etmektedir [5]. Dışlanmanın nedenlerini çevresel etmenler ve sosyal sistemlerle bağdaştırırlar ise sosyal dışlanmanın açığa çıktığı bu alanları; *sosyal* (eğitim, sağlık vb. vatandaşlık haklarının eksikliği), *ekonomik* (işgücü piyasalarına erişememe), *yasal ve politik* (toplumda demokratik karar alınmaması), *kültürel ve ahlaki* (geleneksel olarak dil, din ve milliyete ilişkin ortak kültürel pratiklerden dışlanma) boyut olarak sınıflandırmaktadır [10]. Sapançalı (2005b) kavramı *bireysel ve toplumsal boyut* olarak iki açıdan ele almaktadır [7]. Bireysel boyutta sosyal dışlanmayı herhangi bir biçimde toplumla ilişkileri kırılanlaşan kişilerin, toplumsal boyutta sosyal dışlanmayı ise ayrımcılık (cinsiyet, renk, ırk, din, dil vb.) ve eşitsizliklerin yaygın olduğu toplumların sorunu olarak tanımlamaktadır. De Haan (2000), bireysel ve toplumsal dışlanmanın ortak özelliklerini ele alarak kavrama bütüncül bir bakış açısıyla yaklaşmakta, organik ve dayanışmacı bir toplum doğası hakkında vurgu yaparak sosyal dışlanmayı *sosyal bağların kopması* şeklinde açıklamaktadır [11]. Benzer bir tanım yapan Yépez del Castillo'ya (1994) göre sosyal dışlanmanın en önemli özelliği; birey ya da belirli bir grubun, içinde bulunduğu toplumla veya farklı refah kurumlarıyla olan bağlarının zedelenmesi veya kopmasıdır [12]. Somerville (1998) sosyal dışlanmayı; ekonomi, toplum ve devletin resmi yapıları ve kurumlarından *sosyal izolasyon ve ayrılık hissi* olarak tanımlarken Duffy (1995), etkin bir biçimde ekonomik, sosyal ve siyasal yaşama katılmama ve toplumun geneline *yabancılaşma ve mesafeli olma hali* olarak betimlemektedir

[13,14]. Dışlanma; sosyal patlamalara ve neticesinde toplumda korkuya yol açması, sosyal bozulma tehlikesi, karmaşıklığına neden olan mekanizmalar ve çözümüne ilişkin karşılaşılan güçlükler nedeniyle çağımızın en önemli sosyal sorunu olarak ele alınmaktadır [12].

Sen (2000) dışlanma literatürünü özetleyerek sosyal dışlanmanın; geçim kaynağının olması, güvenlik, kalıcı istihdam, kazanç, mülkiyet, konut, minimal veya mutlak tüketim seviyeleri, eğitim, beceri ve kültür mirası; refah devleti, vatandaşlık ve yasal eşitlik, demokratik katılım, kamu malları, ulus ya da baskın ırk, aile ve sosyallik, insanlık, saygı, anlayış vb. kavramları içerdiğini söylemektedir [21]. Nitekim bu açıdan bakıldığında sosyal dışlanmanın eşitsizlik, güvencesizlik ve eğretiliğe yönelik yeni ve *bütünsel bir yaklaşım* olduğunu söylemek mümkündür.

Ulaşım kavramının sosyal dışlanma çalışmalarına bir ölçüt olarak dahil edilmesi de neoliberal politikaların uygulanmaya başlamasıyla birlikte ivme kazanmıştır. Nitekim David Smith 1970lerin sonunda '*insan yoksulluğu*' ve '*mekan yoksulluğu*' kavramlarını ileri sürmekte, insan yoksulluğunun insanların yaşadığı yerden değil toplumun doğal yapısından kaynaklandığını belirtmektedir [15]. Burada üzerinde durulan kişinin dezavantajlılığı değil mekanın dezavantajlılığıdır ve dolayısıyla *ulaşım/erişim yetersizliğine atf* yapılmaktadır. Neo-liberal ekonomik politikaların uygulanmaya başlanması ile birlikte iletişim ve ulaşımın önemi artmış dünya ekonomisi yeniden yapılanırken hem kentsel hem de kırsal alanlarda hızlı dönüşümler yaşanmıştır. Ancak bu hızlı değişim süreci emek piyasalarında daralmayı, mekânsal ve sosyal ayrışmayı beraberinde getirmiştir. Bu dönemde kent coğrafyacıları, kamu ve özel sektör tarafından sağlanan hizmet ve tesislerin konumunun, kentsel mekana dağılım düzeylerinin aslında bireyin/hane halkının gelir durumuna veya diğer belirleyici değişkenlere bakılmaksızın ya avantaj ya da dezavantaj olduğunu ileri sürmektedir [16,17]. Tesislere ve dolayısıyla belirli mekanlara erişim kolaylığını yine ulaşım belirlemektedir. 1980lere gelindiğinde yeni bir dünya düzeni olarak *küreselleşmenin* yükselişi söz konusudur. Neoliberal küreselleşme aynı zamanda sosyal ilişkileri metalaştıran yeni emperyalizmi de temsil etmektedir [2]. Her ne kadar toplumsal ve mekânsal olarak uzaklık kavramları değişmiş gibi görünse de aslında bilgi ve ulaşım teknolojilerindeki gelişimler sosyal dışlanmayı daha da derinleştirmektedir. 1990ların ortalarına kadar bu yeni nesil politikalar ve araştırmalar sayesinde mekan yoksulluğunun aslında sosyal dışlanmaya referans ettiği yönündeki görüşler artmıştır. Nitekim mekan yoksulluğu *toplumdan izolasyona* ve dolayısıyla sosyal dışlanmaya neden olmaktadır.

Görüldüğü gibi tarihsel süreç içerisinde bir değerlendirme yapıldığında özellikle 1980'li ve 1990'lı yıllarda sayıları fazla olmasa da ulaşımın sosyal dışlanma ile ilişkisine dair ipuçları veren çalışmalara rastlamak mümkündür. Bu çalışmaların dolaylı olarak tartışmalara ışık tuttuğu söylenebilir. Ancak ulaşım bağlamında sosyal dışlanma konusu literatürde tam olarak 2000'li yılların başında yerini almıştır (örneğin Church ve Frost, 1999, Hine ve Mitchell, 2001, Kenyon vd., 2002 gibi). Bu nedenle ulaşımın sosyal dışlanmanın (on beş yıllık tarihe sahip) *yeni* bir araştırma alanı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Sosyal Dışlanma ve Ulaşım İlişkisi

Bu bölümde sosyal dışlanmanın ulaşım ile ilişkisine ilişkin literatür ortaya konulmaya çalışılmıştır. Sosyal dışlanma, topluma katılımı zorlaştıran engeller üzerine

odaklanarak ekonomik, sosyal ve politik aktivitelerden yoksun bireyleri dışlanmış olarak tanımlamaktadır. Aktivitelere erişimi doğrudan etkilemesi sebebiyle kuşkusuz ki ulaşım sosyal dışlanma sebeplerinin üst sıralarında yer almaktadır.

Kentsel hizmetlerin mekânsal seçimine duyulan ilgi, yerini bu hizmetlere toplumun her düzeyinden erişim ve katılımın sağlanması üzerine kaymaktadır. Sosyal dışlanma insan ve mekan yoksulluğunu kapsayan, refah düzeyi ile sıkı bağları olan bir kavramdır. Sosyal içermenin sağlanabilmesi için mekânsal yoksulluğun önlenerek toplumla bütünleşme ve toplumsal katılımın artırılması gerekmektedir. Bu durum özünde ulaşımın iyileştirilmesini barındırır ve araştırmacıların dışlanma ile ulaşım arasındaki ilişkiyi ortaya koyarak hizmetlere erişim, mekânsal dezavantaj durumunun önlenmesi konularını gözden geçirmelerine neden olmaktadır [18].

Preston ve Rajé (2007), sosyal dışlanmayı düşünmenin bir yolu olarak Amartya Sen'in hak sahibi olma teorisinden yola çıkmaktadır [19]. Sen'in (1981) bu özgün çalışması kıtlıklar, özellikle 1943 Bengal Kıtlığı, ile ilgilidir. Sen, kıtlıkların salt yiyecek eksikliği nedeniyle değil yiyeceklere erişimdeki eksiklikler nedeniyle de olduğunu savunmaktadır. Dahası Bengal Kıtlığı'nda yaşanan durumun eldeki gıdanın azalmasından değil, yaklaşmakta olan Japon istilasının spekülasyonlarından kaynaklanan endişeler nedeniyle tetiklendiğini öne sürmektedir. Bu da bazı gruplar için (özellikle topraksız işçiler) kazanımların eksilmesine yol açan fiyat artışına neden olmaktadır [20]. Preston ve Rajé (2007), bu görüşü destekleyerek sosyal dışlanmanın, sosyal imkan yetersizliği sonucuyla oluşmadığını, aslında sorunun bu fırsatlara erişim eksikliğinden ortaya çıktığını varsaymaktadır [19]. Nitekim hak sahibi olmanın bir sosyal içerme şekli, yetenek yoksunluğunun da bir sosyal dışlanma şekli olduğu bilinmektedir [21]. Bu nedenle sosyal dışlanmadan kaçınan bir bireyin erişilebilir tesislere ve sosyal bağlantı kümelerine ihtiyacı bulunmaktadır [19].

Shergold ve Parkhurst (2012), ulaşım ile dışlanma ilişkisini kaynak eksikliği yönünden ele almaktadır. Ulaşımın dışlanma ve buna ilişkin kaynakların eksikliği; mal ve hizmetlere, normal ilişkilere ve etkinliklere, kazanılmış haklara erişimi kısıtlamakta, dolayısıyla bireyin ekonomik, sosyal, kültürel veya politik alanlardaki konumunu, yaşam kalitesini ve toplumsal eşitlik ile topluma uyumunu bir bütün olarak etkilemektedir [22].

Yaşam kalitesi ve eşitlik bağlamında ulaşımın bakıldığında insanların mal, hizmet ve etkinliklere erişimindeki fırsatları etkilediği, bu nedenle de ulaşım planlamasının hedefinde eşitliğin yer aldığı görülmektedir. Ancak insanlar eşitlik hakkında düşündüklerinde veya konuştuklarında, her zaman aynı şeyi kastetmemektedir. Bu nedenle Litman (2003) çalışmasında ulaşım ile ilgili eşitliği üç genel tipe ayırmaktadır. Bunlar;

- Yatay eşitlik: Adil olma durumu olarak adlandırılan bu durum zenginlik ve yetenek bakımından karşılaştırılabilir olan bireyler ve gruplar arasındaki adilliğin maliyet ve fayda tahsisi ile ilgilidir. Yatay eşitlik; aksini yapmak için özel bir sebep olmadıkça bireylerin "ödedikleri kadar alsınlar ve aldıkları kadar da ödesinler" kuralını uygulamaları gerektiğini ima etmektedir.

- Gelir ve sosyal sınıf ile ilgili dikey eşitlik: Sosyal sınıflar arasındaki gelir dağılımı üzerine odaklanır. Dikey eşitliğe göre ulaşım eğer dezavantajlı gruplar için en az maliyetle en yüksek faydayı sağlarsa adaletlidir. Bu nedenle genel toplumsal eşitsizliği engellemede önemli rol oynamaktadır. Dikey eşitlikte ulaşım sübvansiyonları desteklenir ve fiyat artışlarına karşı durulur.

• Mobilite ihtiyacı ve beceri ile ilgili yatay eşitlik: Bir bireyin ulaşım ihtiyaçlarının içinde yaşadığı toplum ile karşılaştırılması bir ölçüt olarak ele alınmaktadır. Yatay eşitlik; gereksinim ve beceriye göre iki konu üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bunlar fiziksel engelli kişiler için erişim ile transit ve özel mobilite hizmetleridir.

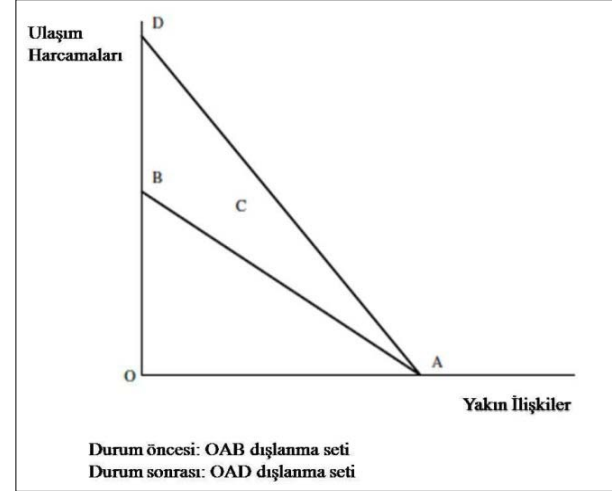
Eşitliğin bu farklı türleri arasında daima çatışmalar bulunmaktadır. Örneğin dikey eşitlik, genellikle yatay eşitliğin amaçları ile çelişen bir dezavantajlı grubun (örneğin öğrenci için indirimli bilet, yaşlı yolcular ve fiziksel engelli kişiler için özel ulaşım hizmetleri gibi) yararlanması için sübvansiyonları daima haklı kılmaktadır. Eşitliği farklı ideolojiler de farklı yorumlayabilmektedir. Örneğin, muhafazakâr bir ideoloji yatay eşitliği vurgularken sosyalist ideolojiler özellikle gelir açısından dikey eşitliği vurgulamaktadır. Diğer bir ideolojik konu, eşitliğin fırsat eşitliğine dayalı olarak değerlendirilip değerlendirilmemesi ve sonuçların eşitliğidir. Fırsat eşitliği daha kısıtlıdır ve muhafazakâr siyaset eğilimindedir. Ancak sonuç eşitliği daha geniş kapsamlıdır ve sosyalist söyleme yöneliktir [23].

Church vd. (2000) daha adil ve kapsayıcı bir toplum oluşturulması için ulaşımın rolünün güçlendirilmesini vurgulamaktadır [24]. Benzer bir yaklaşımla hareket eden Rajé (2003), ulaşım, sosyal içermeye ve hareketlilik arasındaki ilişkiyi ortaya koymak adına önemli katkılar sağlamıştır. Sosyal dışlanmanın, mal ve hizmetlere erişilebilirlik açısından etkilenmiş olduğunu, ulaşımın sosyal dışlanma sürecine nasıl katkıda bulunduğunu anlamada yardımcı olabilecek önemli bir kavram olarak hareketlilik ve erişilebilirliği gördüğünü belirtmektedir [9].

Sosyal dışlanma sorunu ve ulaşımındaki dezavantajlılık ulaşım politikalarında (özellikle İngiltere ve Amerika'da) önemli bir sorun alanıdır. Ulaşım ve sosyal dışlanma ilişkisi sosyo-ekonomik, demografik, fiziksel ve kültürel farklılıklara dayalı değişkenleri içermektedir. Grieco vd. (2003), ulaşımın, daha iyi erişilebilirlik ve hareketlilik ile bireyin topluma dahil olmasında önemli bir rol oynadığını öne sürmektedir [25]. Sosyal grupların seyahat ihtiyaçlarının karşılanamaması, bu gruplar üzerinde iş, eğitim-öğretim biçimi vb. alanlarda olumsuz dışsallıklar yüklemektedir. Bu negatif dışsallıklar ise yetersiz toplu taşıma, temel hizmetlere erişimde azalma, trafiğin olumsuz etkileri ve hareket yoksulluğunu içermektedir. Ulaşım sisteminin bu olumsuz etkileri birey ve grupların sunulan etkinliklere katılmak istedikleri halde kendi kontrolleri dışındaki nedenlerden dolayı katılamamalarına sebep olmakta, toplum içinde ayrıma uğramalarına ve dolayısıyla sosyal olarak dışlanmalarına yol açmaktadır [26].

Ulaşımın dışlanma özellikle kısıtlanmış erişilebilirlik ve bunun sonucunda yetersiz hareketlilik üzerine odaklanmaktadır. Ulaşımın, dolayısıyla hareketliliğin yetersiz olduğu durumlarda/alanlarda erişim engellenir ve dışlanma oluşur [27]. Hareketlilik ile ilgili dışlanma yüksek hareketlilik varsayımı üzerine inşa edilen, toplum ve çevredeki yetersiz hareketliliğin tamamı veya kısmi nedenleriyle insanların ekonomik, politik ve sosyal hayata katılımlarının; fırsatlara, hizmetlere ve sosyal ağlara erişimlerinin önlenmesi süreci olarak tanımlanmaktadır. Aslında hareketlilik ile ilgili dışlanma, ulaşım ile ilgili yoksunluğu değil ancak topluma katılımı sağlamak için gerekli hareketlilik düzeyi üzerinde mekansal, zamansal, finansal ve kişisel kısıtlamaları ifade etmektedir. Mekansal, zamansal, ekonomik ve kişisel kısıtlamalar, ulaşım ve kent planlamanın bu kısıtlamaları oluşturması durumunda ortaya çıkmaktadır [28]. Bu nedenle ulaşımın dışlanma ile mücadele etmek için pek çok politika geliştirilmektedir. Nitekim sosyal dışlanma ya da sosyal içermeye, gelişmekte olan ülkelerin dikkate aldıkları etkin bir politikadır ve yeni

politikalar geliştirilmesi, servislere erişim eksikliğinin giderilmesi hedeflenmektedir [29]. Gelişmekte olan ülke politikalarında ulaşım yüzünden ana hizmetlerden mahrum kalınması sosyal dışlanmanın diğer önemli sorunu olarak ele alınmaya başlanmıştır. Burada sosyal dışlanmayı gidermek amacıyla arazi kullanım modelleri ve ulaşımın organizasyonunun kullanılması oldukça hayattır [25].



Şekil 1. Ulaşım ile ilgili sosyal dışlanmanın geçici teorisi (Kaynak: [19])

Ulaşım ve sosyal dışlanma arasındaki bağı daha somut hale getirebilmek için Preston ve Rajé (2007) Şekil 1.'de yer alan diyagramı oluşturmuştur. Sosyal dışlanmadan kaçınmak için bireyin erişilebilir tesislere ve sosyal bağlantı kümelerine ihtiyacı bulunmaktadır. Sosyal içermeye ya bu tesisler/sosyal bağlantılar/ilişkilerin ulaşım zaman ve maliyelerinin önemli olmadığı yakınlıkta (yatay ekseninde A noktasının sağında ulaşım harcamaları sıfırdır) ya tam tersi ulaşımın önemli bir etken olduğu uzak bir mesafede (OB'nin asgari taşıma harcamalarıyla düşey eksenindeki B noktasının üstünde) veya ikisinin bir kombinasyonu (AB çizgisinin sağındaki ve üstündeki alan) yoluyla ulaşılabilir. Bu diyagrama göre OAB alanı, dışlanma kümesi olarak ele alındığında C (bireysel düşünülürse) alan dışındadır ve sosyal dışlanma grubunda yer almamaktadır. Ancak ulaşımın gerekli olan asgari harcama OB'den OD'ye arttığında C artık uzak mesafedeki ilişkilerinde devamlılığı sağlayamamaktadır, AD hattının altında bulunmaktadır ve sosyal olarak dışlanmıştır [19].

Ulaşımın Dışlanma

Eşit olmayan ulaşım sistemleri, önemli ölçüde sosyal bütünleşme ve toplumsal entegrasyonu sekteye uğratmaktadır. Bireyin toplumsal entegrasyon sorununu Miller (2004) iki ana nedene bağlamaktadır. Bunların ilki yetersiz ulaşımın, toplumun bir kısmının yararlandığı çeşitli hizmetlere, fırsatlara erişimi sınırlandırması ve dolayısıyla toplumda diğerlerinin dışlanmasıdır. İkincisi; trafik tıkanıklığı, kazalar, hava kirliliği, sağlıksız koşullar, gürültü düzeyi gibi ulaşımın negatif etkilerinin sosyal dışlanmanın yüksek olduğu alanlarda yoğunlaşmasıdır [30]. Bu alanlar düşük otomobil sahiplik oranı, yol bağlantıları güçlü olmayan, toplu taşımanın yetersiz olduğu, genellikle yoksul mahalleleri karakterize etmektedir [29].

Kenyon vd. (2003) ulaşımın sosyal dışlanmayı oluşturan etmenleri üç kategoride toplamaktadır;

• Kentsel ulaşımın hizmet hatası deneyimi dışlanmanın ilk boyutudur. Bu kavram ile birey ya da toplumun, ulaşımın

sosyal dışlanma deneyim ya da sonuçlarına katıldığı varsayılmaktadır. Kentsel toplu taşımının morfolojisi, mevcut fiziksel ve politik sistem aslında toplu taşımacılığın sonuçlarını doğuran toplumsal yapıda izlenebilmektedir.

- Bir kentsel ulaşım sistemiyle ne yapıldığı ile ne yapılmak istendiği arasındaki uyumsuzluk dışlanmanın ikinci boyutudur. Burada vurgulanmak istenen yolculuk gereksinimleriyle ilgili bireysel bakış açısıdır.

- Kentsel ulaşım yoksunluğunun varlığı üçüncü ve son boyutu oluşturmaktadır. Kentsel ulaşımın birey sosyal olarak ya dışlanmıştır ya da dışlanmamıştır, ikili bir durum söz konusu değildir. Fakat toplumdaki herkes, kentsel ulaşımın dışlanmanın/kentsel ulaşım yoksunluğunun çok boyutlu bir ölçüğü üzerinde bulunmaktadır [27].

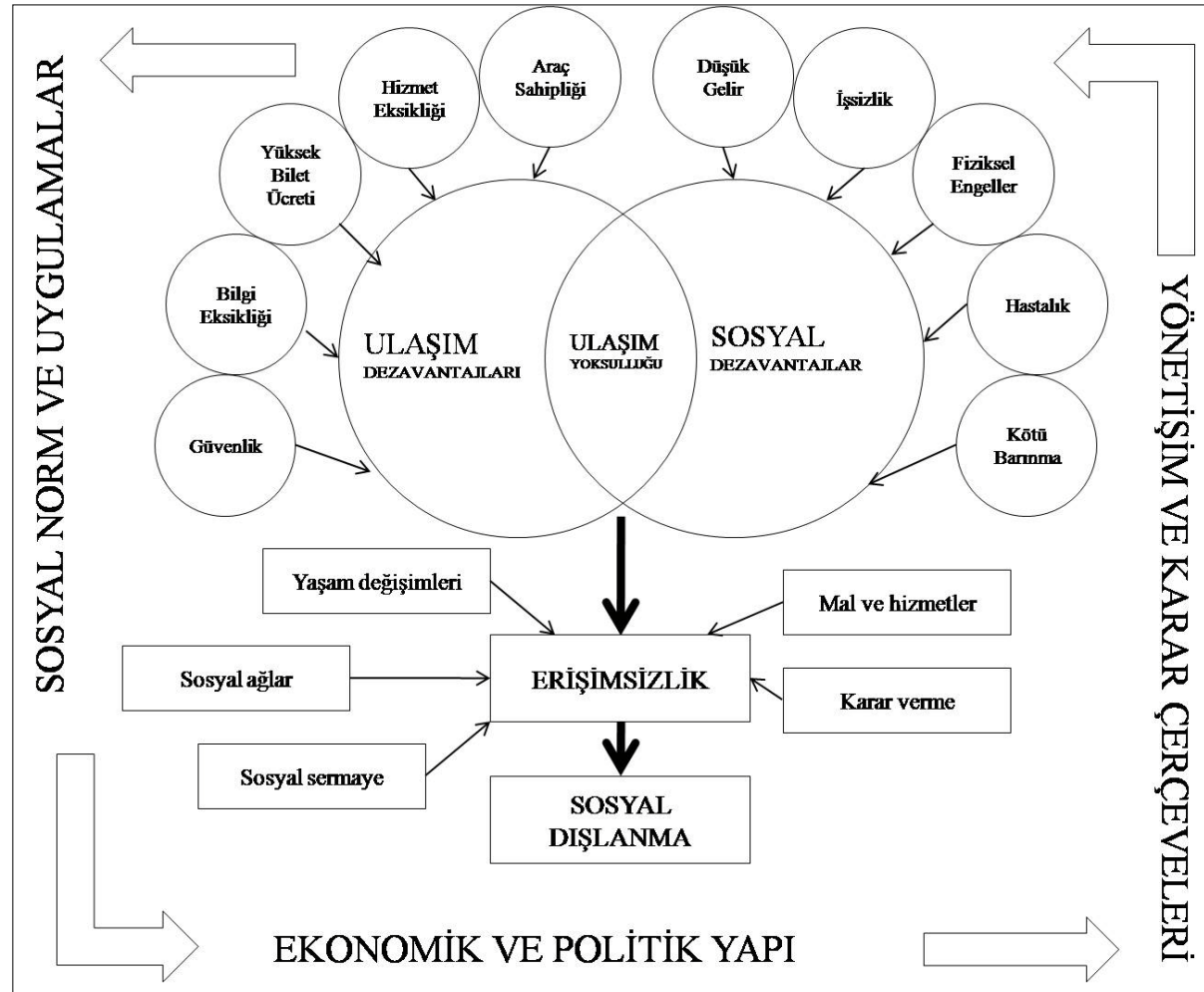
Bukhari vd. (2010) üç farklı sürecin ulaşım ağı ve sunulan katılım düzeyi arasındaki bağlantıları etkilediğini belirtmektedir. Bu süreçler hane zaman-mekan organizasyonu, ulaşım sisteminin doğası ve bireyin erişim için aradığı fırsatların zaman-mekan organizasyonudur [26]. Ancak bu süreçlerin niteliği cinsiyet, yaş, kültürel geçmiş, erişilebilirlik ve ekonomik koşullar açısından farklılaşmaktadır. Kenyon vd. (2002) topluma bireysel katılımının ulaşım ve sosyal dışlanma ile grift bir şekilde bağlı olduğunu göstermektedir. Toplumda ulaşımın dışlanmayı etkileyen nedenler ekonomik durum, mekan ve kişinin yaşıdır [28]. Örneğin çok yaşlı olunması motorlu taşıt kullanımını olanaksız kılacaktır, maddi yetersizlikler ve ulaşım ücretlerin yüksekliği nedeniyle bazı etkinliklere katılım zorlaşacaktır. Bu bağlamda mekan önem

kazanmaktadır çünkü dışlanma ile ulaşım ilişkisine bakıldığında dışlanmamak için, ya araç sahibi olmak ya da toplu taşıma ağına iyi olduğu merkezi alanda ikamet etmek gerekmektedir.

Cass vd. (2003) ulaşımın dışlanmaya neden olan konuların oldukça geniş olduğunu vurgulamaktadır. Ancak çalışmalarında dışlanma nedenlerini; işsizlik, yoksunluk ve yoksulluk, eğitimsizlik, engellilik ya da hareket güçlüğü, toplumsal katılım eksikliği, coğrafi izolasyon, ulaşması zor gruplar ve kendini dışlayanlar ile hizmetlere erişim ve bilgi eksikliği olarak sıralamaktadır [31].

İnsanların hayati hizmetleri almak için karşılaştıkları ulaşımın dışlanma nedenleri SEU (2003) raporunda beş başlıkta toplanmaktadır. Bunlar; ulaşım hizmetlerinin mekansal konumu, ulaşım durumu ve fiziksel erişilebilirlik, güvenlik, taşıma maliyeti ile yetersiz bilgi ve bireysel sınırlılıklar olarak sıralanmaktadır [32].

Lucas (2012) çalışmasında ulaşım ve sosyal dezavantajlığın bir araya gelmesi ile ulaşım yoksunluğunun ve dolayısıyla dışlanmanın oluştuğunu belirtmektedir (bkz. Şekil 2.) [33]. Ulaşım dezavantajları; kişisel bir araca sahip olunmaması, ulaşımın taşıma ve bilet fiyatlarının yüksek olması, bilgi eksikliği, hizmet kalitesindeki yetersizlikler ile güvenliği kapsamaktadır. Kötü barınma koşulları, hastalık veya fiziksel engeller, işsizlik, yeterli gelir elde edememe ise sosyal dezavantajlar arasında sıralanmaktadır. Bu koşulların biri ya da birkaçının bir araya gelmesi erişimi güçleştirmekte ve birey sosyal dışlanmaya maruz kalmaktadır.



Şekil 2. Ulaşım dezavantajı, sosyal dezavantaj ve sosyal dışlanma ilişkisi (Kaynak: [33])

Literatürde ulaşımdan sosyal olarak dışlanma konusundaki çalışmalar daha çok *toplu taşıma* üzerinde yoğunlaşmaktadır. Nitekim iyi bir toplu taşıma politikasının erişim ve hareketlilik ile ilgili sorunları önemli ölçüde gidereceği bilinmektedir. Bukhari vd. (2010) toplu taşıma ile bağlantılı sosyal dışlanmanın ana nedenlerini beş başlıkta toplamaktadır. Bunlar;

- *Toplu taşımanın varlığı ve fiziksel erişilebilirliği*; toplu taşıma ağı iyileştirmeleri ve ulaşım altyapısındaki düzenlemeler ile arazi kullanımındaki değişimler bireyin hareketlilik yönünü tayin etmektedir.

- *Ulaşımın maliyeti*; toplu taşıma ulaşım maliyetindeki artışlar özellikle düşük gelirli hane halklarını olumsuz etkilemektedir.

- *Hizmetler ve etkinliklerin konumu*; insanlar kolay erişim imkanı sağlanan, yaşam alanlarına yakın mekanları tercih etmektedir. Bunun sebebi maddi ve zamansal kayıpları engelleme isteğidir.

- *Güvenlik*; toplu taşıma araçlarının kalabalığı, hırsızlık olaylarının yaşanması, özellikle kadın ve çocukların saldırıya veya tacize uğrama riski (gece yolculuklarında risk artmaktadır), araçlarda bulaşıcı hastalıkların daha kolay yayılması gibi nedenler bireyleri toplu taşımdan uzaklaştırmaktadır.

- *Yolculuk anlayışı*; toplu taşıma kullanımında bireysel tercihler de kişinin kendisini dışlamasına neden olabilmektedir [26].

Kenyon vd. (2002) kentsel toplu taşımdan dışlanma nedenlerini; *araçların hizmet kalitesinin ve kullanıma hazırlık durumunun kötülüğü, güvenlik zafiyeti, toplu taşıma ücreti ve göreceli olarak zaman tüketen bir seçenek* olmasına bağlamaktadır [28].

Ulaşım ile ilgili sosyal dışlanma çalışmalarında, dışlanmanın aynı zamanda belirli bir sosyal gruba dahil olunmasından da kaynaklanabileceği belirtilmektedir. Özel bir grupta yer almak sosyal dışlanmanın (her zaman olmasa da) çoğu zaman nedeni sayılmaktadır.

Litman (2003) toplumdaki her bireyin, her koşulda ciddi bir şekilde sosyal dışlanmayla karşı karşıya olduğunu ancak dışlayıcı faktörlerin bazı birey ve gruplar için daha büyük tehlike yarattığını söylemektedir. Bu gruplar; *araç sahibi olmayan, sürücü ehliyeti bulunmayan kişiler, fiziksel ya da zihinsel engelliler, düşük gelirli haneler, işsizler ve işini kaybetme tehlikesi altındakiler, gençler ya da yaşlılar ile ülkeye / kente yeni gelen göçmenlerden oluşmaktadır* (lisan engelleri, sosyal izolasyon, yoksulluk, işsizlik vb. sebeplerle) [23]. Kişisel hareketlilik, ulaşım ve kentsel erişilebilirlik kısıtlamalarının birleşimi bağlamında ulaşım konusunu ele alan ve bu kısıtlamaları oluşturan muhtemel faktörlerin neler olduğunu belirlemeye çalışan Dodson vd. (2004) *düşük gelirli kişileri, işsizleri, çocuklar ve gençleri, kadınları, yaşlıları, engellileri, kent çeperlerinde yaşayanları ve etnik azınlıkları* sosyal dışlanma riski taşıyanlar olarak sıralamaktadır [34]. Ulaşım dışlanma sosyal gruplar için alternatif bir çalışma sunan Currie (2004) ise altı grup tanımlamaktadır. Bunlar; *arabası olmayan yetişkinler, 60 yaş üstü kişiler, sakatlık maaşı alan kişiler, düşük gelirli yetişkinler, işgücüne katılmayan yetişkinler* ile öğrencilerdir [35].

Sosyal dışlanma açısından ulaşım bir ilişkiler yumağı olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim ulaşım dezavantajları karmaşıktır ve arazi kullanım deseni, ulaşım sistemleri ve bireysel koşullarla çok boyutlu bir ilişkisi bulunmaktadır.

Ulaşım Dışlanmanın Boyutları

Literatürde ulaşım dezavantajları ve sosyal dışlanma ile ilgili geniş bir boyutlar dizisi sunulmaktadır. Bunlar genel olarak; fiziksel dışlanma, coğrafi dışlanma, tesislerden

dışlanma, ekonomik dışlanma, zamansal dışlanma, güvenlik kaygıları nedeniyle dışlanma ve mekan dışlanmasını içermektedir [26]. Cass vd. (2005) erişilebilirlik bakışıyla ulaşımdan dışlanmanın dört ana boyutunu betimlemektedir. Bunlar; finansal, fiziksel, örgütsel ve zamansal boyutlardır [31].

- *Finansal*: Bütün ulaşım formları finansal kaynak gerektirmektedir ve finansal kaynak kısıtının bulunmaması yolculuk sayısını artıracak, belirli mesafelere ulaşımı kolaylaştıracaktır.

- *Fiziksel*: Erişimin birçok fiziksel yönü bulunmaktadır. Örneğin araca kendi başına binememek, araç sürememek, belirli bir mesafeyi yürüyememek, fiziksel güçlükler nedeniyle bazı mekanlara girişin olanaksızlığı, bilet tarifelerini okuyamamak, ağır malzeme taşıyamamak gibi. Bu durumun nedeni aslında tasarım hataları (fiziksel çevre engellerini kaldırmak, uygun bina düzenlemeleri, özel alçak tabanlı otobüs, engelliler için özel servisler sağlanması vb.) ile potansiyel kullanıcıların kapasitesinin (yaşlılar, hastalar, engelliler, çocuklu aileler vb.) göz ardı edilmesidir.

- *Örgütsel*: İnsanların hizmet ve tesislere erişimi sadece hali hazırda ulaşım formunun bulunmasına değil aynı zamanda onun nasıl organize edildiğine de bağlıdır. Sosyal ağlar perspektifinden bakıldığında dışlanmanın önlenerek içerilmenin sağlanması; aile üyeleri, arkadaşlar, komşular, iş arkadaşları veya diğer sosyal ağlardan üyelerle görüşülmesine bağlıdır. Bu görüşmeler için de çoğu zaman iyi bir ulaşım sistemine ihtiyaç duyulmaktadır. Nitekim arabaya erişimin olmadığı yerlerde toplu taşımacılık önemli bir hale gelmektedir. Bu noktada toplu taşımanın hane halkına yakınlığının ötesinde, doğrudan ve veya dolaylı olarak nerelere kadar gittiği, seyahatin maliyeti, kalitesi, bekleme ve yer değiştirme durumları, servis sıklığı, güvenilirliği ile dakikliği de dikkate alınmaktadır. Ancak bu örgütsel yapı her zaman eşitlikçi bir ulaşımı garanti edememektedir. Nitekim kapitalist düzende şehirler mekansal olarak ayrılmakta ve üst gelir grubu için yeterli toplu ulaşım, parklar, ödemeli yollar, yaya yolları gibi akıllı uygulamalar yapılırken; alt gelir grubunda yetersiz ulaşım, zaman bağımlı, güvensiz otobüs durakları, eleman eksiliği olan istasyonlar gibi olumsuzluklar bulunmaktadır ve bu alanlarda araba kullanmak pahalı, diğer mekanlara ulaşmak zordur.

- *Zamansal*: Doruk saatlerin öncesinde ve sonrasında toplu taşıma araçları azalmaktadır, bu sebeple alışveriş ya da boş zaman aktivitelerinde bir kısıtlılık söz konusudur. Bu noktada sosyal dışlanma aslında sadece zaman darlığı bulunanlar için geçerli değildir, aynı zamanda bol miktarda vakti olanları da içine almaktadır.

Solomon ve Titheridge (2003), kişilerin ulaşım katılımını garanti edecek ve fırsatlara erişimini etkileyecek boyutları; *mekansal, zamansal, finansal ve kişisel* olmak üzere dört başlıkta toplamaktadır (bkz. Çizelge 2.) ve ulaşımdan sosyal dışlanmayı, sosyal etkinliklere fiziksel erişimi belirleyen en önemli etken olarak tasvir etmektedir [36].

Church vd. (2000), bireyin istediği faaliyete katılabilmesi, sosyal olarak entegrasyonun sağlanması amacıyla *bireysel özellikler, ulaşım nitelikleri ve hizmet özelliklerini* kullanarak bir kavramsallaştırma yapmaktadır. Bu kavramsallaştırma ışığında tanımlanan ulaşımdan dışlanma boyutları; *fiziksel, coğrafi, ekonomik, mekansal, zaman tabanlı, korku tabanlı ve olanaklardan dışlanma* olmak üzere yedi başlıkta toplanmaktadır [24].

- *Fiziksel dışlanma*: Fiziksel ve psikolojik zorluklar nedeniyle bireyin ya da bazı grupların, ulaşım sisteminin doğası ve yapılı çevre ile ilgili erişiminin kısıtlanmasıdır. Bu fiziksel engellerin çok küçük çocuklar, yaşlılar, engelliler

(görme, işitme, yürüme engelli vb), lisan bilmeyen insanlar ve öğrenme güçlüğü olan kişiler dahil çeşitli gruplar üzerinde farklı etkileri bulunmaktadır.

- **Coğrafi dışlama:** Gelişmiş ulaşım ağının dışında bulunan, çevre koşulları itibarıyla herhangi bir sosyal etkinliğe katılımı zor olan alanlarda sosyal dışlanma riski artmaktadır.

- **Olanaklardan dışlanma:** Sosyal dışlanma düzeyi yüksek olan bölge sakinleri genelde iyi alışveriş, finans, eğlence, sağlık ve eğitim, ulaşım hizmetlerinin kullanımında zaman ve gelir kısıtlamaları nedeniyle bu olanaklardan yoksun kalmaktadır.

- **Ekonomik dışlanma:** Gelir ve ulaşım ağı kısıtlamaları iş arama ve iş seyahat modellerini coğrafi ölçüde sınırlayabilir. Nitekim işverenler çalışanlarının hem maddi hem de zaman yönünden ulaşım ile ilgili sorunlarına önyargı ile yaklaşmaktadır. Bazı durumlarda çalışanların ulaşım masrafları kazandıkları ücretin %30'unu bulabilmektedir. Genellikle iş arayanların iş güvenliğini sağlamak için uzun mesafeler kat etmeye hazır olacağı düşünülse de pratikte işyeri sahipleri çalışanların işe uzaklıklarının minimal düzeyde olmasını tercih etmektedir.

- **Zaman tabanlı dışlanma:** Sosyal dışlanma eğilimli sosyal gruplara bakıldığında özellikle ulaşım kararlarında zaman kısıtlamasının önemi görülmektedir. Zaman kavramı düşük gelirli ve yüksek gelirli hane halklarını farklı etkilemektedir. Nitekim düşük gelirli bir bireyin zamanı olsa bile ulaşım için yeterli parası bulunmayabilir. Zaman faktörü cinsiyetler için de farklılaşmaktadır. Örneğin çocuk bakımını üstlenen kadınların (özellikle yalnız ebeveynler) hareketliliği (kreş, okul, bakımevi vb. ziyaretler) erkeklere nazaran daha fazladır.

- **Korku tabanlı dışlanma:** Kamusal veya özel alandaki korkular veya kaygılar (terör, gasp vb.) nedeniyle bireyin hareketliliği kısıtlanmaktadır. Kamusal alanlarda bireysel "korku doğası", özellikle sosyal niteliklere, cinsiyete göre önemli ölçüde değişmektedir.

- **Mekansal dışlanma:** Kamusal ve yarı kamusal mekanlardaki güvenlik ve mekan politikaları nedeniyle bazı bireyler (özellikle de gençler) sahiplenme duygusunu yitirerek kendilerini sosyal olarak dışlanmış hissedebilmektedir.

Çizelge 2. Ulaşım dışlanmanın dört boyutu

Boyut	Tanım	Örnek
Mekansal	Basit olarak, kişilerin gitmek istedikleri mekana gidememeleri durumu	Belli bir yere gitmek veya oradan gelmek için ulaşımın/aracın olmaması
Zamansal	Bireylerin o mekana istedikleri zaman ulaşamamaları	Vardiya işleri için otobüs olmaması, gece gençlerin eve dönmesi için hiçbir aracın bulunmaması
Finansal	Bireylerin o mekana gitmek için parasının olmaması	Pahalı biletler, yakıt fiyatlarının yüksekliği
Kişisel	Ulaşım araçlarını kullanmak için zihinsel ya da fiziksel donanım eksikliğinin olması	Sistemin nasıl çalıştığına anlaşılamaması, mevcut ulaşım araçlarının fiziksel olarak kullanılamaması

Kaynak: [36]

Literatürde Church vd.'nin (2000) yedi boyutlu kavramlaştırması oldukça dikkat çekmiş ve çoğu "ulaşım ve sosyal dışlanma" konulu çalışmada onlara atıfta bulunulmuştur. Bu konuya ilişkin bir diğer önemli çalışma

Kenyon vd.'nin (2002) yapmış olduğu yeni bir boyutlar dizisi tanımlamasıdır (bkz. Çizelge 3.) [28]. Buna göre ulaşımdan sosyal dışlanmanın boyutları; *ekonomik, toplumsal, sosyal ağlar, politik, yaşam alanı, kişisel, kişisel politikalar, zamansal ve hareketlilik* olarak dokuz başlıkta sınıflandırılmaktadır. Bu boyutların süreç içindeki etkileri, kişi ve toplumun yaşadığı ulaşım dezavantajını ve dışlanma düzeyini de belirlemektedir [23].

Çizelge 3. Ulaşım dışlanmanın boyutları ve potansiyeli dışlayıcı faktörler

Boyutlar	Potansiyel Dışlayıcı Faktörler	Ulaşım Eksikliğinin Etkileri
Ekonomik	Gelir yoksulluğu İşsizlik Ağlara erişim eksikliği Teknolojiye erişim eksikliği	İşsizlik – iş görüşmesi için (yetersiz maddiyat nedeniyle) ulaşım olanaklarının kullanılmaması
Toplumsal	Suç Aile dinamikleri Kötü eğitim Eşitsizlik Sosyal hakların eksikliği Uygun sağlık ve sosyal bakım hizmetlerine erişim eksikliği	Kısıtlı eğitim fırsatları – eğitim öğretim mekanlarına seyahat edememe
Sosyal Ağlar	Formal ve informal ağların dağılımı Yalnızlık İzolasyon Bilgi eksikliği Sosyal davranışlar	Yalnızlık – yalıtılmışlık, aile ve dostları ziyaret etmek için ulaşım eksikliği
Örgütlü Politika	Haklarından mahrum olma (katılım düşüklüğü) Gruplara ve organizasyonlara düşük katılım Vatandaşlık hakları ve özgürlüklerin reddi Temsil eksikliği Otoritenin katılımı sağlayamaması	Düşük katılım – merkezde sık yapılan buluşmalara erişememe
Kişisel Politikalar (kendi kararını kendi verebilme)	Güçsüzlük Sınırlı seçenekler	Güçsüzlük – fiziksel açıdan sağlık durumu, sosyal açıdan bilgi yetersizliği ve bilgiye erişim güçlüğü
Kişisel	Cinsiyet / Cinsiyet Kültürü Etnik İnanç Sağlık Beceri düzeyleri / eğitim başarısı	Erişilebilirlikle direkt bağlı olmayan durumlar; etnisite, kültür, cinsiyet vb.
Yaşam Alanı	Suç ve güvenlik Kötü yerel çevre Toplumsal uyumsuzluk Coğrafi izolasyon (erişilebilirlik) Yerel hizmetler (ulaşım, eğitim vb.)	Coğrafi yalıtım – hareketlilikten izolasyon
Zamansal	Zaman yoksulluğu	Aktiviteler için zaman azlığı
Hareketlilik	Kullanılmayan / zayıf ulaşım Sosyal ağlara, hizmetlere, olanaklara erişilebilirliğin azalması	Maliyet, yönlendirme, zamanlama, toplu taşıma erişilebilirlik, sosyal ağlar, mal ve hizmet erişimi vb.

Kaynak: [27,28]

Çizelge 3. incelendiğinde halk katılımının, ulaşım ve sosyal dışlanma ile sıkı bir şekilde bağlı olduğunu görülmektedir. Kenyon vd., (2002), çalışmalarında katılımcıların deneyimlerine göre iki dışlanma düzeyinin var olduğunu ileri sürmektedir. Bunların ilki *modal düzey* yani farklı ulaşım modlarından dışlanmadır. Modal düzeyde üç karakteristik; *ekonomik durum* (ulaşımın karşılanabilir ve düşük maliyetli olması), *mekan* (yolculuk için tasarlanan kalkış ve varış noktaları) ve *yaş* (yasal ve fiziksel erişim açısından) önem kazanmaktadır. Tanımlanan ikinci düzey ise, ilk düzeyin doğrudan bir sonucu olan *aktivitelerden dışlanmadır* [28].

Ulaşımın dışlanma boyutları tanımlanırken her ne kadar ana başlıklarda benzerlik gösterse de, alt başlıklara inildikçe ülkeden ülkeye, kentten kente değişmekte ve yerel halka göre çeşitlilik göstermektedir.

SONUÇ

Bu çalışmada sosyal dışlanma kavramının “ulaşım” boyutu ile ele alındığında ne tür açılımlar sağlanabildiği üzerine akademik yazında yapılan tartışmaların bir özeti sunulmuştur.

Bireyin ya da belirli bir grubun toplumdan izolasyonuna vurgu yapan sosyal dışlanma, özellikle büyük kentlerin önemli bir problemi haline gelmiştir. Göç ve beraberinde yaşanan hızlı kentleşme sürecinde yaşam alanları ulaşım sisteminin de etkisiyle merkez dışına yayılmaya başlamıştır. Önceleri sosyal dışlanma çalışmaları sadece gelir, etnik köken ya da bireysel engeller/sorunlar çerçevesinde tartışılırken, mekanda yaşanan bu süreçten sonra kentsel hizmetlere erişebilirlik bağlamında ele alınmaya başlanmıştır. Özel araç sahipliğinin fazla olduğu yüksek gelir grubu kentin olumsuzluklarından kaçma çabasıyla merkez dışındaki alanlara yerleşirken maddi zorluklar yaşayan düşük gelir grupları ise arazi fiyatlarının (kiralaların) düşük olduğu banliyöleri tercih etmektedir. Ancak yapılan çalışmalar göstermiştir ki, toplu taşıma imkânlarının yetersiz olduğu, özel aracı zorunluluk haline getiren bu alanlarda sosyal dışlanma tetiklenmiş, kişilerin güvenli bir iş, eğitim ve sağlık hizmetleri ile sosyo - kültürel aktivitelere erişimi güçleşmiştir. Bu yönüyle ulaşım, kentlerde sosyal dışlanmayı tetikleyen en önemli etmen haline gelmiştir.

Bireylerin toplumla entegrasyonunu sağlayan, kolaylaştıran ve hatta teşvik eden ulaşım kavramı sosyal dışlanma literatürüne oldukça geç dahil edilebilmiştir. Nitekim sosyal dışlanma 1970lerin ortalarında tanımlanmasına rağmen ulaşımın dışlanma konusu dünyada bundan çeyrek asır sonra tartışılmaya başlanmıştır. Ülkemiz literatürü incelendiğinde sosyal dışlanma çalışmalarının genellikle yoksullukla beraber ele alındığı, son dönemde ise bazı dezavantajlı gruplarla (engelliler, kadınlar, yaşlılar vb.) ilişkilendirildiği görülmektedir. Ulaşım bakış açısıyla yapılan sosyal dışlanma çalışmaları oldukça sınırlı sayıdadır. Oysaki sosyal dışlanmanın diğer tüm parametreleri ile birlikte doğru anlaşılması, dışlanmanın mekan boyutunun, dolayısıyla da ulaşımın iyi analiz edilmesiyle olanaklıdır.

KAYNAKLAR

[1] Silver, H. (1994). Social exclusion and social solidarity: three paradigms. *Int'l Lab. Rev.*, 133, 531-578.

[2] Dominador Bombongan, Jr. (2008). The concept of social exclusion: An overview. *Asia-Pacific Social Science Review*, 8(2), 35-49.

[3] Munck, R. (2005). *Globalization and social exclusion: A transformationalist perspective*. Kumarian Press.

[4] Tsakoglou, P., & Papadopoulos, F. (2006). Social exclusion, long term poverty and social transfers in the EU: Evidence from the ECHP. In 29th General Conference of The International Association for Research in Income and Wealth, Joensuu, Finland, August.

[5] Sapancalı, F. (2005a). AB’nde sosyal dışlanma sorunu ve mücadele yöntemleri. *Çalışma ve Toplum*, 3, 65.

[6] Tekeli, İ. (2000). Kent yoksulluğu ve modernitenin bu soruna yaklaşım seçenekleri üzerine. *Yoksulluk: Bölgesel Gelişme ve Kırsal Yoksulluk ve Kent Yoksulluğu içinde, Devlet reformu: Yoksulluk, TESEV yayınları*, İstanbul.

[7] Sapancalı, F. (2005b). *Sosyal dışlanma*. Dokuz Eylül Yayınları, İzmir.

[8] Farrington, F. (2011). Towards a useful definition: Advantages and criticisms of 'social exclusion'. *GEOView: Online Undergraduate Review of Geography and Environmental Studies*, 1-2.

[9] Rajé, F. (2003). The impact of transport on social exclusion processes with specific emphasis on road user charging. *Transport policy*, 10(4), 322.

[10] Arthurson, K., & Jacobs, K. (2004). A critique of the concept of social exclusion and its utility for Australian social housing policy, 39(1), 4.

[11] De Haan, A. (2000). Social exclusion: Enriching the understanding of deprivation. *Studies in Social and Political Thought*, 2(2), 22-40.

[12] Yépez del Castillo, I. (1994). Comparative approach to social exclusion: Lessons from France and Belgium. *A. Int'l Lab. Rev.*, 133, 613-615.

[13] Somerville, P. (1998). Explanations of social exclusion: where does housing fit in?. *Housing studies*, 13(6), 761-780.

[14] Duffy, K. (1995). *Social exclusion and human dignity in Europe*, Strasbourg. Council of Europe, 17.

[15] Smith, D. M. (1977). *Human geography a welfare approach*. Edward Arnold, London.

[16] Kirby, A. (1982). *The politics of location: An Introduction*. Methuen, London.

[17] Knox, P., Pinch, S. (1995). *Urban social geography: An Introduction*, Longman, Harlow.

[18] Hine, J., & Mitchell, F. (2003). *Transport disadvantage and social exclusion*. Ashgate, London.

[19] Preston, J., & Rajé, F. (2007). Accessibility, mobility and transport-related social exclusion. *Journal of Transport Geography*, 15(3), 151-160.

[20] Sen, A. (1983). *Poverty and famines: an essay on entitlement and deprivation*. Oxford University Press.

[21] Sen, A. K. (2000). *Social exclusion: Concept, application, and scrutiny*. Office of Environment and Social Development, Asian Development Bank.

[22] Shergold, I., & Parkhurst, G. (2012). Transport-related social exclusion amongst older people in rural Southwest England and Wales. *Journal of rural studies*, 28(4), 412-421.

[23] Litman, T. (2003, April). Social inclusion as a transport planning issue in Canada. In *Transport and Social Exclusion G7 Comparison Seminar*. London.

[24] Church, A., Frost, M., & Sullivan, K. (2000). *Transport and social exclusion in London*. *Transport Policy*, 7(3), 195-205.

[25] Grieco, M., Turner, J., & Hine, J. (2000). Transport, employment and social exclusion: changing the contours through information technology. *Local Work*, 26.

[26] Bukhari, S., Hine, JP., Gunay, B., & Blair, N. (2010). Transport disadvantage and public transport network change: a case study of Belfast City. 12th World Conference on Transport Research, Lisbon, Portugal.

[27] Kenyon, S., Rafferty, J., & Lyons, G. (2003). Social exclusion and transport in the UK: a role for virtual accessibility in the alleviation of mobility-related social exclusion?. *Journal of Social Policy*, 32(03), 317-338.

[28] 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.

[29] Chakwizira, J., Bikam, P., Dayomi, M. A., & Adebeyejo, T. A. (2011). Some missing dimensions of urban public transport in Africa: Insights and perspectives from South Africa. *The Built & Human Environment Review*, 4(2), 56-84

[30] Miller, H. J. (2003). Travel chances and social exclusion. In 10th International Conference on Travel Behavior Research, Lucerne, Switzerland, 10–14 August 2003

[31] Cass, N., Shove, E., & Urry, J. (2003). Changing infrastructures, measuring socio-spatial inclusion/exclusion. Sociology Dept, Lancaster University/Department for Transport, 16.

[32] SEU. (2003). Making the connections: transport and social exclusion. Social Exclusion Unit, The Stationery Office, London.

[33] Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now?. *Transport policy*, 20, 105-113.

[34] Dodson, J., Gleeson, B., & Sipe, N. G. (2004). *Transport Disadvantage and Social Status: A Review of Literature and Methods*. Brisbane: Urban Policy Program, Griffith University.

[35] Currie, G. (2004). Gap analysis of public transport needs: measuring spatial distribution of public transport needs and identifying gaps in the quality of public transport provision. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 1895(1), 137-146.

[36] Solomon, J., & Titheridge, H., (2009). Setting accessibility standards for social inclusion: some obstacles. In: (Proceedings) Proceedings of the 41st Universities Transport Studies Group (UTSG) Annual Conference, London.