

ARAŞTIRMA / ARTICLE

Ulaşımında Mekânsal Adalet Krizi: Kırsal Alanların Karbonsuz Ulaşım Politikalarında Dışlanması

Spatial Justice Crisis in Transportation: The Exclusion of Rural Areas from Carbon-Neutral Transport Policies

id Rukiye Gizem Öztaş Karlı

Bartın Üniversitesi, Mühendislik, Mimarlık ve Tasarım Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü, Bartın

ÖZ

Ulaştırma sektörünün karbonsuzlaştırılması, iklim değişikliğiyle mücadelede stratejik bir öncelik hâline gelmiştir; ancak mevcut ulusal geçiş stratejileri, temelde elektrikli araç altyapısı ve akıllı mobilite sistemleri gibi kentsel odaklı teknolojik müdahaleler etrafında planlanmaktadır. Bu yaygın kentsel merkezlik, kırsal alanları sistematik biçimde dışlayarak mekânsal adalet krizini derinleştirmekte ve temel hizmetler ile hareketlilik haklarına erişimdeki eşitsizliği artırmaktadır. Bu adaletsizlik, Fraser'ın üç boyutlu adalet modeli (yeniden dağıtım, tanınma ve temsiliyet) ile Lefebvre'in kente hakkı kavramı çerçevesinde kuramsal olarak ele alınmıştır. Bu çalışmanın temel amacı, Türkiye'nin ulaştırma, iklim ve kalkınma gündemini tanımlayan on altı ulusal politika belgesinde kırsal alanların nasıl temsil edildiğini analiz etmek ve mekânsal adaletsizliğin en belirgin boyutlarını ortaya koymaktır. Nitel doküman ve tematik analiz yoluyla yürütülen araştırma, dışlanmayı pekiştiren birbirleriyle ilişkili üç tema ortaya koymaktadır: kırsal hareketliliğin yalnızca altyapı yatırımları ve verimlilik kaygılarıyla ele alındığı kırsalın temsiliyet yokluğu; politika uygulamasının sosyal eşitlikten ziyade teknik fizibilite ve ekonomik verimlilik tarafından yönlendirildiği teknokratik planlama yaklaşımı; düşük karbonlu yatırımların kentsel merkezlerde yoğunlaşmasını sağlayan karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği. Bulgular, mevcut merkezi planlama yaklaşımının kentsel-kırsal eşitsizlikleri yeniden ürettiğini göstermektedir. Çalışma, hak temelli ve eşitlikçi bir geçişi sağlamak için talebe duyarlı ulaşım modellerini entegre eden, yerel katılımı güçlendiren ve dijital eşitsizlikleri ele alan bütüncül bir politika yaklaşımı önererek sonuçlandırılmakta ve böylece ulaşım adaleti literatürüne katkıda bulunmaktadır.

Anahtar sözcükler: Mekânsal adalet; karbonsuz ulaşım; kırsal hareketlilik.

ABSTRACT

The decarbonization of the transport sector is a strategic priority, yet current national transition strategies are fundamentally centered on urban-oriented technological interventions such as electric vehicle infrastructure and intelligent mobility systems. This widespread urban centrism systematically excludes rural areas, generating a spatial justice crisis that deepens the disparity in access to essential services and mobility rights. This injustice is framed theoretically through Fraser's three-dimensional justice model, which includes redistribution, recognition, and representation, alongside Lefebvre's concept of the right to the city. The primary aim of this study is to analyze how sixteen national-level policy documents defining Türkiye's transport, climate, and development agendas represent rural areas and identify the most prominent dimensions of spatial injustice. Through qualitative document and thematic analysis, the research reveals three interconnected themes that perpetuate exclusion: the absence of rural representation, where rural mobility is addressed only through infrastructure investment and efficiency concerns; a technocratic planning paradigm, where policy implementation is guided by technical feasibility and economic productivity rather than social equity; and the invisibility of rural contexts within carbon-neutral transport strategies, ensuring that low-carbon investments are concentrated in urban cores. The findings demonstrate that the current centralist planning paradigm reproduces urban-rural inequalities. The study concludes by proposing a holistic policy approach that integrates demand-responsive transport models, strengthens local participation, and addresses digital inequalities to ensure a rights-based and equitable transition, thus contributing to the transport justice literature.

Keywords: Spatial justice; decarbonized transport; rural mobility.

Geliş tarihi: 01.07.2025 Revizyon tarihi: 05.11.2025
Kabul tarihi: 08.12.2025 Online yayımlanma tarihi: 28.01.2026
İletişim: Rukiye Gizem Öztaş Karlı
e-posta: roztas@bartin.edu.tr



I. Giriş

Son yıllarda iklim değişikliğiyle mücadele politikaları kapsamında ulaştırma sektöründe karbonsuzlaştırma stratejileri giderek daha fazla öncelik kazanmaktadır. Genellikle kent merkezlerine odaklanan bu stratejiler; elektrikli araç altyapısı, toplu taşıma yatırımları, akıllı ulaşım sistemleri ve dijital çözümler gibi teknolojik müdahaleler etrafında şekillenmektedir. Ancak bu kentsel merkezlilik, mekânsal adalet ilkeleri gözetilmeksizin yürütüldüğünde, kırsal alanların sistematik biçimde dışlandığı yeni bir ulaşım paradigması üretmektedir.

Kentsel ve kırsal alanlar arasındaki bu derinleşen eşitsizlik yalnızca fiziksel erişim sorununa indirgenemez. Aynı zamanda Lefebvre'in (1996) "kent hakkı" (*right to the city*) ve Fraser'in (2008) yeniden dağıtım, tanınma ve katılım boyutlarını içeren üçlü adalet yaklaşımıyla açıklanabilecek daha geniş bir toplumsal adaletsizlik çerçevesi içinde ele alınmalıdır. Mekânsal adalet, bireylerin coğrafi konumlarından bağımsız olarak kamusal hizmetlere ve fırsatlara eşit erişimini savunur. Ancak ulaşım politikalarının planlama süreçlerinde kırsal alanların sistematik biçimde göz ardı edilmesi, bu adalet anlayışının ciddi biçimde zedelenmesine yol açmaktadır. Özellikle sürdürülebilir ulaşım söyleminin neredeyse yalnızca kentsel bağlamda yürütülmesi, bu yapısal adaletsizliği daha da pekiştirmektedir.

Uluslararası politika örnekleri incelendiğinde, Avrupa Birliği'nin (AB) Kırsal Kalkınma Politikası çerçevesi (Avrupa Komisyonu, 2021) ve Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) Kırsal Ulaştırma Planlaması programları (ABD Ulaştırma Bakanlığı, 2019), kırsal hareketliliğe özel kaynak tahsisi içeren entegre yaklaşımlar sunmaktadır. Buna karşın Türkiye'de, Mekânsal Adres Kayıt Sistemi (MAKS) sınıflandırmasına göre nüfusun %17,2'sini, idari sınıflandırmaya göre ise %6,6'sını oluşturan kırsal kesim (Türkiye İstatistik Kurumu – TÜİK, 2025), coğrafi dağınıklık, düşük nüfus yoğunluğu ve yetersiz dijital altyapı gibi nedenlerle karbonsuz ulaşım alternatiflerine erişimde ciddi yapısal engellerle karşı karşıyadır. Bu durum, kırsal toplulukların hem dönüşüm süreçlerinin maliyetini yüklenmelerine hem de ortaya çıkan faydalardan dışlanmalarına neden olmaktadır. Aynı zamanda bu tür eşitsiz etki dağılımları dezavantajlı topluluklar üzerinde orantısız yükler yaratmaktadır (Bullard, 1990; Sovacool ve Dworkin, 2014).

Mevcut literatürde sürdürülebilir kentsel ulaşım politikalarına yönelik kapsamlı analizler bulunmakla birlikte, kırsal hareketliliğin bu politikalar içindeki konumuna dair değerlendirmeler oldukça sınırlıdır. Örneğin, Banister'in (2008) sürdürülebilir hareketlilik paradigması ve Geels'in (2012) sosyo-teknik geçiş teorisi daha çok kentsel sistemleri temel almakta, kırsal bağlamların kendine özgü dinamikleri bu çalışmalarda büyük ölçüde göz ardı edilmektedir. Benzer şekilde, Martens'in (2016) "yeterli erişilebilirlik" (*sufficient accessibility*) yaklaşımı ve Pereira ve diğerlerinin (2017) çoklu adalet teorilerini entegre eden

kapsamlı çerçevesi teorik olarak kapsayıcı bir potansiyele sahip olsa da bu yaklaşımların ampirik uygulamaları çoğunlukla kentsel örnekler üzerinden yürütülmektedir.

Bu teorik sınırlılık, politika belgelerinde de kendini göstermektedir. Türkiye'de "ulaşım" kavramı çoğu zaman kent merkezleri üzerinden tanımlanmakta, kırsal alanlar ya tamamen dışlanmakta ya da yalnızca tarımsal üretimin lojistik ihtiyaçları bağlamında ele alınmaktadır. Bu yaklaşım, kırsalda yaşayan bireylerin gündelik yaşam deneyimlerinin, hizmet erişimlerinin ve toplumsal katılım biçimlerinin politika söylemi içerisinde temsil edilmemesine yol açmaktadır.

Bu çalışmanın amacı, ulaştırmada mekânsal adalet perspektifiyle hareket ederek, Türkiye'deki ulaştırma ve sürdürülebilirlik politikalarının kırsal alanları nasıl yapılandırdığını söylemsel düzeyde analiz etmektir. Bu kapsamda çalışmanın temel araştırma sorusu şu şekilde tanımlanmıştır: Türkiye'deki karbonsuz ulaşım politikaları kırsal alanları nasıl temsil etmekte ve bu temsilde hangi mekânsal adaletsizlik boyutları öne çıkmaktadır? Bu soruya ek olarak aşağıdaki alt sorular yanıtlanacaktır:

1. Politika belgelerinde kırsal hareketlilik nasıl kavramsallaştırılmaktadır?
2. Hangi söylemsel stratejiler kırsal alanları görünmez kılmaktadır?

Bu sorulara yanıt aramak üzere, politika belgeleri üzerinde doküman analizi gerçekleştirilecek; açık içerikler sistematik olarak kodlandıktan sonra, tematik analiz yöntemiyle örtük söylem kalıpları ve anlamsal çerçeveler ortaya çıkarılacaktır.

Bu araştırma üç temel katkı sunmayı hedeflemektedir. İlk olarak, ulaştırma adaleti literatürünü kırsal bağlamlara uyarlayarak kuramsal düzeyde özgün bir tartışma alanı açmaktadır. İkinci olarak, politika belgeleri üzerinden yürütülecek söylem analizi sayesinde mekânsal adaletsizliklerin üretildiği kurumsal mekanizmalar (dışlama, görünmez kılma, normatif çerçeveleme) ampirik olarak görünür hâle getirilmektedir. Üçüncü olarak, kırsal hareketliliğin hak temelli bir yaklaşımla ele alınması yoluyla, adalet odaklı politikalar geliştirilmesi için politika yapıcılar açısından uygulanabilir öneriler sunulmaktadır. Çalışmanın bulguları, sürdürülebilir ulaşım hedefleri ile mekânsal sosyal adalet arasında yaşanan gerilimin çözümü için kırsal-kentsel bütünlüklü politika yaklaşımlarının geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

2. Literatür Taraması

Ulaştırma adaleti, kırsal hareketlilik yoksunluğu ve çevre adaleti/adil geçiş literatürleri, karbonsuz ulaşım politikalarının kırsal alanlardaki dışlanma mekanizmalarını kavramsal olarak çözümlenmek için gerekli çerçeveyi sağlamaktadır. Ulaştırma adaleti yaklaşımları (Pereira vd., 2017; Martens, 2012) hizmet dağılımının ötesinde karar süreçlerine katılım ve tanınma boyutlarını vurgulayarak kırsalın nasıl marjinalleştirildiğini göstermektedir.

Kırsal hareketlilik yoksunluğu çalışmaları (Sheller, 2008; Lucas, 2012) coğrafi dağınıklık, nüfus yoğunluğu ve sosyal dışlanmanın bir arada nasıl işlediğini ortaya koymaktadır. Çevre adaleti ve adil geçiş teorileri (Bullard, 1990; Sovacool ve Dworkin, 2014) ise karbonsuzlaştırma stratejilerinin kırsal topluluklar üzerinde orantısız bir “çifte yük” yarattığını kanıtlamaktadır. Bu teorik temeller, Türkiye’deki karbonsuz ulaşım politikalarının kırsal toplulukları nasıl konumlandığını ve hangi mekânsal adaletsizlik boyutlarını ürettiğini sistematik olarak analiz etmek için gerekli kavramsal araçları sağlamaktadır.

2.1. Ulaşım Adaleti Literatürünün Gelişimi ve Mekânsal Boyutu

Ulaşım adaleti tartışmaları, 1970’lerde çevre adaleti hareketleriyle görünürlük kazansa da kavramsal kökleri toplumsal adalet kuramına dayanmaktadır. Alan yazının bu tarihsel seyri, çalışmanın odaklandığı kırsal hareketliliğin neden çoğu zaman görünmez kaldığını açıklamak için kritik bir zemin sunmaktadır.

İlk kuramsal çıkış noktası, Rawls’ın (1971) Adalet Teorisi’nde ortaya koyduğu “dağıtım adaleti” (*distributive justice*) anlayışının ulaşımına uygulanmasıyla şekillenmiştir. Rawls, özgürlükler, fırsatlar ve gelir gibi kaynakların hakkaniyete dayalı biçimde dağıtılmasını savunurken, bu kuramsal çerçeve kırsal alanlarda yaşayan bireylerin de temel özgürlüklerini etkin biçimde kullanabilmeleri için gerekli erişim imkânlarına sahip olmaları gerektiğini vurgulamaktadır. Martens (2012), bu teorik temelden hareketle ulaşım adaletini Walzer’in Adalet Alanları Teorisi çerçevesinde yeniden kavramsallaştırmıştır. Martens’e (2012) göre, “ulaşım malı” (*transport good*) erişilebilirlik olarak tanımlanmalı ve para veya güç gibi baskın malların etkisinden bağımsız bir dağıtım alanında organize edilmelidir. Bu bağlamda, kırsal ve kentsel alanlar arasındaki erişilebilirlik farklarının azaltılmasına yönelik dağıtımsal bir politika gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Martens (2016), kuramsal zemini daha da geliştirerek adaleti yalnızca hizmet dağılımıyla sınırlamayıp, bireylerin toplumsal katılım için yeterli hareketlilik imkânına sahip olmasını esas alan yeterli erişilebilirlik kavramını merkeze almıştır. Tüm vatandaşların temel toplumsal fırsatlara erişim için asgari düzeyde hareketlilik hakkına sahip olması gerektiği savunulmakta, bu da kırsal toplulukların eğitim, sağlık, istihdam ve sosyal hizmetlere ulaşabilmesi için gerekli altyapı ve hizmetlerin güvence altına alınmasını zorunlu kılmaktadır.

Kuramsal çerçeve, Young’ın (1990) evrensel politikaların “fark gözetmeyen” (*difference-blind*) doğasına yönelik eleştirisiyle daha da derinleşmektedir. Young, tarafsızlık idealini ve homojen kamusal alan varsayımını sorgulayarak, çoğunluk gruplarının normlarını yansıtan politikaların kırsal topluluklar gibi marjinal grupları görünmez kıldığını savunmaktadır. Pereira ve diğerleri (2017), geleneksel dağıtımsal adalet yaklaşımlarının ulaşım eşitsizliklerini açıklamada yetersiz kaldığını belirterek, erişilebilirliği bir insan kabiliyeti olarak ele alan daha kapsayıcı

bir kurgu önermektedirler. Bu doğrultuda, coğrafi konumdan bağımsız olarak minimum erişilebilirlik standartlarının tanımlanması ve dezavantajlı bölgelerin özel olarak gözetilmesi gerektiği ileri sürülmektedir.

Sheller’in (2018) “hareketlilik adaleti” (*mobility justice*) kavramsallaştırması, tartışmayı yalnızca fiziksel altyapıdan ibaret görmeyip, bireylerin kamusal alanda özgürce hareket etme kapasitesi ve bu kapasitenin adil dağılımı üzerine odaklanmaktadır. Bu perspektif, kırsal bireylerin coğrafi izolasyon ve sosyo-ekonomik kısıtlarla sınırlanan hareketliliğini görünür kılarak, erişim politikasının çok katmanlı doğasını açığa çıkarmaktadır. Son yıllarda, Verlinghieri ve Schwanen (2020), ulaşım ve hareketlilik adaleti literatürlerinin giderek bir araya geldiğini ve farklı disiplinlerdeki araştırmacıların aynı kavramsal kaynaklardan yararlanarak adalet sorunlarını ele aldığını vurgulamaktadır. Bu yakınsama, ulaşım adaleti tartışmalarının dağıtımsal boyutun ötesine geçerek tanıma, temsil ve katılım boyutlarını da kapsamını sağlamıştır.

Mekânsal adalet literatürü de bu noktada önemli bir katkı sunmaktadır. Lefebvre’in (1996) kent hakkı yaklaşımı, mekânın toplumsal ilişkiler yoluyla üretildiğini ve bu nedenle adaletin coğrafyayla iç içe geçtiğini vurgulamaktadır. Bu kuramsal çerçeve sayesinde kırsal alanlar yalnızca uzak yerleşimler değil, aynı zamanda politik olarak üretilmiş, çoğu zaman ihmal edilmiş toplumsal mekânlar olarak kavramsallaştırılabilir. Fraser’in (2008) yeniden dağıtım, tanıma ve katılım boyutlarını içeren üçlü adalet çerçevesi, bu mekânsal okumayı desteklemekte ve adaletin çok katmanlı doğasına işaret etmektedir. Banerjee ve Schuitema (2023), mekânsal adaletin kırsal alanlarda “adil geçiş” (*just transition*) için bir ön koşul olduğunu savunarak, dağıtımsal, prosedürel ve onarıcı adalet ilkelerinin mekânsal boyutla nasıl entegre edilmesi gerektiğini göstermektedir. Dolayısıyla, kırsal alanların yalnızca hizmet eksiklikleriyle değil, karar süreçlerinden dışlanma ve farklı ihtiyaçlarının tanınmaması gibi daha karmaşık eşitsizliklerle karşı karşıya kaldığı anlaşılmaktadır.

Son olarak, Harvey’nin (1982) “mekânsal çözüm” (*spatial fix*) kavramı, sermaye birikim süreçlerinin kentsel alanlara yönelerek kırsalı sistematik biçimde ikincilleştirdiğini açıklamaktadır. Ulaşım yatırımlarının büyük ölçüde şehir merkezlerine ve ana koridorlara yönelmesi, kırsal hareketliliği yapısal olarak sınırlandırmakta ve eşitsizliği yeniden üretmektedir. Tüm bu kuramsal yaklaşımlar, ulaştırma politikalarında kırsal alanların nasıl çok katmanlı biçimde dışlandığını ve bu durumun nasıl adaletsizlik yarattığını anlamak için güçlü bir kavramsal temel sunmaktadır.

2.2. Kırsal Ulaşım Literatürü ve Hareketlilik Yoksunluğu

Kırsal ulaşım, 1990’lardan itibaren kentsel odaklı modellerin sınırlarını zorlayan bağımsız bir araştırma alanı hâline gelmiştir. Bu ayrışma, kırsal mekânın seyrek yerleşim, uzun yolculuk mesafeleri ve sınırlı hizmet altyapısı gibi kendine özgü niteliklerinin, kentsel paradigmalara yeterince açıklanamadığını ortaya koymuştur. Moseley’nin (1979) öncü çalışması, kırsal alanların

yalnızca niceliksel değil, aynı zamanda toplumsal işlev ve yaşam tarzına ilişkin nitel farklılıklar sergilediğini vurgulamaktadır. Böylece kırsal hareketliliği yalnızca fiziksel bir altyapı sorunu değil, aynı zamanda sosyo-kültürel bir mesele olarak tanımlamaktadır.

Nutley (1998), bu tartışmayı derinleştirerek, en fazla hareketlilik ihtiyacına sahip kırsal kesimin en zayıf ulaşım hizmetlerine eriştiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, piyasa temelli ulaşım planlamalarının sosyal adalet ilkeleriyle çatıştığını göstermektedir. Currie ve Stanley (2008) ise meseleye daha geniş bir sosyal boyuttan yaklaşarak, kırsal ulaşım sorunlarını teknik yetersizlikten ziyade sosyal dışlanmanın bir göstergesi olarak değerlendirmektedir. Yazarlara göre, ulaşım hizmetlerindeki eksiklikler topluluk bağlılığını zayıflatmakta ve sosyal sermayeyi aşındırmaktadır.

Bu doğrultuda, Lucas ve diğerleri (2016) “ulaşım yoksunluğu” (*transport poverty*) kavramını geliştirerek, söz konusu yoksunluğu çok katmanlı bir biçimde tanımlamaktadırlar. Lucas ve diğerlerine (2016) göre bu durum yalnızca fiziksel erişimle sınırlı olmayıp ekonomik ulaşılabilirlik ve sosyal kabul edilebilirlik gibi boyutları da içermektedir. Avrupa Komisyonu (2024) tarafından yayınlanan kapsamlı rapor, ulaşım yoksunluğunu “sunulabilirlik” (*availability*), “erişilebilirlik” (*accessibility*) ve “karşılabilirlik” (*affordability*) olmak üzere üç ana boyutta ele almakta ve “yeterlilik” (*adequacy*) boyutunu bu üç boyutu kesen bir öge olarak tanımlamaktadır. Rapor, ulaşım yoksunluğunun yalnızca kırsal alanları değil, kentsel çevre alanları ve bazı yoğun kentsel merkezleri de etkilediğini, özellikle dezavantajlı gruplar arasında yaygın olduğunu vurgulamaktadır. Ayrıca Primc ve diğerleri (2025), ulaşım yoksunluğu ölçümündeki metodolojik çeşitlilik nedeniyle tahminlerde geniş farklılıklar ortaya çıktığını belirterek, kavramın yorumsal esnekliğinin ölçümde tutarsızlıklara yol açtığını göstermektedirler. Gray ve diğerleri (2006) kırsal bağlamda, Church ve diğerleri (2000) ise kent bağlamında ulaşım yoksunluğu ile sosyal dışlanma arasındaki karmaşık etkileşimleri ampirik olarak inceleyerek, bu iki olgu arasındaki çok katmanlı bağlantıları ortaya koymaktadırlar. Bu bağlamda, Székely ve Novotný (2022) kırsal alanlarda toplu taşıma erişilebilirliğindeki kısmi iyileştirmelerin, ancak eğitim, istihdam, sağlık ve bölgesel politikalarla birlikte ele alındığında çok boyutlu sosyal dışlanmayı çözebileceğini göstermektedir.

Erişilebilirlik tartışmalarının kuramsal temelleri ise Hansen’in (1959) klasik tanımıyla başlamakta, Geurs ve van Wee (2004) tarafından dört bileşen (arazi kullanımı, ulaşım sistemi, zaman kısıtları ve bireysel özellikler) üzerinden yeniden yapılandırılmaktadır. Bu yapı, kırsal erişimsizliğin yalnızca fiziksel altyapıyla değil, aynı zamanda mekânsal planlama yaklaşımları ve bireysel kapasite ile doğrudan ilişkili olduğunu göstermektedir. Tartışmayı ileri taşıyan Kaufmann ve diğerleri (2004), “motilite” (*motility*) kavramını geliştirerek, bireylerin ulaşım sistemlerinden ne ölçüde faydalanabildiğinin sosyo-kültürel ve yapısal faktörlere bağlı olduğunu vurgulamaktadırlar.

Kırsal ulaşım yoksunluğunun aşılmasına yönelik literatürde çeşitli stratejik yaklaşımlar önerilmektedir: Geleneksel toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilmesi, talep odaklı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi, topluluk temelli çözümlerin uygulanması ve dijital teknolojilere dayalı uygulamaların yaygınlaştırılması. Bu yaklaşımlar, kırsal bağlamda farklı düzeyde uygulanabilirlik ve sürdürülebilirlik potansiyeli göstermektedir (White, 2016). Örneğin, Mulley ve diğerleri (2012), talep odaklı ulaşım sistemlerinin potansiyelini kabul etmekle birlikte, finansal sürdürülebilirlik ve kurumsal koordinasyon eksikliklerinin yaygınlaşmanın önünde ciddi engeller oluşturduğunu belirtmişlerdir. Schasché ve diğerleri (2022), talep odaklı ulaşım hizmetlerinin kullanıcı kabulünün zayıf kaldığını ve üçlü gelişimli performans beklentisinin (maliyet, hizmet kalitesi, sürdürülebilirlik) başarısını zorlaştırdığını belirtmektedirler. Bu bağlamda Gkavra ve diğerleri (2024), kırsal alanlarda talep odaklı ulaşım kullanımını etkileyen temel faktörlerin performans beklentisi ve toplu taşımaya yönelik tutum olduğunu, ancak farklı kullanıcı grupları ve hizmet türleri arasında tek tip belirleyicilerin bulunmadığını ortaya koyarak talep odaklı ulaşım sistemlerinin uygulanmadaki karmaşık sosyal dinamiği işaret etmektedirler. Buna karşın Tejero-Beteta ve diğerleri (2024), talep odaklı ulaşım sistemlerinin seyrek nüfuslu kırsal alanlarda erişilebilirliği artırmada en uygun çözümün, talebe göre ayarlanan düşük kapasiteli araçların kullanılması olduğunu göstermektedirler. Velaga ve diğerleri (2012) ise dijital teknolojilerin hizmet kalitesini artırabileceğini, ancak dijital eşitsizlik nedeniyle bu sistemlerin her kesim için erişilebilir olmayabileceğini ifade etmektedirler.

Dolayısıyla, kırsal ulaşım sorunlarını yalnızca teknik ya da ekonomik açılardan ele almak yeterli değildir. Ulaşımındaki eşitsizlikler, kırsal toplulukların sosyal dışlanmasına ve mekânsal marjinalleşmesine yol açan yapısal sorunların bir parçası hâline gelmiştir. Bu nedenle kırsal hareketlilik yoksunluğu, yalnızca altyapı eksikliğiyle değil; aynı zamanda katılım, temsil ve tanıma boyutlarıyla da birlikte değerlendirilmelidir. Bu çok boyutlu çerçeve, çevre adaleti ve karbonsuz ulaşım politikalarının kırsal alanlardaki temsiliyet mekanizmalarını çözümlmek için sağlam bir kavramsal dayanak oluşturmaktadır.

2.3. Çevre Adaleti ve Karbonsuzlaştırma Paradoksu

Çevre adaleti literatürü, 1980’li yıllardan itibaren özellikle ABD’deki taban hareketlerinin etkisiyle gelişim göstermiştir. Bu literatürün kurucu metinlerinden biri olarak kabul edilen Bullard (1990), çevresel risklerin düşük gelirli ve etnik azınlık gruplara orantısız şekilde yüklendiğini ortaya koyarak “çevresel ırkçılık” (*environmental racism*) kavramını tartışmaya açmıştır. Bu kuramsal çerçeve, çevre politikalarının yalnızca ekolojik kaygılarla değil, aynı zamanda toplumsal eşitlik ve adaletle ilişkili biçimde ele alınması gerektiğini göstermektedir.

Schlosberg (2007), çevre adaletini dört boyutta tanımlayarak literatüre kavramsal derinlik kazandırmaktadır. Bu boyutlar

dağıtımsal adalet (çevresel risk ve faydaların adil paylaşımı), katılımcı adalet (karar alma süreçlerine katılım), tanınma adaleti (kimlik ve farklılıkların meşru görülmesi) ve yetenekler/kabiliyetler (bireylerin ve toplulukların işlevsellik gösterme ve gelişme kapasiteleri) olarak sıralanabilir. Bu boyutlandırma, çevre politikalarının yalnızca çıktıları değil, aynı zamanda karar alma süreçlerindeki kapsayıcılığı da değerlendirmeyi zorunlu kılmaktadır. Walker (2012) ise çevresel eşitsizliklerin yalnızca sonuçlarla sınırlı olmadığını, bu eşitsizliklerin nasıl üretildiğine odaklanılması gerektiğini vurgulayarak, çevresel planlamaların mevcut yapısal adaletsizlikleri yeniden üretebileceğine dikkat çekmektedir. Dolayısıyla çevresel adalet tartışmaları, kentsel merkezlerle sınırlı olmayan, mekânsal farklılıkları gözeten daha geniş bir analiz zemini sunmaktadır.

İklim adaleti yazını, düşük karbonlu ekonomiye geçişin farklı toplumsal gruplar üzerindeki etkilerine odaklanmakta ve “adil geçiş” kavramını merkeze almaktadır. Newell ve Mulvaney (2013), geçiş sürecinin eşitlik ve adalet konularına dikkat edilmesi gerekliliğini vurgulayarak, bu süreçte rekabet eden güçlü çıkarlar bulunduğunu göstermektedir. Sovacool ve Dworkin (2015) ise enerji adaleti kavramı üzerinden, enerji sistemlerinde değerlerin nasıl yer aldığını anlamaya ve yaygın enerji sorunlarını çözmeye yönelik analitik araçlar sunmaktadır. Böylece sosyal olarak duyarsız politikaların var olan eşitsizlikleri nasıl derinleştirebileceği açığa çıkmaktadır.

McCauley ve Heffron (2018), adil geçişi dağıtımsal, prosedürel, tanınma ve onarıcı adalet olmak üzere dört boyutta kavramsallaştırarak, karbonsuzlaşma süreçlerinin toplumsal etkilerini analiz etmek için çok katmanlı bir değerlendirme çerçevesi sunmaktadır. Bu yaklaşım, karbonsuzlaşma süreçlerinin farklı toplumsal gruplar üzerindeki etkilerinin adalet perspektifiyle ele alınmasını sağlamaktadır. Avrupa Çevre Ajansı, sürdürülebilirlik geçişlerinin adil olabilmesi için dağıtımsal, prosedürel ve tanınma adaleti boyutlarını kapsayan kavramsal bir çerçeve sunmakta ve politikaların yeni eşitsizlikler yaratmaması veya mevcut olanları derinleştirmemesi gerektiğini vurgulamaktadır (Avrupa Çevre Ajansı, 2024). Chan ve diğerleri (2024), küresel düzeyde ulusal iklim politikalarını haritalandıran çalışmalarında, prosedürel adaletin iklim politikalarında giderek daha fazla yer bulunduğunu, ancak farklı bölgeler arasında önemli eşitsizliklerin devam ettiğini göstermektedirler. Bu bağlamda, Benneer (2022), enerji adaleti, karbonsuzlaştırma ve temiz enerji dönüşümünün eşitlik etkilerini kapsamlı biçimde inceleyen çalışmalarında, karbonsuzlaştırmanın enerji fiyatlarını artırarak ve verimlilik seçeneklerine erişimi kısıtlayarak daha yoksul hanehalkları üzerinde orantısız yük oluşturabileceğini göstermektedir. Bu çerçevede kırsal alanlar yalnızca karbonsuz politikaların faydalanıcısı değil, aynı zamanda bu dönüşümden zarar görebilecek öznelerdir.

Karner ve diğerleri (2010), yol kenarındaki hava kalitesi verilerini sentezleyerek ulaştırma altyapısının çevresel etkileri-

ni ortaya koymaktadırlar. Bu bulgular, ulaştırma projelerinin çevresel etkilerinin sosyal gruplar arasında eşitsiz dağıldığını göstererek, çevre adaleti ilkelerinin ulaştırma sektörüne entegrasyonunun önemine dikkat çekmektedir. Sovacool ve diğerleri (2019), dört farklı düşük karbonlu geçiş örneğini (elektrikli araçlar, akıllı sayaçlar, güneş enerjisi ve nükleer enerji) enerji adaleti perspektifiyle analiz ederek, bu geçişlerin yüksek gelirli bölgelerde yoğunlaştığını ve düşük gelirli grupları dışlayabildiğini ortaya koymaktadırlar. Mattioli ve diğerleri (2020) ise araba bağımlılığının politik-ekonomik faktörlerini analiz ederek, mevcut ulaştırma sistemlerinin sürdürülebilir geçişe yönelik yapısal engellerini vurgulamaktadır. Bu çalışmalar, ulaştırma politikalarının sosyal ve çevresel etkilerinin çok boyutlu analiz gerektirdiğini göstermektedir.

Teknolojik çözümler perspektifinden bakıldığında, Winner’ın (1980) “teknolojiler politik midir?” (*do artifacts have politics?*) sorusu, ulaşım teknolojilerinin sınıfsal ve mekânsal eşitsizlikler yaratma potansiyelini tartışmaya açmaktadır. Bu tartışma, karbonsuz ulaşım politikalarında kullanılan akıllı sistemlerin tarafsız olmadığı ve özellikle kırsal alanlarda farklı etkiler yaratabileceği ihtimalini gündeme getirmektedir. Bu bağlamda, Helsper’in (2012) sosyal ve dijital dışlanma arasındaki bağlantılar modeli “dijital bölünme” (*digital divide*) kavramının yalnızca fiziksel erişimi değil, dijital okuryazarlık ve kullanım kapasitesi gibi unsurları da kapsadığını, dolayısıyla kırsal toplulukların teknolojik araçlardan yeterince faydalanamama riskiyle karşı karşıya olduğunu göstermektedir.

Tüm bu literatür, kırsal alanların çevre politikaları ve ulaşım teknolojileri bağlamında hem yapısal eşitsizliklerin taşıyıcısı hem de karar alma süreçlerinde görünmez kılınan özneler olduğunu ortaya koymaktadır. Politika belgeleri bu çerçevede değerlendirildiğinde, kırsal temsiliyet eksikliklerinin ve dışlayıcı dinamiklerin nasıl işlediği daha net bir biçimde analiz edilebilmektedir.

2.4. Politika ve Planlama Süreçlerinde Kırsal Temsiliyet

Ulaşım politikası literatürü, teknik-rasyonel yaklaşımların egemenliğini ve politika süreçlerindeki çeşitli aktörlerin rollerinin göz ardı edildiğini göstermektedir (Marsden ve Reardon, 2017). Bu durum, farklı coğrafi bağlamların ve toplumsal grupların ihtiyaçlarının politika oluşturma süreçlerinde yeteri kadar dikkate alınmadığını düşündürmektedir.

Bache ve Flinders (2004), “çok düzeyli yönetim” (*multi-level governance*) kavramını merkezi devlet otoritesinin hem dikey (çoklu düzeyler) hem de yatay (çoklu aktörler) olarak dağılımı şeklinde kavramsallaştırmaktadır. Bu teorik çerçeve, devlet dışı aktörlerin yönetişime artan katılımını, çakışan karar alma ağlarını ve devletin koordinasyon rolüne doğru dönüşümünü vurgulamaktadır. Güncel çalışmalar, çok düzeyli yönetim düzenlemelerinin kırsal alanlarda yenilikçi hareketlilik çözümlerinin tanıtılmasında kritik öneme sahip olduğunu ortaya

koymaktadır. Bauchinger ve diğerleri (2021), Avrupa'daki çeşitli örnekleri inceleyen çalışmalarında, bölgesel, ulusal ve AB düzeyindeki yönetim düzenlemeleri ve siyasi karar alıcılar, kamu kurumları ve dış uzmanlar arasındaki iş birliğinin kırsal-kentsel bağlantıyı desteklemede temel rol oynadığını göstermektedirler. Shibayama ve Emberger (2023), kırsal alanlarda sürdürülebilir hareketliliği sağlamak için kentsel planlama yaklaşımlarının doğrudan uygulanamayacağını, kırsal bağlama özgü politika araçlarının ve planlama yetkinliğinin geliştirilmesi gerektiğini vurgulamaktadırlar. Bu teorik perspektiften hareketle, özellikle ulaşım gibi teknik uzmanlık gerektiren sektörlerde karar alma süreçlerinin merkezî kurumların tekelinde kalmasının, kırsal toplulukların bilgi ve deneyimlerinin politika belgelerine yansımaları büyük ölçüde engellediği ileri sürülebilir. Bu temsil eksikliğinin, kırsal alanların ulaşım sistemleri içerisinde marjinalleşmesine ve hizmetlerin “verimsizlik” gerekçesiyle ötelenmesine zemin hazırladığı değerlendirilebilir.

Richardson ve Jensen'in (2003) mekânsal politika söylemlerinin kültürel sosyolojisi yaklaşımı, mekânsallıkların söylemsel süreçlerde nasıl inşa edildiğini ortaya koymaktadır. Yazarların “söylemsel-maddi mekân üretimi” (*discursive-material production of space*) kavramsallaştırması, farklı mekânsal kategorilerin politik söylemlerde nasıl konumlandırıldığını analiz etmek için güçlü bir teorik çerçeve sunmaktadır. Bu teorik perspektiften hareketle, kırsal alanların yalnızca fiziksel erişim açısından değil, aynı zamanda söylemsel düzeyde de nasıl marjinalleştirildiği analiz edilebilir. Ulaşım politikalarının kent içi yoğunluk, trafik sıklığı veya sürdürülebilirlik gibi konulara odaklanması, Smith'in (2016) bisiklet ulaşımı için geliştirdiği “söylemsel marjinalleşme” (*discursive marginalisation*) kavramına benzer bir süreç olarak değerlendirilebilir. Pettersson ve Khan (2020), akıllı ulaşım teknolojilerinin ve otonom araçların kırsal alanlardaki toplu taşımayı iyileştirme potansiyelini kabul etmekle birlikte, bu teknolojik yeniliklerin nadiren kırsal ortamlarda test edildiğini ve politika odağı ile pilot uygulamaların neredeyse tamamen kentlerde gerçekleştiğini eleştirmektedirler. Buna paralel olarak, kırsal ulaşım ihtiyaçlarının ya ikincil bir mesele olarak tanımlandığı ya da teknik kapasite yetersizliğiyle açıklanarak siyasi öncelikler dışında bırakıldığı ileri sürülebilir.

Dolayısıyla kırsal temsiliyetin eksikliği yalnızca hizmetlerin dağıtımında değil, karar alma süreçlerine katılım (prosedürel adalet) ve kırsal kimliğin tanınması (tanınma adaleti) bağlamlarında da kendini göstermektedir. Kırsal topluluklar hem karar verici mekanizmalardan dışlanmakta hem de ulaşım politikalarının referans aldığı “kamu” tanımı içinde görünmez kalmaktadır. Schlosberg'in (2007) çevre adaleti için geliştirdiği üç boyutlu adalet yaklaşımı (dağıtımsal adalet, prosedürel adalet, tanınma adaleti), bu analitik çerçevenin ulaşım adaleti alanına uygulanabilirliğini göstermektedir. Bu perspektiften değerlendirildiğinde, kırsal planlama uygulamalarının bu üç adalet boyutunun da sıklıkla ihlal edildiği gözlemlenmektedir.

Bu sorun, Türkiye gibi güçlü merkeziyetçi geleneklere sahip ülkelerde daha belirgin hâle gelmektedir. Planlama süreçleri çoğunlukla ulusal strateji belgeleri, kalkınma planları ve makro düzeydeki vizyon dokümanlarıyla şekillenirken, kırsal hareketlilik ya tamamen göz ardı edilmekte ya da yalnızca tarımsal üretimin lojistik gereksinimleri kapsamında ele alınmaktadır. Oysa kırsal toplulukların eğitime, sağlığa, sosyal yaşama ve kamu hizmetlerine erişim gibi gündelik ihtiyaçları bu belgelerde sistematik biçimde dışlanmaktadır (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2021). Kaiser ve Barstow (2022), düşük ve orta gelirli ülkelerdeki kırsal ulaşım altyapısı yönetişimini inceleyen kapsamlı çalışmalarında, ulaşım politikalarının sıklıkla sınırlı etkinlik ve sürdürülebilirlik sergilediğini, bunun da politik taahhüt, hesap verebilirlik ve mali verimlilik gibi yönetim zorluklarından kaynaklandığını ortaya koymaktadır.

Politika ve planlama söyleminde kırsal temsiliyetin bu denli sınırlandırılması, ulaşım adaleti kuramında vurgulanan dağıtımsal, prosedürel ve tanınma adaleti ilkelerinin ihlali anlamına gelmektedir. Bu adaletsizliklerle baş edebilmek için tüm bu boyutları eşit biçimde gözeten, kırsal gerçekliğe duyarlı bütüncül bir planlama yaklaşımına ihtiyaç duyulmaktadır.

3. Yöntem

Bu çalışmada, Türkiye'deki ulusal ölçekte hazırlanmış ulaşım, iklim ve kalkınma politikası belgelerinin kırsal alan temsiliyetini nasıl yapılandırdığını anlamak amacıyla nitel bir doküman ve tematik içerik çözümlemesi gerçekleştirilmiştir. Araştırmanın odak noktası, yalnızca karbonsuz ulaşım stratejilerinin metinlerdeki genel çerçevesini değil, aynı zamanda kırsal kesimlere yönelik örtük dışlayıcı söylem kalıplarını da ortaya çıkaracak derinlikte bir inceleme sunmaktır.

Bu bağlamda çalışmanın amacı, ulaşım mekânsal adalet perspektifiyle hareket ederek, Türkiye'deki ulaşım ve sürdürülebilirlik politikalarının kırsal alanları nasıl yapılandırdığını söylemsel düzeyde analiz etmektir. Bu doğrultuda temel araştırma sorusu şu şekilde belirlenmiştir: “Türkiye'deki karbonsuz ulaşım politikaları kırsal alanları nasıl temsil etmekte ve bu temsilde hangi mekânsal adaletsizlik boyutları öne çıkmaktadır?” Bu soruya ek olarak şu alt araştırma soruları yöneltilmiştir: (1) Politika belgelerinde kırsal hareketlilik nasıl kavramsallaştırılmaktadır? (2) Hangi söylemsel stratejiler kırsal alanları görünmez kılmaktadır?”

Bu araştırma soruları, söylemsel yapıların ve temsil stratejilerinin incelenmesini gerektirdiğinden, yorumlayıcı bir nitel araştırma yaklaşımıyla doğrudan uyumludur. Bu nedenle çalışma, nicel genellemelere dayalı değil, bağlamsal olarak belgelerin derinlemesine anlaşılmasına yönelik bir analiz hedeflemektedir.

Bu doğrultuda nitel doküman analizi yöntemi, ulusal politika belgelerinin yapısal ve söylemsel yönlerini anlamaya olanak tanıdığı için tercih edilmiştir. Nitel doküman analizi, vaka

çalışmaları kapsamında sıkça kullanılan bir yöntemdir. Çünkü araştırmacının belirli bir olguya dair yazılı belgeler aracılığıyla bağlamsal ve tarihsel analiz yapmasına olanak tanımaktadır. Bowen'ın (2009) da vurguladığı üzere, belge analizi; araştırmacıların metinleri sistematik biçimde inceleyerek anlamları ortaya çıkarmalarına, sosyal gerçeklikleri çözümlenmelerine ve belgelerin toplumsal bağlamlardaki işleyişine dair ampirik bir kavrayış geliştirmelerine imkân tanıyan güçlü bir nitel yöntemdir. Bu yönüyle çalışma, kırsal alanların ulaştırma politikalarındaki temsil biçimlerini anlamaya çalışan bir nitel belge temelli vaka çalışması örneğidir.

Çalışmanın nitel stratejisi ise söylem analizi yaklaşımına dayanmaktadır. Söylem analizi konuşma ve metinler aracılığıyla oluşan anlam ürünleri ile ilgilenen ve sosyal gerçekliğin dil yoluyla nasıl inşa edildiğini inceleyen geniş kapsamlı sosyal bilim araştırmaları içinde kullanılan nitel bir yaklaşımdır (Çelik ve Ekşi, 2014). Bu yaklaşım, basitçe kelimelerin sayılması veya özetlenmesi yerine, dilin çalışma kapsamında ise politika metinlerinin toplumsal ve kurumsal gerçekliği nasıl meşrulaştırdığını ve yeniden ürettiğini incelemeyi hedeflemektedir. Söylem analizinin sosyoloji, siyasal bilimler ve dilbilim gibi pek çok farklı alana dayanması nedeniyle (Tonkiss, 2006) tek bir standardizasyonu olmamasına rağmen, bu çalışmada temel eleştirel ilkeler benimsenmiştir. Bu bağlamda, çalışmada kullanılan tematik içerik çözümlemesi de politika metinlerinin yüzeysel anlamının ötesine geçerek, mekânsal adaletsizliği kurumsal olarak üreten örtük söylem kalıplarını ortaya çıkarmayı amaçlamıştır. Bu söylemsel amaca ulaşmak için analiz, iki temel boyutta ilerlemiştir. Öncelikle kırsal alanların metinlerde hangi sıfatlarla (“üretken”, “lojistik gereksinimli” vb.) veya hangi kavramlarla (“altyapı yetersizliği”) ilişkilendirildiği (tanımlama ve kategorizasyon) belirlenmiştir. Ardından, politikaların kent merkezli normları evrenselmiş gibi sunarak (“akıllı şehirler” vurgusu), kırsalın özgül hareketlilik ihtiyaçlarını söylemsel olarak nasıl görünmez kıldığı ve marjinalleştirdiği (dışlama mekanizmalarının tespiti) ortaya konulmuştur. Bu detaylı analiz stratejisi, araştırma sorularında hedeflenen söylemsel stratejilerin ve mekânsal adaletsizlik boyutlarının yorumlanmasına doğrudan olarak tanımaktadır.

Kırsal ve kentsel alan tanımlamaları, literatürde ve politika belgelerinde idari, nüfus yoğunluğu, arazi kullanımı ve işlevsellik gibi farklı ölçütlere dayanmaktadır. Bu çalışma, nitel doküman analizi yöntemini benimsediği için, kırsal/kentsel ayrımını analiz edilen politika belgelerinin kendi içinde taşıdığı söylemsel ve idari sınırlar üzerinden ele almaktadır. Politika metinlerinin kendisi, merkeziyetçi bir planlama yaklaşımını yansıttığından, kırsal tanımı çoğunlukla Kalkınma Planları ve Stratejik Belgelerde zımnen veya açıkça ifade edilen idari ve işlevsel sınırlamalara (tarımsal lojistik, Köy/Kırsal Mahalle statüsü vb.) göre şekillenmektedir. Giriş bölümünde belirttiği gibi, Türkiye’de resmi istatistiklerde (TÜİK) bile MAKS ve idari sınıflandırma arasında farklılıklar mevcuttur. Ancak bu çalışma, nicel bir kır/

kent ayrımı yapmaktan ziyade, kırsal alanları, kentsel merkezli ulaştırma ve karbonsuzlaştırma politikaları tarafından sistematik olarak ihmal edilen ve dışlanan coğrafi alanlar olarak konumlandırmaktadır. Bu analitik konumlandırma, Martens’in (2016) yeterli erişilebilirlik ve Young’ın (1990) fark gözetmeyen adalet yaklaşımlarına uygun olarak, coğrafi konumdan bağımsız hareketlilik hakkı perspektifini merkeze almaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bulguları, politika metinlerindeki bu söylemsel dışlama mekanizmalarını ortaya çıkarmaya odaklanmıştır.

Veri kaynağı olarak, ulusal ulaşım ve kalkınma gündemini belirleyen 16 temel belge seçilmiştir. Bunlar; Kalkınma Planları (9., 10., 11. ve 12.), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planları (2019–2023, 2024–2028), Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi - Hedef 2023 (2011–2023), Bilgi Toplumu Stratejisi ve Eylem Planı (2015–2018), Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı, Ulusal Kırsal Kalkınma Strateji Belgeleri (2021–2023, 2024–2028), Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020–2023), Ulusal Akıllı Şehirler Stratejisi ve Eylem Planı (2020–2023), İklim Değişikliği Azaltım Stratejisi ve Eylem Planı (2024–2030), Türkiye’nin İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı (2011–2023) ve Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012–2023)’ni kapsamaktadır.

Belgelerin seçiminde; ulusal düzeyde politika yapımına yön verme niteliği, kırsal hareketlilik ve sürdürülebilir ulaşım gibi temalarla doğrudan ilişkisi ve farklı dönemleri temsil etme işlevi temel ölçüt olarak benimsenmiştir. Diğer ilgili metinler ise bağlamsal zenginlik katmak üzere gözden geçirilmiş, ancak derinlemesine söylem analizine dahil edilmemiştir.

Analiz süreci, veri odaklı ve yorumlayıcı bir nitel yaklaşıma dayanmaktadır. Tüm belgeler araştırmacı tarafından çoklu okumalarla incelenmiş ve anlamlı görülen veri parçaları açık kodlama yöntemiyle işaretlenmiştir. Belge sayısının sınırlı olması ve kodlamanın yorumlayıcı derinliğini korumak amacıyla kodlama süreci manuel olarak yürütülmüştür.

Kodlamada iki farklı arama stratejisi izlenmiştir. Ulusal politika belgelerinde “kırsal” ve “köy” anahtar kelimeleri doğrudan taranarak bağlamsal içerikleri analiz edilmiştir. Ancak Ulusal Kırsal Kalkınma Strateji Belgeleri zaten kırsal alanlara odaklandığından, bu belgelerde “ulaşım”, “hareketlilik”, “erişilebilirlik”, “karbon” ve “emisyon” gibi çalışmayla ilişkili anahtar kavramlar özel olarak taranmıştır. Böylece kırsala dair ulaşım politikası temsilleri daha net biçimde ayırt edilmiştir.

Kodlanan metin parçaları, tematik örüntüler oluşturdukça gruplandırılmış ve benzer kodlar bir araya getirilerek kod kümeleri oluşturulmuştur. Örnek bir kodlama süreci şu şekildedir:

- Doğrudan Alıntı: “Belirlenen büyükşehir belediyelerinde toplu taşıma filolarında elektrikli araçlara yer verilmesi” (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020),
- Kod: “Kırsalın karbonsuzlaşma dışında bırakılması”,

- Gerekçe: Bu kod, büyükşehir sınırları içindeki kırsal alanlara hizmet verme ihtimali göz önünde bulundurularak, karbonsuzlaşma yatırımının teknolojik önceliği üzerinden temellendirilmiştir. İfade, ulusal karbonsuzlaşma hedeflerini yalnızca büyükşehirlerdeki yüksek maliyetli teknoloji yatırımı (elektrikli filolar) ile ilişkilendirmektedir. Belgede kırsal mahallelerde veya az nüfuslu ilçelerde benzer bir dönüşüm hedefi tanımlanmamıştır. Bu durum, kırsal alanların planlama söyleminde dolaylı biçimde dışlandığını ve karbonsuz ulaşım politikalarının mekânsal olarak merkez odaklı geliştirildiğini ortaya koymaktadır. Bu önceliklendirme, karbonsuzlaşma dönüşümünün stratejik kaynaklarını, coğrafi dağınıklık ve düşük yoğunluk nedeniyle yüksek yatırım maliyeti gerektiren kırsal alanların erişemeyeceği kent merkezli çözümlere yönlendirerek; kırsalın düşük karbonlu mobilite ihtiyaçlarını (talep odaklı sistemler, mikro hibrit çözümler gibi alternatifler) göz ardı etmekte ve kaynak tahsisinde söylemsel bir dışlama yaratmaktadır. “Kırsalın karbonsuzlaşma dışında bırakılması” kodu bu nedenle yalnızca hizmet sunumundaki eksiklikleri değil, aynı zamanda kırsalın söylemsel düzeyde görünmezleştirilmesini de yansıtmaktadır.

Elde edilen kodlar, Braun ve Clarke’ın (2006) altı aşamalı tematik analiz çerçevesine uygun olarak yeniden yapılandırılmış ve kod kümeleri, belgeler arasındaki örüntülere göre harmanlanmıştır. Tematik analiz yaklaşımı, belgelerdeki tekrar eden kavramsal kalıpları belirleyerek kırsalın politika düzeyindeki temsiline dair yapısal örüntüleri görünür kılmayı amaçlamıştır. Bu yöntem, araştırmanın amaç ve sorularıyla doğrudan bağlantılı biçimde hem söylemsel çözümleme hem de yorumlayıcı açıklama sağlamaktadır.

Bu süreç sonucunda kırsalın temsiliyet yokluğu, teknokratik planlama yaklaşımı ve karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği olmak üzere üç tema ortaya çıkmıştır. Bu temalar, önceden belirlenmemiş olup analiz sürecinde tümevarımsal biçimde ortaya çıkarılmıştır. Kod-tema dönüşüm örneği ise aşağıdaki gibidir:

- Doğrudan Alıntı: “Kentiçi ulaşımında trafik yönetimi ve toplu taşıma hizmetlerinde bilgi teknoloji-leri ve akıllı ulaşım sistemlerinden etkin bir şekilde faydalanılacaktır.” (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013),
- Kod: “Kent merkezli teknolojilere odaklanma”,
- Kod kümesi: “Kent merkezli ulaşım vurgusu”,
- Tematik dönüşüm: “Kırsalın temsiliyet yokluğu”,
- Gerekçe: Bu kod, Onuncu Kalkınma Planında ulaşım politikalarının odak noktasının genellikle kentsel merkezlere yöneldiğini ortaya koymaktadır. “Kentiçi ulaşım” vurgusu, ulaşım hizmetlerinin planlamasında kırsal alanların sistematik olarak dışlandığını ima etmektedir. Bu tür ifadeler, kırsal mahallelere yönelik özgün politika hedeflerinin ya

tamamen göz ardı edildiğini ya da kent merkezlerinin genellemeleri üzerinden dolaylı biçimde ele alındığını göstermektedir. Kırsal alanlara özel ihtiyaç ve erişim sorunları dikkate alınmadığında, bu alanlar planlama süreçlerinde görünmez hale gelmekte; ulaşım yatırımları ve akıllı sistemlerin yayılımı kırsalı kapsamamaktadır. Bu bağlamda, “kırsalın temsiliyet yokluğu” teması hem hizmet sunumundaki eksiklikleri hem de söylemsel düzeydeki temsil sorunlarını kapsamaktadır.

Sonuçta her tema, birden çok belgeye dayalı olarak geliştirilen bağlamsal kod kümelerinin analitik sentezinden türetilmiştir. Böylece yalnızca betimleyici değil, aynı zamanda yorumlayıcı ve açıklayıcı bir tematik analiz gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmada nitel araştırma desenine uygun olarak geçerlik ve güvenilirlik, Lincoln ve Guba’nın (1985) ortaya koyduğu “doğruluk kriterleri” (*trustworthiness criteria*) temelinde sağlanmıştır. Araştırmanın “inandırıcılığı” (*credibility*), politika belgelerinden doğrudan yapılan alıntılarla bulguların açık biçimde desteklenmesi ve her temanın belge temelli örneklerle ilişkilendirilmesi yoluyla güvence altına alınmıştır. “Aktarılabilirlik” (*transferability*), incelenen belgelerin seçim ölçütlerinin, dönemsel kapsamalarının ve analiz sürecinin ayrıntılı biçimde açıklanmasıyla sağlanmıştır. “Tutarlılık” (*dependability*), kodlama ve tematik analiz adımlarının sistematik olarak belgelenmesi, kod-tema eşleşmelerinin açık biçimde gösterilmesi ve analiz sürecinin izlenebilir kılınmasıyla gözetilmiştir. “Doğrulanabilirlik” (*confirmability*) ise araştırmacının analiz sürecinde özdüşünümsel notlar alması, kodlamaları düzenli olarak gözden geçirmesi ve kişisel yorumlarını veriye dayalı temellere oturtmasıyla sağlanmıştır. Bu ilkeler doğrultusunda araştırma, belge temelli nitel analizlerde beklenen metodolojik sağlamlık, şeffaflık ve güvenilirlik ölçütlerini karşılamaktadır (Tablo 1, Şekil 1).

4. Bulgular

Türkiye’deki ulaşım, kalkınma ve iklim politikası belgelerinde kırsal alanların temsiline ilişkin söylemsel örüntüler, tematik analiz sonuçları temel alınarak ele alınmıştır. Türkiye’deki ulaşım, kalkınma ve iklim politikası belgelerinde kırsalın, Yöntem bölümünde tanımlanan söylemsel dışlanma sınırları içinde nasıl konumlandırıldığı tematik analiz sonuçları temel alınarak ele alınmıştır. Bulgular, Martens’in (2016) ve Young’ın (1990) kuramsal çerçevesine uygun olarak, kırsal alanların sistematik olarak ihmal edilen coğrafi alanlar olduğu yönündeki savın ampirik görünümünü sunmaktadır. Belgelerden türetilen üç ana tema şu başlıklar altında toplanmıştır: (i) Kırsalın temsiliyet yokluğu, (ii) teknokratik planlama yaklaşımı ve (iii) karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği. Her tema kapsamında, politika belgelerinden seçilen özgün alıntılar destekli yorumlayıcı analizlerle temsiliyet eksiklikleri hem yapısal hem de söylemsel boyutlarıyla tartışılmıştır.

Tablo 1. İncelenen ulusal politika belgelerinde kırsal temsiline yönelik tematik kodlama ve örnek alıntılar

Belge adı	Doğrudan alıntı	Kod	Kod kümesi	Tema	Açıklama
On İkinci Kalkınma Planı (2024-2028)	“Kır ve kentin eşgüdümünü sağlayacak her türlü altyapı iyileştirme çalışmalarında çevresel etkiler gözetilecek, emisyonu azaltıcı alternatiflere ve teknolojik yeniliklere öncelik verilecektir.”	Emisyonu azaltıcı alternatif vurgusu	Karbon-nötr politika çerçevesi	Karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği	Kırsal alanlarda yapılacak altyapı yatırımlarında çevresel etkilerin gözetileceği belirtilse de karbon nötr ulaşım politikaları kırsalda somutlaştırılmamış, genel ifadelerle sınırlı kalmaktadır.
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planı (2024-2028)	“Kırsal dahil ülkemizde genişbant altyapısının/hizmetlerinin gelişmesi için çözümler üretilmesi.”	Kırsalda dijital altyapının geliştirilmesi	Kırsal dijital kapsayıcılık	Kırsalın temsiliyet yokluğu	Kırsal alanlar yalnızca teknik altyapı yatırımlarıyla tanımlanmakta, dijital hizmetlerin kapsamı erişim adaleti ve toplumsal katılım gibi boyutlarla ilişkilendirilmemektedir.
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planı (2019-2023)	“Haberleşme, bilgi ve iletişim teknolojilerine yönelik hizmetlerin toplumun tüm kesimlerine ve ülkenin her tarafına yaygınlaştırılmasını sağlamak.”	BİT hizmetlerinin ülke geneline yaygınlaştırılması	Teknolojik kapsayıcılık hedefi	Teknokratik planlama yaklaşımı	Amaç, teknolojik hizmetlerin yaygınlaştırılmasıdır. Ancak bu hedef kırsalın özel ihtiyaçlarını ya da katılımcı süreçleri değil, altyapı odaklı genişlemeyi önelemektedir.
Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi (2020-2023)	“Belirlenen büyükşehir belediyelerinde toplu taşıma filolarında elektrikli araçlara yer verilmesi.”	Kırsalın karbonsuzlaşma dışında bırakılması	Düşük emisyonlu taşımacılık	Karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği	Elektrikli araç dönüştürümünün yalnızca büyükşehir toplu taşıma sistemlerine odaklanması, kırsal bölgelerdeki ulaşım araçlarının çevresel dönüştürüm sürecine dahil edilmediğini göstermektedir.
Enerji Verimliliği Stratejisi (2012-2023)	“Ulaşım da enerji verimliliğinin artırılması ve ağ verimliliğinin sağlanması için bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanıldığı akıllı trafik yönetimi uygulamaları ve akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması.”	Akıllı trafik sistemleri	Ulaşım da dijital dönüşüm ve entegrasyon	Teknokratik planlama yaklaşımı	Ulaşımın verimliliğini artırmaya yönelik bilgi ve iletişim teknolojileri odaklı çözümler ön plana çıkmakta, bu da kırsal alanların özgün ihtiyaçlarını göz ardı edebilecek merkezîyetçi bir planlama anlayışını yansıtmaktadır.
Bilgi Toplumuna Stratejisi ve Eylem Planı (2015-2018)	“Dezavantajlı olarak nitelendirilebilecek orta yaş ve üstü, gelir düzeyi düşük, kadın, engelli, kırsal kesimde veya az gelişmiş bölgelerde yaşayan bireylerin bit erişim ve kullanım durumları ile becerileri ölçülerek her bir gruba yönelik odaklı politikalar geliştirilmesini mümkün kılacak bir sayısal bölünme endeksi geliştirilecektir.”	Kırsalda yaşayan bireylerin ayrı bir “dezavantajlı grup” olarak tanımlanması	Ayrıştırmacı ve edilgen temsil	Kırsalın temsiliyet yokluğu	Kırsal kesim, diğer gruplarla birlikte edilgen biçimde tanımlanmakta, yapasal koşulları göz ardı edilmekte ve yalnızca hedef gruplardan biri olarak sınırlı biçimde temsil edilmektedir.

Tablo 1 (devamı). İncelenen ulusal politika belgelerinde kırsal temsiline yönelik tematik kodlama ve örnek alıntılar

Belge adı	Doğrudan alıntı	Kod	Kod kümesi	Tema	Açıklama
İklim Değişikliği Azaltım Stratejisi ve Eylem Planı (2024-2030)	“Kentsel/kırsal otobüs taşımacılığında alternatif yakıt kullanım oranının artırılması.”	Kırsal taşımacılığın karbonsuzlaşması	Düşük karbonlu ulaşım çözümleri	Karbon-Nötr Ulaşım Politikalarında Kırsalın Görünmezliği	Belge, kırsal alanlara yönelik karbonsuz ulaşım çözümlerine dolaylı da olsa yer vermesiyle önemli bir farkındalık sunsa da uygulama düzeyinde net stratejiler sunmadığı için kırsalda düşük karbonlu dönüşüm hedefleri söylemsel düzeyde kalmaktadır.
Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi (2024-2028)	“Köylerin bağlı oldukları il ve ilçe merkezlerine nitelikli bir ulaşım ağıyla bağlanarak erişilebilirliğin güçlendirilmesi.”	Kırsal-kent bağlantısının güçlendirilmesi	Kırsal bağlantılı altyapı çözümleri	Kırsalın temsiliyet yokluğu	Erişilebilirliği artırma vurgusu yapılmakla birlikte kırsalda yaşayan bireylerin gündelik hareketlilik pratiklerine ve sosyal hizmetlere erişimine yönelik açık bir planlama çerçevesi sunulmamaktadır.

Yazar tarafından üretilmiştir.

4.1. Kırsalın Temsiliyet Yokluğu

Türkiye’deki ulusal politika belgelerinde kırsal alanların temsili genellikle zayıf ve kısıtlıdır. Kırsal alanlar, ulaşım politikalarında ya teknik altyapı sorunları bağlamında ele alınmakta ya da ekonomik verimlilik ve üretkenlik üzerinden tanımlanmaktadır. Bu durum, kırsal hareketlilik ve sosyal adalet bağlamından bakıldığında önemli bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır. Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013) (Devlet Planlama Teşkilatı, 2006), kırsal yoksullukla mücadelede sosyal transferlerin etkinliğini artırmayı öngörmekte ancak kırsal hareketlilik, toplu taşıma hizmetleri ve mekânsal erişilebilirlik boyutlarını bu kapsamda bütüncül biçimde ele almamaktadır. Plan, Köylerin Altyapısını Destekleme Projesi (KÖYDES) aracılığıyla “köylerde ulaşım... altyapısının iyileştirilmesi”ni taahhüt etse de toplu taşıma modelleri veya köyler arası erişim hizmetlerine dair hiçbir öneri sunmamaktadır. Bu belgenin altyapı odaklı yaklaşımı, kırsal hareketliliğin sosyal boyutlarını bütünüyle göz ardı etmektedir. Bu vurgu, ulaşımın yalnızca teknik bir sorun olarak çerçevelendiğini ve kırsalda yaşayan bireylerin gündelik erişim ihtiyacının “altyapı iyileştirmesi” söylemiyle yüzeysel biçimde geçirildiğini göstermektedir. Belgedeki “iyileştirme” vurgusu yalnızca fiziksel altyapıya odaklanmakta, Martens’in (2012) ulaşımın bir hak olduğu ve erişimin adil bir biçimde dağıtılması gerektiğine yönelik kuramsal çerçevesiyle açık biçimde çelişmektedir.

Onuncu Kalkınma Planı (2014–2018) (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2013) ise ulaştırma, lojistik ve iletişim altyapısını iyileştirmek suretiyle “piyasalara ve kamu hizmetlerine erişim”i hedeflerken, bu iyileştirmelerin büyük oranda kent merkezlerine yönelik kaldığını ve köy içi hareketlilik ağına dair asgari bir strateji bile geliştirmediğini ortaya koymaktadır. Bu durum, Pereira ve diğerlerinin (2017) ulaşım adaletine dair eleştirileriyle örtüşmektedir. Yazarlar, ulaşımın yalnızca fiziksel altyapının eşit dağıtımından değil, bireylerin anlamlı toplumsal yaşama katılımını mümkün kılan eşit işlevsellik üzerinden değerlendirilmesi gerektiğini vurgularlar. Dolayısıyla, söz konusu planın mekânsal eşitlikten ziyade merkez-çevre ayrımını yeniden üreten bir erişim mantığı benimsediği söylenebilir.

On Birinci Kalkınma Planı (2019–2023) (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2018) mobil sağlık ekiplerini yaygınlaştırarak sağlık hizmetlerine erişimi güçlendirmeyi amaçlasa da ulaşım altyapısının planlı ve sürdürülebilir bir şekilde geliştirilmesine ilişkin hiçbir bilgi yer almamaktadır. Dolayısıyla kırsal nüfusun sağlık erişimini sağlayacak ulaştırma çözümleri hâlâ belirsiz kalmaktadır. On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028) (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023) “kır ve kentin etkileşimini sağlayan ulaşım... altyapısı güçlendirilecek” ibaresi yer alsın da bu altyapının kırsal hareketlilik ihtiyaçlarına nasıl yanıt vereceği ve hangi araç-servis kombinasyonlarıyla kurgulanacağı metinde açıklığa kavuşturulmamıştır.



Şekil 1. Tematik içerik analizi süreci.

Yazar tarafından üretilmiştir.

Kalkınma planlarıyla paralel olarak hazırlanan sektörel strateji belgeleri de benzer bir kısır döngü içindedir. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi - Hedef 2023 (2011–2023) (T.C. Ulaştırma Bakanlığı, 2011), kırsal göç olgusuyla kent içi trafik krizini aynı bağlamda ele alarak sorunu yalnızca tarif etmekte, kırsal yolcu taşımacılığına veya talebe dayalı servis modellerine dair hiçbir somut eylem planı sunmamaktadır. T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planı (2019–2023) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021), kırsal ve merkezden uzak yerleşimlerde genişbant internet altyapısının yaygınlaştırılmasını hedeflerken, 2024–2028 stratejik planı da (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024) yalnızca “kırsal dahil genişbant altyapısına çözümler üretilmesi” amacını yinelemektedir. İki belge de özellikle karayolu ve toplu taşıma hatlarının kırsal erişilebilirliği artıracak biçimde genişletilmesine yönelik herhangi bir strateji ortaya koymamaktadır. Bu gözlem, planlama belgelerinde Harvey’nin (1982) mekânsal çözüm kavramına uygun biçimde sermaye ve dijital altyapının yalnızca merkezde yoğunlaştırıldığını, kırsalın ise teknik olmayan (insan odaklı) çözümlerden dışlandığını ortaya koyar. Erişilebilirlik, yalnızca ekonomik verimlilik eksenli değerlendirilmekte, kırsal bireylerin eğitim, sağlık ve sosyal hizmetlere erişim gibi temel ihtiyaçları karar süreçlerinde temsil edilmemektedir. Fraser’in (2008) tanınma adaleti boyutu da bu belgelerde ihlal edilmektedir.

Akıllı sistemler alanında hazırlanan Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020–2023) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020) akıllı teknolojilerin “öncelikle kent merkezlerinde” uygulanacağını ilan ederken, kırsal bölgeler için ne bir pilot proje ne de bir entegrasyon planı öngörmemektedir. Ulusal Akıllı Şehirler Stratejisi ve Eylem Planı (2020–2023) (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020) ise akıllı şehir çözümlerini tamamıyla kentsel bağlamda tasarlayıp, kırsal altyapı ve teknoloji adaptasyonuna dair en ufak bir yol haritası sunmamaktadır. Buradaki eksiklik, yalnızca yatırım değil, kurumsal hayal gücü eksikliğine de işaret etmektedir. Kırsal için alternatif senaryoların üretilmemesi, Young’ın

(1990) fark gözetmeyen evrensel politika eleştirisi bağlamında değerlendirilebilir. Kent merkezli uygulamaların evrenselmiş gibi sunulması, kırsal gerçekliğin planlama dilinde sistematik olarak bastırıldığını göstermektedir.

Benzer bir biçimde, Ulusal Kırsal Kalkınma Strateji Belgesi (2021–2023) (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2021), kırsal yerleşimlerin kamu hizmetlerine erişiminde karşılaştıkları yetersizlikleri vurgulamakta ve bu sorunun mekânsal planlamadan kaynaklandığını ifade etmektedir. Belgede, ulaşım altyapısının iyileştirilmesi gereğine dikkat çekilmekte ancak bu iyileştirmenin nasıl gerçekleştirileceğine dair somut bir politika seti ya da uygulama mekanizması sunulmamaktadır. Ulaşım, genel olarak altyapı yatırımları ve kamu hizmetlerinin mekânsal erişimi çerçevesinde ele alınmakta, kırsal toplu taşıma, bireysel hareketlilik ya da sosyal hizmetlere ulaşım gibi konular açıkça tartışılmamaktadır. 2024–2028 dönemine ait Ulusal Kırsal Kalkınma Strateji Belgesi ise (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2024) ulaşım konusunu daha da sınırlı biçimde ele almakta, ağırlıklı olarak tarım ve gıda lojistiği, üretici pazarlarına erişim ve dijital bağlantı ekseninde değerlendirmektedir. Fiziksel hareketliliğin sosyal boyutları, insan taşımacılığına yönelik stratejiler ya da kırsalda yaşayan bireylerin kamusal hizmetlere erişimini kolaylaştıracak ulaşım çözümleri belgede yer almamaktadır. Kırsal ulaşımın yalnızca tarım ve lojistik ekseninde ele alınması, çevresel adalet literatüründe Bullard’ın (1990) vurguladığı dışlayıcı hizmet dağılımını akla getirmektedir. Bullard, çevresel ırkçılık kavramı çerçevesinde, kamu hizmetlerinin mekânsal olarak eşit dağılmadığını ve ekonomik ya da demografik olarak öncelik verilmeyen toplulukların sistematik biçimde göz ardı edildiğini ortaya koyar. Benzer şekilde, kırsal alanlara yönelik ulaşım stratejilerinde bireysel hareketlilik, sosyal hizmetlere erişim ya da toplu taşıma gibi insan merkezli unsurlar planlama belgelerinde yer bulmamakta, hizmetlerin dağıtımında üretkenlik ve ekonomik katkı temel belirleyiciler olarak öne çıkmaktadır. Bu durum, çevresel adaletin yalnızca çevresel etkilerin değil, aynı zamanda kamu hizmetlerinin de

eşitsiz dağıtımı bağlamında değerlendirilmesi gerektiğini ortaya koyarken, Rawls'un (1971) en dezavantajlı grupları öncelikle adalet ilkesiyle de açık biçimde çalışmaktadır.

Bu belgelerin tamamında "erişim" her defasında altyapı yatırımıyla eş tutulmuş, yolcu odaklı toplu taşıma hizmetleri, esnek servis modelleri veya köy içi dolaşımı sağlayacak çözümler ihmal edilmiştir. İnsan odaklı ulaşım politikaları geliştirilemediği için kırsal toplulukların hareketlilik hakkı ve mekânsal adaleti ulusal düzeyde görünmez kılınmış, bu hak ülkedeki sürdürülebilir kalkınma ve sosyal bütünleşme hedeflerinin dışında kalmıştır. Strateji belgeleri, kırsalda yaşayan bireylerin ulaşım üzerinden yaşadığı çok yönlü dışlanmayı teşhis etmeden, yalnızca ekonomik üretim odaklı bir bakışla erişimi tanımlayarak, kırsal hareketliliği teknik bir alt sorun haline getirmektedir. Bu indirgeme, ulaşımın bir "hizmet hakkı" değil, "altyapı girdisi" olarak görülmesine neden olmaktadır. Oysa Sheller'in (2018) hareketlilik adaleti kavramı ulaşımı yalnızca ulaşmakla değil, kamusal alanda eşit biçimde var olabilmekle ilişkilendirir. Belgelerdeki bu teknikleştirme eğilimi, toplumsal bağlamın planlama süreçlerinden dışlanması anlamına gelmektedir.

4.2. Teknokratik Planlama Yaklaşımı

Türkiye'deki ulusal ulaştırma ve kalkınma belgeleri, planlama sürecini büyük ölçüde teknik uzmanlık, ölçülebilir performans göstergeleri ve altyapı metrikleri üzerinden şekillendirmektedir. Bu yaklaşım, ulaşımın sosyal yönlerini ve özellikle kırsal alanlardaki yerel ihtiyaçları geri plana iterek, planlamayı insan odaklı değil, teknoloji ve maliyet odaklı bir çerçeveye indirgemektedir. Stratejik belgeler, çoğu zaman hareketliliği yalnızca fiziksel ağların geliştirilmesi ve kapasite artışı olarak görmekte, yerel katılım, talep temelli ulaşım sistemleri ve gündelik yaşam deneyimleri planlama süreçlerine entegre edilmemektedir. Bu durum, Young'ın (1990) teknik uzmanlık temelli evrensel politika eleştirisiyle uyumlu olup planlama süreçleri, kırsal alanlardaki özgül ihtiyaçları dikkate almayan ve fark gözetmeyen bir kurguyla yürütülmektedir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planı (2019–2023) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2021), ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesine yönelik hedeflerini büyük ölçüde "akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştırılması", "lojistik merkezlerin kurulması" ve "kent içi raylı sistem projelerine destek verilmesi" gibi kent merkezli ve teknik öncelikler çerçevesinde tanımlamaktadır. Plan, ulaşım yatırımlarını kilometre uzunluğu, kapasite artışı ve ağ bağlantı yoğunluğu gibi ölçülebilir performans göstergeleriyle ilişkilendirirken, kırsal bölgelerde yaşayan toplulukların özgün ve gündelik hareketlilik ihtiyaçlarına dair somut bir planlama çerçevesi ortaya koymamaktadır. Bu stratejik yönelim, yerel düzeydeki ulaşım gereksinimlerini dışarda bırakmakta, kırsal alanları ulusal ulaştırma sisteminin yalnızca teknik birer eklentisi olarak değerlendirme eğilimini sürdürmektedir. Bu yaklaşım, Martens'in (2016) önerdiği yeterli erişilebilirlik kavramıyla ç-

lışmaktadır. Martens'e göre adalet, bireylerin toplumsal yaşama katılımı için gerekli hareketlilik düzeyine erişebilmesini sağlayacak şekilde şekillendirilmelidir. Strateji belgesinde bu mekanizma mevcut olmayıp kırsal toplulukların hareketlilik ihtiyaçları erişim adaleti perspektifinden ihmal edilmiştir.

Benzer biçimde, 2024–2028 dönemini kapsayan bir sonraki stratejik plan da (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024) kırsal dahil genişbant altyapısına çözümler üretileceğini vaat etmekte, ancak ulaşım planlamasında talep analizi, yerel hizmet kombinasyonları veya kullanıcı odaklı modellemelere hiç yer vermemektedir. Teknik yatırımların öne çıkarıldığı bu belgelerde, toplumsal etki değerlendirmesi veya katılımcı planlama mekanizmaları eksik bırakılmakta, kırsal hareketliliğin sosyal sürdürülebilirliği göz ardı edilmektedir. Bu eksiklik, Bache ve Flinders'in (2004) çok düzeyli yönetim eleştirisiyle de ilişkili olup kırsal aktörlerin karar alma süreçlerine katılımı sağlanmadığı gibi planlama yalnızca merkezden biçimlendirilmiştir.

Bilgi Toplumu Stratejisi ve Eylem Planı (2015–2018) (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015), kırsal ve dezavantajlı grupların bilgi ve iletişim teknolojilerine erişim durumlarını ölçmeyi ve bu verilere dayalı politikalar geliştirmeyi hedeflese de bu süreci salt nicel göstergelerle sınırlamakta, yerel bilgi ya da kültürel uyum kriterlerini dışarda bırakmaktadır. Burada da planlama, teknik kapasite ölçümleri üzerinden şekillenirken, kırsal toplulukların dijitalleşmeye ilişkin gündelik pratikleri analiz dışı bırakılmaktadır. Helsper'in (2012) dijital dışlanma modeli uyarınca, yalnızca fiziksel erişim değil, dijital okuryazarlık ve kullanım kapasitesi de kırsalda planlamadan dışlanmıştır.

Akıllı sistemlere odaklanan Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020–2023) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020), akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin hedeflerin belirlenmesinde özellikle büyükşehir belediyelerine odaklanmakta, kırsal yerleşimlerin bu sistemlere entegrasyonu konusunda herhangi bir eylem ya da strateji sunmamaktadır. Belge, büyükşehir belediyelerinin akıllı ulaşım hedefleri belirlenmesinin teşvik edileceğini belirtmekle birlikte, kırsal alanlara yönelik özel bir pilot uygulama ya da teknoloji adaptasyonu önerisinde bulunmamaktadır. Winner'ın (1980) "teknolojiler politik midir?" sorusu bağlamında, bu tür belgeler teknolojik yatırımların tarafsız olmadığını ve mekânsal öncelikler ürettiğini açıkça ortaya koymaktadır.

Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi 2021–2023 belgesinde (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2021) de benzer bir planlama anlayışı hâkimdir. Belge, kırsal alandaki sosyal ve fiziksel altyapının iyileştirilmesi için teknik yatırımlar öngörmekte, ancak bu yatırımların kırsal nüfusun gündelik yaşam döngüsüne nasıl entegre edileceğine ilişkin bir vizyon geliştirmemektedir. Belgede, "kamu hizmetlerine erişilebilirliğin artırılması" amacıyla ulaşım altyapısının geliştirilmesine vurgu yapılmakta ancak ulaşım sistemlerinin toplumsal adalet veya hareketlilik hakkı

çerçevesinde nasıl yeniden düzenleneceğine dair bir strateji sunulmamaktadır. Eylem alanları ağırlıklı olarak tarımsal üretkenlik, girişimcilik ve dijital kapsayıcılık gibi ekonomik kalkınma eksenlerinde yoğunlaşmakta, bireysel hareketlilik, sosyal ulaşım hizmetleri veya kırsal yerleşimlerin ulaşım bağlantıları ikinci plana itilmektedir. Bu durum, Fraser'ın (2008) yeniden dağıtım, tanınma ve katılım temelli üçlü adalet çerçevesiyle değerlendirildiğinde, kırsalın hem hizmetlere erişimde hem de karar alma süreçlerinde dışlandığını göstermektedir.

Benzer şekilde, Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi 2024–2028 belgesi (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2024), “erişilebilirlik” vurgusunu ağırlıklı olarak dijital altyapı ve kamu hizmetlerine teknik erişim kapasitesi çerçevesinde tanımlamakta, kırsal bölgelerdeki hareketlilik deneyimlerini mekânsal adalet ilkeleriyle ilişkilendiren bütüncül bir çerçeve sunmamaktadır. Belgede yer verilen “ulaşım ve hizmet sunumu altyapısının geliştirilmesi” hedefi, altyapı ekseninde formüle edilmekte ve taşıma sistemlerinin erişilebilirliği ya da sürdürülebilirliği gibi sosyal yönler göz ardı edilmektedir. Kırsal bireylerin toplu taşıma erişimi, düşük yoğunluklu yerleşimler için talep odaklı servis modelleri veya yerel hareketlilik özgürlüğü gibi konulara strateji belgesinde hiçbir şekilde değinilmemektedir.

On İkinci Kalkınma Planı (2024–2028) (Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı, 2023) ise 2053 vizyonunu büyük ölçüde makroekonomik göstergeler üzerinden kurgulamakta, “tarımsal milli gelirden Avrupa'nın en büyüğü olmak” hedefi etrafında şekillenen strateji, kırsal mekânda yaşayan bireylerin hareketlilik ihtiyaçlarını yalnızca “altyapı güçlendirme” vaadiyle sınırlamaktadır. Plan, ulaşım sistemlerinin yerel kullanıma uygunluk düzeyini değerlendirmekte; talebe dayalı, esnek ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerine yer vermemektedir. Buradaki yaklaşım, kırsal nüfusu planlama sistematigi içinde pasif alıcılar olarak konumlandırmakta, bu da sosyal adalet ilkeleriyle çelişmektedir.

Bu teknokratik planlama yaklaşımı, kırsal toplulukların günlük yaşam deneyimlerini, toplumsal etkileşim biçimlerini ve yerel bilgi birikimini politika üretiminden dışlayarak, hareketliliği yalnızca yatırım ve performans verileriyle tanımlamaktadır. Ortaya çıkan belgeler, kırsal erişim sorunlarını çözmekten çok, büyük ölçekli projelere meşruiyet sağlayan ve merkez-çevre eşitsizliklerini yeniden üreten bir planlama paradigmasını yansıtmaktadır. Bu durum, Harvey'nin (1982) mekânsal çözüm yaklaşımıyla da uyumlu olup kırsal alanlar, sermaye birikiminin önceliklerinden uzaklaştıkça planlama metinlerinde anlamını yitirmekte ve ikincilleştirilmektedir.

4.3. Karbon-Nötr Ulaşım Politikalarında Kırsalın Görünmezliği

Ulusal düzeyde geliştirilen karbon nötrlük hedefli ulaşım politikaları, büyük oranda kent merkezli uygulamalara ve teknik altyapı yatırımlarına odaklanmakta, kırsal alanlara yönelik düşük karbonlu ulaşım çözümleri ise bu stratejilerde ya hiç

yer almamakta ya da tali ve önemsiz unsurlar olarak tanımlanmaktadır. Elektrikli toplu taşıma, akıllı trafik sistemleri ve dijitalleştirilmiş yol ağları gibi çözümler, yalnızca yoğun nüfuslu kent içi arterler için düşünülmekte, kırsal toplulukların gündelik hareketlilik ihtiyaçlarını karşılayacak alternatif modeller politika yapım sürecine entegre edilmemektedir. Bu durum, Harvey'nin (2005) belirttiği mekânsal eşitsizliklerin yeniden üretimine ve Young'un (1990) vurguladığı dışlayıcı temsiliyet sorunlarına doğrudan işaret etmektedir.

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planı (2024–2028) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2024), karbonsuz ulaşım hedefleri kapsamında “elektrikli araçlar” teknolojisine genel düzeyde değinmekte, ancak bu dönüşümün kırsal bölgelerde nasıl gerçekleştirileceğine dair herhangi bir planlama detayı sunmamaktadır. Kırsal hatlarda hizmet veren eski ve verimsiz taşıma araçlarının yenilenmesi, küçük yerleşimlerde şarj altyapısının kurulması ya da talebe dayalı hibrit sistemlerin entegre edilmesi gibi ihtiyaçlar strateji belgesinde yer bulmamıştır. Bu durum, kırsal alanların ulaşım dönüşümünde sistematik biçimde göz ardı edildiğini göstermektedir. Bu yokluk, Fraser'ın (2008) adaletin yalnızca yeniden dağıtım değil, aynı zamanda tanınma ve katılım ekseninde değerlendirilmesi gerektiğine dair yaklaşımıyla çelişmektedir.

Benzer şekilde, Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020–2023) (T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, 2020), karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik olarak akıllı trafik yönetimi ve veri odaklı ulaşım çözümleri geliştirmeyi amaçlamakta, bu sistemlerin uygulanmasında ise önceliği büyükşehir belediyelerine ve metropol alanlara vermektedir. Belge, kırsal yollar için akıllı trafik sensörleri, düşük karbonlu güvenlik sistemleri ya da rota optimizasyonları gibi özgül uygulamalara yer vermemektedir. Kırsalın bu biçimde dışarıda bırakılması, Sheller'in (2018) hareketlilik adaleti kavramında tarif ettiği çok düzeyli dışlanma biçimlerinin bir tezahürü olarak değerlendirilebilir.

Aynı döneme ait Ulusal Akıllı Şehirler Stratejisi ve Eylem Planı da (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2020) şehir içi yolcu taşımacılığının elektrifikasyonu gibi çözümleri önceliklendirirken, kırsal toplu taşıma hatlarının dönüşümüne yönelik hiçbir strateji geliştirmemekte, hidrojenle çalışan kırsal minibus pilot uygulamaları, mikro mobilite paylaşımları ya da elektrikli tarım taşımacılığı sistemleri gibi yenilikçi çözümler gündeme dahi getirilmemektedir.

Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı (2011–2023) (T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2011), ulaşım sektöründe iklim değişikliğine uyum sağlanmasını hedeflerken, bu çerçeveyi yalnızca karayolları altyapısında genel bir dayanıklılık artışı ile sınırlandırmakta, kırsal yolların iklim direncini artıracak herhangi bir özel önlem ya da uygulama detayına yer vermemektedir. Enerji Verimliliği Strateji Belgesi (2012–2023)

(T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, 2012) ise ulaşım sektöründe karbon emisyonlarını azaltmaya yönelik önlemleri ağırlıklı olarak kent merkezli taşımacılık sistemlerine odaklamakta, kırsal ulaşım sistemlerinin enerji verimliliği kapsamında dönüştürülmesine dair herhangi bir strateji geliştirmemektedir.

Tüm bu belgeler, Winner'ın (1980) "politika içeren teknolojiler" yaklaşımıyla değerlendirildiğinde, teknolojik dönüşümün yalnızca merkezî bölgelerde olanaklı kılınarak mekânsal adaletsizlikleri daha da pekiştirdiğini göstermektedir.

Buna karşın, İklim Değişikliği Azaltım Stratejisi ve Eylem Planı (2024–2030) (T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2024) belgesinde kırsal alanlara özgü bir vurgu yer almakta ve "kırsal alanda mobilite türlerinin teşvik edilmesi ve kırsal otobüs taşımacılığında alternatif yakıt kullanımının artırılması" gibi ifadeler, kırsal alanlara yönelik sınırlı da olsa bir planlama perspektifi sunmaktadır. Ancak söz konusu hedefin nasıl gerçekleştirileceğine dair uygulama ölçeğinde somut bir eylem seti yer almamaktadır. Bu eksiklik, Sovacool ve Dworkin'in (2014) adaletli dönüşüm yaklaşımında vurguladığı şekilde; dağılımsal adaletin, yalnızca fiziksel erişim değil, aynı zamanda kimin neye nasıl eriştiğinin gözetilmesini zorunlu kılar. Bu bağlamda, kırsalda karbonsuzlaşma hedefleriyle erişilebilirliğin nasıl bütünlleştirileceğine dair belirsizlik, adaletli geçiş ilkeleriyle çelişmektedir.

Dijitalleşme politikaları bağlamında da benzer bir görünmezlik söz konusudur. Bilgi Toplumu Stratejisi ve Eylem Planı (2015–2018) (T.C. Kalkınma Bakanlığı, 2015), "sayısal bölünme endeksi" aracılığıyla kırsal kesimlerin bilgi ve iletişim teknolojilerine erişimini ölçmeyi ve geliştirmeyi vaat etmekte ancak dijitalleşmenin kırsal taşımacılık üzerindeki etkilerine, örneğin e-hizmet araçlarının yaygınlaştırılması ya da mobil şarj ünitelerinin kırsalda erişilebilir hale getirilmesi gibi taşıma-erişim bütünlüğünü gözeten dijital ulaşım çözümlerine hiç değinmemektedir.

Bu görünmezlik, kırsal kalkınma strateji belgelerinde de kendini tekrar etmektedir. Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi 2021–2023 belgesi (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2021), düşük karbonlu kırsal ulaşım sistemlerine ilişkin bütüncül bir strateji sunmamakta yalnızca lojistik erişilebilirlik ve fiziksel hizmet ağlarının iyileştirilmesi üzerinde durmaktadır. Yenilikçi ulaşım çözümleri, karbon salınımını azaltacak akıllı servis ağları ya da yeşil mobilite girişimlerine dair herhangi bir vizyon geliştirilmemiştir. Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi 2024–2028 (T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı, 2024) belgesinde ise "kırsal altyapının iklim değişikliğine dirençli hale getirilmesi" hedefi genel ifadelerle dile getirilmekte, ancak bu hedefin ulaşım sistemlerine nasıl yansıtılacağına ilişkin eylem düzeyinde hiçbir mekanizma önerilmemektedir. Belgede yalnızca hizmet altyapısının sürdürülebilirliğinin artırılması amacı doğrultusunda tarım ve gıda lojistiği bağlamında ulaşım altyapısından bahsedilmekte, kırsal yerleşimlerin iç erişimi, toplu taşıma ağları ya da bireysel mobilite çözümleri metin dışında bırakılmaktadır.

Bu belgelerin ortak özelliği, karbon-nötrlük hedeflerini kent merkezli teknolojik dönüşüm öncelikleriyle sınırlandırması ve kırsal hareketliliğin sosyal boyutlarını yok saymasıdır. Martens'in yeterli erişilebilirlik yaklaşımında vurguladığı gibi ulaşım hakkı yalnızca altyapının varlığına değil, erişimin anlamlı ve ihtiyaç temelli olmasına da bağlıdır. Talebe dayalı kırsal toplu taşıma sistemleri, e-mobilite paylaşımları, mikro hibrit servis araçları ya da iklim dirençli köy yolları gibi çözümler politika belgelerinde ya hiç anılmamakta ya da yalnızca dolaylı bir biçimde, kent merkezine entegre olma koşuluyla gündeme gelmektedir. Bu nedenle, kırsal alanların karbon-nötr ulaşım sistemlerine entegrasyonu, yalnızca çevresel hedeflerin değil, aynı zamanda toplumsal eşitliğin de sağlanabilmesi açısından kritik bir gerekliliktir.

5. Tartışma

Türkiye'nin ulusal ulaşım ve karbonsuzlaştırma strateji belgeleri, mekânsal ve sosyal adalet yaklaşımlarını bütüncül biçimde gözetmekten uzaktır. Özellikle kırsal alanlar, bu belgelerde çoğunlukla "altyapı yetersizliği" veya "düşük nüfus yoğunluğu" gibi teknik kategorilerle tanımlanmakta böylece mekânsal eşitsizlikler yalnızca fiziki sorunlara indirgenmektedir. Oysa Rawls'un (1971) adalet teorisinde geliştirdiği "fark ilkesi", toplumsal ve kurumsal düzenlemelerin ancak en az avantajlı grupların durumunu iyileştirdiği ölçüde meşru kabul edilebileceğini öne sürmektedir. Bu ilkeye göre, adalet yalnızca kaynakların eşit dağılımı değil, aynı zamanda en dezavantajlı bireylerin refahının artırılmasıyla ilgilidir. Ancak Türkiye'nin strateji belgelerinde bu ilke, yalnızca fiziksel altyapıya erişimin artırılmasıyla sınırlı bir biçimde ele alınmakta, katılımcı mekanizmalar ve normatif planlama ilkeleri göz ardı edilmektedir. Benzer biçimde, Martens'in (2016) geliştirdiği yeterli erişilebilirlik yaklaşımı da ulaşım planlamasında yalnızca fiziksel yatırım düzeyine değil, tüm bireylerin toplumsal yaşama tam katılımını mümkün kılacak asgari hareketlilik düzeyinin sağlanmasına odaklanmaktadır. Ancak 9., 10. ve 11. Kalkınma Planları incelendiğinde, kırsal nüfusun bu asgari hareketlilik hakkı görünmez kılınmış, hareketlilik hakkı yalnızca metropol ölçeğinde ele alınmıştır. Bu bağlamda hem Rawls'un fark ilkesi hem de Martens'in minimum erişim standardı perspektifinden bakıldığında, kırsal toplulukların sistematik biçimde dışlandığı ve ulaşım politikalarının mevcut haliyle mekânsal eşitsizlikleri yeniden ürettiği görülmektedir.

Türkiye'deki bu merkezî ve teknokratik planlama eğilimi, özellikle Balkanlar ve Latin Amerika gibi güçlü merkezîyetçi yönetim geleneklerine sahip, hızlı kentleşme ve kırsal-kent makası sorununu yaşayan coğrafyalarda, benzer dışlanma mekanizmalarının gözlemlendiği literatürde yer almaktadır (Berisha vd., 2018). Örneğin, Balkan ülkelerinde kırsal mobilite stratejileri sıklıkla kentsel koridorlara odaklanmakta, düşük yoğunluklu yerleşim yerleri için yeterli talep temelli toplu taşıma çözümleri geliştirilememektedir. Bu durum, Avrupa Komisyonu'nun kırsal mobilitede paylaşımlı ve talebe dayalı çözümlerin rolünü inceleyen SMARTA Projesi'nin bulgularında net biçimde

görülmektedir. Arnavutluk örneğinde kırsal alanlara yönelik ulaşım ve hareketlilik politikaları hâlâ uygulanmamış, kırsal ulaşım altyapısına dair ulusal bir strateji bulunmamaktadır. Arnavutluk'un ulaşım stratejisi, yerel kırsal mobilitiyi ikincil plana atarak, esas olarak Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (*Trans-European Transport Network-TEN-T*) ve Ulaştırma Topluluğu Anlaşması (*Transport Community Treaty*) gibi AB ağlarına entegrasyona odaklanmaktadır. SMARTA raporları, bu durumun temel nedeninin, AB'deki birçok ülkede olduğu gibi, kırsal mobilitiyeye yönelik spesifik ulusal politikaların ve adanmış bütçe tahsislerinin neredeyse tamamen yokluğu olduğunu vurgulamaktadır (SMARTA Project, 2019).

Benzer şekilde, Batı Balkan ülkelerinin (Arnavutluk, Bosna Hersek, Kosova, Karadağ, Kuzey Makedonya ve Sırbistan) sürdürülebilir ve akıllı mobilite hedeflerine ulaşmadaki ilerlemesini izleyen rapora göre, ulaşım planları ağırlıklı olarak yüksek yoğunluklu kentsel koridorlara ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları'nın (*TEN-T*) modernizasyonuna yönelmektedir. Kırsal topluluklara yönelik bütüncül ulaşım çözümleri sınırlı kalmaktadır (Transport Community, 2024). Bu kentsel merkezlilik, iki temel alanda (teknokratik altyapı odağı ve karbonsuzlaşmada eşitsizlik) Türkiye'deki dışlanma mekanizmalarını yansıtmaktadır. Teknokratik altyapı odağında, Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamaları ve altyapı yatırımları, esas olarak ekonomik ve teknik öncelikli ana koridorlarda yoğunlaşmıştır. Bu durum, planlamanın sosyal fayda yerine teknik verimlilik ve mühendislik çözümlerine odaklandığını göstermektedir. Karbonsuzlaşmada eşitsizlik alanında ise raporda belirtildiği üzere, sıfır emisyonlu araçlar ve alternatif yakıtlar için gerekli olan şarj istasyonu kurulumu gibi altyapılarda, özellikle kırsal ve sınır ötesi bölgelerde ciddi eşitsizlikler devam etmektedir. Bu, karbonsuzlaşma stratejilerinin kırsalın aleyhine işlediğini göstermektedir. Bulgaristan bağlamında yapılan bir inceleme de Stara Zagora bölgesinde kırsal alanların kent merkezlerine entegrasyonunun zayıf olduğunu ve planlamanın kent merkezleri etrafında yoğunlaştığını ortaya koymaktadır (Petrov ve Tsonkov, 2023). Bu bulgular, Balkanlar'da kırsal alanların ulaşım stratejilerinde ikincil konumda kaldığını ve bölgesel adalet ilkesinin uygulanmadığını, "ulaşılabilirlik" sorununun ise çoğu zaman kentsel öncelikler lehine göz ardı edildiğini göstermektedir.

Latin Amerika bağlamında ise altyapı yatırımları sıklıkla bölgesel ekonomik kalkınma hedefleriyle eşleştirilmekte, bu durum kırsal toplulukların sosyal hizmetlere ve eğitim merkezlerine erişimindeki adaletsizlikleri derinleştirmektedir. Brezilya'da OECD (*The Organisation for Economic Co-operation and Development*) tarafından hazırlanan rapor, ülkenin büyük coğrafi alanına rağmen altyapı standartlarının birçok gelişmekte olan ekonomiyle karşılaştırıldığında yetersiz kaldığını ve düşük yoğunluklu bölgelerde temel ulaşım ve sosyal altyapı eksikliklerinin sürdüğünü göstermektedir (OECD, 2024). Kolombiya'da ise Dünya Bankası raporu, ulusal altyapı yatırımlarının büyük oranda ana koridorlar ve ihracat yönlü projeler etrafında şekillendiğini, bu

nedenle kırsal yerleşimlerin eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetlerine erişiminin sınırlı kaldığını vurgulamaktadır (World Bank, 2023). Benzer şekilde, Latin Amerika ve Karayipler genelinde yapılan Amerika Kıtası Kalkınma Bankası değerlendirmesi, 2030 yılına kadar sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu evrensel altyapı erişimi sağlamak için yıllık 65–90 milyar dolar yatırım gereksinimi olduğunu belirtmektedir (Brichetti vd., 2021). Ayrıca Amerika Kıtası Tarım İş Birliği Enstitüsü tarafından yayımlanan "*Rural Connectivity in Latin America and The Caribbean*" raporuna göre, bölgedeki kırsal nüfusun yalnızca %20,4'ü güvenilir dijital ve fiziksel bağlantıya sahiptir (Ziegler ve Segura, 2022). Tüm bu bulgular, Latin Amerika'da altyapı yatırımlarının çoğunlukla ekonomik büyüme odaklı geliştirildiğini, ancak mekânsal adalet ve toplumsal kapsayıcılık açısından derin eşitsizlikleri yeniden ürettiğini göstermektedir.

Bu bulgular, Türkiye'deki politika söyleminin ne AB'deki katılımcı süreçleri ne de ABD'deki bölgesel esneklik modellerini tam olarak benimseyebildiğini, aksine bu merkezileşmiş kalkınma paradigmasını paylaştığı diğer periferik bölgelerin deneyimleriyle benzer bir dışlama örüntüsü sergilediğini ortaya koymaktadır. Bu nedenle, Türkiye'deki kırsal ulaşım krizi, bölgesel kalkınma politikalarının merkezizetçi doğasının küresel bir tezahürü olarak okunmalıdır.

Young'ın (1990) fark gözetmeyen adalet anlayışı, strateji belgelerinin kırsal toplulukları nasıl görünmez kıldığını açıklamak açısından önemlidir. Young, adaletin herkes için aynı muameleyi önermekle değil, toplumsal grupların özgül farklılıklarını ve tarihsel olarak dışlanmışlıklarını tanıyarak üretilebileceğini savunur. Ancak Türkiye'deki ulaşım planlaması, kent merkezli normları evrensel standartlar olarak kabul etmekte, kırsal toplulukları bu normlara uyması beklenen homojen ve pasif bir kitle gibi konumlandırmaktadır. Planlama belgelerinde farklı kırsal bölgelerin kendine özgü sosyo-mekânsal yapıları, kültürel pratikleri ya da ulaşım ihtiyaçları göz ardı edilmekte, adalet "eşit davranmak" gibi indirgenmiş bir anlayışla ele alınmaktadır. Bu durum, Young'ın eleştirdiği biçimde, biçimsel eşitliğin yapısal eşitsizlikleri nasıl yeniden ürettiğini göstermektedir. Dolayısıyla kırsal topluluklar, adeta planlama söyleminin dışında bırakılmakta ve kendi hareketlilik haklarını ifade edebilecek politik alanlardan yoksun kalmaktadır.

Bu eksikliği daha da derinleştiren temel unsur, strateji belgelerinin hâkim teknokratik planlama anlayışıdır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Stratejik Planları, "lojistik verimlilik" ve "kapasite artırımı" gibi performans göstergelerini ön plana çıkarırken, Pereira ve diğerlerinin (2017) ulaşım adaletine ilişkin önerdikleri, *yeterli erişimin sağlanması* ve *en dezavantajlı grupların önceliklendirilmesi* yönündeki normatif çerçeveye strateji belgelerinde yer verilmemektedir. Yazarlara göre adaletli ulaşım, yalnızca verimlilikle değil, karar alma süreçlerinde etik kaygıların ve toplumsal eşitlik ilkelerinin dikkate alınmasıyla mümkündür. Ancak Türkiye'deki stratejik belgelerde bu etik

kayguların yerini nicel hedefler almış, erişim hakkı teknik bir yatırım sorunu olarak çerçevelenmiştir. Bu durum, adaletin yalnızca dağıtım sal değil, sürece katılım boyutunda da ihmal edildiğini göstermektedir. Bache ve Flinders'in (2004) çok düzeyli yönetim yaklaşımı bu noktada kritik bir çerçeve sunmaktadır. Bache ve Flinders'a göre etkili yönetim, kararların çok düzeyli yapılar arasında paylaşılmasını ve yerel aktörlerin planlama sürecine aktif katılımını gerektirmektedir. Oysa Türkiye'de ulaşım planlaması yukarıdan aşağıya işleyen merkezî bir yapı içinde yürütülmekte, kırsal toplulukların özgül bilgi ve taleplerinin karar süreçlerine dâhil edilmesi sağlanmamaktadır. Evrensel "kamu" söylemi, kent içi sorunları merkeze alırken kırsalın karşı karşıya olduğu yapısal eşitsizlikler planlama kapsamının dışında kalmaktadır.

Richardson ve Jensen'in (2003) mekânsal politika söylemleri çerçevesi, mekânın yalnızca fiziki bir alan değil, aynı zamanda söylemsel olarak inşa edilen sosyokültürel ve politik bir yapı olduğunu öne sürmektedir. Bu yaklaşıma göre, politika belgelerinde yer alan mekânsal temsiller, hangi bölgelerin önceliklendirileceği ya da hangi alanların ihmal edileceği konusunda güçlü bir normatif çerçeve oluşturmaktadır. Bu perspektiften bakıldığında, incelenen strateji belgelerinde kırsal bölgelerin sistematik biçimde yalnızca dolaylı biçimde referans verilerek temsil edilmesi, bu bölgelerin söylemsel olarak ikincil konuma itilmesine neden olmaktadır. Kırsal alanlar, doğrudan hareketlilik ihtiyaçları ya da toplumsal eşitsizlikler bağlamında değil; çoğunlukla üretim, gıda lojistiği veya altyapı eksikliği gibi teknik odaklarla tanımlanmakta, böylece kırsal mekânın politik değeri sınırlandırılmaktadır. Richardson ve Jensen'in (2003) kavramsallaştırdıkları biçimiyle bu tür söylemsel yapılar, mekânlar arası adaletsizliği pekiştirmekte ve kırsal toplulukların taleplerini kamusal politika söyleminden dışlamaktadır. Dolayısıyla, mekânsal adalet yalnızca planlama içerikleriyle değil, bu belgelerdeki söylemsel mekân inşalarıyla da doğrudan ilişkilidir.

Karbonsuzlaştırma çabaları da büyük ölçüde kent merkezli önceliklerle sınırlı kalmıştır. Sheller'in (2018) hareketlilik adaleti yaklaşımı, ulaşımı yalnızca fiziksel erişim olarak değil; kimlik, aidiyet, kültürel temsiliyet ve toplumsal dışlanma gibi çok katmanlı bağlamlarda ele alır. Oysa Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020–2023), Ulusal Akıllı Şehirler Stratejisi ve Eylem Planı (2020–2023), kırsal toplulukların hem kamusal alanlara eşit erişimini hem de alternatif, düşük karbonlu ulaşım çözümlerini dışlamaktadır. Sheller'in vurguladığı sosyal boyut, bu belgelerde yerini teknik verimlilik ve dijitalleşme hedeflerine bırakmıştır. Winner'in (1980) "teknolojiler politik midir?" sorusu doğrultusunda bakıldığında ise teknolojik sistemlerin tarafsız olmadığı ve belirli mekânsal öncelikleri yeniden ürettiği açıktır. Dijital ve akıllı sistemlerin sadece büyükşehirlerde teşvik edilmesi, kırsalın sistematik olarak dışlanmasına yol açmakta, böylece teknolojinin mekânsal adaletsizlikleri pekiştiren bir araç haline gelmesine neden olmaktadır. Buna karşın, Helsper'in (2012) dijital

dışlanma yaklaşımı, dijital dışlanmayı çok katmanlı bir yapısal eşitsizlik sorunu olarak tanımlar. Bu modele göre dijital dışlanma yalnızca altyapı eksikliğinden değil; ekonomik, sosyokültürel ve bireysel düzeydeki beceri farklarından da kaynaklanmaktadır. Ancak Türkiye'deki ulusal strateji belgeleri bu çok katmanlı eşitsizlikleri yeterince dikkate almamaktadır. Ayrıca Nutley'nin (1998) çalışması, kırsalda ulaşım altyapısına yapılan yatırımların, sıklıkla yerel ihtiyaçlara duyarsız kaldığını ve mevcut hizmetlerin yalnızca kent merkezlerini besleyen hatları güçlendirdiğini ortaya koyar. Bu bağlamda, dijital ve fiziksel altyapı yatırımları kırsalda erişimi güçlendirmekten çok, kent merkezli sistemleri tahkim etmektedir. Böylece hem fiziksel hem dijital düzeyde çoklu dışlanma mekanizmaları oluşmakta, kırsal topluluklar ulaşımın sağladığı kamusal katılım olanaklarından mahrum bırakılmaktadır.

Benzer bir durum doğrudan kırsal kalkınmayı hedefleyen strateji belgelerinde de gözlemlenmektedir. Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi (2021–2023), kırsalda ulaşım konusunu yalnızca üretim ve pazarlama faaliyetlerinin lojistik boyutuyla ilişkilendirerek, bireylerin eğitim, sağlık ve sosyal hizmetlere erişimi gibi temel hareketlilik ihtiyaçlarını görmezden gelmektedir. Oysa Young'ın (1990) "fark gözetmeyen eşitlik" eleştirisi tam da bu noktada anlam kazanmaktadır. Herkese eşit ulaşım yatırımı yapılması değil, farklı koşullara sahip grupların farklı gereksinimlerinin tanınması adil olanı sağlar. Kırsal toplulukların özgün ihtiyaçlarını göz ardı eden planlama yaklaşımı, bu grupların görünmez kalmasına yol açmaktadır. Yeni dönem Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi (2024–2028) ise ulaşımı yalnızca "kırsal kalkınmayı destekleyici" bir unsur olarak çerçevelemekte, böylece hareketlilik hakkı bir vatandaşlık hakkı olmaktan çıkarılarak üretim temelli bir işlevselliğe indirgenmektedir. Bu yaklaşım, Lefebvre'in (1996) kent hakkı kavramına da açıkça ters düşmektedir. Lefebvre'e göre bireyler, yaşadıkları mekân üzerinde yalnızca barınma değil, kamusal yaşama eşit katılım hakkına da sahip olmalıdırlar. Ancak strateji belgelerinde ulaşım dair kararlar, kırsal toplulukların özne olarak katılmadığı, mekânın onlar adına tanımlandığı bir çerçevede alınmakta ve böylece hak temelli mekânsal üretim süreçleri dışlanmaktadır.

Bu durum, eşitliğin biçimsel yorumlarına dayanan fark gözetmeme anlayışının kurumsal düzeyde yeniden üretildiğine işaret etmektedir. Young'ın (1990) eleştirel adalet kuramında vurguladığı gibi herkese aynı muameleyi yapmak eşitlik değil, tam aksine yapısal eşitsizliklerin üzerini örtme biçimidir. Bu tür biçimsel eşitlik söylemleri, gerçek adaleti sağlamaktan uzak olup, özellikle kırılgan grupların ihtiyaçlarını görünmez kılmaktadır. Benzer biçimde, çevre adaleti literatüründe Bullard'ın (1990) ortaya koyduğu çevresel ırkçılık kavramı, çevresel yüklerin sistematik biçimde dezavantajlı gruplara yönlendirildiğini ve bu grupların faydalardan dışlandığını ortaya koymaktadır. Türkiye bağlamında da kırsal topluluklar, bir yandan karbon emisyonlarının azaltılması gibi çevresel yükümlülüklerle maruz kalmakta diğer yandan ise sürdürülebilir toplu taşıma, dijital

altyapı ya da yeşil kalkınma gibi dönüşümün sağlayabileceği faydalardan büyük ölçüde dışlanmaktadır. Bu durum, Sovacool ve Dworkin'in (2014) geliştirdikleri adil geçiş yaklaşımına doğrudan aykırıdır. Adil geçiş, çevresel dönüşüm süreçlerinin yalnızca ekolojik hedeflerle sınırlı kalmamasını aynı zamanda toplumsal eşitlik, katılım ve dağıtım adalet ilkeleriyle uyumlu şekilde yürütülmesini gerekli görmektedir. Ancak mevcut strateji belgelerinde bu türden bir maliyet-fayda dengesi gözlemlenmemekte, kırsal alanların yapısal dışlanması sürdürülebilirliğin toplumsal bileşenini zayıflatmaktadır. Bu bağlamda kırsal alanların yalnızca dönüşüm nesnesi olarak değil, aynı zamanda karar süreçlerine katılabilen politik özneler olarak tanınması gerekmektedir. Gerçek anlamda adil ve kapsayıcı bir dönüşüm için yalnızca altyapı yatırımları değil, aynı zamanda normatif planlama ilkelerinin gözden geçirilmesi elzemdir.

Bu durum, çift yönlü bir adaletsizlik doğurarak kırsal toplulukların hem çevresel hem de ekonomik hak kayıplarına uğramasına neden olmaktadır. Harvey'nin (1982) mekânsal çözüm yaklaşımı, sermayenin mekânsal kriz çözme stratejileri doğrultusunda altyapı yatırımlarının öncelikli olarak kent merkezlerine yönlendirilmesini eleştirir. Bu çerçevede, kırsal alanlar sistematik olarak ikinci plana itilmekte ve sermaye birikimi süreçlerinin dışında bırakılmaktadır. Türkiye'nin ulaştırma ve karbonsuzlaşma stratejileri de bu mekânsal eşitsizliği yeniden üretmektedir. Lefebvre'in (1996) kent hakkı yaklaşımı da bu bağlamda açıklayıcıdır. Lefebvre'e (1996) göre, bireylerin yalnızca fiziki olarak bir yerde bulunmaları değil, o mekânın üretiminde ve kullanımında söz sahibi olmaları gerekir. Oysa kırsal topluluklar, mevcut stratejilerde yalnızca hizmet alıcısı olarak konumlandırılmakta, yaşadıkları mekâna dair karar süreçlerinden dışlanmaktadır. Dolayısıyla, ulaşım altyapısının adaletli dağıtımı yalnızca fiziksel erişimle sınırlı kalmamalı, bireylerin mekân üzerinde hak iddia edebilme ve katılım gösterebilme olanaklarını da kapsamalıdır.

Bu bulgular çerçevesinde, ulaşım mekânsal adaletin sağlanabilmesi için yalnızca altyapı yatırımlarının artırılması yeterli olmayıp ulaşım planlamasının normatif temelleri de yeniden düşünülmalıdır. Rawls'in (1971) fark ilkesi, toplumsal ve mekânsal düzenlemelerin en dezavantajlı grupların durumunu iyileştirmeyi hedeflemesi gerektiğini savunurken, Young'ın (1990) yapısal eşitsizliklere karşı duyarlı adalet yaklaşımı, eşit muamele değil, adil temsilin önemini vurgulamaktadır. Martens'in (2016) minimum erişim standardı ve Pereira ve diğerlerinin (2017) yeterli erişim ve önceliklendirme ilkeleri ise ulaşımın yalnızca fiziksel bir hizmet değil, aynı zamanda temel bir toplumsal hak olduğunu hatırlatmaktadır. Sheller'in (2018) hareketlilik adaleti anlayışı, kimlik, temsiliyet ve toplumsal dışlanma boyutlarını ulaşım politikalarına entegre ederken, Sovacool ve Dworkin'in (2014) adil geçiş yaklaşımı, dönüşüm süreçlerinde toplumsal eşitliği gözetilen politikalara işaret etmektedir. Aynı zamanda Richardson ve Jensen'in (2003) mekânsal politika söylemleri yaklaşımı, kırsalın politika metinlerinde nasıl ikin-

cil konumda temsil edildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, Bache ve Flinders'in (2004) çok düzeyli yönetim modeli ve Lefebvre'in (1996) kent hakkı yaklaşımı, kırsal toplulukların yalnızca hizmet nesnesi değil, karar alma süreçlerinin öznesi olması gerektiğini ortaya koymaktadır.

Bu bağlamda Türkiye'nin ulaştırma ve karbonsuzlaştırma stratejilerinin kırsal hareketlilik hakkını gerçekten güvence altına alabilmesi için; altyapı yatırımlarının dağıtım adalet ilkelerine göre dengelenmesi, planlama süreçlerine kırsal paydaşların etkin katılımının sağlanması, kırsal ihtiyaçları tanıyan stratejik belgelerin üretilmesi, talebe dayalı ve mikromobilite gibi düşük karbonlu ulaşım modellerinin stratejilere entegrasyonu ve dijital altyapı politikalarının erişim ve kullanım adaletini gözetilen bir yaklaşımla yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Ancak bu çok düzeyli ve normatif temellere dayanan bütüncül bir yaklaşımla hem küresel iklim hedeflerine uyum sağlanabilir hem de kırsal toplulukların mekânsal ve sosyal adalet taleplerini karşılayan kapsayıcı bir ulaştırma politikası geliştirilebilir (Tablo 2).

6. Sonuç ve Öneriler

Bu çalışma, Türkiye'de ulusal ulaşım ve karbonsuzlaştırma politikalarının kırsal alanlara yönelik temsiliyet eksikliklerini yapısal bir biçimde ortaya koymaktadır. İncelenen stratejik belgeler, kırsal hareketliliği ağırlıklı olarak lojistik verimlilik, altyapı geliştirme ve maliyet-etkinlik perspektifleriyle sınırlı bir çerçevede ele almakta; toplumsal katılım, tanınma adaleti ve mekânsal eşitlik gibi temel ilkeleri dışarıda bırakmaktadır. Bu durum, Martens'in (2016) yeterli erişilebilirlik yaklaşımı ile Pereira ve diğerlerinin (2017) önerdiği çok boyutlu adalet anlayışıyla örtüşmemektedir. Aynı şekilde, Young'ın (1990) fark gözetmeyen kavramı da stratejik belgelerin kırsal kesimlerin özgün hareketlilik ihtiyaçlarını görmezden gelen yapısını açıklamak açısından son derece anlamlıdır.

Karbonsuzlaştırma stratejileri açısından bakıldığında da benzer bir kent-merkezli bakış açısının hâkim olduğu görülmektedir. Kırsal alanlar, düşük nüfus yoğunluğu ve yatırım önceliği olmaması gerekçeleriyle politika belgelerinde çoğu zaman görmezden gelinmekte veya yalnızca dolaylı biçimde ele alınmaktadır. Bu durum, kırsal toplulukların çevresel dönüşümden dışlanmasyla birlikte sosyal ve teknolojik yeniliklerden de mahrum kalmasına neden olmaktadır. Sovacool ve Dworkin'in (2014) enerji adaleti çerçevesinden hareketle, kırsal kesimin hem iklim krizine karşı daha kırılgan hâle gelmesi hem de dönüşümün getirdiği faydalara erişememesi şeklinde çifte bir adaletsizlikle karşı karşıya kaldığı değerlendirilebilir. Ayrıca, Winner'ın (1980) "teknolojiler politik midir?" sorusunun ışığında, akıllı şehir uygulamaları ve dijital çözümlerin yalnızca kentsel alanlara yöneltilmesi, teknolojiyle şekillenen bir mekânsal eşitsizlik üretmektedir.

Bu dışlayıcı yaklaşım yalnızca genel ulaşım ve çevre belgelerinde değil, doğrudan kırsal kalkınma hedefiyle hazırlanan strateji belgelerinde de gözlemlenmektedir. 2021–2023 ve 2024–2028

Tablo 2. İncelenen ulusal politika belgelerinde kırsal temsiline yönelik tematik kodlama ve örnek alıntılar

No	Politika belgesi	Kırsalın temsiliyet yokluğu	Teknokratik planlama yaklaşımı	Karbon-nötr ulaşım politikalarında kırsalın görünmezliği	Açıklama (kısa not)
1	9. Kalkınma Planı	✓	~	✓	Kırsal, KÖYDES aracılığıyla altyapı odağında ele alınmıştır (Temsiliyet Yokluğu). Ulaşım hedefleri altyapı ve lojistik üzerinedir. Karbonsuzlaşma ve iklim hedefleri ise yoktur; bu da kırsalın gelecekteki dönüşümden dışlanacağı gösterir.
2	10. Kalkınma Planı	✓	✓	~	Ulaşırma, lojistik ve altyapı iyileştirmelerine odaklanmıştır (Teknokratik Yaklaşım). Kırsal erişim, kentsel merkezliliği pekiştirerek yetersiz kalmıştır (Temsiliyet Yokluğu). İklim/karbon tartışması genel ve yüzeyseldir.
3	11. Kalkınma Planı	✓	~	~	Kırsal, mobil sağlık ekipleri aracılığıyla dolaylı olarak ele alınmıştır, ancak ulaşırma altyapısı çözümleri belirsizdir (Temsiliyet Yokluğu). Sürdürülebilirlik vurgusu vardır, ancak karbon nötr hedefleri somut değildir.
4	12. Kalkınma Planı	✓	✓	✓	Kır-kent etkileşimine değinse de kırsal hareketlilik ihtiyacı altyapı iyileştirmesiyle sınırlıdır (Temsiliyet Yokluğu). Ekonomik ve altyapı odağı baskındır (Teknokratik Yaklaşım).
5	UAB Stratejik Planı (2019-2023)	X	✓	X	Temel odak; raylı sistemler, lojistik merkezleri, akıllı ulaşırma sistemleri gibi teknik altyapının yaygınlaştırılması üzerinedir (Teknokratik Yaklaşım). Kırsal hareketlilik veya karbonsuzlaşırma vizyonu planın ana hedeflerinde yer almamaktadır.
6	UAB Stratejik Planı (2024-2028)	~	✓	✓	Emisyon azaltırma ve elektrikli araçlara genel değinme var, ancak uygulama kent merkezli ve ana koridor odaklıdır. Kırsal, sadece genişbant altyapısı bağlamında teknik bir girdi olarak geçmektedir.
7	Türkiye Ulaşırma ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023 (2011-2023)	✓	✓	X	Kırsal göç olgusuyla kent içi trafik krizi aynı bağlamda ele alınmış, somut eylem yok (Kırsalın Temsiliyet Yokluğu). Ana eksen; hızlı ulaşırma, lojistik ve altyapı yatırımlarıdır (Teknokratik Planlama Yaklaşırma). Karbon nötr hedefi planın ana hedeflerinde yer almamaktadır.
8	Bilgi Toplumunu Stratejisi (2015-2018)	✓	✓	X	Kırsal, dijital erişim ve kullanımında "dezavantajlı grup" olarak tanımlanmıştır (Temsiliyet Yokluğu). Plan, tamamen teknik kapasite ölçümleri ve dijital altyapı odaklıdır (Teknokratik Yaklaşırma). Ulaşırma ve karbon azaltırma yönelik bir hedefi yoktur.
9	Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı	~	~	✓	Ulaşırma sektörü genelinde emisyon hedefleri var, ancak kırsal alanların dönüşümü veya dışlanması örtük kalıyor.
10	Ulusal Kırsal Kalkınırma Stratejisi (2021-2023)	✓	✓	X	Belge kırsal alana odaklanmasına rağmen, ulaşırma lojistik/tarım sal erişimle sınırlıdır (Temsiliyet Yokluğu). Çözümler ekonomik/altyapı odaklıdır (Teknokratik Yaklaşırma). Karbon/iklim dönüşüm hedefi ise yoktur (Görünmezlik).

Tablo 2 (devamı). İncelenen ulusal politika belgelerinde kırsal temsiline yönelik tematik kodlama ve örnek alıntılar

No	Politika belgesi	Kırsalın temsiliyet yokluğu	Teknokratik planlama yaklaşımı	Karbon-nötr ulaşım politikalarının kırsalın görünmezliği	Açıklama (kısaca not)
11	Ulusal Kırsal Kalkınma Stratejisi (2024-2028)	✓	✓	~	Belge, ulaşımı ağırlıklı olarak tarım/gıda lojistiği ekseninde ele almıştır; hareketlilik hakkı işlevselliğe indirgenmiştir (Temsiliyet Yokluğu). Ulaşım ve hizmet altyapısının geliştirilmesi teknik odaklıdır (Teknokratik Yaklaşım). İklim direnci genel bir ifadeyle geçmektedir.
12	Ulusal AUS Strateji Belgesi ve Eylem Planı (2020-2023)	X	✓	✓	Belge, AUS'u ve karbonsuzlaşma çözümlerini tamamen kentsel bağlamda tasarlamıştır (Temsiliyet Yokluğu). Ulaşım, teknoloji ve veri yönetimi odaklıdır (Teknokratik Yaklaşım). Kırsal bölgelerin karbonsuz ulaşım dönüşümünden dışlanması, görünmezliği pekiştirmektedir.
13	Akıllı Şehirler Stratejisi (2020-2023)	X	✓	✓	Belge, Akıllı Şehir çözümlerini tamamıyla kentsel bağlamda tasarlayıp, kırsal altyapı ve teknoloji adaptasyonuna dair en ufak bir yol haritası sunmamıştır (Temsiliyet Yokluğu). Planlama, teknoloji, veri yönetimi ve nicel performans göstergeleri üzerine kuruludur (Teknokratik Yaklaşım). Kırsalın, kentsel dönüşüm vizyonundan dışlanması, görünmezliği pekiştirmektedir.
14	İklim Değişikliği Azaltım Stratejisi ve Eylem Planı (2024-2030)	~	~	✓	Kırsal otobüs taşımacılığında alternatif yakıt kullanımı gibi sınırlı bir vurgu vardır, ancak somut uygulama eylemi yoktur. Temel azaltım hedefleri kent merkezli ve cazibe noktalarına odaklıdır (Görünmezlik). Plan, emisyon azaltımına yönelik bir sistematiğe sahiptir (Teknokratik Yaklaşım).
15	Türkiye'nin İklim Değişikliği Uyum Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2023)	✓	✓	✓	Belge, tarım, ormancılık ve su yönetimi aracılığıyla kırsala değinse de (Temsiliyet Yokluğu) ulaşım uyumu sadece karayolu altyapısının dayanıklılığı ile sınırlanmıştır. Karbon nötr hedefi yoktur. Ancak kırsalın dönüşüm vizyonundan dışlanması görünmezliği pekiştirir.
16	Enerji Verimliliği Stratejisi (2012-2023)	X	~	✓	Belge, ulaşım sektöründe enerji verimliliğini ve emisyon azaltımını hedefler. Ancak bu önlemler, şehir içi toplu taşıma ve araç dönüşümüne odaklıdır. Kırsal ulaşım sistemleri ele alınmamıştır (Görünmezlik).

(✓) Belge, ilgili kriteri açık ve doğrudan biçimde kapsamaktadır. (X) Belge, ilgili kriterle hiçbir şekilde ilişkili değildir. (~) Belge, ilgili kriterle dolaylı olarak ilişkilidir ya da konuya örtük biçimde değinmektedir.

Ulusal Kırsal Kalkınma Strateji Belgeleri, ulaşımı kırsal kalkınmanın yalnızca teknik bir destek unsuru olarak görmekte, hareketlilik hakkını tanıyan veya kırsal bağlama özgü ulaşım ihtiyaçlarını esas alan politikalara yer vermemektedir. Böylelikle, kırsalın hem genel hem de kendisine yönelik politika metinlerinde temsil edilmediği, ulaşımın yalnızca altyapı hizmeti düzeyinde tanımlandığı bir planlama çerçevesi ortaya çıkmaktadır.

Araştırmanın bulguları, kırsal hareketliliğin yalnızca fiziksel altyapı yatırımlarıyla çözülemeyeceğini, bunun yerine çok düzeyli yönetim modelleri, yerel aktörlerin karar alma süreçlerine katılımı, sosyo-kültürel bağlamın tanınması ve dijital bölünmenin giderilmesine yönelik bütüncül politikaların geliştirilmesi gerektiğini ortaya koymaktadır. Bu türden bir yaklaşım, kırsal alanların ulaşım sistemlerinde hak temelli ve kapsayıcı biçimde temsil edilmesini sağlayacaktır. Kırsal toplulukların gündelik hareketliliğini sürdürülebilir ve adil biçimde sağlamak, yalnızca çevresel hedeflerin başarısı için değil, aynı zamanda sosyal eşitliğin sağlanması bakımından da temel bir gerekliliktir.

Çalışmanın sınırlılığı, analizlerin yalnızca ulusal düzeydeki politika belgeleriyle sınırlı olması ve bu bağlamda doğrudan kırsal toplulukların deneyimlerine dayalı saha verisi içermemesidir. Bu metodolojik seçim, politikaların söylemsel ve kurumsal düzeyde dışlama mekanizmalarını ortaya çıkarma amacına hizmet etmekle birlikte, bu politikaların kırsal yaşam üzerindeki ampirik etkisini ölçme veya deneysel farklılıkları karşılaştırma imkânını kısıtlamaktadır. Bu nedenle gelecekteki araştırmaların, yerel düzeyde yapılacak saha çalışmaları ve niteliksel veri toplama teknikleriyle politika belgelerini birlikte değerlendirmesi, daha uygulamaya dönük ve etki odaklı sonuçlar üretmesi beklenmektedir. Ayrıca, Türkiye'nin kırsal ulaştırma politikalarının farklı ülkelerdeki iyi örneklerle karşılaştırmalı olarak incelenmesi, daha adil, sürdürülebilir ve kapsayıcı politika alternatiflerinin geliştirilmesine katkı sağlayacaktır.

Ethics committee approval: As this study does not involve direct human participation or data that requires ethics committee approval, approval from the ethics committee was not obtained.

Informed consent: All participants were informed about the purpose and scope of the study, and written informed consent was obtained in accordance with ethical principles.

Conflict of interest: The authors declare that there are no financial or personal conflicts of interest related to this study.

Funding and support: No financial support was received for the conduct or publication of this research.

Use of artificial intelligence (AI): No AI-based writing or editing tools were used at any stage of this study.

Peer-review: This manuscript was evaluated through a double-blind peer-review process. The manuscript was revised in accordance with the reviewers' comments.

Etik kurul onayı: Bu çalışma, doğrudan insan katılımı ya da etik kurul onayı gerektiren nitelikte veri içermediği için etik kurul onayı alınmamıştır.

Bilgilendirilmiş onam: Araştırmaya katılan tüm bireyler, çalışmanın amacı ve kapsamı konusunda bilgilendirilmiş; etik ilkeler doğrultusunda gönüllü katılımları sağlanarak yazılı onamları alınmıştır.

Çıkar çatışması: Yazarların bu çalışmayla bağlantılı finansal ya da kişisel herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Finansman ve destek: Bu araştırmanın yürütülmesi ve yayımlanması sürecinde herhangi bir finansal destek alınmamıştır.

Yapay zekâ kullanımı: Bu çalışmanın herhangi bir aşamasında yapay zekâ tabanlı yazım ya da düzenleme araçları kullanılmamıştır.

Hakem değerlendirmesi: Makale, yazar ve hakem kimliklerinin karşılıklı olarak gizli tutulduğu bağımsız hakemlik süreciyle değerlendirilmiş ve hakem görüşleri doğrultusunda gözden geçirilmiştir.

Kaynaklar

- ABD Ulaştırma Bakanlığı (2019). *Rural transportation planning: A guide for rural areas*. <https://www.transit.dot.gov/regulations-and-guidance/transportation-planning/rural-transportation-planning>
- Avrupa Çevre Ajansı. (2024). *Delivering justice in sustainability transitions*. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/publications/delivering-justice-in-sustainability-transitions>
- Avrupa Komisyonu. (2021). *Regulation (EU) 2021/2115 of the European Parliament and of the Council establishing rules on support for strategic plans to be drawn up by Member States under the Common Agricultural Policy*. <https://www.fao.org/faolex/results/details/en/c/LEX-FAOC210179/>
- Bache, I. ve Flinders, M. (2004). *Multi-level governance*. Oxford University Press.
- Banerjee, A. ve Schuitema, G. (2023). Spatial justice as a prerequisite for a just transition in rural areas? The case study from the Irish peatlands. *Environment and Planning C: Politics and Space*, 41(6), 1096–1112. <https://doi.org/10.1177/23996544231173210>
- Banister, D. (2008). The sustainable mobility paradigm. *Transport Policy*, 15(2), 73–80. <https://doi.org/10.1016/J.TRANPOL.2007.10.005>
- Bauchinger, L., Reichenberger, A., Goodwin-Hawkins, B., Kobal, J., Hrabar, M. ve Oedl-Wieser, T. (2021). Developing sustainable and flexible rural-urban connectivity through complementary mobility services. *Sustainability*, 13(3), 1280. <https://doi.org/10.3390/su13031280>
- Benneer, L. S. (2022). Energy justice, decarbonization, and the clean energy transformation. *Annual Review of Resource Economics*, 14, 647–668. <https://doi.org/10.1146/annurev-resource-111920-022328>
- Berisha, E., Colic, N., Cotella, G. ve Nedović-Budić, Z. (2018). Mind the gap: spatial planning systems in the Western Balkan Region. *Transactions of the Association of European Schools of Planning*, 47–62. <https://orcid.org/0000-0002-1378-4487>
- Bowen, G. A. (2009). Document analysis as a qualitative research method. *Qualitative Research Journal*, 9(2), 27–40. <https://doi.org/10.3316/QRJ0902027>
- Braun, V. ve Clarke, V. (2006). Using thematic analysis in psychology. *Qualitative Research in Psychology*, 3(2), 77–101.
- Brichetti, J. P., Mastronardi, L., Rivas, M. E., Serebrisky, T. ve Solís, B. (2021). The infrastructure gap in Latin America and the Caribbean: Investment needed through 2030 to meet the Sustainable Development Goals. <https://doi.org/10.18235/0003759>
- Bullard, R. D. (1990). *Dumping in Dixie: Race, class, and environmental quality*. Westview Press.
- Chan, T., Wang, J. ve Higham, C. (2024). *Mapping justice in national climate action: A global overview of just transition policies*. Grantham Research Institute on Climate Change and the Environment, London School of Economics and Political Science. <https://justtransitionfinance.org/wp-content/uploads/2024/06/Mapping-justice-in-national-climate-action.pdf>
- Church, A., Frost, M. ve Sullivan, K. (2000). Transport and social exclusion in London. *Transport Policy*, 7(3), 195–205. [https://doi.org/10.1016/S0967-070X\(00\)00024-X](https://doi.org/10.1016/S0967-070X(00)00024-X)
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2018). *Onbirinci Kalkınma Planı (2019–2023)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/On_Birinci_Kalkinma_Planı-2019-2023.pdf
- Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı. (2023). *Onikinci Kalkınma Planı (2024–2028)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2023/12/On-12inci-Kalkinma-Planı_2024-2028_11122023.pdf
- Currie, G. ve Stanley, J. (2008). Investigating links between social capital and public transport. *Transport Reviews*, 28(4), 529–547. <https://doi.org/10.1080/01441640701817197>
- Çelik, H. ve Ekşi, H. (2008). Söylem analizi. *Marmara Üniversitesi Atatürk Eğitim Fakültesi Eğitim Bilimleri Dergisi*, 27(27), 99–117.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (DPT) (2006). *Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007–2013)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/07/Dokuzuncu_Kalkinma_Planı-2007-2013.pdf
- Fraser, N. (2008). Geographic thought. G. Henderson ve W. Waterstone (Ed.), *Social justice in the age of identity politics: Redistribution, recognition, and participation* içinde (ss. 72–89). Routledge.
- Geels, F. W. (2012). A socio-technical analysis of low-carbon transitions: introducing the multi-level perspective into transport studies. *Journal of Transport Geography*, 24, 471–482. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.01.021>
- Geurs, K. T. ve Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Gkavra, R., Susilo, Y. O. ve Klementsitz, R. (2024). Determinants of usage and satisfaction with demand responsive transport systems in rural areas. *Transportation Research Record*, 2678(11), 1198834. <https://doi.org/10.1177/03611981231198834>
- Gray, D., Shaw, J. ve Farrington, J. (2006). Community transport, social capital and social exclusion in rural areas. *Area*, 38(1), 89–98. <https://doi.org/10.1111/j.1475-4762.2006.00662.x>
- Hansen, W. G. (1959). How accessibility shapes land use. *Journal of the American Institute of Planners*, 25(2), 73–76. <https://doi.org/10.1080/01944365908978307>
- Harvey, D. (1982). *The limits to capital*. Blackwell.
- Harvey, D. (2005). *A brief history of neoliberalism*. Oxford University Press.
- Helsper, E. J. (2012). A corresponding fields model for the links between social and digital exclusion. *Communication Theory*, 22(4), 403–426.
- Kaiser, N. ve Barstow, C. K. (2022). Rural transportation infrastructure in low- and middle-income countries: a review of impacts, implications, and interventions. *Sustainability*, 14(4), 2149. <https://doi.org/10.3390/su14042149>
- Karner, A. A., Eisinger, D. S. ve Niemeier, D. A. (2010). Near-roadway air quality: synthesizing the findings from real-world data. *Environmental Science & Technology*, 44(14), 5334–5344.
- Kaufmann, V., Bergman, M. M. ve Joye, D. (2004). Motility: Mobility as capital. *International Journal of Urban and Regional Research*, 28(4), 745–756. <https://doi.org/10.1111/j.0309-1317.2004.00549.x>
- Lefebvre, H. (1996). Right to the city. E. Kofman ve E. Lebas (Ed.), *Writings on cities* içinde (ss. 63–183). Wiley-Blackwell.
- Lincoln, Y. S. ve Guba, E. G. (1985). *Naturalistic inquiry*. Sage Publications.
- Lucas, K. (2012). Transport and social exclusion: Where are we now? *Transport Policy*, 20, 105–113. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.01.013>
- Lucas, K., Mattioli, G., Verlinghieri, E. ve Guzman, A. (2016, December). Transport poverty and its adverse social consequences. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers – Transport*, 169(6), 353–365. <https://doi.org/10.1680/jtran.15.00073>
- Marsden, G. ve Reardon, L. (2017). Questions of governance: Rethinking the study of transportation policy. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 101, 238–251.
- Martens, K. (2012). Justice in transport as justice in accessibility: Applying Walzer's 'Spheres of Justice' to the transport sector. *Transportation*, 39, 1035–1053. <https://doi.org/10.1007/s11116-012-9388-7>
- Martens, K. (2016). *Transport justice: Designing fair transportation systems*. Routledge.
- Mattioli, G., Roberts, C., Steinberger, J. K. ve Brown, A. (2020). The political economy of car dependence: A systems of provision approach. *Energy Research & Social Science*, 66, 101486.
- McCauley, D. ve Heffron, R. (2018). Just transition: Integrating climate, energy and environmental justice. *Energy Policy*, 119, 1–7.
- Moseley, M. J. (1979). *Accessibility: The rural challenge*. Routledge.
- Mulley, C., Nelson, J., Teal, R., Wright, S. ve Daniels, R. (2012). Barriers to implementing flexible transport services: An international comparison of the experiences in Australia, Europe and USA. *Research in Transportation Business & Management*, 3, 3–11.
- Newell, P. ve Mulvaney, D. (2013). The political economy of the 'just transition'. *The Geographical Journal*, 179(2), 132–140.

- Nutley, S. (1998). Rural areas: the accessibility problem. *Modern Transport Geography*, 2, 185–215.
- OECD. (2024). *Scaling up infrastructure investment to strengthen sustainable development in Brazil*. OECD Publishing. https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2024/01/scaling-up-infrastructure-investment-to-strengthen-sustainable-development-in-brazil_9488836f/47d65b26-en.pdf
- Pereira, R. H., Schwanen, T. ve Banister, D. (2017). Distributive justice and equity in transportation. *Transport Reviews*, 37(2), 170–191.
- Petrov, K. ve Tsonkov, N. (2023). Transport development opportunities in the rural areas of the Stara Zagora urban area in Bulgaria. *Scientific Papers Series Management, Economic Engineering in Agriculture & Rural Development*, 23(4), 643–653.
- Pettersson, F. ve Khan, J. (2020). *Smart public transport in rural areas: Prospects, challenges and policy needs*. A. Paulsson ve C. H. Sørensen (Ed.), *Shaping smart mobility futures: Governance and policy instruments in times of sustainability transitions* içinde (ss. 187–201). Emerald Publishing Limited. <https://doi.org/10.1108/978-1-83982-650-420201011>
- Princ, K., Slabe-Erker, R. ve Dominko, M. (2025). Roadblocks in measuring transport poverty (for Social Climate Plans). *Transport Policy*, 156, 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2025.103777>
- Rawls, J. (1971). *A theory of justice*. Harvard University Press.
- Richardson, T. ve Jensen, O. B. (2003). Linking discourse and space: Towards a cultural sociology of space in analysing spatial policy discourses. *Urban Studies*, 40(1), 7–22.
- Schasché, S. E., Stojanová, H. ve Hedrich, P. (2022). The dilemma of demand-responsive transport services in rural areas: Conflicting expectations and weak user acceptance. *Transport Policy*, 126, 43–54. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.06.015>
- Schlosberg, D. (2007). *Defining environmental justice: Theories, movements, and nature*. OUP Oxford.
- Sheller, M. (2008). Mobility, freedom and public space. S. Bergmann ve T. Sager (Ed.), *The ethics of mobilities: Rethinking place, exclusion, freedom and environment* içinde. Routledge.
- Sheller, M. (2018). *Mobility justice: The politics of movement in an age of extremes*. Verso Books.
- Shibayama, T. ve Emberger, G. (2023). Ensuring sustainable mobility in urban periphery, rural areas and remote regions [Editorial]. *European Transport Research Review*, 15, 19. <https://doi.org/10.1186/s12544-023-00584-3>
- SMARTA Project. (2019). *Integrated planning for rural mobility: Albania country profile*. European Commission, DG MOVE. <https://ruralshared-mobility.eu/wp-content/uploads/2019/08/SMARTA-IP-Albania.pdf>
- Smith, M. (2016). Cycling on the verge: The discursive marginalisation of cycling in contemporary New Zealand transport policy. *Journal of Transport Geography*, 54, 203–211.
- Sovacool, B. K. ve Dworkin, M. H. (2015). Energy justice: Conceptual insights and practical applications. *Applied Energy*, 142, 435–444.
- Sovacool, B. K., Hook, A., Martiskainen, M. ve Baker, L. (2019). Decarbonization and its discontents: A critical energy justice perspective on four low-carbon transitions. *Climatic Change*, 155(4), 581–619. <https://doi.org/10.1007/s10584-019-02521-7>
- Székely, V. ve Novotný, L. (2022). Public transport-disadvantaged rural areas in relation to daily accessibility of regional centre: Case study from Slovakia. *Journal of Transport Geography*, 92, 103034. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2022.03.015>
- T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı. (2020). *Ulusal akıllı şehirler stratejisi ve eylem planı (2020–2023)*. <https://akillisehirler.gov.tr/wp-content/uploads/EylemPlani.pdf>
- T.C. Çevre ve Şehircilik Değişikliği Bakanlığı. (2011). *Türkiye'nin iklim değişikliği uyum stratejisi ve eylem planı (2011–2023)*. https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editordosya/uyum_stratejisi_eylem_plani_TR.pdf
- T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2024). *İklim değişikliği azaltım Sstratejisi ve eylem planı (2024–2030)*. [https://iklim.gov.tr/db/turkce/icerikler/files/%C4%B0klim%20De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi%20Azalt%C4%B1m%20Stratejisi%20ve%20Eylem%20Plan%C4%B1%20\(2024-2030\).pdf](https://iklim.gov.tr/db/turkce/icerikler/files/%C4%B0klim%20De%C4%9Fi%C5%9Fikli%C4%9Fi%20Azalt%C4%B1m%20Stratejisi%20ve%20Eylem%20Plan%C4%B1%20(2024-2030).pdf)
- T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı. (2012). *Enerji verimliliği strateji belgesi (2012–2023)*. <https://resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/02/20120225-7.htm>
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2013). *Onuncu kalkınma planı (2014–2018)*. https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Onuncu_Kalkinma_Planı-2014-2018.pdf
- T.C. Kalkınma Bakanlığı. (2015). *Bilgi toplumu stratejisi ve eylem planı (2015–2018)*. http://www.sp.gov.tr/tr/temel-belge/s/109/Bilgi+Toplumu+Stratejisi+ve+Eylem+Plani+_2015-2018
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı. (2021). *Ulusal kırsal kalkınma stratejisi (2021–2023)*. <https://www.tarimorman.gov.tr/TRGM/Belgeler/UKKS-Strateji-Belgesi.pdf>
- T.C. Tarım ve Orman Bakanlığı. (2024). *Ulusal kırsal kalkınma stratejisi (2024–2028)*. <https://www.tarimorman.gov.tr/TRGM/Belgeler/0Yay%C4%B1nlar%C4%B1m%C4%B1z/UKKS%20IV.PDF>
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2011). *Türkiye ulaşım ve iletişim stratejisi: Hedef 2023 (2011–2023)*. http://www.sp.gov.tr/upload/xSPTemelBelge/files/93C5Y+Türkiye_Ulasim_veIletisim_Stratejisi.pdf
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2020). *Ulusal akıllı ulaşım sistemleri strateji belgesi ve 2020–2023 eylem planı*. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/bakanlik-yayinlari/ulusal-akilli-ulas-im-sistemleri-strateji-belgesi-ve-2020-2023-eylem-plani.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2021). *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı stratejik planı (2019–2023) [Güncellenmiş]*. <https://sgb.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-planlar/uab-stratejik-plan-guncelleme-16-09-2021.pdf>
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı. (2024). *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı stratejik planı (2024–2028)*. <https://www.uab.gov.tr/uploads/pages/stratejik-yonetim/uab-2024-2028-yayinlanan-16-05-2024.pdf>
- Tejero-Beteta, C., Moyano, A. ve Sánchez-Cambronero, S. (2024). Factors influencing the efficiency of demand-responsive transport services in rural areas: A gis-based method for optimising and evaluating potential services. *ISPRS International Journal of Geo-Information*, 13(8), 275. <https://doi.org/10.3390/ijgi13080275>
- Tonkiss, K. (2006). *Analysis text and speech: content and discourse analysis*. In C. Seale, (2nd ed.), *Researching society and culture*. (pp. 367–383). London: Sage
- Transport Community. (2024). *Sustainable and smart mobility strategy: Monitoring report*. Brussels: European Transport Community Secretariat. <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2024/12/2024-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy-monitoring-report.pdf>
- Türkiye İstatistik Kurumu. (2025). *Adrese dayalı nüfus kayıt sistemi sonuçları, 2024*. <https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Adrese-Dayali-Nufus-Kayit-Sistemi-Sonuculari-2024-53783>
- Velaga, N. R., Beecroft, M., Nelson, J. D., Corsar, D. ve Edwards, P. (2012). Transport poverty meets the digital divide: accessibility and connectivity in rural communities. *Journal of Transport Geography*, 21, 102–112.
- Verlingheri, E. ve Schwanen, T. (2020). Transport and mobility justice: Evolving discussions. *Journal of Transport Geography*, 87, 102798. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2020.102798>
- Walker, G. (2012). *Environmental justice: Concepts, evidence and politics*. Routledge.
- White, P. R. (2016). *Public transport: its planning, management and operation*. Routledge.
- Winner, L. (1980). Do artifacts have politics? *Daedalus*, 109(1), 121–136. <http://www.jstor.org/stable/20024652>
- World Bank. (2023). *Colombia - recent economic developments in infrastructure*. World Bank Publications. <https://documents1.worldbank.org/curated/en/315721468770067432/pdf/303790CO.pdf>
- Young, I. M. (1990). *Justice and the politics of difference*. Princeton University Press.
- Ziegler, F. ve Segura, C. (2022). *Rural connectivity in Latin America and the Caribbean*. San José, Costa Rica: Inter-American Institute for Cooperation on Agriculture (IICA). <https://repositorio.iica.int/server/api/core/bitstreams/715734fb-fac7-4222-8ae1-e565f95b6b99/content>

EXTENDED ABSTRACT

Spatial Justice Crisis in Transportation: The Exclusion of Rural Areas from Carbon-Neutral Transport Policies

 Rukiye Gizem Öztaş Karlı

Bartın University, Faculty of Engineering, Architecture and Design, Department of Landscape Architecture, Bartın, Türkiye

This study examines the structural and discursive mechanisms through which rural areas are systematically excluded from Türkiye's national transportation, climate, and development policy frameworks. Even though the decarbonisation of the transport sector has become a strategic national priority, current policy approaches remain predominantly urban-centred, focusing on the following: electric vehicle infrastructure; intelligent transportation systems; and large-scale efficiency-oriented technological interventions. Such strategies, which are focused on urban areas, run the risk of perpetuating long-standing inequalities between metropolitan and rural regions by prioritising technological feasibility and economic productivity over ensuring equitable access to mobility. Drawing on spatial justice scholarship—particularly Fraser's triadic model of redistribution, recognition, and representation, alongside Lefebvre's conceptualisation of the right to the city—the analysis conceptualises the exclusion of rural areas as a multidimensional justice problem embedded within national transition agendas.

The research employs a qualitative document analysis approach supported by thematic analysis. A total of sixteen national-level policy documents, pertaining to transport, development, and climate action, were selected based on explicit criteria concerning temporal scope, national relevance, and strategic influence. The coding and thematic development process was informed by Braun and Clarke's inductive analytical framework, underpinned by Lincoln and Guba's criteria for trustworthiness. This approach aimed to ensure the credibility, dependability, transferability, and confirmability of the research. The codes were derived from repeated discursive patterns, policy framings, and definitional boundaries regarding how rural areas, mobility needs, and low-carbon transitions were described or omitted. These codes were then aggregated into broader thematic categories through iterative synthesis.

The findings reveal three interconnected themes that illustrate the structural and discursive marginalisation of rural contexts. The initial theme, the absence of rural representation, demonstrates that rural mobility is framed almost exclusively through infrastructure and efficiency concerns rather than rights-based or equitable access considerations. It is evident that policy references characteristically generalise the requirements for mobility in relation to urban contexts, thereby resulting in the predominance of rural-specific challenges being rendered largely invisible. The second theme, a technocratic planning paradigm, highlights the dominance of centralised decision-making, guided by technical feasibility and productivity metrics. This approach has been criticised on the grounds that it limits the incorporation of social equity priorities, dilutes local agency, and reinforces hierarchical governance structures. The third theme, the invisibility of rural contexts within carbon-neutral transport strategies, demonstrates that low-carbon investments, digital mobility solutions, and intelligent systems remain predominantly concentrated in urban centres. Consequently, rural communities are positioned as passive beneficiaries rather than active subjects of the transition.

The study concludes that the current planning paradigm in Turkey reproduces spatial injustice by failing to adequately recognise the mobility rights and everyday accessibility needs of rural populations. To achieve a transition that is more equitable and rights-based, the research proposes a policy approach that is holistic. This approach integrates demand-responsive transport models, strengthens rural participation in decision-making processes, and addresses the digital inequalities that shape access to emerging mobility technologies. Such restructuring is imperative not only for the purpose of meeting decarbonisation targets, but also for ensuring that the benefits of sustainable mobility are distributed fairly across geographies.

The article makes a significant contribution to the transport justice literature by empirically demonstrating how national policy frameworks can reify centre-periphery inequalities. Furthermore, it advances a conceptual pathway for developing inclusive, carbon-neutral transport agendas that recognise rural communities as equal stakeholders in the mobility transition.

Keywords: Spatial justice; decarbonized transport; rural mobility.

Correspondence: Rukiye Gizem Öztaş Karlı
e-mail: roztaş@bartın.edu.tr