

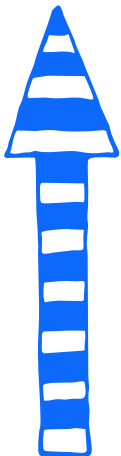
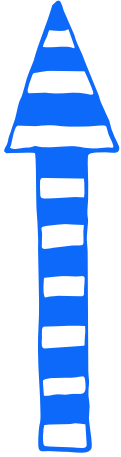
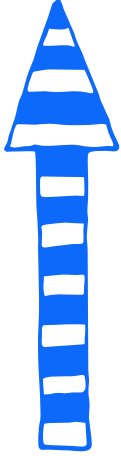
**KAPSAYICI
HAREKETLİLİK**

RAPOR



imeceLAB

KAPSAYICI HAREKETLİLİK



Kapsayıcılık (inclusiveness) toplumun eşitliği ve dolayısıyla da gelişimi yolundaki en önemli adımlarından birisi. Kapitalist ve doğrusal ekonomik yaklaşımın neden olduğu sorunların bir kısmını tersine çevirme amacıyla ortaya çıkmış olan kavramlardan olan kapsayıcılık temel haklara ve kaynaklara erişim ve bu kaynakların yeniden dağıtımına odaklanıyor.¹

Kentte yaşayan ve çalışan farklı sosyal, demografik, ekonomik, fiziksel özellikleri olan bireylerin ve toplulukların gündelik hareketlerini destekleyecek ve kolaylaştıracak ulaşım sistemleri ve politikalarını hayata geçirmek hem yerel, hem de merkezi kamu kurumlarının en temel planlama sorun alanlarından birini oluşturuyor. Ulaştırma sistemlerinin mekânsal olduğu kadar zamansal, ekonomik, sosyal ve politik erişilebilirliği sağlaması kapsayıcı hareketliliğin temelidir.

Literatürde kapsayıcı hareketlilik, kamu kurumları tarafından yaya erişilebilirliğine ve fiziksel açıdan zorluk yaşayan gruplara yönelik engelleri kaldırmak hedefleriyle yer alsa da² aslında bundan daha geniş bir anlayışı içeriyor. Kapsayıcı hareketlilik, toplumun genelinden farklı yapılar sergileyen ve ulaşım politikaları oluşturulurken ürettikleri bu çeşitliliklerin dikkate alınması gereken yaşlılar, çocuklar, kadınlar, gençler ile farklı fiziksel ve zihinsel açıdan yetenekleri olan grupların³ temsiliyetini içerir. Bu anlamda kapsayıcılık hem reggölasyon üretme süreçlerine (katılımcılık prensiplerinin işletilmesiyle) hem de uygulamalara yansımalıdır.

Kapsayıcı hareketlilik 1990'lı yılların sonundan bu yana ulaşım çalışmalarına önemli ölçüde yönlendiren sosyal dışlanma⁴ çalışmalarının günümüz hareketlilik tartışmalarına yansımalarıdır. Ulaşımında sosyal dışlanma en temel anlamıyla ulaşım erişilebilirliğinin zamansal, mekânsal, maddi veya sosyal açıdan kısıtlı olduğu durumlarda bireylerin veya toplulukların 'hareketsiz' hale gelmesi sonucu oluşan farklı sorunların birikerek bu kesimlerin toplumun genelinden dışlanma-

1 <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877343516301026>

2 Örn. <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-mobility>; <https://www.gov.uk/government/publications/inclusive-transport-strategy>

3 Türk akademik yazınında geniş yer tutan 'engelli', 'sakat', 'fiziksel dezavantajlı olan gruplar' şeklindeki tanımlamalara özellikle yer verilmemiştir.

4 Örn. Lucas, K. (2012) Transport and social exclusion: Where are we now?. Transport Policy, 20, 105-113.



rı olarak tanımlanır.⁵ Bu sonuçları en aza indirmek için insanların ve yerleşim yerlerindeki fonksiyonların mekânsal, zamansal, maddi erişilebilirliklerini ön plana çıkaran erişilebilirlik planlaması (accessibility planning) özel araçlara yönelik planlama pratiklerinin yön verdiği planlama anlayışına alternatif bir yaklaşım olarak görülmektedir.

HAREKETLİLİKTE EŞİTSİZLİKLER

Temel insan haklarından biri olan hareketlilik konusu gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde farklı tablolarla karşımıza çıkmaktadır. Özellikle düşük gelir grubu ve gelişmekte olan ülkelerde toplumun önemli bir kısmı serbestçe hareket edememekte ve pek çok ulaşım türüne ucuz, güvenli ve konforlu bir biçimde erişememektedir. Buna örnek olarak kırsal erişilebilirlik raporuna göre Afrika kıtasının kırsalında 450 milyon kişinin, yani Afrika'nın kırsal nüfusunun %70'inden fazlasının erişilebilirliğinin düşük olduğu görülüyor. Bunun en büyük sebebi de kırsaldaki ulaşım altyapısı eksikliği olarak gösteriliyor. Bunun yanı sıra ulaşım hizmetlerine erişimde yaşanan sıkıntılar özellikle kırsal toplumlarda daha dezavantajlı konumda bulunan kadınlar üzerinde daha büyük etkilere sebep oluyor. Konforlu, güvenli, erişilebilir ulaşım sistemlerinin yeterli olmaması sebebiyle örneğin Latin Amerika'da 10 kadından 6'sı toplu taşımada taciz edildiğini rapor etmiştir.

Ağırlıkla kadınların temel alındığı ulaşımında toplumsal cinsiyet araştırmaları hareketlilikte eşitsizlikler bağlamında en fazla araştırma yapılan konuların başında geliyor. Bu anlamda özellikle ataerkil toplumlarda toplum ve aile içerisindeki konumu nedeniyle ulaşım ve kent mekânını erkeklere göre farklı şekillerde deneyimleyen kadınlar, gelişmişlik derecesi fark etmeksizin hemen her toplumda belirli sorunlarla karşılaşılıyor. Temelinde "kadın" olmaktan kaynaklanan suç ve korku temelli dışlanma, seyahat davranışlarında farklılıklar, ulaşım sistemlerinin yapısından kaynaklanan eşitsizlikler gibi konular ulaşım araştırmalarında önemli bir yer edinmiştir.⁶

Toplumsal yapı dışında kadınların hareketliliğini erkeklerden farklı kılan en önemli nedenlerin başında kadınların çoklu iş yapma becerileri (multi-tasking) geliyor. Bu nedenle de kadınların hareketlilik kalıpları

5 Örn. https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_emp/---emp_policy/---invest/documents/publication/wcms_asist_8210.pdf; İlk on yılın değerlendirmesi için <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X12000145>

6 Beyazıt, E., Sungur, C., Karabatak, İ. (2016) Kent Ulaşımında Sosyal Eşitsizlikler: İstanbul'da kadın ev işçilerinin ev-işyeri seyahatleri, TÜBİTAK 114K909 Sonuç Raporu. TÜBİTAK: Ankara



erkeklerden oldukça farklılaşıyor. Araştırmalara göre kadınlar erkeklerden daha fazla iş amaçlı olmayan yolculuklar yapıyorlar ve bu yolculukların büyük kısmını yanlarında çocuk ya da yaşlılar ile gerçekleştiriyorlar. Ayrıca ev işlerini halletmek için yaptıkları yolculuklarda birden fazla yerde duraklarken bu sebeple farklı ulaşım türlerini bir arada kullanıyorlar⁷.

Dünya Bankası raporuna göre kadınlar kendilerini güvende hissetmediklerinde kullandıkları ulaşım türünü değiştirme eğiliminde oluyorlar.⁸ Bu durum elbette farklı bir ulaşım türüne geçmekten daha çok o zamana kadar kullanılan ve belli bir kent içi yolculuk alışkanlığı ve kolaylığı sağlamış olan bir ulaşım türüne artık mesafeli yaklaşmak ve belki de daha uzun ve zahmetli bir yolu tercih etmek anlamına geliyor. Bu sebeple kadınların hareketliliğini de farklı bir hareketlilik parametresi olarak ele almak önemli. Ancak bunu yaparken kadınların tamamını homojen bir grup olarak ele almaktan da kaçınmak gerek.

Kadınların hareketliliği söz konusu olduğunda Güney Amerika ve Asya en sık problem yaşayan coğrafyalar olarak öne çıkıyor. Thomas Reuters Vakfı'nın 2014 yılında yapmış olduğu bir araştırmaya göre Delhi dünyada kadınlar için en tehlikeli ulaşım sistemine sahip şehirler arasında dördüncü sırada yer alıyor. İlk üçte ise sırasıyla Bogota, Mexico City ve Lima yer alıyor.⁹ Hindistan Hükümeti bu tehlikeleri bertaraf etmek için 2011 yılında bir fon kurmuş olmasına rağmen henüz bu fon tam olarak kullanılabilmiş değil. Ancak elbette alınan pek çok güvenlik önlemi mevcut. Bunlar arasında güvenlik kameraları ve canlı GPS takip sistemleri kurulması, metrolarda ilk sıradaki koltukların kadınlar için ayrılması, kadınlara özel otobüs ve taksi filolarının olması, Delhi Polis Teşkilatı ile koordine çalışan telefon uygulamaları ve otobüslerde kadınlar için farklı bölmeler yapılması gibi uygulamalar bulunuyor.¹⁰

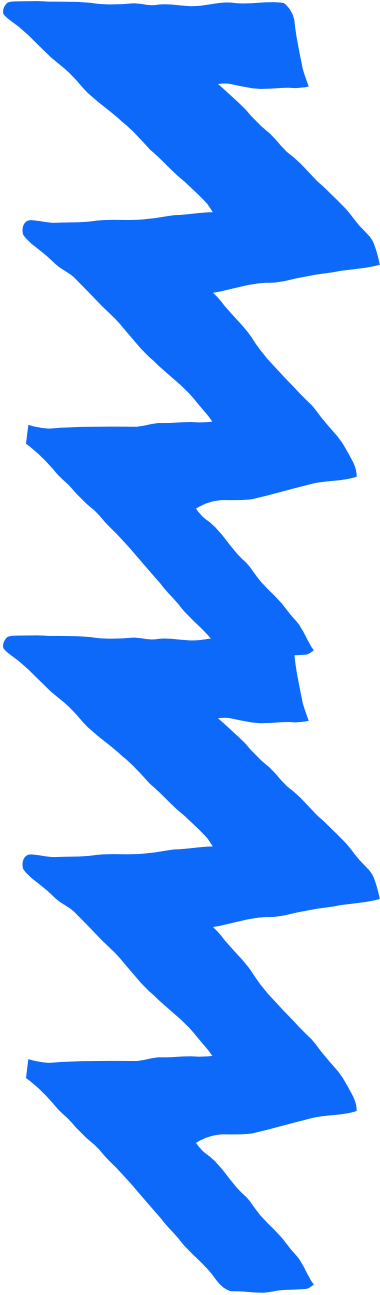
Ancak bu önlemlerin tamamının kadınların araçlar içerisinde güvenliğini sağlamaktan ibaret olduğunu ve toplumda farkındalık yaratmaktan daha çok bir tür ayrışmayı desteklediğini söylemek de mümkün. Bunun için alınacak önlemlerin daha çok toplumda kadınların

7 <http://blogs.worldbank.org/transport/category/regions/latin-america-caribbean>

8 <https://www.ssatp.org>

9 <https://india.uitp.org/articles/women-safety-in-public-transport>

10 <https://india.uitp.org/articles/women-safety-in-public-transport>





güvenle başlangıç noktasından varış noktasına kadar kendilerine özel herhangi bir araç kullanmak zorunda kalmadan yolculuk edebilmesini sağlayacak olmaları gerekiyor.¹¹ Bununla birlikte belirtmek gerekir ki güvenlik, taciz gibi nedenlerle kadınların toplu taşımaya mesafeli yaklaşması yalnızca gelişmekte olan ülkelerde görülmüyor. ABD ve İngiltere gibi gelişmiş ülkelerde dahi kadınlar geceleri ulaşımın her türünde kendilerini güvensiz hissedebiliyorlar.¹²

Toplumsal cinsiyet dışında gelir, yaş, eğitim seviyesi, fiziksel ve zihinsel yetenekler, dil, din, ırk gibi sosyal, demografik ve ekonomik faktörler hareketlilikte eşitsizlikler üretiyor. Örneğin, İrlanda'nın 2015-2017 yılları arasında ulaşım sistemine dair topladığı veriler ışığında ulaşımında yaş grubu yükseldikçe yaşanan problemler de artıyor. Gençlere göre (16-29) ileri yaş grubu hareketlilikte neredeyse 8 kat daha fazla güçlük yaşıyor. Ayrıca, yine aynı anketin sonuçlarına göre tüm yaş gruplarında kadınlar, erkeklerden daha fazla problem yaşadıklarını rapor ediyorlar.¹³ Ancak toplumsal cinsiyet dışında kapsayıcı hareketlilik konusunda yine en fazla tartışılan konu, fiziksel ve zihinsel yönden farklılıkları olan bireylerin ulaşım mekânında yaşadıkları zorluklar ile ilgili.

Bu bağlamda ülkelerde alınan kararlar arasında Birleşik Krallık 2005 yılından beri fiziksel ve zihinsel açıdan farklılıkları olan bireylerin tüm sivil haklardan yararlanmasını garanti altına aldığı raporda ulaşım, toplu taşıma ve engelsiz yaya ulaşımı özellikle üzerinde durulan konular arasındadır. 2030 yılına kadar yapılması planlananlar arasında 300 milyon sterlinlik fonların ulaşım hizmetinin toplumun tüm kesimleri için erişilebilir hale getirilmesi bulunuyor. 25 Temmuz 2018 tarihinde hayata geçirilen kapsayıcı ulaşım stratejisi, her türlü ulaşım hizmetinin görünen ve görünmeyen tüm engellere sahip insanlar için kullanılabilir hale gelmesi gerekliliğini kapsıyor.

Bu strateji, raylı sistem altyapılarında iyileştirme, hangi operatörlerin bu bireyler için en iyi hizmeti verdiğinin tablolarının oluşturulması,

11 <https://www.itdp.in/resource/women-and-transport-in-indian-cities/>

12 Örn. Loukaitou-Sideris, A., Bornstein, A., Fink, C., Samuels L., Gerami, S. (2009) *How to Ease Women's Fear of Transportation Environments: Case Studies and Best Practices*, Sayfa 09-10. San José, CA: Mineta Transportation Institute College of Business, San José State University.

13 <https://www.infrastructure-ni.gov.uk/system/files/publications/infrastructure/TSNI-in-depth-report-2015-2017.pdf>



karayolu servis istasyonlarındaki tuvaletlerde iyileştirme gibi adımlar bulunuyor. Bunların arasında, eğitimler ve yardım hizmetleri de bulunuyor. Ayrıca otobüslerde yolculuk bilgilerini içeren ses ve görüntü sistemleri de bulunuyor. Sadece kara ulaşımı ve toplu taşıma değil, havayolu ulaşımı ve hava alanlarında da yapılan iyileştirmeler bunların arasında yer alıyor. Fiziksel ve zihinsel açıdan farklılıkları olan bireylere daha iyi bir uçuş deneyimi sağlamak için iyileştirilmiş uçak içi hizmetler ve hava taşıtı tasarımları yer alıyor.¹⁴

1998 yılında kurulmuş olan Entegre Ulaşım Planlaması (ITP) herkes için hareketlilik kavramından yola çıkarak erişilebilir ve kapsayıcı tasarımlar geliştiriyor. Ayrıca tasarımlarının, regülasyon geliştirme konusunda da yerel yönetimlere yol gösterici olması amaçlanıyor. Amerika Birleşik Devletleri'nde ise Plancılar Derneği'nin yayımladığı bir rapor, tekerli sandalye kullanıcılarının da tıpkı herhangi bir engeli olmayan vatandaşlar gibi belli zamanda belli bir yerde olmasını gerektiren işleri, randevuları ve kişisel hayatları olduğu konusuna dikkat çekiyor. Derneğin raporuna göre 16 milyon Amerikalı tekerlekli sandalye, baston, koltuk değneği ve yürüteç kullanıyor. Yürüme gücünü yaratan durumların yanı sıra görme, işitme ya da zihinsel farklılıklar da kişilerin ulaşım hizmetlerinden yeterince yararlanamamasına neden oluyor.¹⁵ Bunun başlıca sebepleri arasında hareketliliğin özel araçları satın almak, bakımını yapmak, park etmek gibi aktiviteleri içerdiği ancak toplu taşımanın bu bağlamda yeterince düşünülmemiş olması geliyor. Özellikle Amerika gibi ülkelerde toplu taşıma sistemleri ve yaya hareketliliği uzun süre kentsel hareketlilik bağlamında değerlendirilmedi. Ancak geçtiğimiz yıllarda özellikle fosil yakıtların ve giderek büyüyen şehirlerin etkilerinin hem küresel ısınma ve iklim değişikliği, hem de kaynaklarda tükenme olarak karşımıza çıkmaya başlaması bizi başka hareketlilik biçimleri üzerine düşünmek zorunda bıraktı. Hareketliliğin bir insan hakkı olduğu, fiziksel, toplumsal ve ekonomik bariyerler olmadan herkesin hareket edebilme ve bir yerden bir yere ulaşma hakkının tanınması yeni bakış açıları ve yeni çözümler geliştirmemiz gerektiğini hatırlamamıza sebep oldu. Bu bağlamda özel araçlara bağımlı kentsel ve kırsal hareketlilik türlerinin yerini yaya, bisiklet ve toplu taşımanın da önem kazandığı ve toplumun

14 <https://www.gov.uk/government/news/next-steps-towards-a-fully-inclusive-transport-network>

15 <https://planning.org/planning/2018/feb/inclusivemobility/>



tüm kesimlerinin güvenli ve ekonomik bir biçimde dahil olduğu bir hareketlilik sistemine geçişin önemi görülmeye başlandı.

Bu alanda 2017 yılında yayımlanan Küresel Ekonomi Raporu'nda ortaya konan amaçlardan birisi de "evrensel erişim"dir.¹⁶ Evrensel erişim gelir, cinsiyet, yaş, fiziksel veya zihinsel farklılıklar ve coğrafi konumdan bağımsız olarak hem kentsel hem de kırsal alanlarda herkesin toplumsal fırsatlardan eşit olarak yararlanmasına dayanıyor. Evrensel Erişim hedefinin iki temel hedefi bulunuyor. Bunlardan ilki, bölgesel, sınırlar ötesi altyapı sistemleri de dahil olmak üzere ekonomik gelişmeyi ve toplumsal esenliği desteklemek adına uygun ücretlendirme politikalarını ve herkesin eşit erişimine açık kaliteli, sürdürülebilir ve dayanıklı altyapı sistemleri geliştirmek olarak belirlenmiştir. 2030 yılına kadar gerçekleştirilmesi planlanan ikinci hedef ise herkes için güvenli, hem ekonomik hem toplumsal açıdan erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi geliştirmektir. Dezavantajlı pozisyonlarda olanların durumunu iyileştirmek ve güvenli toplu taşıma sistemleri ve yol güvenliğinin artırılması yapılması gerekenler arasında yer alıyor.

Kapsayıcı hareketlilik bu hedef ve amaçlarla aynı doğrultuda uygulamaları barındıran bir hareketlilik sistemi olmakla birlikte yalnızca fiziksel erişilebilirlik ile ilgili çözümlerin değil, aynı zamanda ulaşım politikalarının da bu alanlardaki önemini vurgulayan bir yaklaşımdır.

Özellikle gelişmekte olan ülkeler kategorisinde olan toplumlarda kapsayıcı hareketlilik meseleleri oldukça karmaşık ilişkileri yönetmeyi ve yaratıcı çözümleri gerektiriyor. Pek çok çakışan çıkar gruplarının bir arada olduğu bu mekanizmalarda karşılaşılan problemleri çözebilmek için gerekli olan en önemli bileşenler liderlik ve vizyon. Yöneticiler, vatandaşlar, özel sektör, sivil toplum ve diğer tüm paydaşları ortak bir noktada birleştirebilecek bir vizyon kapsayıcı hareketlilikte en önemli adımlardan birisi olarak görülüyor.¹⁷

Günümüzde kapsayıcı hareketliliğin giderek daha çok gündeme gelmeye başlamasıyla dünyanın pek çok yeri daha eşit ve herkes için erişilebilir bir ulaşım sistemine doğru yaklaşıma başladı. An-

16 <http://www.sum4all.org/publications/global-mobility-report-2017>

17 <https://europa.eu/capacity4dev/articles/how-get-cities-moving-public-transport-challenges-developing-countries>



cak özellikle nüfusun yoğun olduğu Küresel Güney olarak adlandırılan ülkelerde özellikle kadın, çocuk, yaşlı ve fiziksel ve zihinsel farklılıkları olan bireyler için yapılması gereken pek çok çalışma olduğu açık. Elbette herkes için hareketlilik söz konusu olduğunda bunun yayalar ve bisikletlileri de kapsamı gerek. Bugün özel araç kullanımının öncelikli olduğu kentsel ve kırsal yerleşmelerde yalnızca dezavantajlı grupların değil yaya ve bisiklet kullanıcılarının da güvenliği ve konforu araçların ve yoğun trafiğin tehdidi altında. Bu sebeple kapsayıcı hareketlilik, sosyal, ekonomik, mekânsal, zamansal kapsayıcılık ve toplumun tüm kesimleri için eşitlikçi hareketlilik hedeflerini ancak insan öncelikli yerleşim yerlerinin tasarlanması ile başarabilir.



