

**ULAŞIM YOKSULLUĞUNDAN KAPSAYICI ULAŞIM SİSTEMİNE:  
SOSYO-MEKÂNSAL EŞİTSİZLİKLERİ AZALTMAYA YÖNELİK BİR MODEL  
ÖNERİSİ**

120K152 | 2020-2022

TÜBİTAK 1001 Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Projelerini Destekleme Programı

Sosyal ve Beşeri Bilimler Araştırma Destek Grubu - SOBAG

**İSTANBUL'DA ULAŞIM YOKSULLUĞU ÇALIŞTAYI**

22 Eylül 2021

**Çalıştay Raporu**

Ekim 2021

**istanbulON**  
URBAN MOBILITY LAB



# GİRİŞ

İTÜ Mimarlık Fakültesi'nde yer alan İstanbulON Kentsel Hareketlilik Laboratuvarı bünyesindeki araştırmacılar tarafından yürütülmekte olan ve TÜBİTAK 1001 Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Projelerini Destekleme Programı tarafından desteklenen 120K152 No'lu "Ulaşım Yoksulluğundan Kapsayıcı Ulaşım Sistemine: Sosyo-Mekânsal Eşitsizlikleri Azaltmaya Yönelik Bir Model Önerisi" isimli projemiz, ulaşım yoksulluğunu İstanbul özelinde derinlemesine araştırmayı ve İstanbul'da kapsayıcı bir ulaşım sistemine erişmeye yönelik bir model geliştirmeyi amaçlamaktadır.

Ulaşım yoksulluğu, farklı sosyo-ekonomik ve demografik özelliklere sahip bireylerin ve grupların erişilebilirlik ve hareketliliklerinde yaşadıkları kısıtlamalar nedeniyle olduğu kadar, coğrafi koşullar ve dışsal faktörler nedeniyle ortaya çıkabilen çok boyutlu bir kavramdır. Kadınlar, çocuklar, yaşça büyük bireyler, bir engelle yaşayan bireyler, düşük gelirli bireyler gibi toplumun kırılgan kesimi tarafından daha fazla hissedilebilen ulaşım yoksulluğu, kentin çeper veya görece yoksul bölgeleri gibi farklı alanlarında yaşayan, çalışan bireylerde de erişilebilirlik, hareketlilik, ulaşım harcanan bütçe ile kazalar ve hava kirliliği vb. dışsal faktörlere bağlı olarak da kendini gösterebilmektedir/ortaya çıkabilmektedir.

22 Eylül 2021 tarihinde gerçekleştirdiğimiz çevrimiçi çalıştayda İstanbul'a özgü ulaşım yoksulluğu parametrelerini ilgili paydaşlarla tartışmaya açtık. Proje ekibi haricinde 19 farklı kurumdan (Vilayet, Büyükşehir Belediyesi, İlçe Belediyeleri, Sivil Toplum Kuruluşları, Üniversiteler) 26 katılımcının katkı sunduğu çalıştay üç bölümden oluştu. Ana odada proje tanıtımı ve çalıştay içeriği hakkında bilgilendirme yapıldıktan sonra katılımcılar kurumlarına göre dengeli bir dağılım gözetilerek üç odaya ayrıldı. Odalarda ulaşım yoksulluğunun İstanbul özelinde değerlendirilmesine ve kurum temsilcilerinin kendi deneyimlerini aktarmalarına yönelik dört soru katılımcılara yönlendirildi:

- Kentli hangi durumlarda ulaşım yoksulluğuna maruz bırakılıyor/kalıyor? (20dk)
- Kentli, maruz bırakıldığı/kaldığı ulaşım yoksulluğunda hangi durumlarda daha kırılgan veya duyarlı hale geliyor? (20dk)
- Kentli maruz kaldığı ulaşım yoksulluğuna karşı hangi taktikleri geliştiriyor? (Derinleşen yoksullukta ulaşımın payı) (20dk)
- İstanbul'un ulaşım yoksulluğu bağlamında mekânsal değerlendirmesi ve kurumların konu hakkındaki çalışmaları (30dk)

Bir buçuk saat süren ikinci bölümden sonra üçüncü bölümde ana odaya dönülerek moderatörlerin oda özetleri/çıkarımları dinlendi, katılımcılardan ek görüşleri alındı.

## Program

10.00-10.10 Teknik hatırlatmalar / Karşılama

10.10-10.30 Projenin tanıtımı ve çalıştay içeriği hakkında bilgilendirme

10.30-11.30 Ulaşım yoksulluğunun İstanbul özelinde değerlendirilmesi, katılımcıların deneyimlerine bağlı olarak İstanbul'a özgü ulaşım yoksulluğu parametrelerin önerilmesi

11.30-12.00 İstanbul'un ulaşım yoksulluğu bağlamında mekânsal değerlendirmesi ve kurumların konu hakkındaki çalışmaları

12.00-12.30 Moderatör sunumları ve soru-cevap

Her odada bir moderatör ve raportör yer aldı. Ana oda ve alt odalardaki tartışmalar katılımcıların onayıyla araştırmada kullanılmak üzere kayıt altına alındı. Raporun sonraki bölümlerinde konu temelinde odalarda yapılan çalışmalara yer verilmiştir.

## Katılımcılar

### Oda 1

**Moderatör:** İmge Akçakaya Waite **Raportör:** Yelin Baran

Bahar Beyhan	Mekânda Adalet Derneği
Ezgi Kundakçı	İBB İPA
Fatma Gürses	İBB – Kentsel Dönüşüm Müdürlüğü
Kevser Üstündağ	MSGSÜ
Seda Özdemir	İBB – Ulaşım Planlama Müdürlüğü
Semih Ertürk	İBB BİMTAŞ
Serdar Arslan	Aile ve Sosyal Hizmetler İl Müdürlüğü
Şule Serter	Aktif Yaşam Derneği
Yelda Kırbay Reis	UN-Habitat

### Oda 2

**Moderatör:** T. Kerem Koramaz **Raportör:** Şevval Ay

Cemre Baytok	Mor Çatı Kadın Sığınma Vakfı
Ervin Sezgin	Reslog
Melek Özmüş	İBB İPA
Seydan Yaşar	Eyüpsultan Belediyesi
Özüm Asya Su	İETT
Ömer Melikoğlu	Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi
Görkem Akyol	Yaya Derneği
Ece Turna	İBB – Şehir Planlama Müdürlüğü
Serhat Demir	İBB – Altyapı Koordinasyon Müdürlüğü

### Oda 3

**Moderatör:** H.Onur Tezcan **Raportör:** Duygu Kalkanlı

Hande Nur İpek	İBB – Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Ofisi
Bilge Durusoz	İBB BELBİM
Arzu Erturan	Sokak Bizim Derneği
Hatice Çetinkaya	Sıfır Ayrımcılık Derneği
Ece Akça	Ege Üniversitesi / Kalkınma Atölyesi
Bersu DİNLER	Kartal Belediyesi
Erkin Şimşek	İBB BELBİM
Sabiha Gürdemir	Aile ve Sosyal Hizmetleri İl Müdürlüğü

**Proje Yürütücüsü:** Eda Beyazıt İnce (İTÜ)

**Proje Danışmanı:** Nihan Akyelken (Oxford Üniversitesi)

## 1. İstanbul'da Ulaşım Yoksulluğuna Maruz Kalmak

Kentte yaşayan, çalışan bireyler ve belirli gruplar çeşitli nedenlere bağlı olarak ulaşım yoksulluğuna maruz kalabilirler. Bu nedenlerin içerisinde ulaşım harcamalarının yüksekliği, araç sahibi olma – olamama durumu, günlük yolculuklarında karşılaştıkları zorluklar gibi etmenler ulaşım yoksulluğuna yol açabilmektedir. Bu bölümde odalardaki tartışmalar İstanbul'a özgü etmenleri ortaya çıkarmak üzerine yürütülmüştür.

### Kentsel dönüşüm ve kentin mekânsal gelişimi

Kentsel dönüşüm projeleri nedeniyle halihazırda kırılğan olan kesimin kentin çeperlerine doğru yönlendirilmesi nedeniyle kentsel hizmetlere erişimde kısıtlar ortaya çıktığı dile getirildi. Kentsel dönüşüm nedeniyle ulaşım yoksulluğunun derinleştiği vurgulandı.

Kentsel dönüşümde bireysel kazançların toplum kazancının ötesine geçtiği, kamusal alanların gerekliliği ile ilgili farkındalığın düşük olduğu aktarıldı. Kent merkezindeki emsal artışıyla birlikte yoğunlaşan nüfus ulaşım vb. altyapı ihtiyacını da artırdığı, bu durumun yeni ulaşım yoksulluklarına yol açabileceği ifade edildi.

Arazi kullanımın ulaşım ihtiyacına olan etkisinin altı çizilerek kentsel ölçekteki cazibe merkezlerinin yeni ulaşım talebi yarattığı ve yolculuk mesafelerini artırdığı dile getirildi. Arazi kullanım kararları verilirken artan hareketliliğin de hesaba katılması gerektiği bu şekilde vurgulandı. Finans merkezleri, cazibe merkezleri gibi stratejilerin kentsel adaletsizliğini pekiştirdiği vurgulandı.

Özellikle pandemi ile birlikte artan kira ve konut fiyatlarındaki artış nedeniyle vatandaşlar işlerine yakın ikamet etmek isteseler dahi çepere yerleşmek zorunda kaldıkları dile getirildi. Merkezde yaşayıp konuta yüksek fiyat veya çeperde yaşayıp ulaşım yüksek fiyat ödemek arasında vatandaşların tercih yapmak durumunda olduğu vurgulandı. Bununla birlikte İstanbul'da gerçekleşmesi beklenen deprem nedeniyle vatandaşların bir kısmının işine uzak ama depremde daha az zarar görebilecek çeper alanlarda daha güvenli olduğu düşünülen bölgelere yerleştikleri belirtildi.

Sürekli olarak devam eden inşaat alanlarının kontrolsüz olmasının kentte güvensiz alanlar oluşturduğu, özellikle inşaatlar nedeniyle ıssızlaşan sokakların kadınlar, yaşlılar ve çocuklar için sorun teşkil ettiği dile getirildi.

İstanbul'un lineer gelişiminin toplu taşıma ve aktif ulaşım türleri arası entegrasyonu zorlaştırdığı ancak özellikle raylı sistem ve yaya ulaşımının entegrasyonunda lineer hatları dikine kesen hatların önemi vurgulandı.

### Yolculuk süresi ve mesafe

İstanbul'un kentsel mekânsal gelişimine bağlı olarak ortaya çıkan en büyük sorunlarından birinin kentteki mesafelerin uzaklığı olduğunun altı çizildi. Çalışılan yerler ve konut alanlarının genellikle birbirinden uzak olmasının ulaşım yoksulluğu doğurduğu vurgulandı. Sosyal hayata katılım ve yaşanabilirliğin ulaşım yoksulluğu ile bağlantılı olduğu dile getirildi. Sosyal aktivitelere, kamusal alanlara yürüyerek erişilebilecek bir ulaşım sistemi ve mekânsal yapının önemi belirtildi. Hizmetlere erişim, kentsel işlevlerin dağılımının önemi dile getirilirken yürüyerek yani ücretsiz erişimin olmamasının ulaşım yoksulluğunu artırdığı, 15dk'lık kentler gibi yaklaşımların ulaşım yoksulluğunu azaltabileceği önerildi. Konuyla ilgili vurgulanan bir diğer görüş bizim kentlerimizin halihazırda 15dk'lık kentler gibi mahalle ölçeğinde geliştiği, ancak bu yapıdan uzaklaştığımız, yeniden bu yapının benimsenmesi için var olan altyapımızı daha iyi kullanmamız gerektiği üzerine oldu.

### Kentte yaya olmak

Yürümenin en önemli ve en çok ilgi görmesi gereken ulaşım türü olduğu, herkesi kapsadığı dile getirildi. İstanbul'da yaşayan / çalışan vatandaşların yürümeyi sevdiği ancak kentte yürümenin zor olduğu belirtildi. Yürümenin yoksulluğa bir cevap olabileceği önerisi getirildi. Kent planlarında yürümenin temel ulaşım türü olarak ele alınmamasının ulaşım yoksulluğuna yol açtığı dile getirildi. Alternatif yöntemlerin gözetildiği bir planlama pratiğine ihtiyaç olduğu vurgulandı.

Kentin mekânsal kurgusunun yürüyerek erişilebilecek mesafeler üzerinden oluşturulması gerektiğinin altı çizildi. Yayalar ve bisikletliler gibi yapılaşmış çevreden doğrudan etkilenen grupların ulaşım temelli yoksulluk derecelerinin daha yüksek olabileceği, bu grupların daha kırılgan olabileceği dile getirildi.

### **İklim değişikliği**

İstanbul'un iklim değişikliği etkilerine karşı en kırılgan kentlerden biri olduğu dile getirildi. Ulaşım altyapısı ve insan davranışlarının iklim değişikliği karşısında kırılgan olduğu vurgulandı.

Ulaşım yoksulluğu alanının disiplinlerarası çalışma gerektirdiği, küresel ısınma, iklim değişikliği, dayanıklılık gibi konuların da bu kapsamda bir arada ele alınması gerektiği ve verinin buradaki önemi vurgulandı.

### **Kesintisiz ulaşım**

Ulaşımın bir zincir olduğu vurgusundan hareketle yolculuğun her noktasında bir engel çıkabildiği ve bu nedenle ulaşımın kesintiye uğrayabildiği dile getirildi. Yolculukta karşılaşılan engeller (altyapı ve/veya hizmetlerde kesinti) nedeniyle tüm yolculuğun etkilenebileceği ve bunun yalnızca dezavantajlı ve engelli grupların değil, tüm toplumun problemi olduğu ama engelli grupların daha fazla etkilendiğinin altı çizildi. Sisteme bütüncül bir bakış açısının gerekli olduğu vurgulandı.

Kesintisiz bir ulaşım sistemi elde edebilmek için kentsel tasarımının önemi dile getirildi. Sokak ölçeğinde düşünülmesi gerektiği, yaya ulaşımının kesintisiz olması ve tüm detayların birlikte düşünülmesi gerektiği (sokak aydınlatması, kullanılan malzeme vb.) belirtildi. Bu durumların sekteye uğramasının ulaşım yoksulluğunu tetiklediğinin altı çizildi.

### **Veri yetersizliği**

Pandemi ile birlikte kentsel hareketlilikle ilgili verilerin buharlaştığı, mevcut verilerin artık temsil edici olmadığı dile getirildi. Özellikle pandemi ile değişen yaya hareketliliğine yeniden dikkat etmek, yeni ulaşım alışkanlıklarını (ev-iş yerine ev-hastane vb. yolculukları) içeren yeni verilerin üretilmesi gerektiğinin altı çizildi.

İstanbul'da yaya ulaşımı ana planı yapıldığı dile getirilerek özellikle yürünebilirliğin tespiti ve ölçülmesi ile ilişkili veri konusunda yaşanan sıkıntılar belirtildi. İstanbul'da nüfusun %35'inin raylı sistemlere yürüyerek erişebileceği ama diğer parametreler hesaba katılırsa bu oranın düşeceği, ancak bu ölçüm için gerekli olan verilere ulaşılamadığı ifade edildi. Özellikle **çeperlerde** mekânsal ihtiyaçların çok daha yüksek olduğu vurgulandı.

### **Konfor**

Ulaşım yoksulluğunun önemli bir göstergesinin algı ile ilgili olduğu dile getirildi. Yalnızca ulaşmak / gidilecek yere erişmek yeterli gibi görünürken yolculuk algısının ve biçiminin göz ardı edildiği dile getirildi. Ulaşım yoksulluğu ile ilgili önemli bir parametrenin kalabalık ve sıkışık araçlarda yolculuk etmekle ilgili olduğu, ancak pandemide başka türlü bir yolculuğun mümkün olduğunun görüldüğü, toplu taşıma kullanıcılarının oturarak konforlu bir şekilde yolculuk yapabileceklerinin farkına vardıkları belirtildi. İmkanların artırılması, ulaşım araçlarının konforunun, hizmet kalitesinin iyileştirilmesi gerektiğinin altı çizildi.

Nüfus artışının ulaşım araçlarının kapasitesi üzerindeki baskısı, kentsel dönüşümün bunda etkili olduğu, ulaşım konforunun göz ardı edildiği dile getirildi. Raylı sistemlerde dahi konforun düşük olduğu dile getirildi.

Kapasite dışında araçlarda çalışmayan klima, kalorifer, bilgilendirme sistemi eksikliği ve konforsuz duraklar mevcut olduğu, gece ulaşımının nasıl yapılacağına ilişkin düzenlemelerin (örn. gece çalışanlar için) yapılması gerektiği, merkezden şehir çeperine ulaşmanın çok külfetli olduğu ve ulaşım sisteminin bütünsel ele alınması gerektiğinin altı çizildi.

Algı ile ilgili dile getirilen bir diğer konu da pandemi ile birlikte toplu taşımadan özel araca yönelen kullanıcıların olduğu konusuydu. Toplu taşımanın doğa dostu olduğu algısının vatandaşlara kazandırılması ile bireysel araç tercihlerinin azaltılması üzerine çalışmalar yapılması, toplu taşıma, bisiklet kullanımına vb. karşın algısal bariyerlerin yıkılması

gerektiği vurgulandı. Bununla birlikte İstanbul'da deniz ulaşımının azımsandığı, ancak buna ağırlık verilmesi ve ana planda çözülmesi gerektiği üzerinde duruldu.

## Güvenlik

Güvenlik konusunun toplumun her kesimi için çok önemli bir ölçüt olduğu vurgulandı. Ulaşım sistemi içerisinde sokakların ıssız yapısından kurtarılması, farklı saatlerde kullanım için cazibelerinin artırılması, aydınlatma, yeşil alan vb. diğer ihtiyaçların da güvenlik kapsamında değerlendirilerek ele alınması gerektiğinin üzerinde duruldu. Bu sayede kadınların ve diğer kırılgan grupların kendilerini güvende hissedebileceğinin altı çizildi.

## Ulaşımın zamansal ve maddi maliyeti

Vatandaşların fiyatlara duyarlı olduğu, bu nedenle özellikle vatandaşın ulaşımına harcadığı bütçelere regülasyon getirilmesi gerektiği belirtildi. Ekonomik erişilebilirliğin bu anlamda çok önemli olduğu, tek biletli yolculuğun kullanışlı olması nedeniyle akıllı ulaşım sistemlerinin ön plana çıktığının altı çizildi. Bu anlamda akıllı ulaşım sistemleri için yapılan yatırımların dengeli olması gerektiği vurgulandı. Bilgilendirme ekranları gibi işlerin yüksek bütçeli olduğu ancak önemi dile getirildi. Toplu taşıma araçlarının saatler, süresi, kapasitesi, mekânsal entegrasyonu gibi bilgilerin vatandaşa iyi bir şekilde verilmesinin önemi belirtildi ve bütünsel ulaşım sisteminin tüm kırılgan gruplar için erişilebilir olması gerektiği vurgulandı. Özel otomobil vergilerinin, trafik tıkanıklığı vergisi gibi yeni ekonomik kaynakların kırılgan grupların toplu taşıma hizmetlerine aktarılması gerektiğinin altı çizildi. Vatandaşın erişebileceği yeri benimsediği bu nedenle erişilebilirliğin kırılgan gruplar için önemi dile getirildi. Bazı büyük yatırımların (Avrasya Tüneli gibi) yalnızca otomobil kullanıcılarına hizmet verdiği belirtildi.

## 2. Ulaşım yoksulluğuna karşı kırılganlığın ve duyarlılığın artması

Bir önceki bölümde tartışmaya açılan ve İstanbul'da yaşayan, çalışan, yolu İstanbul'dan geçen bireylerin, grupların hangi koşullarda ulaşım yoksulluğuna maruz kaldığı konusu hem dışsal faktörler (konut sorunu, kentsel dönüşüm, deprem vb.) hem de ulaşım sisteminin yapısı ve kentsel mekânın gelişimiyle bağlantılı olarak ele alınmıştır. Bu bölümde bireylerin ve/veya grupların hangi sosyo-ekonomik ve demografik faktörlere göre ulaşım yoksulluğuna karşı kırılganlıklarının arttığı ve buna bağlı olarak İstanbul özelinde derinleşen ulaşım yoksulluğu ele alınmıştır.

### Kadınlar

Kadınların toplu taşımada tacize maruz kalmaları nedeniyle istihdama katılımında engelle karşılaştıkları ve bu soruna çözüm geliştirilmesi gerektiği dile getirilmiştir. Ulaşımında erkek egemen yapının kadınların toplu taşımadan uzaklaşmasına neden olduğu vurgulanarak gece otobüsü uygulamasının yaygınlaştırılması önerilmiştir. Taksilerin pahalı olması ve güvenlik açığı ortaya çıkması nedeniyle dışlayıcı bir sistem olarak nitelendirilmiştir.

Odalarda katılımcılara yöneltilen sorular değerlendirilirken katılımcılar tarafından İstanbul ilçelerinde yaşanan sorunlar örnek olarak verilmiştir. Araştırma sunumunda verilen istatistiklere örnek olarak Beylikdüzü'nde 10 yıldır ilçesinden dışarı çıkmayan kadınların varlığı dile getirilirken İstanbul'da köyünden hiç dışarı çıkmayan kadınların olduğu da vurgulanmıştır. Çeper ilçelerde bu durumun çok daha fazla olduğu görülmüştür. Bu konuda "kadınlar evden ne sıklıkla çıkıyor?" sorusu önem kazanmıştır. Bununla birlikte kadınların yaptığı yolculukların amacı da tartışılmıştır. Kadınların sadece 'erkek rızasına' bağlı kısa süreli-yakın mesafe yolculuklar yaparak "çemberden dışarı çıkmama" durumları olduğu ve bunun giderilmesi için mahalle içindeki hareketliliğin desteklenmesinin gerektiği dile getirilmiştir. Bu anlamda İSMEK vb. kursların yürüme mesafesinde olması olumlu görülürken yine bu durumun kadını belirli bir mekanda kısıtladığına dikkat çekilmiştir.

Entegre toplu taşıma sistemlerinde yetersizlikler, trafikte geçirilen sürenin uzunluğu ve artan taşıma ücretlerinin sorunun önemli bir parçasını oluşturduğu belirtilmiştir. Toplu taşıma saatlerinin çalışan bir erkeğin mesai saatlerine göre ayarlandığı, kadınların farklı saatlerde trafikte ulaşımını kolaylaştıracak eylemlerin ortaya konması gerektiği vurgulanmıştır.

## Mülteciler

Mülteciler, ulaşım yoksulluğu bakımından kırılganlıkları yüksek olan bir diğer grup olarak tanımlanmıştır. Uzman katılımcılardan Suriyeli mültecilerin özel bir statüsü olduğu ve geçici koruma altında kabul edildikleri için belirli haklardan faydalanabildikleri ancak hangi şehirde ikamet ediyorlarsa o şehirde çalışmaları gerektiği belirtilmiştir. Örneğin İstanbul Sultanbeyli’de yaşayıp Gebze’de çalışmak isteyen bir mültecinin yasal olarak Kocaeli’ne giremeyeceği, bu nedenle de kaçak olarak çalışmak durumunda olacağı dille getirilmiştir. Yasal engeller nedeniyle mültecilerin hareketliliklerinin kısıtlandığı ve bunun sonucu olarak da sigortasız, güvencesiz çalışmak zorunda kaldıklarının altı çizilmiştir.

Mülteciler açısından da yürüme mesafesindeki donatılara erişebilmek ulaşımın maliyeti ve özellikle pandemi nedeniyle ortaya çıkan HES ve seyahat kartı eşleştirmesi bakımından önem kazanmıştır. Mültecilerin toplu taşıma kullanımında İstanbul Kartlarını HES kodu ile ilişkilendirme becerisine sahip olamamaları, bunu nasıl yapacaklarını bilememeleri bir ulaşım yoksulluğu olarak tanımlanmıştır. Suriyeli mülteciler kendilerine atanan HES kodu eşleştirmesini yapamazken, Afganlar, Afrikalılar gibi kaçak yollardan ülkeye girmiş olan mültecilerin HES kodları olmadığı için İstanbulKart kullanamadıkları ve pandemide toplu taşımadan mahrum kaldıkları dile getirilmiştir.

Pandemi süresince açık yeşil alanlara erişim herkes için büyük önem kazanmıştır. Çalıştayda verilen örnek alanlardan örneğin Yeşilköy’de parklarda mültecilerin ne kadar çok olduğu konusunun gündemde çok yer edindiği ancak bu alanların mültecilerin para harcamadan oturabilecekleri ve temiz hava alabilecekleri, muhtemelen yürüme mesafesinde olan tek yerler olduğu vurgulanmıştır. Kentsel donatıları kullanabilmek için basit bir şekilde erişilebilir olmak gerekliliği belirtilmiştir. Bu anlamda yeşil alanlar, meydanlar, vb. kamusal alanın erişilebilirliğinin, nicelik ve niteliğinin artırılması mültecilere yönelik dışlayıcı söylemin de önüne geçebilecektir.

Yürüme mesafesinde erişilmesi gereken bir diğer donatı ise mesleki eğitim veren İsmek vb. kurumlardır. Mültecilerin formel piyasaya katılabilmek için mesleki eğitime katılmak konusunda istekli oldukları ancak kurslar yürüme mesafesinde değilse yürüyerek gidilebilecek başka bir kurs (örn. dil kursu) tercih edildiği dile getirilmiştir. Kursu gitmek için mültecilerin yol parası vermek istemedikleri vurgulanmıştır. Mülteci kadınların da yolculuk yapmaktan imtina edebildikleri dile getirilmiş, kurslara katılımın onlar için kamusal alana çıkma özgürlüğü verdiği belirtilmiştir.

## Erişim kısıtı olan bireyler

Ulaşım planlama ve tasarımda dikkate alınması gereken önemli grupların başında bir engelle yaşayan bireylerin geldiği vurgulandı. Bu ihtiyaç gruplarının ulaşım hizmetlerinden yeterince faydalanamadığı, ulaşım hizmetlerindeki yetersizlikler nedeniyle (asansör olmaması/çalışmaması, basamakların/kaldırımların yüksek olması vb.) evden çıkmaya cesaret edemedikleri dile getirildi. Kamusal alandan mahrum kalmaya yol açan bu etmenlerin özellikle tekerlekli sandalyeli, görme engeli olan vb. bireyleri daha çok etkilediği aktarıldı.

Erişim kısıtı ile ilgili çarpıcı yorumlardan biri kırılganlık deyince ilk olarak engeli olan bireylerin akla geldiği ancak konu ulaşım hizmetlerindeki yetersizlikler olunca engeli olmayan, normalde kırılgan olmayan bireylerin bile kırılgan hale geldiği oldu. Örneğin kaldırım genişliklerinin sağlanmamasının ebeveyn ve çocuğun yan yana yürümesini engellediği, kaza riskini artırdığı, pusetli, hamile, bavulla seyahat eden grupların, yayaların ulaşım hizmetleri ve tasarımda göz ardı edildiği vurgulandı. Erişilebilirliğin yalnızca engelli bireyleri değil herkesi kapsadığı, ulaşım zincirinin çeşitli engellerle kopmasının sağlıklı bireyler için bile risk teşkil ettiği dile getirildi. Bireylerin sağlıklı, güvenli ve her yere erişebilecek şekilde ulaşımını organize etmenin kentsel yaşamın farkındalığı için önemli olduğu vurgulandı. Ulaşımın temel bir hak olduğu ama bu haktan faydalanamayan kişilerin sayıca yüksek olduğu, kamusal alandan, istihdamdan, sosyal yaşamdan mahrum kaldıkları dile getirildi.

## 65+

65 yaş üstü bireylerle ilgili temelde iki karşıt görüş dile getirildi. Sıklıkla tartışılan konulardan 65 yaş üstü bireylerin ücretsiz toplu taşıma kullanmalarıyla ilgili olarak, bir katılımcı, zirve saatlerdeki yoğunluk nedeniyle süre kısıtlaması getirilmesi gerektiğini savunurken, bu önerinin yaş ayrımcılığına yol açacağı bir başka katılımcı tarafından vurgulandı.

Özellikle pandemi sürecinde 65 yaş üstü vatandaşların hedef haline getirildiği belirtildi. Bu nedenle her türlü kullanıcı grubunun hareketini engelleyici uygulamanın dışlanma konusu olarak görülmesi gerektiği vurgulandı. Özellikle yaşlıların çalışmak durumunda olduğu ve zirve saatlerde yolculuk yapmaları gerektiği hatırlatıldı. Bununla birlikte 65 yaş üstü bireylerin ücretsiz yolculuk hakkı olmasına rağmen halk otobüslerine alınmadığı belirtildi ve otobüslerin denetlenmesi gerektiği vurgulandı (Not: son yılda özel halk otobüsleri ve Ulaşım A.Ş. ye bağlı otobüsler İETT bünyesine alınmıştır). Aynı zamanda indirimli kartların 65 yaş üstü bireyler için bir sosyalleşme imkanı sunduğu belirtildi.

## Çocuklar

Ulaşım yoksulluğunun çocukların erişimindeki kısıtlamalar nedeniyle de ortaya çıktığı vurgulandı. Okula erişimde sadece maddi ödenebilirlik nedeniyle değil başka nedenlerle de servis yerine toplu taşıma tercih edilebildiği, ancak bu tercihin kalabalık toplu taşıma ve entegre sistemlerinin zayıflığı nedeniyle mümkün olmadığı dile getirildi. Araç trafiği arttığı için çocukların zor şartlarda yürüyerek okula gitmek zorunda kaldığı belirtildi.

Toplu taşımanın kalabalık olması, taciz vakaları, Covid-19 salgını, kaçırılma korkularından dolayı ebeveynlerin çocuklarını toplu taşımaya emanet etmek istemedikleri belirtildi. İstanbul'un güvensiz ortamında toplu taşımada seyahat edemeyen çocukların varlığına karşın örneğin Tokyo'da toplu taşımada çocuk önceliğinin olduğu dile getirildi. Ulaşımında güvenli çözümlerin tüm grupların kapsayıcılığını mümkün hale getirebileceği konuşuldu.

## Gençler & Öğrenciler

Gençlerin yaşadığı **ekonomik zorlukların** onları daha kırılgan hale getirdiği dile getirildi. Yerel yönetimlerin gençlere ücretsiz tiyatro hizmeti verdiklerinde onların bu etkinliklere katılacağı varsayımının özellikle ulaşımın maliyeti nedeniyle ve/veya geç saatte dönüş yolculuğunun toplu taşımayla yapılamaması, bu saatlerde ulaşımın kısıtlı olması nedeniyle yanlış olduğu vurgulandı. Bir diğer örnek şehir dışından gelen öğrencilerin kent içi ulaşımında yaşanan aksaklıklar nedeniyle otobüs terminalinden gidecekleri yerlere erişememeleri, taksi gibi yüksek ücret ödemeleri gereken ulaşım türlerine mecbur kalmaları ile ilgili verildi.

## Etnik gruplar

İstanbul'da ulaşım yoksulluğu farklı etnik gruplar (azınlıklar) tarafından daha çok hissedilebiliyor. Çalıştayda sivil toplum temsilcileri tarafından dile getirilen ve kültürel farklılıklar nedeniyle ulaşım yoksulluğuna maruz kalan gruplardan biri olarak Romanlar örneği verildi. Romanların hastaneye giderken dahi ulaşım engeli ile karşı karşıya kaldıkları, okur-yazarlık oranları çok düşük seviyede olduğu için binecekleri otobüs, inecekler durağı seçme konusunda zorluk çektikleri, kullandıkları araçlarda kıyafetleri yüzünden ayrımcı pratiklerle karşı karşıya kaldıkları belirtildi. Benzer sorunların mülteciler için de geçerli olduğu tartışmalara bakılarak eklenebilir.

## LGBTI+

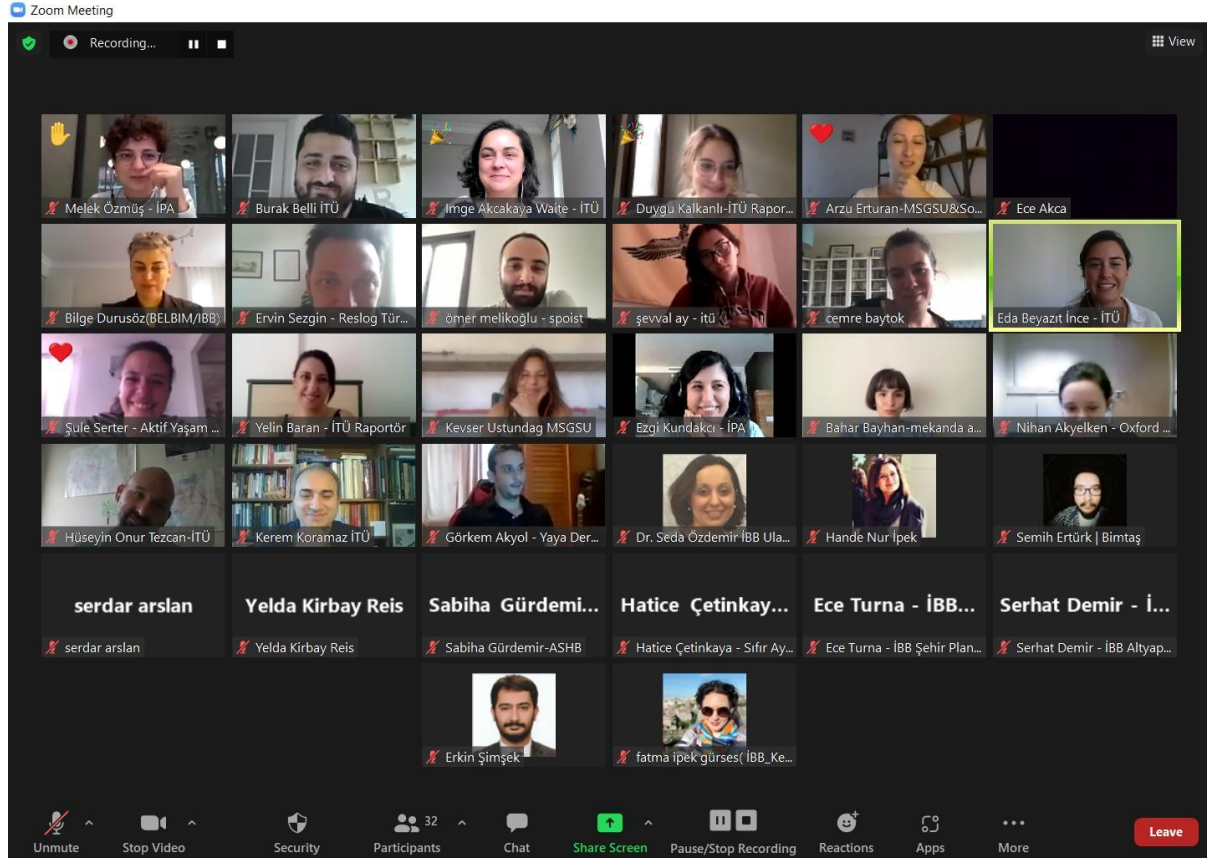
Çalıştayda ulaşım yoksulluğuna karşı kırılganlığı daha yüksek olan gruplardan bir diğerinin LGBTI+ bireyler olduğu dile getirildi. Özellikle de konut kriziyle daha da artan bir yoksulluk ile mücadele eden bireylerin (örneğin son bir yılda ev sahiplerinin konut krizinden dolayı trans bireyleri evden çıkarmaları), merkezde yüksek kiralarla çeperde ise kültürel farklılıklar nedeniyle taciz vb. sorunlarla başa çıkmak zorunda kaldıkları dile getirildi. Çeperde yaşanan sorunlar nedeniyle toplu taşıma kullanmamak için merkezi yerlere yönelindikleri veya toplu taşıma kullanmamak için eve bağımlı halde yaşadıkları belirtildi. Bu durumun kent hayatına katılmalarında önemli bir engel oluşturduğu, bunun yanı sıra HES kodu tanımlama sorunlarının toplu taşıma kullanımına bir başka engel oluşturduğu vurgulandı. Kadınların yaşadıkları sorunlara benzer olarak gece ulaşımında, toplu ulaşım, taksi kullanımında LGBTI+ bireylerin de güvende hissetmeme nedeniyle kırılgan hale geldikleri vurgulandı.

## Diğer kırılgan gruplar

Çalıştayın bu bölümünde ek olarak düşük gelir gruplarının, işsiz veya güvencesiz işlerde çalışan bireylerin, okuma yazma bilmeyen veya düşük eğitilmiş bireyler ile özellikle akıllı ulaşım kapsamında dijital okur-yazarlığı düşük bireylerin ulaşım yoksulluğu karşısında kırılganlıklarının arttığı dile getirildi. Kültürel farklılıklar nedeniyle hareketlilikleri



kısıtlanan bireylerin de kırılabilirliklerinin yüksek olduğu, farklı dini ve kültürel ihtiyaçları olan grupların özellikle erişilebilirlik ihtiyaçları anlamında zorluklar yaşadığı dile getirildi. Ek olarak bisikletlilerin ve yayaların ulaşım yoksulluğu açısından kırılabilir gruplar oldukları yeniden vurgulandı. Yayaların yapılaşmış çevrenin kalitesi ve düzeni nedeniyle ulaşım yoksulluğuna en çok maruz kalan grup olduğu, yayalar için güvenli alanların neredeyse yok denecek kadar az olduğu vurgulandı. İnsanlar dışındaki canlıların da ulaşım içerisinde bir aktör oldukları, sokakta veya evde yaşayan canlıların da ulaşım sistemi içerisinde yer bulması gerektiğinin altı çizildi.



Çalıştay Ana Oda - ekran görüntüsü

### 3. Ulaşım yoksulluğuna karşı geliştirilen taktikler

Bu bölümde çalıştay katılımcılarına gündelik ulaşımında kendi deneyimleri ve temsil ettikleri grupların deneyimleri kapsamında ulaşım yoksulluğunun üstesinden gelmek için geliştirdikleri taktikler soruldu.

#### Taktik yoksulluğu kentliyi daha kırılabilir hale getiriyor

- Yolculuk saati

İstanbul'un trafik tıkanıklığında yaşadıkları sorunlar nedeniyle kişisel olarak kendi yolculuk saatlerini düzenledikleri örneğin otobüse binmek için sabah çok erken veya çok geç saatler tercih edildiği dile getirildi.

Toplumsal cinsiyet temelli güvensizlik ve kırılabilirlik sorununa dair geliştirilen taktiklerin içerisinde ise gidilen yerden erken dönmek şeklinde taktikler geliştirildiği belirtildi.

- İndirimli / bedelsiz yolculuk hakkı mücadelesi

Ulaşım maliyetlerini karşılamamanın zorlukları dile getirilerek örneğin indirimli İstanbul Kart almak için Açık Öğretim üniversitelerine kayıtlı çok sayıda kişi olduğu belirtildi.

Bununla birlikte organik ilişkiler üzerinden (tanıdıklar vasıtasıyla) araçların paylaşılması, birlikte sürüş vb. taktiklerin İstanbul'da da varlığını sürdürdüğü dile getirildi. Taksilerin yüksek fiyatlı olması nedeniyle ödenebilirliği arttırmak için korsan taksi kullanımına dikkat çekildi.

- **Ulaşım türü tercihleri**

Hem trafik tıkanıklığının üstesinden gelmek hem de uygun fiyatlı ulaşım için ulaşım türlerinde farklı tercihler olduğu belirtildi. Örneğin uzun mesafeleri raylı sistemle, kısa mesafeleri taksikle gitmek bir tercih olarak belirtildi.

Pandemi nedeniyle geliştirilen taktikler arasında daha çok yürümek, ulaşım türlerini daha "havadar" türler arasından seçmek (vapur gibi) tercihler sayıldı.

İstanbul'un birçok kentten farklı olarak deniz ulaşımına sahip olmasına dikkat çekildi ve karayolu trafiğinde zaman kaybetmek yerine deniz ulaşımı seçiminin önemli bir taktik olduğu belirtildi. Ancak kentte yaşayan herkesin bu bilgilere sahip olmadığı ve deniz yolu bağlantılarını yaya entegrasyonu sağlanarak daha pratik bir şekilde kullanılabileceğinin altı çizildi.

- **Toplu taşıma içi taktikler**

Toplu taşıma araçlarının yoğunluğuna dikkat çekildi ve oturmak için yer bulmaktan kapının nerede açılacağını tespit etmeye kadar gündelik ulaşımında toplu taşıma araçlarının kullanımında farklı taktikler dile getirildi.

- **Evden çalışma – yolculuk etmeme – vazgeçme**

Pandemi ile hayatımıza giren önemli taktiklerden birinin ise ilk etapta tam kapanma zamanlarında zorunlu olarak, açılma sonrasında ise konforlu görünmesi (yolculuk zamanından ve yolculuk ücretlerinden tasarruf, evden çalışmanın konforu vb.) nedeniyle ve evden birçok işin yapılabildiğinin görülmesiyle evden çalışma olduğu dile getirildi. Bu durumun temelinde erişilebilirlikteki sıkıntılar olduğu ve ulaşamama nedeniyle çözümler üretildiği belirtildi.

Evden çalışma belirli bir zümrenin tercih edebileceği bir durumken birçok kentli için evden çıkmama ve/veya yolculuk etmeme bir tercihten çok bir zorunluluk olarak kendini gösterebiliyor. Ulaşım yoksulluğu sonucunda birçok vatandaşın evden dışarı çıkmamayı seçmek zorunda kaldığı, bu durumun hareket özgürlüğünü kısıtladığı ve zorunda kaldıkları zamanlarda da yürümeyi tercih ettikleri dile getirildi.

Örneğin Suriyeli mülteci kadınların yukarıda dile getirilen kültürel ve ekonomik bariyerler nedeniyle evden çalışarak çalışma hayatına katıldığı (dikiş dikmek vb.), ulaşım sistemlerini kullanmamayı mecburen tercih ettiği vurgulandı. Benzer bir şekilde ayrımcılık konusunun çok içselleştirilmiş olması nedeniyle geliştirilen gözle görünür bir taktiğin olmadığı, ayrımcılığa uğradığını hisseden bireylerin ya yürüdüğü ya da evden / mahallesinden çıkmamayı tercih ettiği belirtildi.

İstanbul'da genel olarak yürüyerek veya bisikletle bir yere ulaşmak istenildiğinde bile yolculuğa çıkmaktan vazgeçildiği, vazgeçmenin geliştirilen taktiklerden bir tanesi olduğu dile getirildi. İster derin yoksulluktan, ister toplumsal cinsiyetten, ister ayrımcılıktan, ister gelir düzeyinin düşük olduğu gruplar temelinde ele alınsın, temel taktiğin vazgeçmek olduğu vurgulandı.

- **Merkezde riskli konutlarda yaşam**

Özellikle deprem riski nedeniyle güvenli konutların tercih edilmesi gerekirken yolculuk süresi vb. nedenlerle İstanbulluların merkezden çok uzaklaşmak istenmediği dile getirilmiştir. Bunun yerinde merkezde ama riskli binalarda yaşamaya devam ettikleri belirtilmiştir.

## Genel sorunlar / Öneriler

Taktikler dile getirilirken katılımcıların bir yandan da kent genelinde diğer sorunlara dikkat çektiği ve bu konularda bazı öneriler geliştirdiği görüldü.

## Sorunlar

- İstanbul'da yürüyerek bir yakadan diğerine geçilemediği vurgulandı. Köprülerin otomobil harici kullanılmadığına dikkat çekildi.
- Yürümek için kaldırım ve yaya altyapısının yetersiz olduğu dile getirildi.
- Otomobilin İstanbul için bir ihtiyaç olduğunu dile getiren katılımcılar oldu, ancak otomobil sahibi olanların da benzin fiyatları nedeniyle sıkıntı yaşadığı belirtildi.
- Kent çeperinde aydınlatma elemanlarının yetersiz olduğu, özellikle çeperde yaşayan ve çalışan kadınlar için bu soruna çözüm geliştirilmesi gerektiği vurgulandı.
- İstanbul'da metro hatlarının azlığı nedeniyle metroya ulaşımın sıkıntılı olduğu belirtildi.
- Ulaşım araçlarındaki yoğunluktan kaynaklanan sıkıntılar olduğu dile getirildi. Kişisel alanın eksikliğine dikkat çekildi.
- Bazı ulaşım araçlarının (vapur, motor, metrobüs vb.) bir engelle yaşayan bireyler, yaşça büyük bireyler, çocuklar, pusetli ebeveynler, bavulla seyahat eden vb. bireyler için iniş binişte zorluklar nedeniyle konforsuz oldukları vurgulandı.
- Duraklar arası mesafelerin yüksek olduğu vurgulanırken İstanbul'da bir durağa ulaşmak için 15 dk. yürünebildiği, örneğin toplu taşıma kullanımının yoğun olmadığı, "bir sonraki durağa yürüme" taktığının İzmir ve Ankara için uygulanabilirliği söz konusu iken İstanbul için uygulanamadığı dile getirildi.

## Öneriler

- Çok temel bir soruna genel bir öneri olarak İstanbul'da nüfus artış hızının önüne geçilmesi gerektiği belirtildi.
- Entegre bir ulaşım ağının önemi vurgulandı. Ulaşım yoksulluğunun kentin tamamının bir sorunu olduğu, varsıl gruplar tarafından daha az hissedilse dahi farklı şekillerde etkili olduğu belirtildi.
- Marmaray – Metrobüs arasındaki bağlantıların (besleme hatlarının) geliştirilmesi, kuvvetlendirilmesi gerektiğine dikkat çekildi. Bu hatların ücretsiz olabileceği önerildi ve ulaşım da konfor, ekonomi, hız değerlerinin ön planda olması gerektiği vurgulandı.
- Tatil beldelerinde süpermarketlerin deniz ulaşımını kullandığına dikkat çekilerek talep edildiği taktirde bazı çözümlerin geliştirilebileceği vurgulandı. İhtiyaçlara erişmeye çalışmak yerine bazı ihtiyaçların mahallelere gelmesini talep etmenin önemli olduğu dile getirildi. Bunun için ihtiyaç tespitlerine sokaktan, mahalleden başlamanın gerektiğinin altı çizildi.  
Buna bağlı olarak özellikle pandemi döneminde ön plana çıkan bir ulaşım sistemi olarak deniz ulaşımının teşvik edilmesi gerekliliği dile getirildi.
- Çocukların ulaşım yükünü artıran uzak mesafedeki okullar yerine kendi mahallelerindeki okullara gönderilmesinin teşvik edilmesi önerildi. Böylece aile bütçesine katkıda bulunurken çocukların uzun saatler yolda yorulmalarının önüne geçilebileceği ve trafik tıkanıklığında servis yoğunluğunun azalabileceğine dikkat çekildi.
- Mültecilerin belirli bir kursa kaydolması halinde ulaşım desteği verilmesi önerildi.
- Halk Eğitim merkezlerindeki okuma yazma kurslarına (yalnızca mülteciler değil herkes için) ücretsiz ulaşım desteği verilmesi
- Ulaşım sisteminde dil engeli konusunda yerel yönetimin proje geliştirmesi önerildi.
- Çalıştayın Avrupa Hareketlilik Haftası'nda gerçekleşmesi nedeniyle Avrupa'nın bazı kentlerinde her ayın bir Pazar günü bir caddenin kapatıldığı vurgulandı, Bogoto'da 20 yıldan fazladır her Pazar bu aktivitenin yapılarak kentin yaya ve bisikletlilere bırakıldığı hatırlatıldı. İstanbul'da da sivil toplumun bu şekilde çalışmaları olduğu, bunun kurumsallaştırılarak bir Yerel Yönetim politikası haline gelmesi önerildi.
- İETT'nin araç sayısının az olduğu dile getirildi. Farklı iş modellerinin geliştirilmesi ve Küresel örneklerde olduğu gibi özel otobüs işletmeleri uygulaması önerildi (Not: Özel otobüs işletmelerinin varlığı farklı sorunlara yol açtığından son yılda özel halk otobüsleri ve Ulaşım A.Ş.ye bağlı otobüsler İETT bünyesine alınmıştır).

- İstanbul'un büyük bir kent olduğu, insanları belirli odaklara toplamaktansa teknolojinin kullanılması gerektiği önerilirken karşı bir görüş olarak tüm hizmetlerin teknoloji yardımıyla iletilmesi sonucu dezavantajlı grupların daha da dezavantajlı olacakları vurgulandı. Bu noktada bireyleri/grupları kamusal alandan dışlamayacak, onları sokağa çıkmaya teşvik edecek, sokak kullanımını artıracak 24 saat yaşayan bir kent bir kent planı yapılması önerildi.

#### 4. Kurumların ulaşım yoksulluğunu ilgilendiren çalışmaları ve kentsel mekânın değerlendirilmesi

Bu bölümde, çalışmaya katılan kurum temsilcilerinden odalarda dile getirilen ulaşım yoksulluğu çerçevesinde kurumlarının yapmış olduğu çalışmaları paylaşımları istendi. Bu son bölümde ayrıca varsa ulaşım yoksulluğunun daha yüksek oranda yaşanmakta olduğu mahalle ve ilçelerden örnek alan önerisi alınabileceği katılımcılara belirtildi.

##### Yerel yönetim (süregelen ve yeni uygulamalar)

- Aktarmada indirimler
- Park et devam et alanları
- Ücretsiz anne kartı (0-4 yaş çocukları olan anneler için)
- Kadın şoför, yönetici, personel sayısının artırılması
- Pandemi döneminde ulaşımında indirim ve deniz ulaşımının çok düşük ücretli olması (5 kuruş uygulaması)
- Metroda bisikletli vagonların ayrılması
- Artan bisiklet yolu uzunluğu
- Ulaşım verilerinin aylık bülten ile açıklanması (İPA)
- Trafiğin mükemmelleştirilmesi projesi (İBB ve BELBİM paydaşlığında)
- İstanbulKart'ın hem ulaşımında hem alışverişte hem Kültür A.Ş.'de kullanılması

##### Sivil Toplum

- Kadın dayanışması olarak gece yürüyüşleri
- Bisiklet inisiyatiflerinin sayısının artması
- Sivil toplum yerel yönetim ortaklığı ile uzak mesafe yolculuk ücretlerinin karşılanması (Sıfır Ayrımcılık Derneği örneği)
- Katılımcı projelere davetli kırılgan grupların ulaşım ücretlerinin karşılanması

##### İlçe ve mahalle temelinde tespitler

Çeper alanlardaki tüm mahallelerin ulaşım yoksulu olduğunu varsaymak gerekiyor. İstanbul'da merkezi alanı deneyimleyemeyen kadınlar için merkeze ulaşım zorlukları içeriyor. Bağımlılık oranlarının artış gösterdiği yerlerde ulaşım yoksulluğu da ön plana çıkıyor.

Sultanbeyli: Sultanbeyli'de yürüme mesafesindeki alanlarda TEM ve E5 geçtiğinden dolayı yol eksikliği var. Sultanbeyli'ye metro gitse de zirve saatlerde vagon doluluğu olması nedeniyle araç ve sefer sayısının artırılmasına ihtiyaç duyuluyor. Gündelik çalışanların yoğun olduğu bir bölge. Gündelik çalışan kişi günlük dışarı çıkmadığı zaman geliri olmuyor.

Ataşehir: Ataşehir sahip olduğu işlevler ve yoğunluğa rağmen toplu taşıma sistemlerinden yeterince faydalanamıyor ve bu bölgeye erişimde özel araç kullanımı zorunlu hale geliyor. Yürüme mesafesinde bulunan bir ilçeye yürünemiyor çünkü TEM ve E5'i geçmek gerekiyor. Bunun yanı sıra iyi çalışan bir otobüs hattı bulunmuyor.

Esenyurt: En genç nüfusa sahip ama aynı zamanda sosyo-ekonomik düzeyi düşük

## SONUÇ

İstanbul'da ulaşım yoksulluğunu tartışmaya açan ve kent özelinde ulaşım yoksulluğu parametrelerini farklı konularda uzman paydaşlarla ortaya çıkarmayı amaçlayan çalıştay, elde edilen içeriğin zenginliği bakımından verimli bir çalışma olmuştur. İlk bölümde uluslararası yazında karşılaşılmayan ve İstanbul'a özgü bazı dışsal faktörler (kentsel dönüşüm, deprem riski vb.) ortaya konulurken ulaşım sistemindeki aksaklıklardan kaynaklanan etmenler de değerlendirildi. İkinci bölümde İstanbul özelinde yine literatürde belirtilen kırılgan gruplara (kadınlar, yaşça büyük bireyler, çocuklar, gençler, etnik gruplar vb.) ek olarak hangi grupların ulaşım yoksulluğuna karşı daha duyarlı olabileceği sorusuna özellikle mülteciler ve sığınma statüsünde olan grupların vurgulu bir şekilde aktarıldığı görüldü. Bununla birlikte birden fazla kırılganlığa sahip olmanın (mülteci ve kadın olmak gibi) yine literatürde olduğu gibi ulaşım yoksulluğunun derinleşmesine yol açtığı belirtildi. Çalıştayın son iki bölümünde özellikle politika belirlemeye yönelik olarak değerlendirilebilecek bireysel taktikler ve yerel yönetimin ve sivil toplumun iyi uygulamaları tartışıldı.

Projenin ilerleyen safhalarında hem uluslararası yazından hem de çalıştaydan süzülen ulaşım yoksulluğu parametreleri yine çalıştay katılımcıları ile değerlendirilecek ve araştırmanın temelini oluşturacak mekânsal analiz ve sahada anket çalışmalarına yön verecektir.

---