

Sercan Sevgili<sup>1</sup>  
Politika AnalistiYağmur Celep  
Araştırmacı

## DEĞERLENDİRME NOTU

ANKARA'DA NEREDEN ÇIKTI BU TRAFİK? (II): TOPLU  
TAŞIMA, KAPASİTE VE ERİŞİM

Trafik kavramı, gündelik dilde çoğu zaman anlamının ötesine geçerek doğrudan “sorun” ile özdeşleşmektedir. Oysa trafik, bireylerin konut, iş, eğitim ve rekreasyon alanları gibi farklı kentsel faaliyetlere erişmek için gerçekleştirdikleri hareketliliğin ve dolaşımın genel adıdır. Bu çerçevede sorun olan, ulaşımın kendisi değil; kentsel dolaşımın talep düzeyi ile bunu karşılayacak altyapı ve hizmet kapasitesi arasındaki dengenin bozulmasıdır. Talebin arttığı, ancak yol ağının, toplu taşımanın ve kavşak/aktarma sistemlerinin bu talebi güvenilir ve öngörülebilir sürelerde taşıyamadığı durumlarda, sıkışıklık derinleşir; trafikte kaybedilen zaman artar ve hareketlilik kentsel yaşamın önünde bir bariyere dönüşür. Özellikle Ankara gibi büyük kentlerde şehir içi ulaşım, yalnızca bir teknik hizmet alanı değil; yaşam kalitesini, kent ekonomisinin işleyişini ve gündelik hayatın sürekliliğini doğrudan belirleyen stratejik bir altyapıdır. Bu nedenle trafik sıkışıklığı, bireylerin günlük hareketliliğini kısıtlayan basit bir rahatsızlık olmanın ötesinde; üretkenlik kaybı, zaman maliyetlerinin yükselmesi ve kamusal kaynakların kullanımında verimsizlik gibi sonuçlar doğurarak çok boyutlu bir kentleşme problemi hâline gelmektedir.

Bu çalışmanın amacı, yalnızca trafikte kaybedilen zamana odaklanmakla sınırlı kalmayarak ulaşım sistemlerinin **erişilebilirliği, çeşitliliği ve yapısal özellikleri** üzerinden karşılaştırmalı bir perspektif sunmaktır. Çalışma, trafik mühendisliğine dayalı kapasite artırıcı çözümlerden ziyade, trafik baskısını azaltmada belirleyici olan temel alanlardan biri olarak **toplu taşıma sistemlerinin rolünü** tartışmayı

<sup>1</sup><https://www.tepav.org.tr/tr/ekibimiz/s/1461/Sercan+Sevgili>

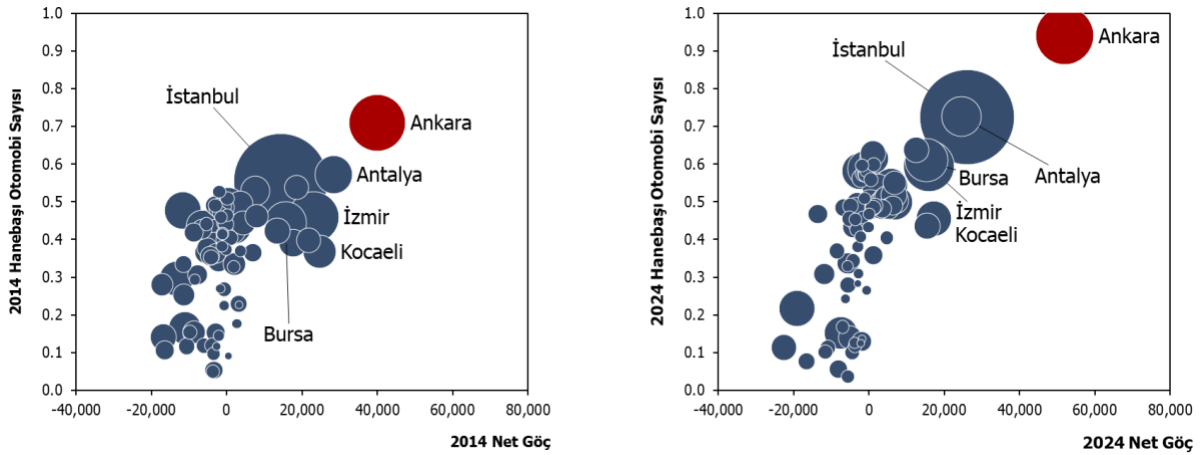
Bu çalışmada ifade edilen bulgular, yorumlar, sonuçlar, öneriler ve görüşler tamamen yazarına aittir. TEPAV'ın resmi görüşü değildir. © TEPAV, aksi belirtilmedikçe her hakkı saklıdır.

hedeflemektedir. Bu doğrultuda, toplu taşıma hatlarına erişimin görece yüksek olduğu şehirlerle Ankara'nın konumu karşılaştırılmakta; erişilebilirlik düzeyinin trafik yoğunluğu üzerindeki belirleyici etkisi analiz edilmektedir.

### Ankara'da Trafik Sıkışıklığının Yapısal Arka Planı

Ankara'da trafik sıkışıklığının son yıllarda daha görünür hâle gelmesinde, TEPAV bünyesinde hazırlanan “Ankara'da nereden çıktı bu trafik?”<sup>2</sup> başlıklı ilk çalışmada da vurgulandığı üzere, nüfusun ve motorlu taşıt sayısının artışı belirleyici bir rol oynamaktadır. Kentin demografik büyümesi gündelik yolculuk talebini yükseltirken artan otomobil sahipliğiyle bu talebin önemli bir bölümü özel araçlarla karşılanmakta, bu da ulaşım sistemi üzerindeki baskıyı her geçen gün artırmaktadır. 6 Şubat 2023 depremleri sonrasında Ankara'nın aldığı göç ise mevcut eğilimleri hızlandırmış; böylece trafik sıkışıklığı daha kısa bir zaman aralığında daha hissedilir ve gündelik yaşamı belirleyen bir probleme dönüşmüştür. Ancak bu tabloyu yalnızca son dönemdeki göç hareketiyle açıklamak yeterli değildir: Ankara'nın bugünkü trafik sıkışıklığı, Türkiye'de 1950'lerden itibaren kırdan kente göçle hız kazanan kentleşme pratiğine uyum sağlayacak ölçekte toplu taşıma omurgasını zamanında güçlendirememesinin ve uzun yıllara yayılan parçalı/kısa vadeli ulaşım tercihlerinin birikimli sonucudur. Bu yapısal arka plan, raylı sistemlere yönelik uzun vadeli yatırımların sınırlı kalması ve kentin büyük ölçüde Kızılay merkezli bir ulaşım örgütlenmesine dayanmasıyla daha da pekişmiştir. Nitekim Şekil 1, Ankara'nın hem net göç hem de hane başına otomobil sahipliği göstergelerinde diğer büyük kentlerden belirgin biçimde ayrılarak üst uçta konumlandığını göstermektedir; bu nedenle deprem sonrası göç, trafikte yaşanan sıkışıklığı “yaratan” tek unsur olmaktan ziyade, zaten birikmekte olan baskıyı hızlandırarak kaçınılmaz olanı daha erken ortaya çıkarmıştır.

**Şekil 1. Türkiye hanebaşına otomobil sayısı ve net göç, 2014-2024**



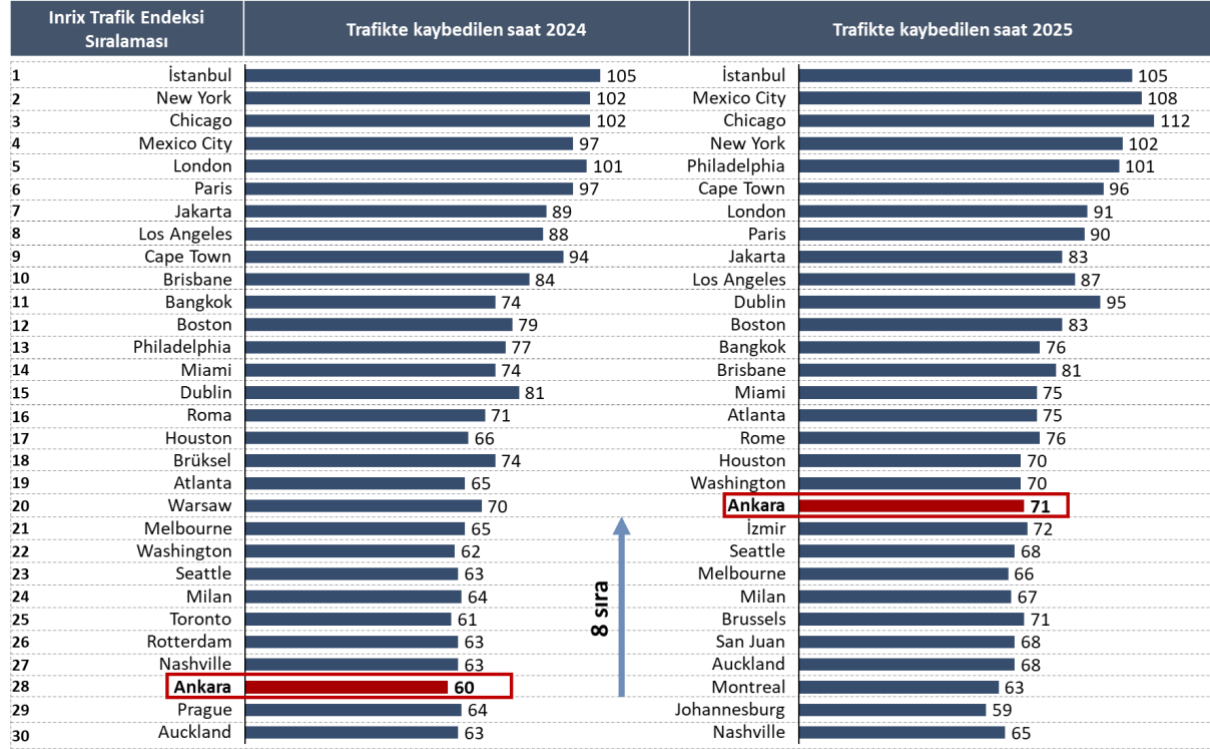
Kaynak: TÜİK, TEPAV Hesaplamaları

Trafikte kaybedilen süre, şehir içi ulaşım performansını ve kentsel hareketliliğin ne ölçüde aksadığını değerlendirmek için kritik bir göstergedir. INRIX 2024 Global Traffic Scorecard verilerine göre trafikte kaybedilen saat bakımından 28'inci sırada yer alan Ankara, Şekil 2'de görüldüğü üzere INRIX 2025 Global Traffic Scorecard'da 8 sıra yükselerek 20'nci sıraya çıkmıştır. Bu hızlı yükseliş, Ankara'da sıkışıklığın geçici bir dalgalanma olmaktan ziyade, kent

<sup>2</sup> <https://www.tepav.org.tr/tr/haberler/s/11090>

ölçeğinde giderek yoğunlaşan bir baskı rejimine dönüştüğüne işaret etmektedir. Öte yandan listede Türkiye'den Ankara dışında İstanbul'un ve İzmir'in de yer alması, trafik sıkışıklığının ülke ölçeğinde büyük kentlere yayılan daha geniş bir sorun alanı olduğunu göstermektedir. Buna karşın Ankara'nın listedeki yükselişi, sıkışıklığın yalnızca "büyük kent olma" durumu ile açıklanamayacağını; kentin demografik dinamikleri ve ulaşım sisteminin yapısal özellikleriyle birlikte değerlendirilmesi gerektiğini güçlendirmektedir.

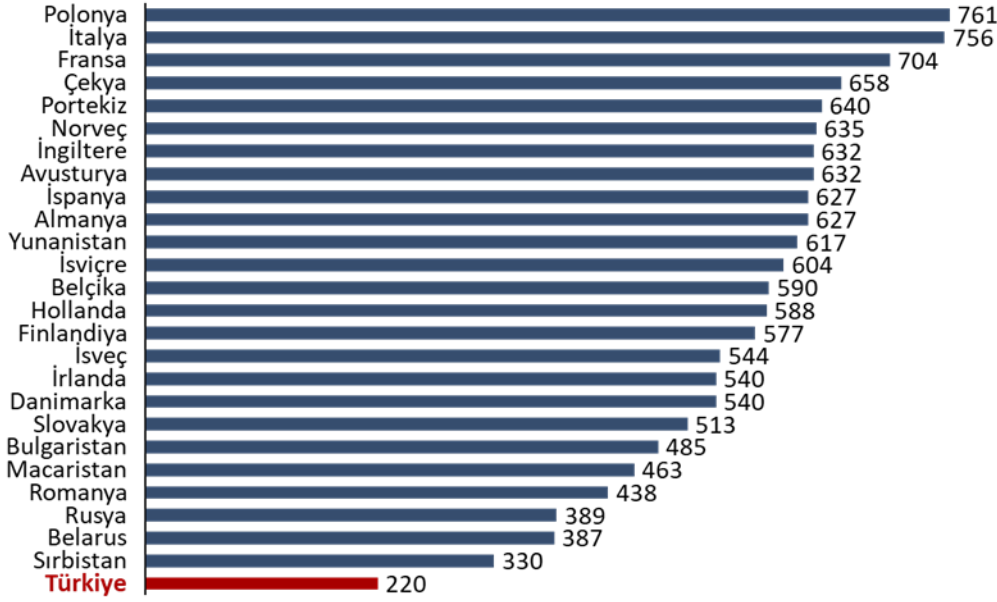
## Şekil 2. Küreselde trafik sıralaması en yüksek 30 şehir sıralaması ve kaybedilen saat, 2024-2025



Kaynak: INRIX, TEPAV Görselleştirmeleri

Türkiye'de 1.000 kişiye düşen araç sayısı, özellikle Avrupa ülkeleriyle karşılaştırıldığında Şekil 3'te de görüldüğü üzere belirgin biçimde daha düşüktür. Buna rağmen, INRIX 2025 Global Traffic Scorecard'a göre trafikte kaybedilen sürenin en yüksek olduğu ilk 30 şehir arasında Türkiye'den Ankara, İstanbul ve İzmir olmak üzere üç şehrin yer alması, trafik sorununun yalnızca özel araç sahipliğinin nicel düzeyiyle açıklanamayacağını göstermektedir. Bu durum, trafik sıkışıklığının araç sayısından çok, bu araçların hangi mekânsal ve yapısal koşullarda dolaşıma girdiğiyle ilişkili olduğunu düşündürmektedir.

Nitekim 1.000 kişiye düşen araç sayısı bakımından Türkiye'nin görece alt sıralarda yer almasına karşın, Ankara başta olmak üzere İstanbul ve Antalya gibi büyük şehirlerde hane başına otomobil sahipliğinin oldukça yüksek olması, araç sahipliğinin ülke geneline dengeli biçimde dağılmadığını ortaya koymaktadır. Araç sahipliği büyük metropollerde yoğunlaşırken, diğer illerde daha sınırlı kalmaktadır. Bu durum, Türkiye'de trafik sorununun niceliksel bir araç fazlalığından ziyade, özellikle büyük şehirlerde kentsel ulaşım sistemlerinin yapısal özellikleri ile yakından ilişkili olduğunu göstermektedir.

**Şekil 3. 1.000 kişiye düşen araç sayısı**

Kaynak: OICA, TEPAV görselleştirmeleri

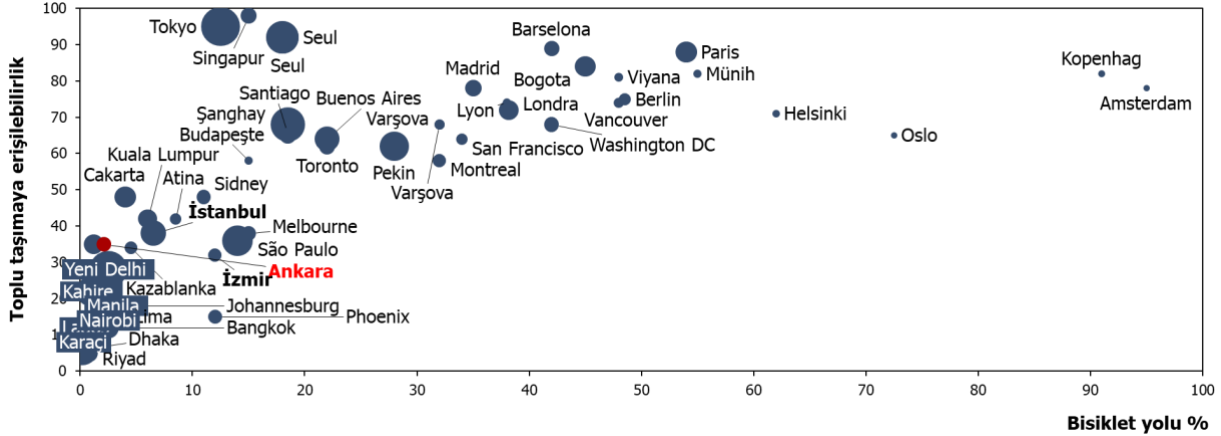
Litman'ın (2025) da vurguladığı üzere, toplu taşıma ve bisiklet gibi alternatif ulaşım seçeneklerinin yetersizliği ve bu sistemler arasındaki entegrasyon eksikliği, bireyleri ekonomik maliyetlere rağmen özel araç kullanımına yöneltebilmektedir. Bu çerçevede Türkiye'de büyük şehirlerde özel araç sahipliğinin yüksek olması, bireysel tercihlerden çok, kentsel ulaşım altyapısının sunduğu sınırlı seçeneklerle ilişkili bir sonuç olarak değerlendirilebilir. Bununla birlikte, bu ilişkinin yönü ve gücü literatürde hâlen tartışmalıdır. Türkiye bağlamında bireylerin toplu taşıma altyapısına erişimi ile özel araç kullanım pratikleri arasındaki ilişkinin nasıl şekillendiği, bu araştırmanın temel inceleme alanlarından birini oluşturmaktadır.

Ankara özelinde yapısal çerçeveye bakıldığında ise, kentin ulaşım sisteminin büyük ölçüde Konya, Eskişehir, İstanbul ve Samsun yollarından oluşan dört ana arter etrafında şekillendiği görülmektedir. Bu arterler, kent içi yolculukların önemli bir bölümünü taşımakta; bireylerin bir yerden bir yere gitmek için çoğu zaman bu sınırlı sayıdaki koridorlardan birini kullanmasını zorunlu kılmaktadır. Arter sayısının kısıtlı olmasıyla birlikte, alışveriş ve iş merkezleri gibi yoğun çekim noktalarının büyük ölçüde bu arterlere doğrudan bağlanması, sıklığı daha da artırmaktadır. Özel araç kullanımının yoğun olduğu bu yapıda, bir arterde meydana gelen aksama hızla diğerlerine de yansımakta; böylece trafikte kaybedilen süre, tekil darboğazların ötesinde katlanarak artan bir sistem sorunu hâline gelmektedir.

Newman ve Konworthy (1999), farklı dünya kentlerini ele aldıkları çalışmalarında araç sahipliğinin tek başına trafik sorununu açıklamak için yeterli olmadığını öne sürmektedir. Nüfusun yoğun olduğu ancak toplu taşıma altyapısının güçlü olduğu şehirlerde, özel araç sahipliği oranı yüksek olsa da trafik sorunu sınırlı kalmaktadır. Buradan hareketle özellikle Seul gibi yüksek nüfuslu ve araç sahipliği oranı fazla olan şehirlerde, Şekil 4'te yer aldığı üzere, Ankara'ya kıyasla toplu taşıma erişilebilirliğinin yüksek olduğu görülmektedir. Yine Şekil 4'e göre, Amsterdam ve Kopenhag'da toplu taşıma erişilebilirliği ile bisiklet yolu altyapısının gelişmiş olması, bireylerin özel araç dışındaki ulaşım seçeneklerine yönelmesini kolaylaştırmaktadır. Bu çerçevede Ankara'daki trafik sorunu tekrar değerlendirildiğinde küresel

ölçekte trafikte kaybedilen sürenin en çok olduğu ilk 30 şehir arasında Kopenhag, Amsterdam ve Seul gibi Türkiye'ye kıyasla kişi başına düşen özel aracın daha yüksek olduğu şehirlerin yer almaması dikkat çekicidir. Bu durumun nedeni ise toplu taşıma ve bisiklet altyapısının birbirini tamamlayıcı nitelikte olmasıdır. Ulaşım seçeneklerinin çeşitlenmesiyle beraber bireylerin seçim şansı artmakta ve özel araca bağımlılık azalmaktadır.

#### Şekil 4. Şehirlerin toplu taşıma erişilebilirlik ve bisiklet kullanım oranları



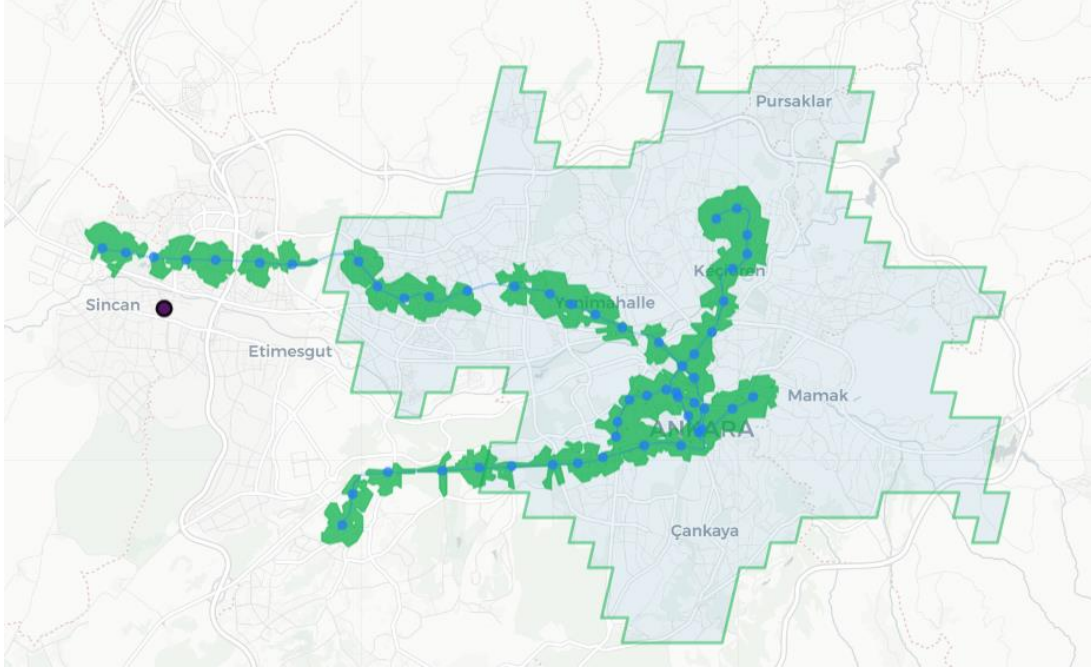
Kaynak: ITDP Atlas, TEPAV görselleştirmeleri

INRIX 2025 Global Traffic Scorecard'a göre ilk sırada yer alan İstanbul'un ardından Ankara 20. sırada, İzmir ise hemen altında 21. sırada yer almaktadır. Şekil 2 ve Şekil 4 birlikte değerlendirildiğinde İzmir, bisiklet yolu bakımından Ankara'nın ilerisinde; toplu taşımaya erişilebilirlik bakımından ise İstanbul ve Ankara'nın gerisinde kalmaktadır. Bu çerçevede, İzmir'de toplu taşıma sistemlerinin yeterince gelişmemiş olmasının trafik yoğunluğunun nedenlerinden biri olabileceği söylenebilirken; İstanbul'un dünyada trafikte en fazla sürenin kaybedildiği şehir olması, mega kent ölçeği gibi yapısal faktörlerle birlikte değerlendirilmelidir.

#### Ulaşım Sistemlerine Erişilebilirlik

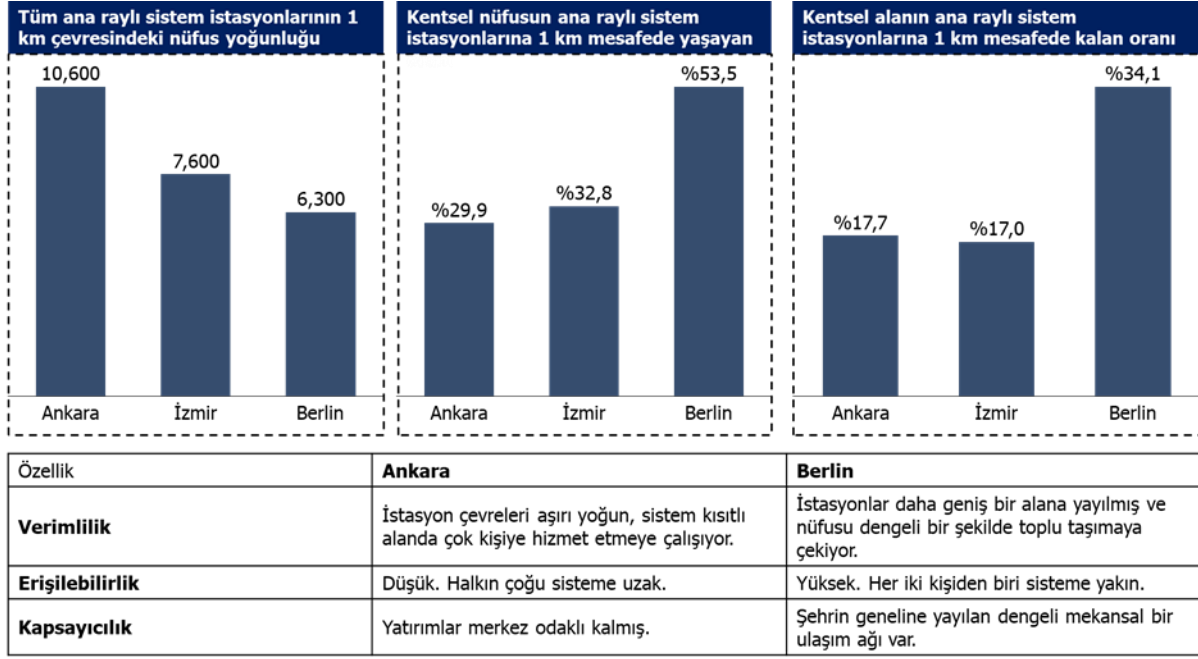
Yazının önceki bölümleri birlikte değerlendirildiğinde, trafikte kaybedilen sürenin görece düşük olmasında belirleyici olan unsurun özel araç sayısından ziyade, toplu taşıma sistemlerine erişim düzeyi olduğu değerlendirilmektedir. Şekil 5, Ankara'da yüksek kapasiteli (hızlı) toplu taşıma sistemlerine erişimi olan nüfusun kent geneline yayılmadığını; bu sistemlerin mekânsal olarak sınırlı kaldığını ve toplam nüfusun yalnızca belirli bir bölümüne hizmet verdiğini ortaya koymaktadır.

### Şekil 5. Ankara'da yüksek kapasiteli (hızlı) toplu taşıma sistemlerine yakın yaşayan nüfus



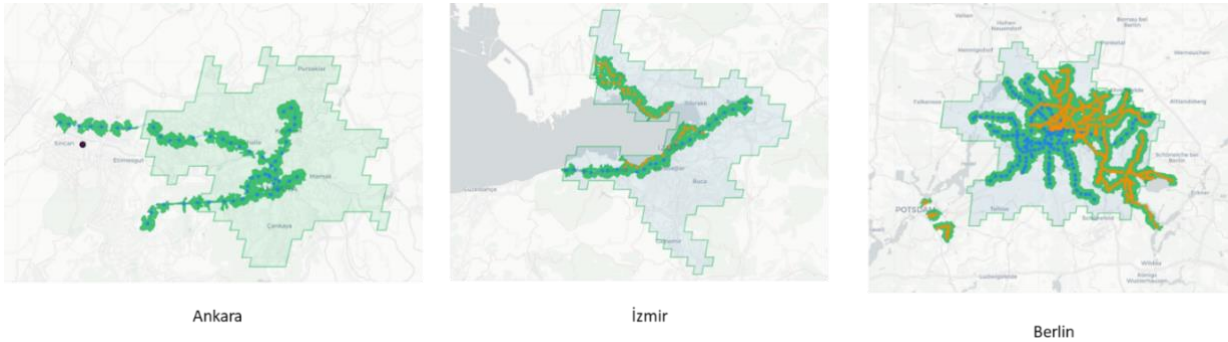
Kaynak: ITDP Atlas

Bu bağlamda Şekil 6'da Ankara, İzmir ve Berlin şehirlerinde raylı sistemlere erişim karşılaştırılmıştır. Ankara ve İzmir'in seçilme nedeni, her iki kentin de küresel ölçekte trafik sıkışıklığıyla öne çıkmasıdır. Berlin ise hem Ankara gibi bir başkent olması hem de nüfus büyüklüğünün görece Ankara'ya yakın olması nedeniyle karşılaştırma için uygun bir referans noktası sunmaktadır. Öncelikle tüm raylı sistem istasyonlarının 1 km yakın çevresinde yaşayan nüfusun yoğunluğuna bakıldığında, Ankara ve İzmir'de bu yoğunluğun Berlin'e kıyasla daha yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum, istasyon çevrelerinin aşırı yoğunlaştığını ve raylı sistem ağının sınırlı bir mekânsal alanda çok sayıda kullanıcıya hizmet vermeye çalıştığını göstermektedir. Buna karşılık, kentsel nüfusun raylı sistem istasyonlarına 1 km mesafede yaşayan oranı ile kentsel alanın raylı sistem istasyonlarına 1 km mesafede kalan yüzdesi birlikte değerlendirildiğinde, Berlin'in Ankara ve İzmir'in belirgin biçimde üzerinde yer aldığı görülmektedir. Bu tablo, Berlin'de istasyonların kentsel alana daha dengeli yayıldığını ve nüfusun geniş bir kesiminin toplu taşımaya yakın bir yaşam kurabildiğini ortaya koymaktadır. Nitekim Berlin'de yaklaşık her iki kişiden birinin raylı sisteme 1 km mesafede yaşadığı görülürken; Ankara ve İzmir'de nüfusun önemli bir bölümünün raylı sistem istasyonlarına görece uzak konumlandığı anlaşılmaktadır. Bu durum, Türkiye'de raylı sistem yatırımlarının büyük ölçüde merkez odaklı kaldığını ve toplu taşımanın kentsel ölçekte yaygın bir erişim aracı hâline gelemediğini göstermektedir.

**Şekil 6. Ankara, İzmir ve Berlin'in raylı sistem istasyonlarına erişimi**

Kaynak: University of Toronto - School of Cities, TEPAV görselleştirmeleri

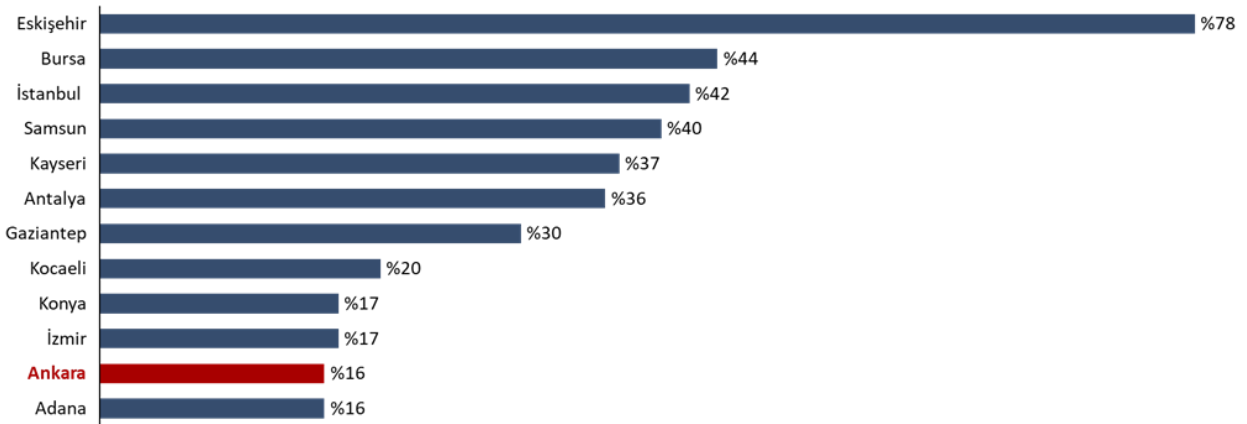
Şekil 7'de yer alan Ankara, İzmir ve Berlin'in metro ağı haritaları birlikte değerlendirildiğinde, Berlin'de metro ağının kentsel alana daha geniş ölçekte yayıldığı ve kentin büyük bir bölümünü kapsadığı görülmektedir. Buna karşılık Ankara ve İzmir'de metro ağının şehrin yalnızca sınırlı bir kısmına hizmet ettiği anlaşılmaktadır. Ankara özelinde düşünüldüğünde, metro yatırımlarının başlangıcından itibaren ağırlıklı olarak merkez odaklı kurgulanması günümüzdeki trafik sıkışıklığının önemli bileşenlerinden birini oluşturmaktadır. Bu durum aynı zamanda, Türkiye'de kentleşme pratiklerinin ve mekânsal yayılmanın uzun yıllardır istikrarlı bir planlama çerçevesi içinde değil; çoğu zaman parçalı kararlarla, değişken önceliklerle ve öngörülemez biçimlerde yön değiştirmesiyle de ilişkilidir. Kentsel büyüme aksları ve yoğunluk odakları sürekli yer değiştirirken raylı sistem ağının bu değişime eşzamanlı uyum sağlayamaması, toplu taşımının kent ölçeğinde yaygın bir erişim aracına dönüşmesini zorlaştırmakta; sonuçta özel araç bağımlılığı ve buna bağlı trafik baskısı kalıcılaştırmaktadır.

**Şekil 7. Ankara, İzmir ve Berlin'in metro ağı haritası**

Kaynak: ITDP Atlas

Vuchic'in (2017) önerdiği "multimodal transport system" yaklaşımı, toplu taşımanın tek bir moda dayanarak değil; farklı ulaşım türlerinin birbirini tamamlayacak biçimde bütünleşmesiyle etkinliğe ulaşabileceği fikrine dayanır. Bu çerçevede metro ve tramvay gibi raylı sistemler, ancak istasyonlara erişimi sağlayan otobüs besleme hatları, yaya bağlantıları ve uygun koşullarda bisiklet altyapısı ile birlikte kentsel ölçekte anlamlı bir "ağ"a dönüşebilir. Bu bakış açısından hareketle Şekil 8'de yer alan, Türkiye'de hızlı ulaşım hatlarına yakın yaşayan nüfus oranı değerlendirildiğinde Eskişehir'in %78 ile ilk sırada yer aldığı görülmektedir (ITDP, 2026). Eskişehir'in yüzölçümünün Ankara'ya kıyasla daha sınırlı olması erişilebilirlik açısından bir avantaj sağlasa da, kent içi ulaşım talebine yalnızca tek bir hat türüyle değil; tramvay ve bisiklet yolları gibi tamamlayıcı seçeneklerle karşılık verilmesi, multimodal bütünleşmenin pratikte nasıl işlediğini göstermektedir. Benzer biçimde Bursa'nın üst sıralarda yer alması da, şehir içi ulaşımında otobüslerin yanı sıra metro ve tramvay gibi raylı seçeneklerin varlığıyla, Vuchic'in vurguladığı çok modlu sistem mantığının güçlenmesiyle ilişkilendirilebilir. Bu çerçevede Ankara'da şehir içi ulaşımın güçlendirilmesi, yalnızca yeni hat yatırımlarına indirgenmemeli; mevcut raylı sistemlere entegre edilebilecek besleme hatları, istasyon erişimini artıracak yaya-bisiklet bağlantıları ve kullanıcıların alternatiflerini çoğaltacak bütünleşik ağ yaklaşımı gibi tamamlayıcı unsurlara da odaklanmalıdır (Vuchic, 2017).

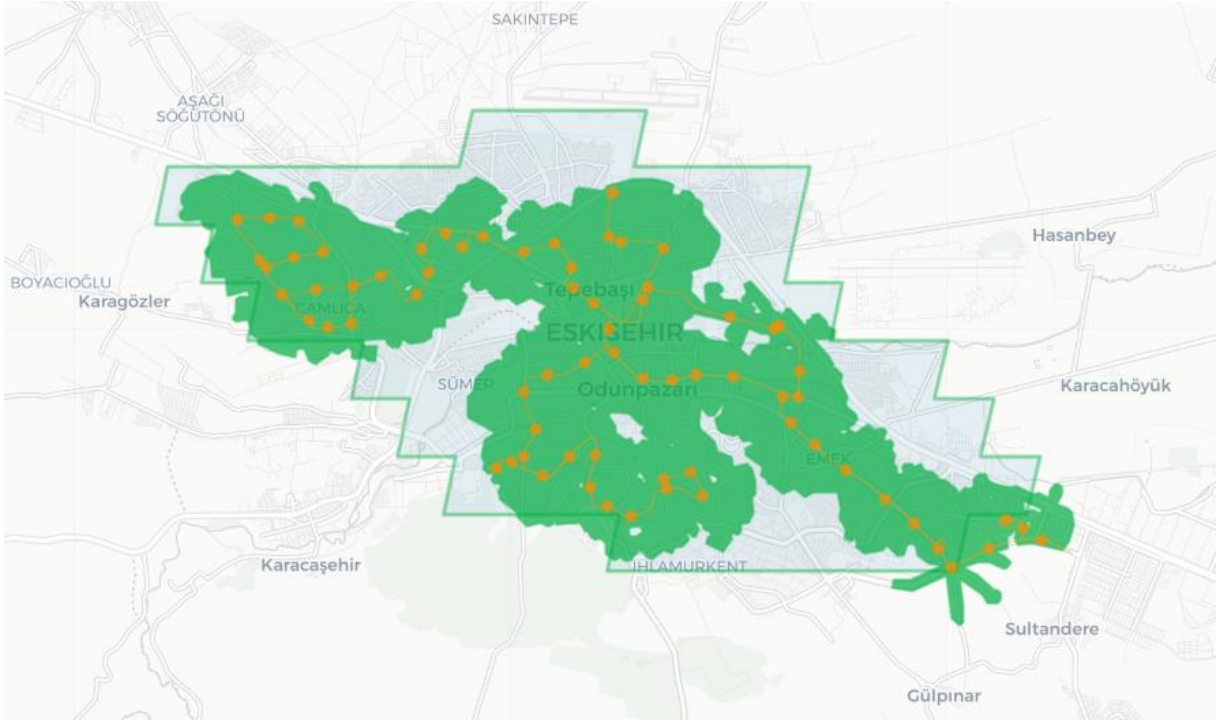
### Şekil 8. Türkiye'de hızlı ulaşım (raylı sistemler ve metrobüs) hatlarına yakın yaşayan nüfusun oranı



Kaynak: ITDP Atlas, TEPAV görselleştirmeleri

Türkiye'de birinci, küresel ölçekte ise 1.117 şehir arasında dördüncü sırada yer alan Eskişehir'de, 2024 yılı itibarıyla kent nüfusunun %78'inin yüksek kapasiteli toplu taşıma sistemlerine 1 km mesafe içinde yaşadığı görülmektedir (ITDP, 2026). Bu oran, Eskişehir'de toplu taşıma erişilebilirliğinin yalnızca ulusal ölçekte değil, uluslararası karşılaştırmalar açısından da son derece yüksek bir düzeye ulaştığını ortaya koymaktadır. Şekil 9'da sunulan Eskişehir'in toplu taşıma erişilebilirlik haritası, erişimin kent geneline dengeli biçimde yayıldığını ve yüksek kapasiteli sistemlerin günlük yaşamla güçlü bir mekânsal entegrasyon içinde olduğunu göstermektedir.

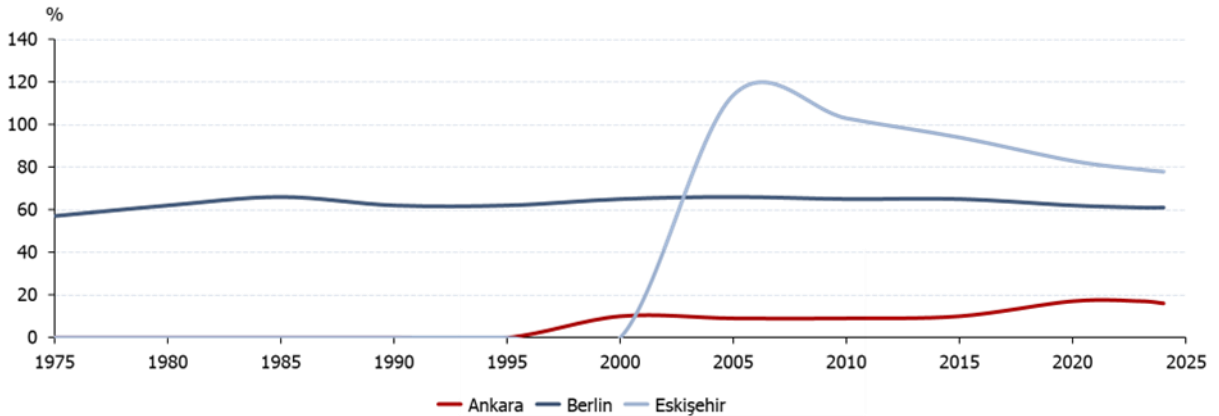
### Şekil 9. Eskişehir'de yüksek kapasiteli (hızlı) toplu taşıma sistemlerine yakın yaşayan nüfus



Kaynak: ITDP Atlas

Berlin'de ise nüfusun hızlı ulaşım istasyonlarına yürüyerek erişebilme oranının Şekil 10'da görüldüğü üzere yaklaşık 50 yıldır benzer bir bandta istikrarlı biçimde seyretmesi, toplu taşıma altyapısının erken dönemden itibaren stratejik ve süreklilik arz eden bir planlama yaklaşımıyla ele alındığını düşündürmektedir. Eskişehir'de ise hızlı ulaşım hatlarına yakın yaşayan nüfus oranının yüksek olmasıyla birlikte, bu nüfusun önemli bir bölümünün istasyonlara yürüyerek erişebilmesi; hızlı ulaşım duraklarının hem günlük yaşam içinde kolay erişilebilir konumlandığını hem de kent ölçeğinde daha dengeli biçimde dağıldığını göstermektedir.

### Şekil 10. Şehirdeki nüfusun hızlı ulaşım (raylı sistemler ve metrobüs) istasyonlarına yürüyerek erişebilme oranı



Kaynak: ITDP Atlas, TEPAV görselleştirmeleri

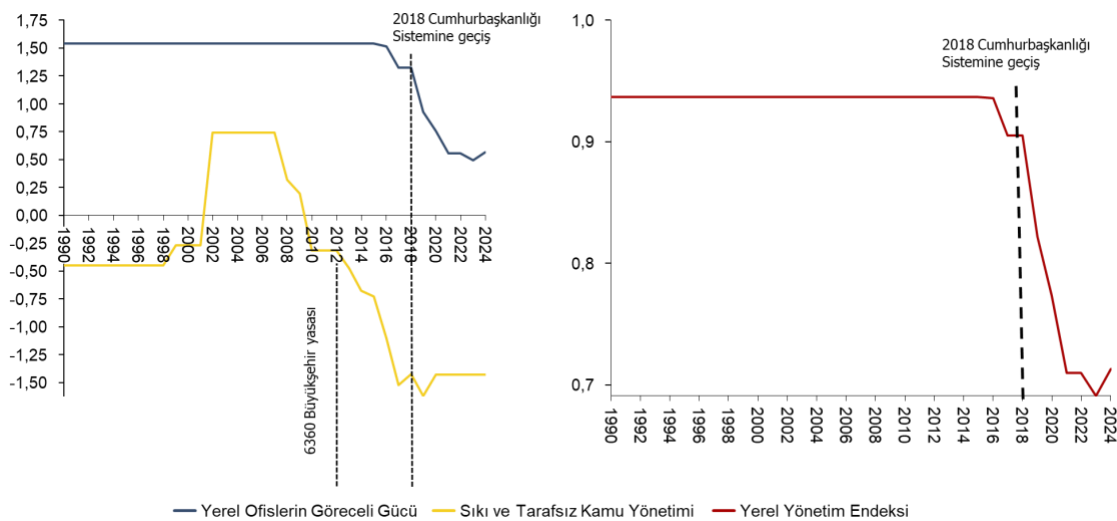
Buna karşılık Ankara açısından, bir başkent için hızlı ulaşımın görece geç başlaması (1995 sonrası) ve erişim göstergelerinin diğer kentlere kıyasla düşük seyretmesi, erken dönemde ulaşım altyapısına ilişkin yatırım ve politika tercihlerindeki eksikliklere işaret etmektedir.

Bu durumun güncel bir yansıması olarak, Ankara Büyükşehir Belediye Meclisinin 2025 tarihli kararı ile Kızılay–Dikmen metro hattının ihale ve inşaat işlerinin Ankara Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından yürütülmesine karar verilmiştir. Söz konusu karar doğrultusunda, projelerin 2025 ve 2026 yılı yatırım programlarına dahil edilmesi amacıyla Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na başvuruda bulunulmuştur. Ancak Resmî Gazete'de yayımlanan 2026 Yılı Kamu Yatırım Programı'nda ilgili projelere yer verilmemiştir. Bu nedenle, projelerin 2026 yılı içi yatırım teklifleri kapsamında yeniden programa alınması için başvuru yapılmasının planlandığı belirtilmektedir (EGO, t.y.).

Ankara'da Dikmen metro hattının ihale süreçlerinde yaşanan gecikmeler ve belirsizlikler, farklı idari düzeyler arasında eşgüdümün sağlanmasının kritik önemini güncel biçimde ortaya koymuştur. Buradan hareketle, altyapı yatırımlarındaki gecikmelerin nedenleri incelendiğinde, yalnızca teknik kapasite veya proje tasarımı değil; merkezi ve yerel yönetimler arasındaki kurumsal ilişki ve karar alma süreçlerinin işleyişinin de belirleyici bir etken olduğu anlaşılmaktadır. Politika tercihlerindeki eksiklikler çerçevesinde Ankara'daki hızlı ulaşım altyapısına yönelik yatırımların yalnızca yerel yönetimler düzeyinde değerlendirilemeyeceği; merkezi yönetimin finansman, onay ve ihale süreçleri üzerinden yatırım kararlarının şekillenmesinde belirleyici bir role sahip olduğu söylenebilir.

Şekil 11'de yer alan 2 grafik birlikte değerlendirildiğinde, Türkiye'de yerel yönetimlerin kurumsal konumu ile kamu yönetiminin işleyişi arasındaki ilişkinin zaman içinde zayıfladığı görülmektedir. Yerel yönetim endeksinin görece yüksek seyrettiği dönemlerde dahi kamu yönetiminin etkinlik, tarafsızlık ve öngörülebilirlik göstergelerinin düşük ve çoğunlukla negatif bölgede kalması, yerel düzeydeki kurumsal kapasitenin karar alma süreçlerine fiilen yansımadağını düşündürmektedir. Benzer biçimde, yıllar içinde yerel ofislerin göreceli gücünde ve sıkı–tarafsız kamu yönetimi göstergelerinde gözlenen gerileme, merkezi ve yerel yönetimler arasındaki kurumsal ilişkinin daha hiyerarşik ve sınırlayıcı bir çerçeveye doğru evrildiğine işaret etmektedir.

**Şekil 11. Türkiye'de Yerel Yönetim ve Kamu Yönetimi Göstergeleri**



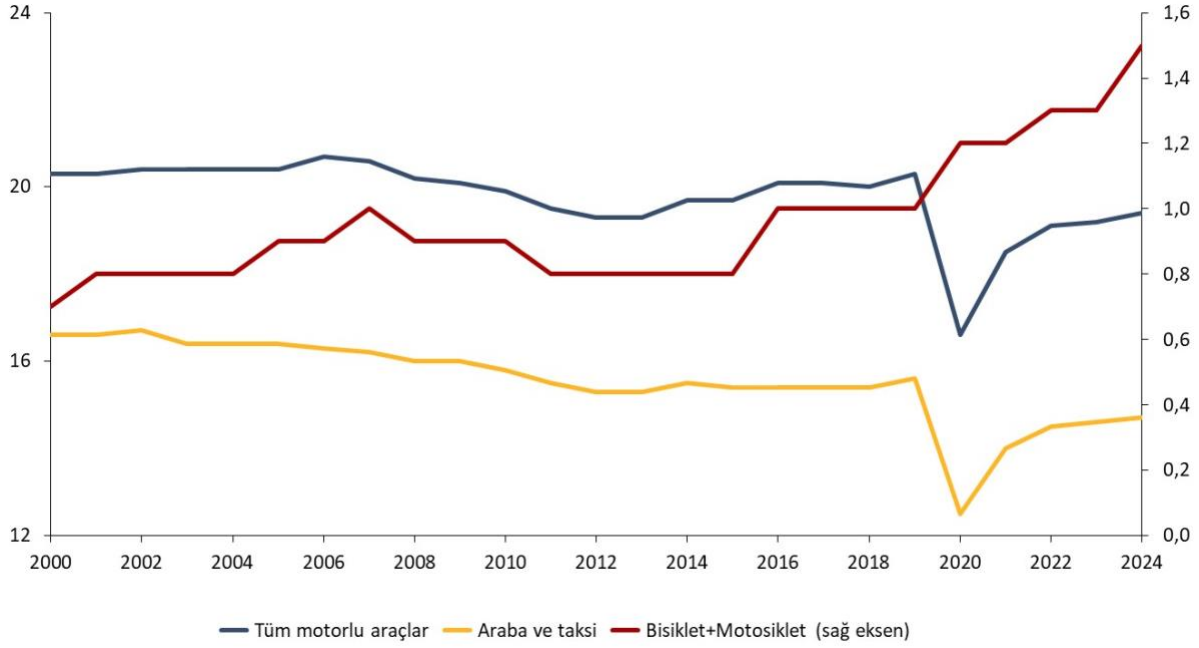
Kaynak: Varieties of Democracy (V-Dem), TEPAV hesaplamaları

Bu bağlamda, yerel yönetimlerin varlığından ziyade, merkezi idare karşısındaki fiili yetki alanları ve karar alma süreçlerindeki hareket serbestisi belirleyici hale gelmektedir. Türkiye örneğinde altyapı yatırımları gibi çok aktörlü ve uzun vadeli planlama gerektiren alanlarda yaşanan gecikmeler, yalnızca teknik kapasite eksikliği veya proje tasarımına indirgenemez; bu gecikmeler aynı zamanda merkezi ve yerel yönetimler arasındaki yetki paylaşımının daralması ve kamu yönetiminde kurumsal öngörülebilirliğin zayıflamasıyla yakından ilişkilidir. Ankara'da Dikmen metro hattının ihale süreçlerinde ortaya çıkan gecikmeler ve belirsizlikler, bu yapısal sorunun güncel ve somut bir yansıması olarak okunabilir.

### Küresel Örnekler ve Kalıcı Çözümler

Trafik sorunu, yalnızca Ankara'ya ya da Türkiye'ye özgü bir mesele değil; küresel ölçekte birçok ülkenin uzun süredir stratejiler geliştirdiği ve farklı politika araçlarıyla müdahale etmeye çalıştığı yapısal bir kentleşme problemi olarak karşımıza çıkmaktadır (UN-Habitat, 2013). Motorlu taşıt kullanımındaki artış, sadece trafik sıkışıklığını derinleştirmekle kalmamakta; aynı zamanda hava kirliliği başta olmak üzere çevresel etkiler üzerinden de kentlerin sürdürülebilirliğini zorlamaktadır. Bu nedenle trafik meselesi, pek çok ülkede çevresel sürdürülebilirlik hedefleriyle birlikte ele alınmakta; talebi yönetmeye dönük araçlar, ulaşım politikalarının merkezine yerleştirilmektedir. Bu kapsamda Birleşik Krallık'ta, Londra'da uygulanan Congestion Charge ve Fransa'da hayata geçirilen Zone à Trafic Limité yaklaşımı öne çıkan örnekler arasında değerlendirilebilir.

**Congestion Charge**, Londra'da 2003 yılında yürürlüğe giren ve günün belirli saatlerinde belirli bölgelere motorlu araçla girişte ücret ödenmesini öngören bir uygulamadır. Uygulamanın etkileri Şekil 12 üzerinden okunduğunda, 2003 sonrasında kent içi ulaşım kompozisyonunda dikkat çekici bir dönüşüm gözlenmektedir: Araç ve taksi sayısında uzun dönemli bir artış eğilimi sürerken, buna eşlik edecek biçimde bisiklet ve motosiklet kullanımının da artması, kent içi hareketliliğin yalnızca otomobile dayanmayan daha karma bir yapıya evrildiğini düşündürmektedir. Ayrıca son beş yılda motorlu araç sayısında artış eğilimi belirginleşmiş olsa da, bu artışın daha önceki yıllarda aynı ölçekte görülmemesi, talep yönetimi araçlarının etkisinin zaman içinde farklılaşabildiğine işaret etmektedir. Bu bulgular birlikte değerlendirildiğinde, Congestion Charge uygulamasının yalnızca kısa vadeli "otomobil sayısını azaltma" hedefi üzerinden değil; daha uzun vadede ulaşım tercihlerini dönüştürmeye ve alternatif ulaşım araçlarının yaygınlaşmasına katkı sunan bir politika aracı olarak ele alınabileceği söylenebilir. Buna ek olarak, söz konusu uygulamanın, ulaşımı tek başına bir hedef olarak değil; bütüncül bir ekolojik sürdürülebilir planlama yaklaşımının parçası olarak konumlandığı ve kentsel dönüşümün daha geniş çevresel hedeflerine hizmet ettiği görülmektedir.

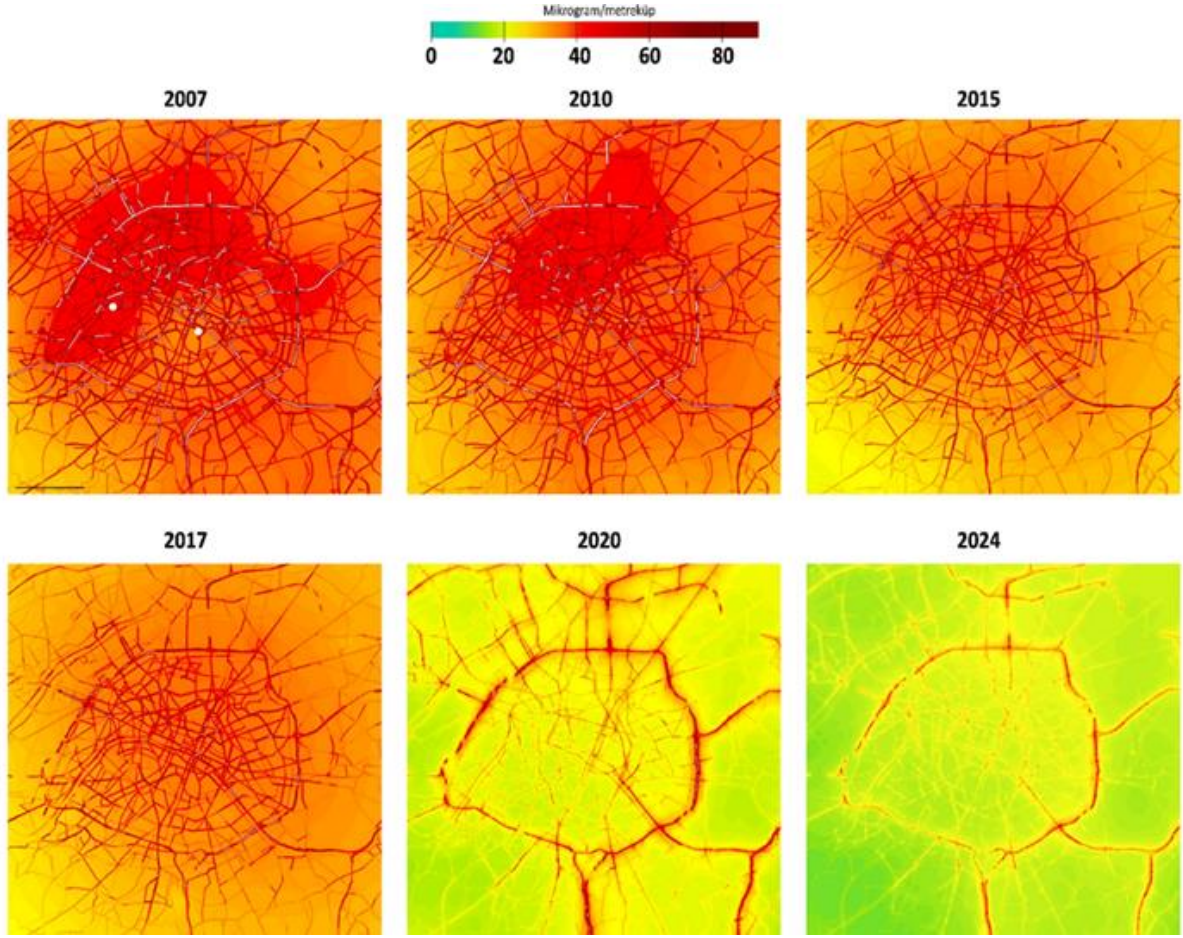
**Şekil 12. Londra'da yıllara göre araç sayısı ve türü, %**

Kaynak: GOV.UK, TEPAV görselleştirmeleri

Paris'te uygulanan **Zone à Trafic Limité**, yüzeysel olarak kent merkezine motorlu araç erişimini sınırlayan ve trafik talebini yönetmeyi amaçlayan bir politika aracı olarak değerlendirilebilir. Ancak bu uygulama, Paris'in benimsediği **bütüncül ekolojik sürdürülebilirlik planlama yaklaşımı** içinde ele alındığında, ulaşımı amaç değil, daha geniş kentsel hedeflere ulaşmak için kullanılan bir **araç** olarak konumlandırmaktadır.

Bu çerçevede Paris, motorlu taşıt trafiğini azaltmayı tek başına bir hedef olarak değil; 15 dakikalık kent yaklaşımı, bisiklet altyapısının yaygınlaştırılması, yeni konut gelişim alanlarının gündelik ihtiyaçlara yakın biçimde planlanması ve yeşil koridorların kentsel dokuya entegrasyonu gibi politikalarla birlikte ele almaktadır. Ulaşım politikaları, bu bütüncül çerçevede kentsel yaşanabilirliği, çevresel sürdürülebilirliği ve kamusal sağlığı destekleyen mekânsal dönüşümlerin tamamlayıcı bir bileşeni hâline gelmektedir.

Nitekim Şekil 13'te görüldüğü üzere, Paris merkezinde zaman içinde hava kalitesinde gözlenen belirgin iyileşme, yalnızca trafik kısıtlamalarıyla açıklanamayacak bir sonuçtur. Aksine bu bulgu, ulaşım, mekânsal planlama ve yeşil altyapı politikalarının eşgüdümlü biçimde uygulanmasının, çevresel kalite ve kamusal sağlık açısından daha geniş toplumsal kazanımlar üretebildiğini ortaya koymaktadır.

**Şekil 13. Paris'te yıllara göre ortalama nitrojen dioksit konsantrasyonu**

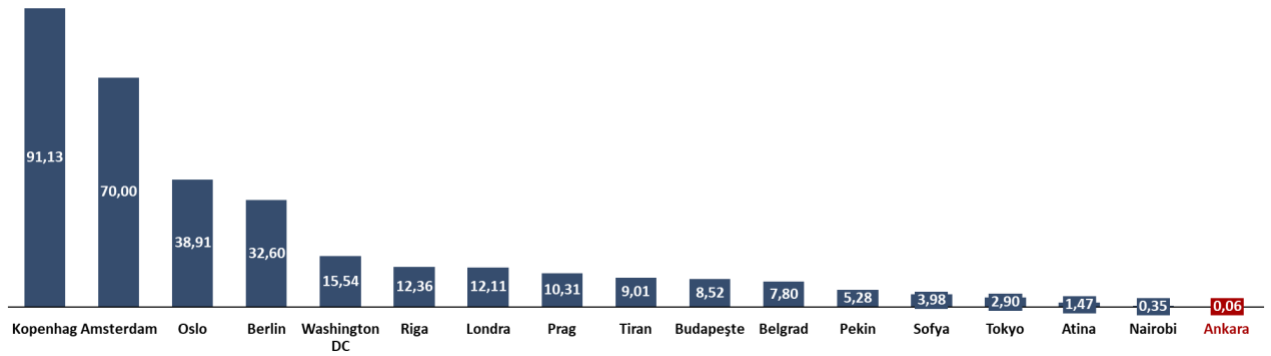
Kaynak: Airparif

Ankara'da ise bu uygulamalara benzer bir şekilde, son günlerde bazı bölgelerde pilot çalışma olarak uygulamaya geçirilen ve ilk 15 dakika araç park etmenin ücretsiz olduğu ancak ilerleyen dakikalarda ücretli hale gelmesi, özel araç kullanımı açısından caydırıcı politikalar kapsamında değerlendirilebilir. Ancak söz konusu düzenlemenin trafik yoğunluğu ve ulaşım tercihleri üzerinde etkisinin olup olmayacağının anlaşılması için, uygulamanın uzun vadeli sonuçlarının değerlendirilmesi gerekli görülmektedir.

Ulaşım tercihleri bağlamında Hollanda'da bisiklet kullanımının bu kadar yaygın olmasının arkasında yatan hikâye dikkat çekicidir. Savaş sonrası toparlanmayla beraber insanların özel araç sahipliği artmıştır ve bisiklet kullanımı azalmıştır. Ancak ilerleyen süreçte motorlu taşıtların artmasıyla beraber trafik kazalarının ve özellikle çocuk ölümlerinin artması, **"Stop de Kindermoord"** (çocuk cinayetini durdur) sloganıyla otomobil odaklı ulaşım politikalarına karşı olan halkın iradesini ortaya koymuştur (Van der Zee, 2015). 1973 petrol kriziyle birlikte Hollanda'nın yaşadığı sarsıntıya karşı hükümetin uyguladığı politikalarından biri, özel araç kullanımını azaltmak olmuştur. Bu bağlamda 4 Kasım 1973 ile 6 Ocak 1974 tarihleri arasında ülke genelinde pazar günleri motorlu araç trafiği yasaklanmıştır (Ceylan, 2015). Hollanda'da hem hükümetin politikaları hem de halkın iradesi, bisikletin benimsenmesinde ve kalıcı biçimde ulaşım aracı olarak kabul edilmesinde etkili olmuştur.

Şekil 14'te görüldüğü gibi Amsterdam, 100 bin kişiye düşen erişilebilir bisiklet yolu bakımından 2. sırada yer almaktadır. Ankara ise 100 bin kişiye düşen erişilebilir bisiklet yolu bakımından 0,06 km ile dünyada 1.118 şehir arasında 436. sırada yer almaktadır. Türkiye'de petrol krizi döneminde dahi araç sayısında azalış görülmemiştir. Bu durumun nedenleri düşünüldüğünde, Hollanda örneğinde olduğu gibi özel araç kullanımını sınırlandıran idari düzenlemeler ile trafik güvenliği ve çocuk ölümleri gibi meseleler etrafında şekillenen toplumsal hareketlerin eksikliği etkili olmuştur. Buradan hareketle sadece Ankara'da değil, Türkiye genelinde bisiklet ulaşımının oldukça sınırlı olması hem idari hem de toplumsal iradenin uzun vadeli ulaşım vizyonunu ortaya koyamamış olmasıyla ilişkili gözükmemektedir. İradenin geçmişten beri bu tür bir politikasının olmaması, sosyolojik düzlemde Hollanda örneğinde olduğu gibi bir ulaşım kültürünün oluşmamasıyla ilişkilendirilebilir.

**Şekil 14. 100 bin kişiye düşen erişilebilir bisiklet yolu (km)**



Kaynak: ITDP Atlas, TEPAV hesaplamaları

## Öneriler

Yürütülen tartışmalar ışığında, gelecekte planlanan projelerin sadece merkez odaklı değil; aynı zamanda şehrin tamamına yayılan ve nüfusu kapsayan bir yaklaşımla hayata geçirilmesi gerektiği düşünülmektedir. Ulaşımında önemli olan tek bir altyapının sağlanması değil; ilgili altyapıya entegre çalışan çeşitli toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesidir. Yeni yatırımlar, mevcut sistemleri geliştirerek ve Vuchic'in önerdiği multimodal (metro, metrobüs, banliyö ve bisiklet gibi) entegrasyonunu güçlendirerek, özel araç bağımlılığının azaltılmasında etkili olacaktır. Park yönetimi ve fiyatlandırma uygulamaları açısından, dünyadaki çeşitli örneklerde olduğu gibi caydırıcı ancak tutarlı politikaların başarılı sonuçlar verdiği görülmektedir. Türkiye'de de özellikle Ankara, İstanbul ve İzmir gibi trafik sorununun belirgin olduğu kentlerde, bu tür politikaların uzun vadede gerekli olduğu değerlendirilmektedir. Son olarak, ulaşımın yalnızca teknik bir mesele olmadığı; Hollanda örneğinde görüldüğü üzere, toplumsal bir dönüşüm sürecini de içerdiği kabul edilmelidir. Toplumsal katılım ve farkındalığın artırılması, trafik politikalarına yönelik kamusal desteğin güçlenmesine katkı sağlayacaktır.

Bu çalışmada, Ankara'daki trafik sorunun sadece araç sayısındaki artışla açıklanamayacağı; bununla beraber ulaşım sistemlerinin erişilebilirliği, çeşitliliği ve entegrasyonu ile ilişkili yapısal bir mesele olduğu görülmektedir. Küresel karşılaştırmalar sonucunda toplu taşıma çeşitliliğinin yüksek olduğu kentlerde araç sahipliği yüksek olsa bile trafik baskının sınırlı olduğu gösterilmiştir. Londra ve Paris örneklerinde sürdürülebilir planlama çerçevesinde, araç kullanımına yönelik caydırıcı politikaların uzun vadede ulaşım tercihlerini değiştirdiği ve sürdürülebilir bir çevre için kazanç sağladığı görülmektedir. Benzer bir şekilde Hollanda örneği, kriz döneminde idari önemlerin ve toplumsal hareketlerin, bisikleti kalıcı bir şekilde temel

ulaşım aracı haline getirebildiğini göstermiştir. Ankara ve özellikle Türkiye bağlamında bu tür bir dönüşümün gerçekleşmemesinde, uzun vadeli bütüncül bir politika eksikliği olduğu düşünülmektedir.

Bu çerçevede Ankara'daki trafik sorununun kalıcı olarak çözülmesinde geçici düzenlemelerin aksine; erişim, alternatifler ve toplumsal iradenin bir araya geldiği çok boyutlu bir ulaşım dönüşümü gereklidir. Ulaşım politikalarının sosyal, çevresel ve yönetsel olarak değerlendirilmesi, Ankara'nın yaşanabilir bir kent olması için önemlidir.

### Sonuç

Yapılan değerlendirme, Ankara'daki trafik sorununun çözümünün teknik kapasite artırımlarına indirgenemeyecek ölçüde yapısal ve çok katmanlı olduğunu ortaya koymaktadır. Kalıcı bir iyileşme, ancak kent geneline yayılan, erişilebilirliği esas alan ve farklı ulaşım türlerini bütüncül bir çerçevede entegre eden uzun vadeli politikalarla mümkün olabilir. Multimodal toplu taşıma ağlarının güçlendirilmesi, özel araç kullanımını caydıran tutarlı düzenlemelerle birlikte ele alındığında, bireysel tercihler üzerinde dönüştürücü bir etki yaratma potansiyeline sahiptir. Bununla birlikte, uluslararası örneklerin de gösterdiği üzere, ulaşım dönüşümü yalnızca idari kararlarla değil; toplumsal katılım, kamusal farkındalık ve siyasal iradenin sürekliliğiyle desteklendiğinde başarıya ulaşmaktadır. Bu nedenle Ankara özelinde trafik meselesi, kentin sosyal, çevresel ve yönetsel hedefleriyle ilişkilendirilerek ele alınmalı; geçici müdahaleler yerine, sürdürülebilir ve kapsayıcı bir ulaşım vizyonu temelinde yeniden düşünülmelidir.

## Kaynakça

Ceylan, S. (2015). *Sürdürülebilir ulaşım politikaları bağlamında bisikletli ulaşımın değerlendirilmesi: Hollanda örneği* [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. YÖK Ulusal Tez Merkezi.

EGO Genel Müdürlüğü. (t.y.). *M5 Kızılay-Dikmen hattı*. Erişim adresi: <https://www.ego.gov.tr/tr/sayfa/2284/m5-kizilaydikmen-hatti> Erişim tarihi: 29.01.2026.

Institute for Transportation and Development Policy. (2026). *Atlas of sustainable city transport*. Erişim tarihi: 21.01.2026. <https://atlas.itdp.org/>

Litman, T. (2025). *Evaluating Transportation Equity: Guidance for Incorporating Distributional Impacts in Transportation Planning*. Victoria Transport Policy Institute.

Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*. Island Press.

UN-Habitat. (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility: Global report on human settlements 2013*. Routledge.

Van der Zee, R. (2015). How Amsterdam became the bicycle capital of the world. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/cities/2015/may/05/amsterdam-bicycle-capital-world-transport-cycling-kindermoord> Erişim tarihi: 21.01.2025.

Vuchic, V. R. (2017). *Transportation for livable cities*. Routledge.