



OCAK 2026

# ULUSLARARASI STRATEJİ VE ARAŞTIRMA DERNEĞİ

## ANKARA TRAFİĞİ STRATEJİK EYLEM PLANI



↓  
**USAD**

**USAD – Uluslararası Strateji ve Araştırma Derneği**, toplumsal gelişim, bilimsel bilgi üretimi ve stratejik düşüncenin teşviki amacıyla kurulmuş bağımsız ve sivil bir araştırma kuruluşudur.

Kurulduğu günden bu yana USAD, disiplinlerarası yaklaşımları benimseyerek sosyal bilimler, uluslararası ilişkiler, ekonomi, kültür politikaları, teknoloji ve çevre alanlarında nitelikli araştırmalar yürütmeyi, bilgi temelli bir gelecek vizyonu geliştirmeyi hedeflemektedir.

Bilgiye dayalı karar alma süreçlerini desteklemek, araştırmacılar ile politika yapıcılar arasında bir köprü kurmak ve akademik düşüncayı toplumla buluşturmak derneğin temel işlevleri arasındadır.

#### **Faaliyet Alanlarımız**

Sosyal bilimler ve kamu politikaları araştırmaları

Ulusal ve uluslararası analiz raporları

Genç araştırmacılar için mentorluk ve akademik destek programları

Çalıştaylar, seminerler, paneller ve yayın faaliyetleri

Sivil toplum, üniversiteler ve düşünce kuruluşlarıyla iş birlikleri

# Stratejik Çerçeve ve Gerekçe



## Raporun Amacı ve Hazırlanma Gerekçesi

Bu rapor; Türkiye'nin başkenti Ankara'da giderek artan trafik yoğunluğu, ulaşım altyapısındaki kapasite sorunları ve değişen kent dinamikleri karşısında, veriye dayalı, sürdürülebilir ve uygulanabilir bir trafik yönetimi yaklaşımı ortaya koymak amacıyla hazırlanmıştır.

Son yıllarda Ankara'da nüfus artışı, araç sahipliğindeki yükseliş, büyük ölçekli kentsel projelerin merkezî alanlarda yoğunlaşması ve ulaşım yatırımlarının bütüncül bir çerçeveye oturtulamaması; trafik sorunlarını yapısal ve kronik bir hale getirmiştir. Mevcut uygulamalar çoğunlukla kısa vadeli, reaktif ve parçalı çözümler üretmekte; uzun vadeli stratejik planlama ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalmaktadır.

Bu çalışma, Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS), trafik sayım verileri, uluslararası iyi uygulama örnekleri ve yerel ihtiyaçlar birlikte değerlendirilerek hazırlanmıştır. Amaç; Ankara için yalnızca bugünün sorunlarına değil, önümüzdeki yılların ulaşım taleplerine de cevap verebilecek bir stratejik yol haritası oluşturmaktır.

Raporda yer alan öneriler;

- mevcut trafik yükünü azaltmayı,
- ulaşım sistemlerinin verimliliğini artırmayı,
- çevresel etkileri minimize etmeyi,
- kamu kaynaklarının etkin kullanımını sağlamayı hedefleyen 10 maddelik Strateji Eylem Planı çerçevesinde sunulmaktadır.

Bu rapor, karar vericiler için bağlayıcı bir teknik doküman olmanın ötesinde; Ankara'nın ulaşım geleceğine yönelik politika geliştirme ve karar alma süreçlerine katkı sunmayı amaçlayan bir referans belgesi olarak hazırlanmıştır.

# Durum analizi

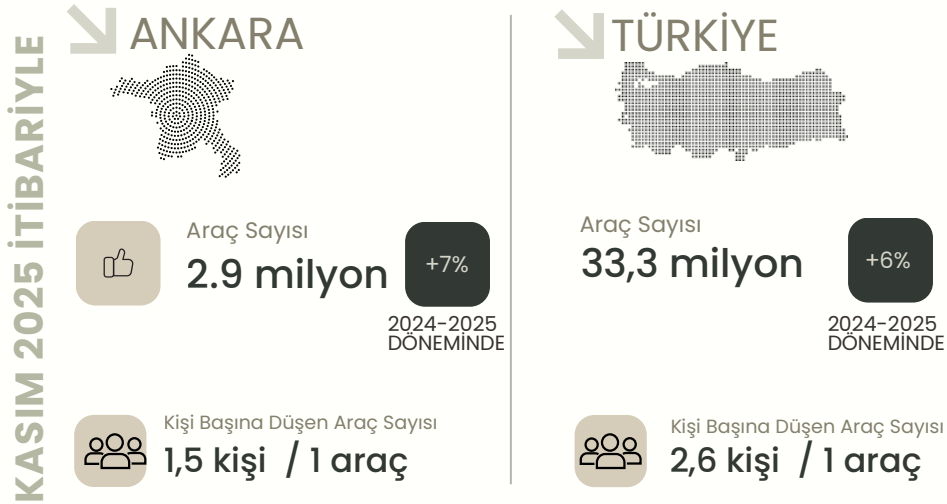


## Ankara Trafikğine İlişkin Mevcut Durum ve Araç İstatistikleri

Ankara'da son yıllarda yaşanan hızlı nüfus artışı ve araç sahipliğindeki yükseliş, kent içi ulaşım sistemleri üzerinde ciddi bir baskı oluşturmaktadır. Başkent genelinde özel araç kullanım oranı, toplu taşıma kapasitesinin üzerinde seyretmekte; bu durum özellikle ana arterler, çevre yolu bağlantıları ve merkez akslarda yoğunluk, gecikme ve kapasite kaybına neden olmaktadır.

Mevcut trafik yapısı incelendiğinde; kavşakların büyük bölümünün sabit zamanlı çalıştığı, bağlantı yollarının yetersiz olduğu ve araç talebinin günün belirli saatlerinde keskin zirveler oluşturduğu görülmektedir. Ankara'da trafik sorunu yalnızca bir ulaşım problemi değil; zaman kaybı, ekonomik verimsizlik, çevresel etki ve yaşam kalitesi açısından çok boyutlu bir kent sorunu haline gelmiştir.

Bu bağlamda, Ankara trafiğinin mevcut durumunun doğru anlaşılması; veriye dayalı, ölçülebilir ve sürdürülebilir çözümler üretilmesi açısından kritik önem taşımaktadır.



## Ankara İline Kayıtlı Araçlar ve Türkiye'deki Tüm Motorlu Taşıtlar Arasındaki İlişki

Ankara'da kayıtlı araçlar, Türkiye'deki toplam araçların yaklaşık %9'unu oluşturmaktadır. Ancak Ankara'nın; siyasi etkinlikler, kongreler, çalıştaylar ve spor organizasyonları nedeniyle yıl boyunca yüksek düzeyde ziyaretçi ve trafik hareketliliği yaşayan bir merkez olduğu da göz önünde bulundurulmalıdır.

## Hayalet Araç / Turist Araç Kavramları

"Hayalet araç" tanımı, 3 Şubat depremi sonrasında deprem bölgesine kayıtlı olmasına rağmen fiilen Ankara'da ikamet eden araçlar için kullanılmaktadır. "Turist araç" tabiri ise Ankara'da düzenlenen organizasyonlar nedeniyle kente kısa süreli gelen veya geçici olarak bulunan araçları ifade eder. Bu iki gruptaki araçların toplamının, dönemsel olarak 500.000'in üzerine çıktığı tahmin edilmektedir.

# Rakamlar

Türkiye genelinde ise araç sahipliği artış trendinde. 2019'dan 2025'e kadar kişi başına düşen araç sayısı %29 artış göstermiştir.

Ankara'da kişi başına düşen araç sayısı, Türkiye ortalamasının %33 üzerindedir.

Ankara'da yaşayan bir kişi, genel Türkiye ortalamasına göre daha fazla araca sahiptir. Bu durum, Ankara'da özel araç kullanımının daha yaygın olduğunu gösterir.

## Ankara da otomobil sahipliği tespitleri;

### Araç Cinsi ve Yılı Türkiye - Ankara

#### Otomobil (2025)

%51,6 (17,2 milyon) Türkiye

%71,8 (2,13 milyon) Ankara

#### Kamyonet (2025)

%14,7 (4,9 milyon) Türkiye

%14,4 (0,43 milyon) Ankara

#### Motosiklet (2025)

%21,1 (7,0 milyon) Türkiye

%5,6 (0,17 milyon) Ankara

#### Otomobil (2020)

%54,3 (13,1 milyon) Türkiye

%64 (1,3 milyon) Ankara

#### Kamyonet (2020)

%16,3 (3,9 milyon) Türkiye

%18 (0,36 milyon) Ankara

#### Motosiklet (2020)

%14,5 (3,5 milyon) Türkiye

%6 (0,12 milyon) Ankara

Yüzdelere Türkiye ve Ankara için kendi içindeki yaklaşık oranlardır. Kaynak TÜİK

Ankara'daki araçların %71,8 oranında otomobillerden oluştuğu görülmektedir. Şehir içinde trafiğe katılan kamyonet (ticari) (%14,4) eklendiğini de hesaplarsak %86,2 oranındaki araçlar yoğun olarak şehir trafiğinde yer almaktadır. Otomobil ve benzer boyuttaki ticari araçların trafiği yoğunlaştırdığı anlaşılmaktadır. Bu veriler Türkiye ortalamasının üstündedir. (Türkiye %72,7). 2020-2025 yıllarındaki artışın sebebi yaklaşık yıllık ortalama %13 civarındaki otomobil sayısındaki artış ile (5 yıllık artış oranı %64) ile ticari kamyonetlerin sayısındaki yaklaşık yıllık ortalama %3,9 (5 yıllık artış oranı %19) artış Ankara trafiğindeki yükü oldukça arttırmıştır.



# ANKARA TRAFİĞİ İÇİN 10 MADDELİK STRATEJİK EYLEM PLANLARI



1. Çevre Yolu Bağlantı Eksikliklerinin Giderilmesi



2. Metro ve Raylı Sistem Ağının Genişletilmesi



3. Sıfır Emisyon Bölgelerinin Oluşturulması



4. Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Trafik Analiz Merkezi (TAM)



5. Büyük Yapılar İçin Zorunlu Trafik Etki Analizi



6. AVM Giriş-Çıkışlarının Düzenlenmesi



7. Şerit İhlallerinin Elektronik Denetimle Önlenmesi



8. Gereksiz Sinyalizasyonların Kaldırılması



9. Yüksek Hafif Raylı (Havadan) Ulaşım Sistemi



10. Ankara Trafik Master Planı'nın Veri Tabanlı Güncellenmesi





# 1.Eylem Planı



## Çevre Yolu Bağlantı Eksikliklerinin Giderilmesi

### Açıklama

Ankara çevre yolu, kentin hem transit hem de şehir içi trafiğini taşıyan en kritik ulaşım omurgalarından biridir. Ancak mevcut durumda çevre yolunun şehir içi katılım noktaları, özellikle nüfusu yüksek ilçeler açısından yetersiz kalmaktadır. Bu durum, çevre yolunun trafik dağıtıcı fonksiyonunu yerine getirememesine ve belirli noktalarda yoğun trafik darboğazlarının (traffic bottleneck) oluşmasına neden olmaktadır.

Örneğin Keçiören ilçesi yaklaşık 1 milyonluk nüfusa sahip olmasına rağmen çevre yoluna yalnızca sınırlı sayıda giriş-çıkışla bağlanmaktadır. Bu bağlantıların toplam şerit kapasitesi, ilçenin günlük araç talebini karşılayacak düzeyde değildir. Sonuç olarak araçlar belirli kavşaklarda yığılmakta, çevre yolu hem şehir içi hem de transit trafik için işlevsiz hale gelmektedir.

Bu sorun yalnızca yerel bir sıkışıklık problemi değil; kentin tamamında seyahat sürelerinin uzamasına, yakıt tüketiminin artmasına ve hava kirliliğinin yükselmesine yol açan yapısal bir ulaşım sorunudur.

### Öneri

- Çevre yolunda yeni giriş-çıkışların planlanması
- Kamulaştırma veya uygun kamu arazilerinin değerlendirilmesi
- Mevcut bağlantıların şerit ve geometrik kapasitesinin artırılması

### Beklenen Etki

Bu müdahalelerle çevre yolundaki trafik dağılımı dengelenecek, ilçeler arası trafik yükü daha homojen hale gelecek ve çevre yolunun gerçek işlevi olan akıcı ve kesintisiz ulaşım yeniden sağlanacaktır.

Çevre yolu sorunu kapasite sorunu değil, bağlantı yetersizliği sorunudur.



## 2.Eylem Planı



### Metro ve Raylı Sistem Ağının Genişletilmesi

#### Açıklama

Ankara'da son yıllarda araç sayısındaki artış, toplu taşıma sistemlerinin kapasitesini aşmış durumdadır. Mevcut metro ve raylı sistem hatları, özellikle çeper ilçelerden merkeze yapılan yolculuklarda yeterli erişim ve cazibe sunamamaktadır. Bu durum, vatandaşları özel araç kullanmaya yönlendirmekte ve kent genelinde trafik yoğunluğunu artırmaktadır.

Gelişmiş ülkelerin büyük başkentleri incelendiğinde, nüfusu 10 milyon üzerindeki şehirlerde raylı sistem ağının hem kapsayıcı hem de entegre olduğu görülmektedir. Ankara'da ise raylı sistem ağı, kent büyüklüğü ve araç sahipliği oranlarıyla karşılaştırıldığında yetersiz kalmaktadır.

#### Öneri

- Otoparklı metro (Park Et – Devam Et) sistemlerinin yaygınlaştırılması
- Çeper ilçeleri merkeze bağlayan yeni metro hatları
- Havalimanı bağlantılı raylı sistemlerin hayata geçirilmesi

#### Beklenen Etki

Raylı sistem ağının genişletilmesi, özel araç kullanımını azaltarak trafik yükünü hafifletecek; toplu taşımayı daha cazip ve erişilebilir hale getirecektir.

Trafiği rahatlatmanın en kalıcı yolu, insanı araçtan indirmektir.



## 3.Eylem Planı



### Sıfır Emisyon Bölgelerinin Oluşturulması

#### Açıklama

Ankara'nın merkez bölgeleri olan Ulus, Kızılay ve Cinnah aksı; hem trafik yoğunluğu hem de yaya hareketliliği açısından kentin en hassas alanlarıdır. Bu bölgelerde yoğun araç trafiği, hava kalitesini düşürmekte ve yaşam konforunu olumsuz etkilemektedir.

Avrupa başkentlerinde yaygın olarak uygulanan sıfır emisyon bölgeleri, kent merkezlerini araç trafiğinden arındırarak hem çevresel hem de sosyal fayda sağlamaktadır. Ankara için de benzer bir yaklaşım kaçınılmaz hale gelmiştir.

#### Öneri

- Belirlenen merkez bölgelerde yalnızca elektrikli, hibrit ve plug-in hibrit araçlara izin verilmesi
- Plaka tanıma ve elektronik denetim sistemleri ile kontrol
- Toplu taşıma ve mikromobilite teşvikleri

#### Beklenen Etki

Karbon salınımında azalma sağlanacak, merkez bölgelerde yaya odaklı ve yaşanabilir bir kent dokusu oluşacaktır. Ayrıca bu proje bisiklet kiralama hizmetleri ile desteklenmelidir.

Merkezde araç değil, insan öncelikli ulaşım esastır.



## 4.Eylem Planı



### Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Trafik Analiz Merkezi (TAM)

#### Açıklama

Ankara’da trafik yönetimi büyük ölçüde sabit zamanlı sinyalizasyon ve manuel müdahalelerle yürütülmektedir. Bu yapı, dinamik trafik koşullarına cevap vermekte yetersiz kalmaktadır. Oysa modern şehirlerde trafik, gerçek zamanlı verilerle yönetilmektedir.

Ankara Trafik Analiz Merkezi (ATAM), araç, yaya ve bisiklet hareketlerinin tek merkezden izlenmesini ve yönetilmesini sağlayacak stratejik bir altyapıdır.

#### Öneri

- Kent genelinde sensör ve kamera tabanlı sayım sistemleri
- Adaptif sinyalizasyon
- Tüm ulaşım modlarının tek merkezden yönetilmesi

#### Beklenen Etki

Veriye dayalı yönetim sayesinde trafik akışı optimize edilecek pik saatler dışında , gecikmeler azalacaktır.

Ölçemeyen trafik yönetilemez



# 5.Eylem Planı



## Büyük Yapılar İçin Zorunlu Trafik Etki Analizi (TEA)

### Açıklama

Ankara’da son yıllarda hayata geçirilen büyük ölçekli konut, ofis ve ticari projeler; çevre yol kapasitesi, kavşak yükleri ve toplu taşıma erişimi yeterince analiz edilmeden ruhsatlandırılmaktadır. Bu durum, yeni yapıların bulunduğu bölgelerde mevcut trafik yükünü katlanarak artırmakta ve altyapı–talep dengesini bozmaktadır.

Özellikle 10 kat ve üzeri yapılar ile 7.200 m<sup>2</sup>’yi aşan projeler, yalnızca kendi parsellerinde değil; çevredeki ana arterler, kavşaklar ve toplu taşıma sistemleri üzerinde de ciddi baskı oluşturmaktadır. Ancak bu etkinin büyük bölümü, yapılaşma sürecinde resmi olarak değerlendirilmemektedir.

### Neden Gerekli?

Trafik Etki Analizi yapılmadan verilen ruhsatlar, uzun vadede kamuya maliyet olarak geri dönmektedir. Sonradan yapılan yol genişletme, kavşak düzenleme ve sinyalizasyon yatırımları; planlama aşamasında alınabilecek önlemlerle büyük ölçüde önlenabilir.

### Öneri

- 10 kat ve üzeri / 7.200 m<sup>2</sup> üstü tüm projeler için zorunlu Trafik Etki Analizi
- Analizlerin Trafik Analiz Merkezi tarafından onaylanması
- Her daire için en az 2,5 araçlık otopark zorunluluğu
- İl Meclisi kararı ile bağlayıcı yasal çerçeve

### Beklenen Etki

Kent genelinde plansız trafik yükü oluşumu önlenecek, yeni projeler ulaşım altyapısı ile uyumlu şekilde hayata geçirilecektir.

Trafik, ruhsattan sonra değil; ruhsattan önce çözülmelidir.



## 6.Eylem Planı



### AVM Giriş–Çıkışlarının Trafiğe Uygun Şekilde Düzenlenmesi

#### Açıklama

Ankara’da alışveriş merkezlerinin büyük bölümü ana arterler üzerinde konumlanmakta ve kontrolsüz giriş–çıkışlar nedeniyle ciddi kapasite kayıplarına yol açmaktadır. AVM’lere giriş yapan veya çıkan araçlar, ana yol akışını kesintiye uğratmakta ve zincirleme yoğunluklar oluşturmaktadır.(konya yolu , eskişehir yolu,istanbul yolu)

Bu durum özellikle pik saatlerde, ana arterlerin taşıma kapasitesini önemli ölçüde düşürmekte ve trafik sıkışıklığını hızla yaymaktadır.Trafik darboğazının temel sebeplerinden birisi AVM’lerdir.

#### Neden Gerekli?

Ana arterler, kısa süreli duraksamalara dahi son derece hassastır. Birkaç saniyelik yavaşlama, yüzlerce metrelik kuyruklara dönüşebilmektedir.

#### Öneri

- AVM’ler için ana arterden giriş – tali yoldan çıkış prensibi
- Giriş–çıkış düzenlemelerinin UKOME kararı ile zorunlu hale getirilmesi
- Mevcut AVM’ler için etaplı dönüşüm planı

#### Beklenen Etki

Ana arterlerde kapasite kaybı önlenecek, AVM kaynaklı trafik sıkışıklıkları azaltılacaktır.



# 7.Eylem Planı



## Şerit İhlallerinin Elektronik Denetimle Önlenmesi

### Açıklama

Ankara’da trafik verimliliğini düşüren en önemli unsurlardan biri, kural dışı şerit değişimleri ve kaynak ihlalleridir. Bu davranışlar, yol kapasitesini fiilen düşürmekte ve trafik güvenliğini tehlikeye atmaktadır.

Ulusal ve uluslararası çalışmalar, sürücü davranışlarının trafik performansı üzerinde altyapıdan bile daha belirleyici olabildiğini göstermektedir.

### Neden Gerekli?

Kural ihlalleri, sadece bireysel bir sorun değil; tüm trafik sisteminin performansını etkileyen kolektif bir problemdir.

### Öneri

- Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) ile sürekli denetim
- Şerit ihlallerine yönelik otomatik ceza mekanizmaları
- Kritik kavşak ve arterlerde öncelikli uygulama

### Beklenen Etki

- Şerit ihlallerinde %90’a varan azalma
- Şerit değişimi kaynaklı trafik akışında yaklaşık %15 rahatlama
- Artan trafik güvenliği

Şeridinde Kal güvende kal .



# 8.Eylem Planı



## Gereksiz Sinyalizasyonların Kaldırılması ve Kavşak Geometrisinin İyileştirilmesi

### Açıklama

Ankara'daki birçok kavşakta sinyalizasyon, trafik güvenliğini artırmak yerine dur-kalk trafiği yaratmakta ve kapasiteyi düşürmektedir. Özellikle düşük tali yol talebi olan kavşaklarda sinyalizasyon gereksiz gecikmelere neden olmaktadır.

### Neden Gerekli?

Yanlış yerde kullanılan sinyalizasyon, kavşağın teorik kapasitesinin önemli bir bölümünü kaybettirir.

### Öneri

- Karayolları Genel Müdürlüğü kriterlerine göre kavşak analizi
- Uygun noktalarda sinyal iptali
- Döner kavşak, geometrik kavşak ve akıllı kavşak çözümleri

### Beklenen Etki

- Daha akışkan trafik
- Daha kısa bekleme süreleri
- Daha güvenli kavşaklar



## 9.Eylem Planı



### Yüksek Hafif Raylı (Havadan) Ulaşım Sistemi

#### Açıklama

Ankara'nın merkezinde kısa mesafeli ancak yoğun yolculuk talebi bulunmaktadır. Bu talep büyük ölçüde özel araçlarla karşılanmakta ve merkez akslarda gereksiz trafik yükü oluşturmaktadır.

#### Neden Gerekli?

Anıtkabir, Kızılay, Kuğulu Park, TBMM, Atakule gibi simgesel alanlar arasında araçsız, hızlı ve çevreci bir ulaşım ihtiyacı vardır.

#### Öneri

- Dışkapı – Çankaya pilot hattı
- Ücretsiz ve yaya odaklı kullanım
- Turistik ve simgesel entegrasyon

#### Beklenen Etki

- Merkez trafiğinde azalma
- Ankara'ya simgesel ulaşım değeri
- Turizm ve kent kimliğine katkı

Ulaşım çözümü aynı zamanda kent simgesi olabilir.



# 10.Eylem Planı



## Ankara Trafik Master Planı'nın Veri Tabanlı Güncellenmesi

### Açıklama

Ankara'da mevcut trafik sorunlarının; yoğunluk, park baskısı, toplu taşıma yetersizlikleri ve kurumsal koordinasyon eksiklikleri gibi farklı başlıklar altında ortaya çıkmasına rağmen, bu sorunların temelinde kentin bütününe yönelik güncel ve bütüncül bir ulaşım planının eksikliği bulunmaktadır.

Bugüne kadar uygulanan birçok çözüm, ağırlıklı olarak trafik yönetimi odaklıdır. Akıllı sinyalizasyon, denetim ve operasyonel iyileştirmeler, mevcut sistemin daha verimli çalışmasına katkı sağlamaktadır. Ancak bu tür uygulamalar, yalnızca mevcut talebi yönetmekte, talebin neden ve nasıl oluştuğunu ele almamaktadır. Bu nedenle trafik yönetimi gerekli olmakla birlikte, tek başına kalıcı çözüm üretmek için yeterli değildir.

### Neden Gerekli?

Ankara'da araç sahipliği oranının Türkiye ortalamasının üzerinde seyretmesi, kentin farklı bölgelerinde ulaşım taleplerinin dengesiz dağılması ve yeni yerleşim alanlarının ulaşım altyapısı ile eş zamanlı planlanmaması; trafik sorunlarını yapısal hale getirmiştir.

Bu bağlamda Trafik Master Planı'nın içeriği kritik önem taşımaktadır. Planın, yalnızca kavşaklar, sinyal süreleri ve yol kapasitesi gibi teknik detaylara odaklanması; kısa ve orta vadede sınırlı fayda sağlamakta, uzun vadede ise sorunların tekrar etmesine neden olmaktadır. Ankara'nın ihtiyacı, trafik yönetimini bir araç olarak kullanan; ancak çözümü ulaşım planlamasında arayan bir yaklaşımdır.

### Öneri

- Ankara Trafik Master Planı'nın, kentin tamamını kapsayan bir Ulaşım Master Planı çerçevesinde yeniden ele alınması
- Mevcut analizlerin (yoğunluk, park, toplu taşıma, kısa-orta-uzun vadeli çözümler) planın temel girdileri haline getirilmesi
- Karayolu, toplu taşıma, yaya, bisiklet ve mikromobilité sistemlerinin tek bir ulaşım ekosistemi olarak planlanması
- Arazi kullanımı, nüfus projeksiyonları ve araç sahipliği eğilimlerinin ulaşım kararlarına doğrudan entegre edilmesi
- Trafik yönetimi ve Akıllı Ulaşım Sistemlerinin, bu planın uygulama ve izleme aracı olarak konumlandırılması

### Beklenen Etki

Bu yaklaşım sayesinde Ankara için yalnızca mevcut trafik sorunlarına müdahale eden değil; kısa, orta ve uzun vadeli ulaşım talebini yönlendiren bir planlama altyapısı oluşturulacaktır. Böylece trafik yönetimi uygulamaları daha etkili hale gelecek; ancak asıl kazanım, kentin ulaşım sisteminin sürdürülebilir, dengeli ve öngörülebilir bir yapıya kavuşması olacaktır.



# 10.Eylem Planı



## Arazi kullanım ve ulaşım etkisini optimize edilmesi (Ulaşım Planı)

### Açıklama

Ankara kentinde Trafik ve Ulaşımın öngörülebilir hale getirilmesi ve bütüncül olarak planlanabilmesi ve arazi kullanım kararlarının oluşturduğu yoğunluk yapılarının ulaşım ağları üzerinde oluşturacağı trafik yükleri, seyahat sayıları ve çeşitlerine göre ulaşım araçlarının ve ağlarının kısa, orta ve uzun vadede planlanmasıdır.

### Neden Gerekli?

Ankara kentinin geleceğini planlamak, öngörmek ve kapasitelere göre ulaşım ağlarının araçlar bağlamında düzenlemek için Ulaşım Planının oluşturulması ve Hareketliliğin geleceğini inşa etmek için kullanılmalıdır.

### Öneri

#### Ulaşım Ana Planı ve Entegrasyon

- Kent ölçeğinde ulaşım ana planının güncellenmesi
- Arazi kullanımı ile ulaşım planlarının uyumlaştırılması

#### Sürdürülebilir ve Alternatif Ulaşım

- Bisiklet yolları ve mikromobilité ağları
- Yaya öncelikli bölgeler ve düşük hız alanları
- Elektrikli araç altyapısı

#### Toplu Taşımayı Güçlendirme

- Kapasitelere göre Toplu Taşıma türlerinin belirlenmesi
- Ana akslarda toplu taşıma öncelikli şeritler
- Sefer sıklığı ve hat optimizasyonu
- Aktarma merkezlerinin iyileştirilmesi

#### Otopark Politikaları

- Katlı ve yer altı otopark yatırımları
- Bölgesel park yönetimi (kısa-uzun süre ayrımı)
- Park et-devam et (Park & Ride) sistemleri

#### Fiziksel Düzenlemeler

- Kavşak iyileştirmeleri (cep, dönüş yasağı, refüj düzeni, şeritler)
- Tek yön uygulamalarının yeniden planlanması
- Yaya geçidi ve kaldırım işgallerinin önlenmesi

### Beklenen Etki

Ankara kentinin stratejik büyüme trendlerinin belirlenmesi sürecinde Kent Planlama ve Ulaşım Planı arasındaki ilişkiselliğin ve ulaşım türleri, teknoloji kullanımı ve hiyerarşik olarak ulaşım ağlarının oluşturulması ile Kentsel Ulaşım Politikalarının oluşturulmasının sağlanmasıdır.

# Beklentiler



## STRATEJİNİN TRAFİK ÜZERİNDE ETKİLERİ

**20-30%** ARAÇ KULLANMA  
ORANINDA DÜŞÜŞ

**30-35%** TRAFİKTE AZALMA

**25-40%** KARBON SALINIMINDA  
DÜŞÜŞ





## Yararlanılan Kaynaklar

1. Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK)
2. Motorlu Kara Taşıtları İstatistikleri
  - İllere göre motorlu kara taşıtları sayısı (Ekim 2023, Ekim 2024, Ekim 2025)
  - Türkiye geneli yıllık motorlu taşıt sayıları
  - ADNKS Nüfus İstatistikleri
  - TÜİK Resmî Yayınları
3. Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM)
4. Trafik Hizmetleri Başkanlığı
  - Trafik denetimleri
  - Elektronik Denetleme Sistemleri (EDS) uygulama sonuçları
  - Şerit ihlalleri ve sürücü davranışlarına ilişkin istatistikler
5. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
6. Kavşak ve Yol Tasarım El Kitapları
  - Sinyalizasyon kriterleri
  - Kavşak kapasite ve geometrik tasarım standartları
  - Şehir içi yol tasarım ilkeleri
7. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
8. Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Strateji Belgeleri
  - Ulusal AUS Strateji Belgesi
  - AUS Mimari ve Teknik Standartları
9. Avrupa Komisyonu – DG MOVE
10. Urban Mobility & Sustainable Transport Reports
  - Sıfır Emisyon Bölgeleri (Low / Zero Emission Zones) uygulamaları
  - Büyükşehirlerde sürdürülebilir ulaşım politikaları
11. Urban Transport and Traffic Management Reports
  - Büyükşehirlerde trafik talep yönetimi
  - Raylı sistem ve toplu taşıma yatırımlarının etkileri
12. Institute of Transportation Engineers (ITE)
13. Traffic Impact Analysis Guidelines
  - Büyük ölçekli projeler için Trafik Etki Analizi metodolojileri
  - Kentsel trafik performans ölçütleri
14. Urban Road Network Management Publications
  - Kavşak performansı
  - Şerit yönetimi ve kapasite optimizasyonu
15. Avrupa Çevre Ajansı (EEA)
16. Transport and Environment Reports
  - Karayolu taşımacılığının emisyon etkileri
  - Şehir merkezlerinde hava kalitesi ve ulaşım ilişkisi
17. Uluslararası İyi Uygulama Örnekleri
  - Londra, Paris, Berlin, Madrid şehirleri
  - Sıfır emisyon bölgeleri (Amsterdam)
  - Park Et – Devam Et (Park & Ride) sistemleri
  - Akıllı trafik yönetim merkezleri



# USAD

**Uluslararası Strateji ve Araştırma Derneği (USAD)**, toplumsal gelişim, bilimsel bilgi üretimi ve stratejik düşüncenin teşviki amacıyla kurulmuş bağımsız ve sivil bir araştırma kuruluşudur.

Kurulduğu günden bu yana USAD, disiplinlerarası yaklaşımları benimseyerek sosyal bilimler, uluslararası ilişkiler, ekonomi, kültür politikaları, teknoloji ve çevre alanlarında nitelikli araştırmalar yürütmeyi, bilgi temelli bir gelecek vizyonu geliştirmeyi hedeflemektedir.

Bilgiye dayalı karar alma süreçlerini desteklemek, araştırmacılar ile politika yapıcılar arasında bir köprü kurmak ve akademik düşüncüyü toplumla buluşturmak derneğin temel işlevleri arasındadır.

## Faaliyet Alanlarımız

Sosyal bilimler ve kamu politikaları araştırmaları

Ulusal ve uluslararası analiz raporları

Genç araştırmacılar için mentorluk ve akademik destek programları

Çalıştaylar, seminerler, paneller ve yayın faaliyetleri

Sivil toplum, üniversiteler ve düşünce kuruluşlarıyla iş birlikleri

### Hazırlayan

#### **Ali İmran ERSEVEN**

USAD Yönetim Kurulu Üyesi, Aus ve Kent Trafiği Strateji Danışmanı, AKK Trafik Çalışma Grubu Üyesi  
[www.imran.org.tr](http://www.imran.org.tr)

### Hazırlayan

#### **Dr. Semih Halil EMÜR**

Şehir ve Bölge Plancısı, AKK Trafik Çalışma Grubu Üyesi

## Uluslararası Strateji ve Araştırma Derneği