

Sercan Sevgili¹
Politika Analisti

Yağmur Celep
Hacettepe Üniversitesi Sosyoloji Yüksek Lisans Öğrencisi

DEĞERLENDİRME NOTU

ANKARA'DA NEREDEN ÇIKTI BU TRAFİK?

Türkiye'nin ikinci büyük kenti ve başkenti olan Ankara, geçmişte ağırlıklı idari rolüyle ön plana çıkarken bugün yalnızca Ankaralıların değil tüm ülkenin yakından hissettiği derinleşen trafik sorunu ile gündemdedir. Ankara'ya bakıldığında, trafik neredeyse her kentlinin gündelik hayatına ek bir zaman yükü bindiren geçici bir rahatsızlık olmaktan çıkmış; kent ekonomisinin verimliliğini, toplumsal zaman kullanımını, hava kalitesini ve kamusal mekân deneyimini doğrudan etkileyen yapısal bir soruna dönüşmüştür. Peki Ankara'ya ne oldu? Geniş yollarıyla ve göreceli sakin ulaşımıyla bilinen başkent, nasıl oldu da bazen bir saati bulan dur-kalk zincirlerine mahkûm hâle geldi?

Ulaşım literatürü, Ankara'da yeniden gündeme oturan trafik sıklığına basitçe "rastlantısal tıkanmalar" veya "geçici yoğunluklar" ile açıklanamayacağını ortaya koymaktadır. Büyük metropollerde görülen bu tür sorunların, kentin makroformu, arazi kullanım deseni ve ulaşım sistemi tercihlerinin uzun dönemli birikiminin sonucu olduğu vurgulanır (Newman ve Kenworthy, 1999; Banister, 2008).

Bu perspektiften bakıldığında, Türkiye'nin en kritik metropollerinden biri olan Ankara'da özellikle 1980'lerden itibaren hızlanan çeperlere doğru saçaklanma, düşük yoğunluklu konut alanlarının artışı ve konut-istihdam alanları arasındaki mekânsal mesafenin büyümesi dikkat çekmektedir. Kentsel büyümenin güçlü bir raylı sistem omurgası ve dengeli iş-konut dağılımı ile değil, büyük ölçüde otomobile dayalı yol ağı üzerinden gerçekleşmesi, kentlileri "zorunlu uzun mesafeli yolculuklara" mahkûm eden bir mekânsal pratik üretmiştir. İş-konut dengesi bozuldukça ve

¹<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.

gündelik aktiviteler kentin farklı uçlarına yayılmaya başladıkça, toplam yolculuk mesafesi ve özel araç bağımlılığı artmakta; bu durum trafik sıkışıklığını yapısal olarak sürekli yeniden üretmektedir (Cervero, 1996; Banister, 2008).

Bu çerçevede Ankara'daki trafik sorunu, çoğu zaman kamuoyunda dile getirildiği gibi yalnızca “yeterince yol olmaması” ya da “nüfusun artması” gibi yüzeysel gerekçelerle açıklanamaz. Ulaşım araştırmalarında geniş kabul gören talep indüklemesi yaklaşımı, yeni yol kapasitesi yaratmanın kısa vadede rahatlama sağlasa da orta ve uzun vadede daha fazla araç trafiği ürettiğini, dolayısıyla sıkışıklığın yeniden ve daha yüksek düzeyde ortaya çıktığını ortaya koymaktadır (Duranton ve Turner, 2011). Ankara'da ana arterlerde yıllar içinde tekrarlanan genişletme ve kavşak düzenleme uygulamalarının kalıcı bir sonuç üretmemesi de bu literatürü doğrulayan somut bir örnektir. Sorunun daha fazla yol ve daha geniş kavşaklarla çözülememesi, hatanın başka bir yerde aranması gerektiğini göstermektedir. Açık biçimde görüldüğü üzere Ankara'nın sorunu bir “kapasite yetersizliği” değil; talep yönetimi ve mekânsal örgütlenme sorunudur.

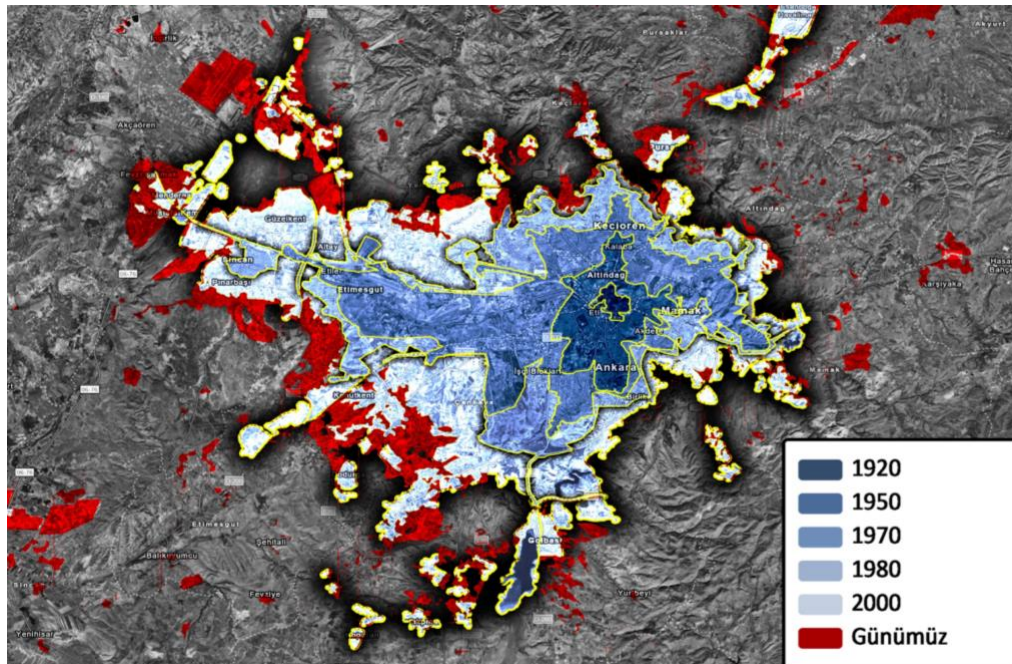
Bu çalışma, Ankara'daki trafik problemini yalnızca kapasite ya da şerit sayısı gibi ulaşım mühendisliği parametreleri üzerinden teknik bir mesele olarak değil; kentin mekânsal gelişimi, göç dinamikleri ve gündelik yaşam pratikleriyle iç içe geçmiş çok katmanlı bir olgu olarak ele alınması gerektiğini savunmaktadır. Bu kapsamda çalışma şu iki temel soruya yanıt aramaktadır: Ankara'da trafik neden kısır bir döngü şeklinde yeniden üretilmektedir? Trafik Ankara'da nasıl bir kent sorunu hâline gelmiştir? Bu sorular doğrultusunda Ankara'nın mekânsal gelişim süreci ve makroformu küresel trafik literatürü ile ilişkilendirilmiş; göç hareketleri, özel araç sahipliği ve Ankaralıların trafik deneyimleri üzerinden ulaşım sisteminin nasıl biçimlendiği analiz edilmiştir. Yapılan bu analiz, Ankara'da kronik bir trafik sorunu oluşmasının ardındaki toplumsal, yapısal ve mekânsal faktörleri görünür kılmış ve bu sorunun önüne geçilmesi adına tartışılabilir alternatiflere ışık tutmayı amaçlamaktadır.

Ankara'nın Mekânsal Gelişimi

Ankara'nın bugün yaşadığı trafik baskısının kökleri, yalnızca nüfus artışı ya da araç sahipliğindeki yükselişle açıklanamayacak kadar derin bir mekânsal tarihe dayanmaktadır. Kenti 1920'lerden bugüne taşıyan makroform evrimi, merkezde yoğunlaşan bir çekirdeğin etrafında giderek hızlanan bir saçaklanma üretmiştir. Bu yayılma sürecinde konut alanları batı, kuzey ve güney akslarına doğru genişlerken iş ve hizmet fonksiyonları büyük ölçüde merkezde kalmıştır. Bu tarihsel genişleme, Ankara'nın mekânsal yapısının hem lineer akslara bağımlı hem de düşük yoğunluklu bir gelişim çizgisi izlediğini göstermektedir. Aynı zamanda bu yayılma dinamiği, kentin ulaşım sisteminin neden sürekli artan bir talep baskısı altında olduğunu da açıklar. Cervero'nun (1996) vurguladığı gibi, bu tür bir genişleme biçimi yolculuk üretimini tetikleyen bir “zorunluluk coğrafyası” yaratmakta; iş-konut dengesi bozuldukça

kentlilerin gündelik hareketliliği daha uzun mesafelere yayılmakta ve gündelik yaşam giderek otomobile bağımlı bir pratik hâline gelmektedir.

Şekil 1: Ankara'nın mekânsal gelişimi



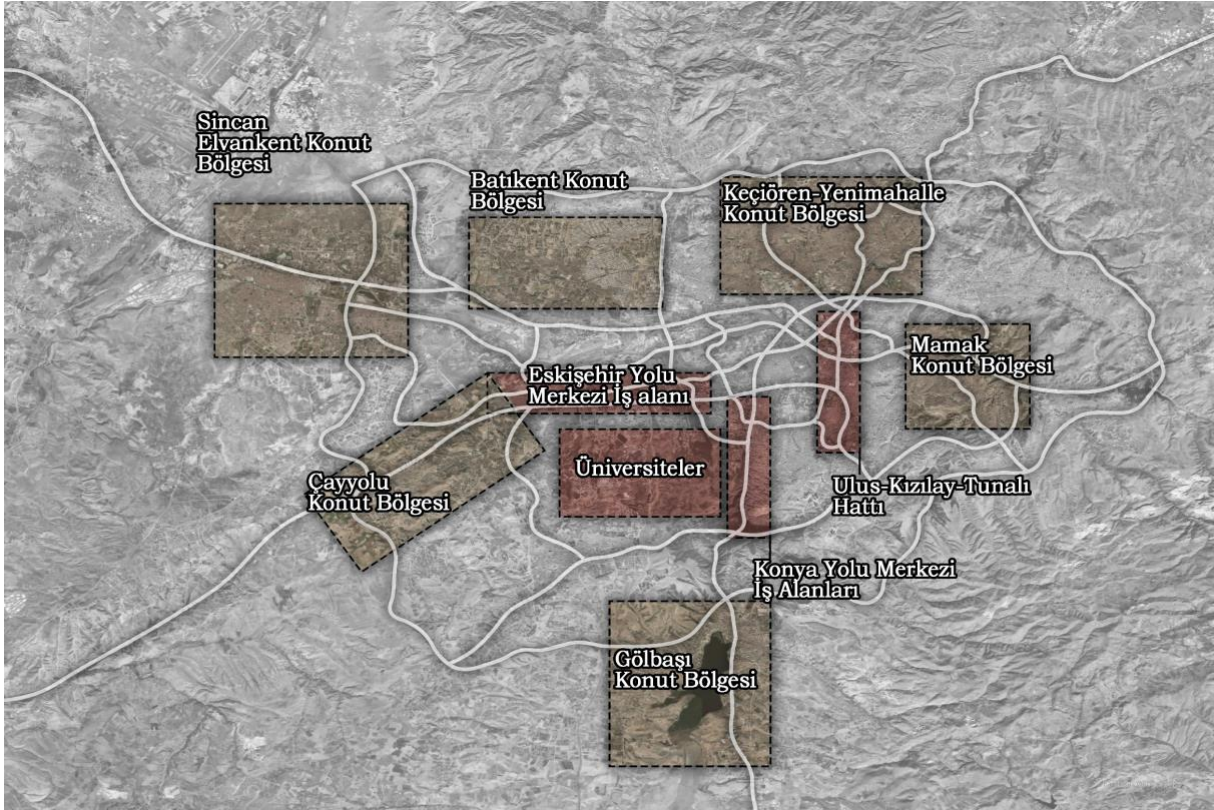
Kaynak: ASO, TEPAV Görselleştirmeleri

Şekil 2 incelendiğinde Ankara'daki iş fonksiyonlarıyla konutların dağıldığı bölgelerin çok daha net biçimde ortaya çıktığı görülmektedir. Ankara'nın güncel fonksiyon dağılımını gösteren şema, kentin başlıca konut kümeleri ile merkezi iş alanları arasındaki mesafeyi yani ulaşım talebinin coğrafi kaynağını açık biçimde işaret etmektedir. Şema, Sincan-Eryaman, Batıkent, Keçiören-Yenimahalle, Mamak, Çayyolu ve Gölbaşı gibi geniş çeper yerleşimlerin nüfusun önemli bir bölümünü barındırdığını ve ağırlıklı olarak konut alanı niteliği taşıdığını göstermektedir. Buna karşın istihdamın ağırlığı hâlâ Kızılay-Ulus hattı ile Eskişehir ve Konya Yolu üzerindeki merkezî iş alanlarında yoğunlaşmaktadır. Bu istihdam merkezlerinin üniversitelerle aynı koridoru paylaşması, sabah ve akşam zirve saatlerindeki tek yönlü yoğunluğu daha da artırmaktadır. Bu yığılma ve ayrışmanın şekillendirdiği mekânsal form yalnızca ulaşım talebini büyütmeyle kalmamakta, aynı zamanda belirli akslarda sıkışmayı yapısal bir niteliğe büründürmektedir. Bu tablo, arazi kullanımının ulaşım davranışı üzerindeki belirleyici etkisini Banister'ın (2008) ortaya koyduğu yaklaşımla Ankara özelinde doğrudan görünür kılmaktadır. Başka bir ifadeyle iş ve konut alanlarının bu denli ayrıştığı bir mekânsal düzen, otomobile bağımlılığı artırarak trafik sıkışıklığını sistematik biçimde yeniden üretmektedir.

Ankara'nın yayılım modelinde bireysel tercihler kadar kentin coğrafyasının getirdiği bazı kısıtlar da belirleyici rol oynamaktadır. Kente yakından bakıldığında, Ankara'nın coğrafyacılar ve planlamacılar tarafından "Ankara Çanağı" olarak adlandırılan senklinal (çukurumsu) bir havza içinde yer aldığı görülmektedir. Kenti çevreleyen plato ve tepe silsileleri, kuzey-güney doğrultusunda belirli eşiklerin aşılmasını jeomorfolojik açıdan zorlaştırmakta; bu durum kentsel büyüme baskısını batı koridorlarına yönlendirmektedir (İzbirak, 1975; aktaran Jansen çalışmaları). Jeolojik ve coğrafi koşulların şekillendirici etkisiyle kent, Eskişehir Yolu ve

devamındaki batı aksı boyunca lineer bir gelişim hattı izlemiştir. Bu yayılımın erken dönemlerde güçlü bir raylı sistem omurgasıyla desteklenmemesi, kara yolu ve özel araç ulaşımını neredeyse tek seçenek haline getirmiştir. Böylece konut alanları ile istihdam odakları arasındaki artan mesafe, özel araç kullanımının adeta doğal bir zorunluluk olarak görülmesine yol açmıştır. Özetle Ankara'nın topografyası ile kentsel büyüme tercihleri birleşerek, bugün karmaşık bir yumağa dönüşen kronik trafik baskısını üreten mekânsal-ulaşımsal bir kapanma yaratmıştır.

Şekil 2: Ankara'nın mekânsal organizasyonu



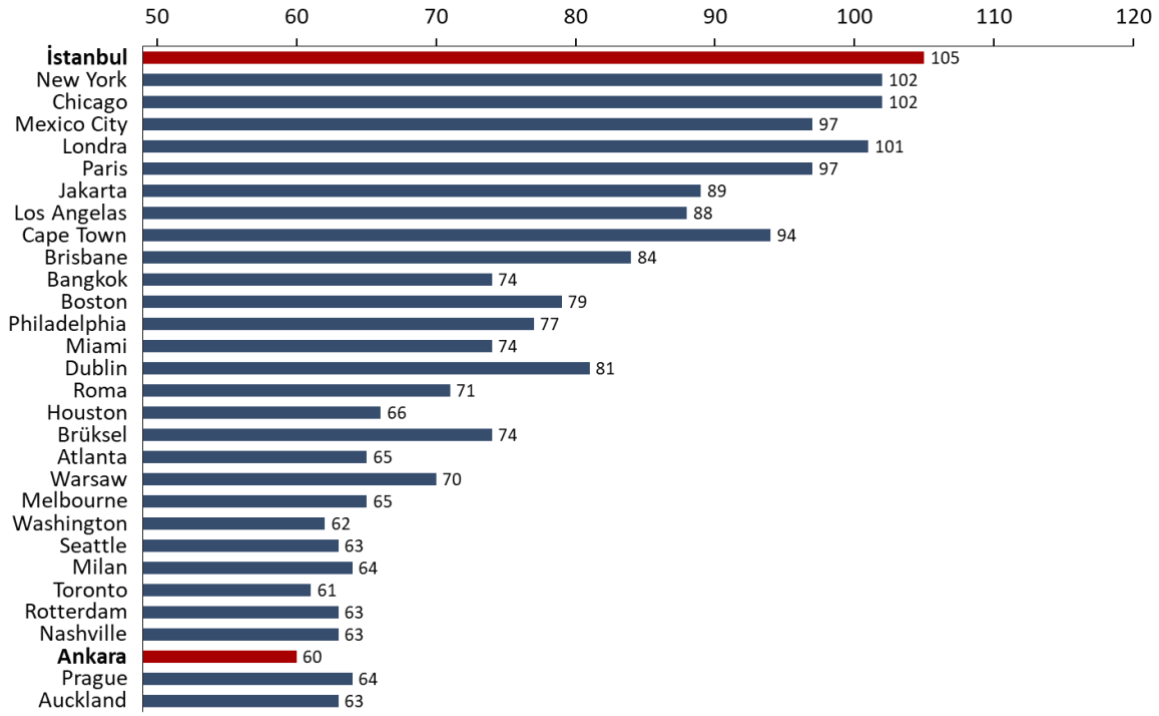
Kaynak: TEPAV Görselleştirmeleri

Ankara'nın Trafik Sorununun Küresel, Demografik ve Toplumsal Bağlamı

Ankara Valisi Vasip Şahin, 3 Ekim 2025'te yaptığı açıklamada 2024 yılına göre trafik yoğunluğunda %48'lik bir artış yaşandığını belirtmiştir. Bu artış, sorunu yalnızca kentin içinde hissedilen bir mesele olmaktan çıkarıp Ankara'nın küresel ölçekteki konumunu da değiştirmiştir. Trafik yoğunluğunu yıllık gecikme süresiyle ölçen uluslararası karşılaştırmalar, Ankara'nın artık sadece ulusal değil, küresel çerçevede de sorunlu kentler arasında yer aldığı anlamına gelmektedir. Listede İstanbul 1'inci sırada bulunurken Ankara'nın 28'inci sırada yer alması, kentin nüfus büyüklüğü ve ekonomik ağırlığına kıyasla beklenenden daha yüksek bir trafik baskısı ürettiğine işaret etmektedir. Başka bir ifadeyle Ankara, mevcut sıralamada ekonomik verimliliği ve günlük yaşam akışını doğrudan etkileyen ölçüde bir zaman kaybı yaratmaktadır. Uluslararası literatür, kaybedilen zamanın yalnızca ulaşım maliyetlerini artırmakla kalmayıp kentin rekabetçiliğini, üretkenliğini ve kent içi hareketliliğin eşitsiz dağılımını da derinleştirdiğini göstermektedir (Litman, 2015). INRIX 2024 Global Traffic Scorecard'da bu sıralama, 946 kentsel alanda gerçek sürüş verileri kullanılarak hesaplanan

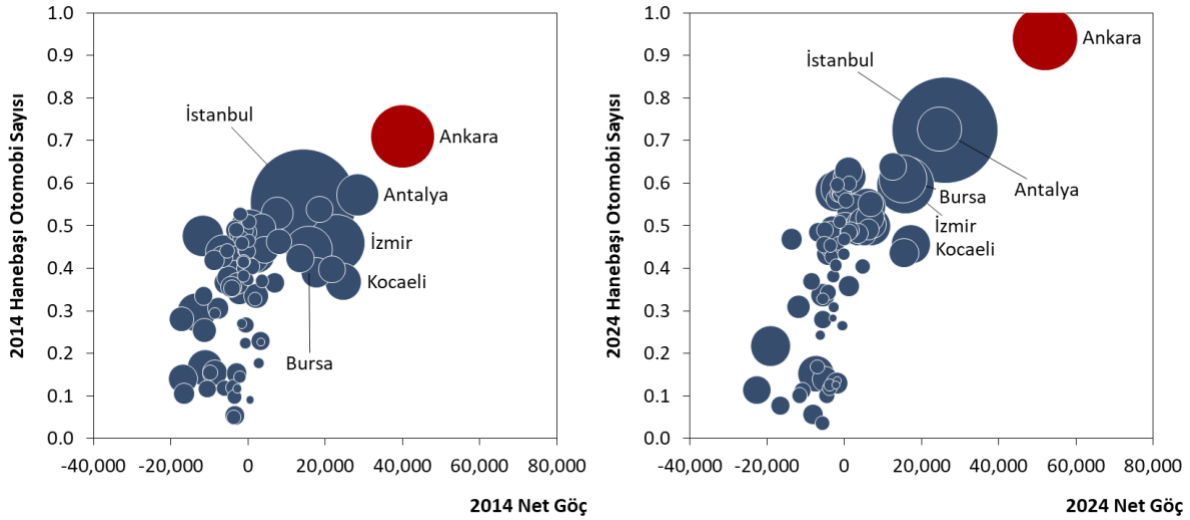
“sürücü başına yıllık gecikme saati” göstergesine dayanmaktadır. Bu gösterge, işe gidiş-geliş koridorlarında zirve saatlerdeki hızların gece saatlerindeki serbest akış koşullarıyla karşılaştırılması yoluyla elde edilmektedir. Rapor, 22 aya yayılan seyahat verisini kullanarak her kent için en yoğun işe gidiş-geliş güzergâhlarındaki zaman kaybını ölçmekte ve böylece Ankara'nın da içinde bulunduğu küresel sıralamayı sağlam bir nicel temele oturtmaktadır.

Şekil 3: Küreselde trafik sıralaması en yüksek 30 şehir sıralaması ve kaybedilen saat



Kaynak: INRIX, TEPAV Görselleştirmeleri

Ankara'daki trafik yoğunluğunun bir diğer boyutu, son on yılda artan net göç ve bununla eş zamanlı yükselen hane başına otomobil sahipliğidir. Şekil 4, hem 2014 hem de 2024 itibarıyla, göç alan büyük kentler içinde en yüksek araç sahipliği düzeyine Ankara'nın ulaştığını göstermektedir. Demografik büyüme ile otomobil sayısı arasındaki bu eş zamanlı artış, ulaşım literatüründe sıkça vurgulanan kent formu ve araç talebi ilişkisinin somut bir örneği niteliğindedir (Newman ve Kenworthy, 1999). Bütünleşik toplu taşıma omurgasının zayıf olduğu kentlerde nüfus artışının hareketlilik ihtiyacını büyük ölçüde özel araçlar üzerinden karşılar hâle gelmesi, Ankara için de geçerlidir; yol kapasitesi artırılrsa bile talep, kapasite artışından daha hızlı yükselmektedir. Göçün ağırlıklı olarak çeper konut alanlarına yönelmesi bu eğilimi daha da güçlendirerek batı aksında ve belirli kuzey-güney saçaklarında araç kaynaklı trafik baskısını yoğunlaştırmaktadır. İki dönemi karşılaştıran grafikler, net göç ve hane başına otomobil sayısı göstergelerinde Ankara'nın diğer illerden belirgin biçimde ayrıştığını ortaya koymaktadır.

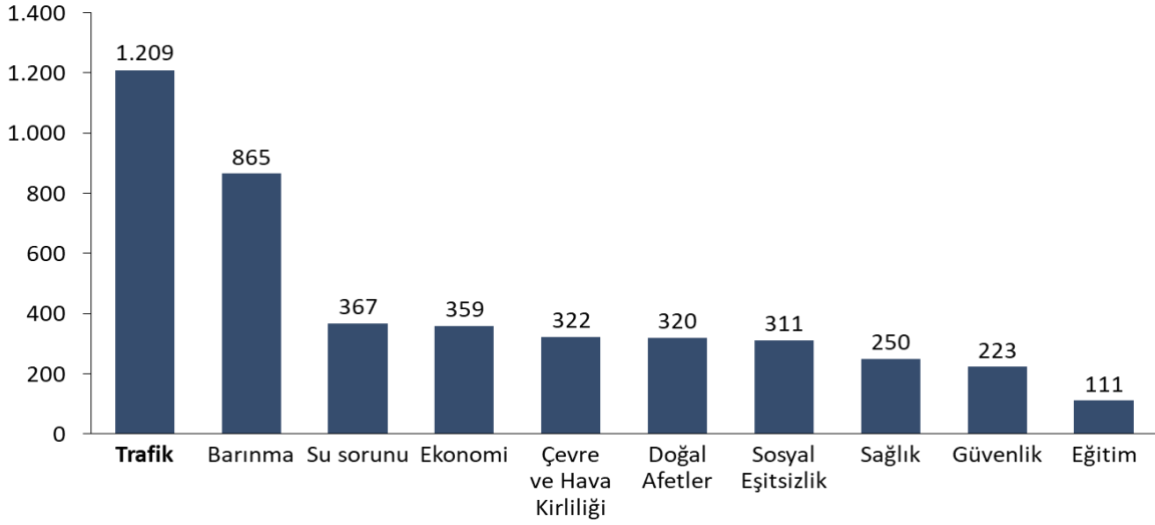
Şekil 4: İllerin hane başına otomobil sahipliği ve net göçü, 2014-2024

Kaynak: TÜİK, TEPAV Hesaplamaları

Küresel veriler ve demografik göstergelerle uyumlu bir diğer işaret, Ankaralıların kendi kentlerine dair sorun algılarında ortaya çıkmaktadır. Memur-Sen tarafından 1480 kamu çalışanıyla yapılan ve “Ankara’nın en önemli üç probleminin” sorulduğu ankette, ilk iki sırayı trafik ve barınma sorunları almaktadır. Bu sonuçlar, kentin mekânsal örgütlenmesi ile ulaşım altyapısı arasındaki bağı açık biçimde göstermektedir. Belirli bölgelerde konutun yoğunlaşması yalnızca barınma koşullarını değil, toplu taşımının yükünü ve erişilebilirlik dinamiklerini de doğrudan etkilemektedir. Dolayısıyla trafik, barınma ve genel yaşam memnuniyeti birbirinden kopuk değil, birlikte ele alınması gereken bütünleşik bir sorun kümesi olarak karşımıza çıkmaktadır.

Bu sorunların adeta bileşik kaplar mantığıyla ilerlediği gerçeğinin yanında, ankette trafiğin birinci sırada yer alması, bu başlığa yönelik memnuniyetsizliğin diğer tüm kentsel sorunların önüne geçtiğine işaret etmektedir. Trafiğin; barınma, su yönetimi, ekonomik sıkıntılar ve hava kirliliği gibi temel yaşam sorunlarını dahi geride bırakması, ulaşım kaynaklı sıkışıklığın Ankaralıların gündelik hayatını nasıl şekillendirdiğine dair güçlü bir ipucu sunmaktadır. Bulgular, trafik sorununun Ankaralıları için her gün yeniden deneyimlenen, kolektif ruh hâlini etkileyen ve süreklilik taşıyan bir gündelik hayat meselesine dönüştüğünü işaret etmektedir.

Jacobs’ın (1961) “kentin deneyimlenen yüzü” olarak tanımladığı kamusal yaşam kalitesi, Ankara’da büyük ölçüde trafik üzerinden şekillenmektedir. Bu durum, karşımızdaki tabloyu yalnızca teknik bir ulaşım sorunu olmaktan çıkarıp, toplumsal memnuniyetsizlik ve yaşam kalitesi krizi olarak ele almayı gerektirmektedir. Özellikle özel aracı olmayan, düşük gelirli ve kentin çeperlerinde yaşayan kesimler düşünüldüğünde, telafisi mümkün olmayan bir zaman kaybı söz konusudur. Tüm bu göstergeler, ulaşımın kent planlamasının her aşamasında merkezi bir politika önceliği hâline gelmesi gerektiğini net biçimde ortaya koymaktadır.

Şekil 5: Ankara'nın en önemli problemleri nelerdir anketi, 2024

Kaynak: Memur-Sen, TEPAV Görselleştirmeleri

Ankara'da Trafik Yoğunluğunun Günlük Döngüsü ve Mekânsal Deseni

Ankara'daki trafik sıkışıklığının yapısal niteliği yalnızca tarihsel ve demografik kökenleriyle değil, aynı zamanda gün içi ritmi ve mekânsal dağılımıyla da kendini göstermektedir. Kenti bir bütün olarak ele aldığımızda, trafik yoğunluğunun belirli saatlerde ve belirli koridorlarda tekrar eden bir düzen oluşturduğu; bu düzenin de istihdam alanlarının coğrafi yığılması ile konut bölgelerinin mekânsal saçaklanmasının bir sonucu olarak şekillendiği görülür. Ankara'da ulaşım talebi sabah 08.00 civarında kısa fakat yüksek yoğunluklu bir zirve, akşam 17.00-19.00 arasında ise çok daha güçlü, daha geniş alanlara yayılan ve daha uzun süre devam eden ikinci bir zirve etrafında toplanmaktadır. Haftanın beş günü tekrarlanan bu ritim, kentin iş-ev mekânsal ayrışmasının günlük hareketlilik üzerindeki belirleyici etkisini ve istihdam alanlarının tek bir merkezî koridorda yoğunlaşmasını açık biçimde ortaya koymaktadır. Bu tablo, literatürde "*peak spreading*" olarak adlandırılan, tek merkezli kentlerde talebin kapasiteden daha hızlı artması sonucu zirve saatlerinin yalnızca yoğunlaşmakla kalmayıp zamansal olarak da genişlemesi olgusunu doğrulamaktadır.

Şekil 6: Ankara'nın saatlere göre trafik yoğunluğu, 2025

	Pazartesi	Salı	Çarşamba	Perşembe	Cuma	Cumartesi	Pazar
00:00	0%	0%	0%	0%	0%	3%	5%
01:00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
02:00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
03:00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
04:00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
05:00	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
06:00	6%	6%	6%	6%	6%	0%	0%
07:00	37%	35%	34%	34%	33%	10%	3%
08:00	73%	71%	69%	68%	65%	14%	8%
09:00	53%	54%	51%	51%	47%	19%	10%
10:00	30%	33%	31%	31%	30%	20%	9%
11:00	28%	31%	30%	30%	31%	24%	11%
12:00	32%	35%	34%	35%	35%	34%	16%
13:00	36%	38%	37%	38%	34%	47%	23%
14:00	43%	45%	44%	45%	50%	54%	28%
15:00	46%	48%	47%	47%	58%	55%	29%
16:00	55%	58%	57%	59%	70%	52%	27%
17:00	83%	86%	87%	89%	96%	50%	26%
18:00	85%	86%	90%	91%	97%	50%	25%
19:00	42%	44%	48%	50%	60%	40%	20%
20:00	18%	20%	22%	22%	29%	26%	16%
21:00	15%	16%	17%	17%	21%	21%	17%
22:00	12%	14%	15%	15%	20%	21%	16%
23:00	5%	8%	7%	7%	13%	14%	9%

Kaynak: TomTom, TEPAV Görselleştirmeleri

Trafik yoğunluğunun zaman maliyetiyle birlikte değerlendirilmesi, Ankara'daki mevcut tablonun ciddiyetini çok daha görünür ve yarattığı kapsamlı etkilerin daha net anlaşılmasını sağlayacaktır. Somut bir örnek vermek gerekirse: Ankara'da 10 kilometrelik bir mesafeyi kat etmek, özellikle sabah 08.00 ile akşam 17.00-19.00 arasındaki yoğun saatlerde 30 dakikaya kadar çıkabilmektedir. Bu da normal akış süresinin yaklaşık iki katına karşılık gelmektedir. Şimdilik yarım saatlik bu kayıp, kentin ulaşım ağının birkaç ana koridora aşırı bağımlı olduğunu ve bu koridorların artan talebi karşılayamadığını açık biçimde göstermektedir.

Bununla beraber meseleyi basitçe trafikteki zaman kaybını ölçen teknik bir matematik olarak ele almak, bu zaman kaybının yarattığı sosyo-politik etkileri, adalet boyutunu ve sosyal sınıf dinamiklerini göz ardı etme riskini doğurur. Zira yolculuk sürelerinin bu ölçüde artması, sorunu teknik bir ulaşım meselesinin ötesine taşıyarak işe veya okula yetişme baskısından toplumsal adalet algısına ve boş zaman pratiklerine kadar pek çok sosyal dinamiği yatay kesen bir kapsam yaratmadır. Toparlamak gerekirse; ulaşım ağının belirli koridorlara sıkışması, farklı sosyo-ekonomik grupların kentsel fırsatlara erişimini sınırlamakta; daha uzun yolculuk sürelerine maruz kalan kesimleri sistematik bir dezavantajla karşı karşıya bırakmaktadır.

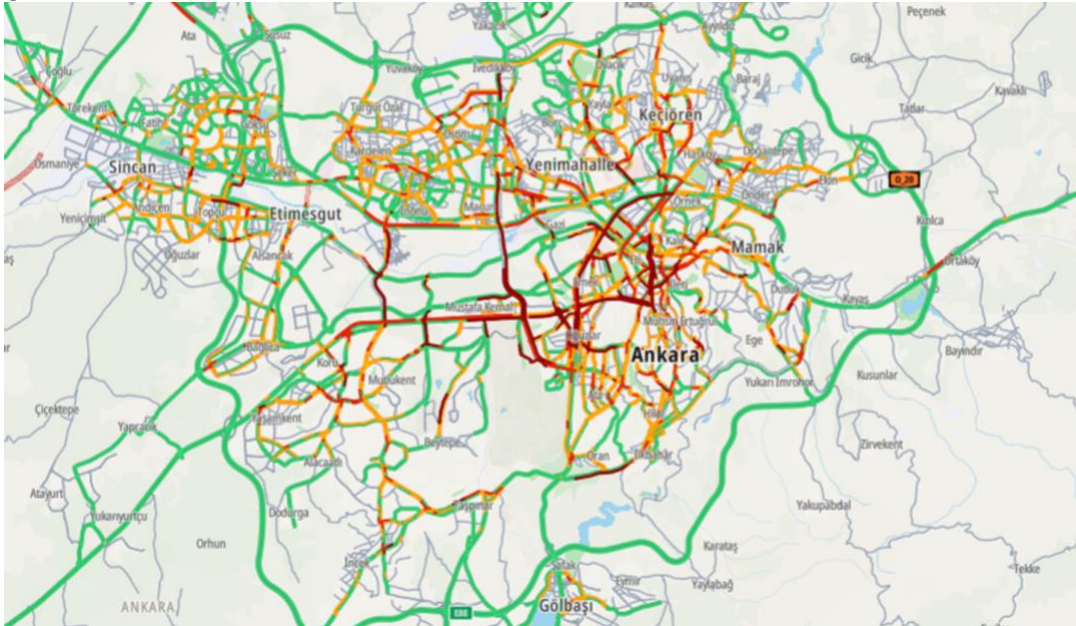
Şekil 7: Ankara'da saatlere göre 10 kilometrelik yol için geçirilen süre, saniye, 2025

	Pazartesi	Salı	Çarşamba	Perşembe	Cuma	Cumartesi	Pazar
00:00	842	851	858	852	853	892	917
01:00	813	838	829	830	827	851	882
02:00	777	785	779	789	781	796	823
03:00	759	754	755	760	761	769	791
04:00	752	748	755	751	746	756	779
05:00	758	759	757	765	761	762	773
06:00	927	925	925	927	926	838	798
07:00	1187	1165	1161	1160	1153	912	850
08:00	1551	1533	1508	1503	1473	955	899
09:00	1326	1332	1303	1303	1267	1013	925
10:00	1115	1136	1122	1125	1109	1038	912
11:00	1111	1133	1125	1126	1130	1073	939
12:00	1146	1173	1161	1172	1166	1148	978
13:00	1179	1192	1182	1193	1158	1265	1037
14:00	1240	1251	1243	1251	1298	1324	1073
15:00	1269	1285	1274	1278	1373	1332	1083
16:00	1350	1378	1366	1383	1490	1300	1073
17:00	1631	1657	1664	1686	1755	1289	1063
18:00	1664	1672	1709	1723	1775	1279	1049
19:00	1260	1276	1308	1328	1416	1202	1010
20:00	1024	1039	1056	1059	1115	1084	986
21:00	995	1005	1012	1011	1042	1043	996
22:00	967	985	988	984	1029	1036	988
23:00	901	923	914	916	967	976	924

Kaynak: TomTom, TEPAV Görselleştirmeleri

Saat 18.00 itibarıyla elde edilen ağ haritası verileri, Ankara üzerindeki trafik baskısını bütün çıplaklığıyla ortaya koymaktadır. Eskişehir Yolu, İstanbul Yolu, Konya Yolu, Mevlâna Bulvarı ve bu ana arterleri birbirine bağlayan çevre bağlantıları, yoğunluk nedeniyle neredeyse tamamen kırmızıya dönmektedir. Bu yığılma, mesai bitiminde yüz binlerce çalışanın aynı anda aynı koridorlara yönelmesinin doğal bir sonucudur. Kentin tek merkezli istihdam yapısı ve raylı sistemin koridor bazında sınırlı kapasitesi, bu tıkanıklığın her akşam yeniden üretilmesine yol açmaktadır. Akşam zirvesinin saat 20.00'ye kadar sarkması ise Ankara'nın karayolu ağlarına aşırı bağımlılığının ve kentin mekânsal yayılma biçiminin ulaşım altyapısına yüklediği maliyetin en görünür göstergelerinden biridir. Bu nedenle Ankara'daki akşam yoğunluğunu yalnızca "iş çıkış saati"ne özgü geçici bir sıkışıklık olarak görmek yanıltıcıdır; yaşanan durum, doğrudan kentsel planlamadan kaynaklanan yapısal bir darboğaz niteliği taşımaktadır.

Şekil 8: Ankara'da 24.11.2025 tarihli trafik haritası

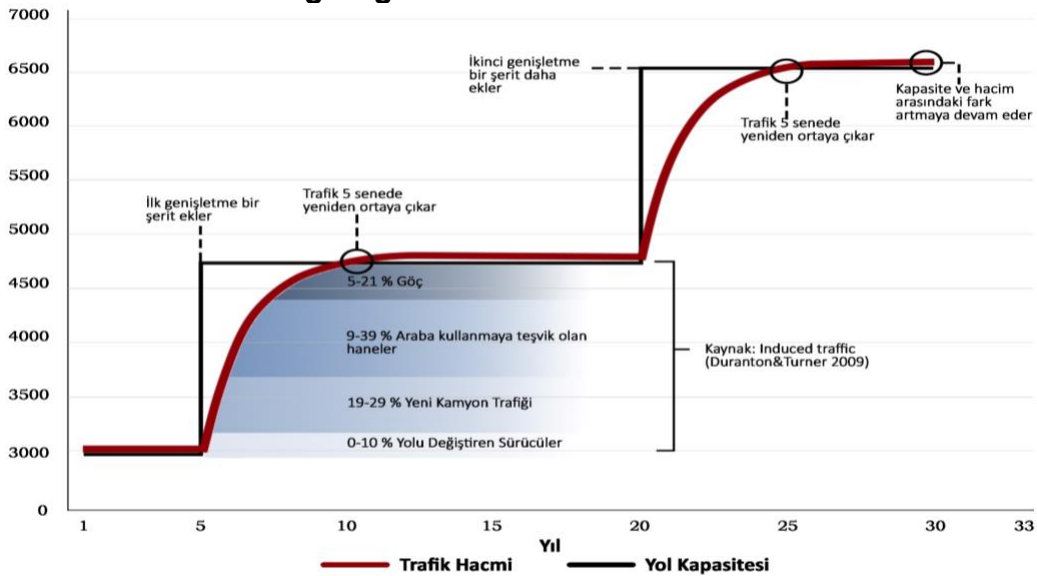


Kaynak: TomTom

Ankara'da Trafik Neden Kalıcı?

Ankara trafiği neden kalıcı biçimde rahatlamıyor? Bu soruya yanıt verirken ulaşım literatüründe “uyarılmış talep” (*induced demand*) olarak bilinen temel olguya bakmak gerekir. Duranton ve Turner’ın (2009) gösterdiği üzere, yol kapasitesinin artırılması kısa vadeli bir rahatlama sağlasa da açılan bu yeni alan çok geçmeden ek yolculuk talebiyle dolar ve kazanılan etki hızla kaybolur. Çubuk ve Türkmen’in (2003) işaret ettiği bu kısır döngü, Ankara’da özellikle Eskişehir Yolu, Ankara Bulvarı ve Konya Yolu gibi akslarda yapılan şerit genişletme çalışmalarına rağmen tıkanıklığın tekrar tekrar ortaya çıkmasıyla somutlaşmaktadır. Kente yönelik göç, artan otomobil sahipliği ve ağır taşıt trafiğiyle birleşen bu tablo, Goodwin’in (1996) “yol yaparak trafik çözülmez; tam tersine daha fazla trafik üretilir” tezini birebir doğrulamaktadır. Bu nedenle kapasite artışına dayalı müdahaleler, tıpkı ağrı kesiciler gibi, sorunu kısa süreliğine ortadan kaldırarak geçici bir rahatlama sağlasa da buna neden olan yapısal problemi çözmediği için sorun bir süre sonra daha da şiddetlenmiş biçimde geri dönmektedir.

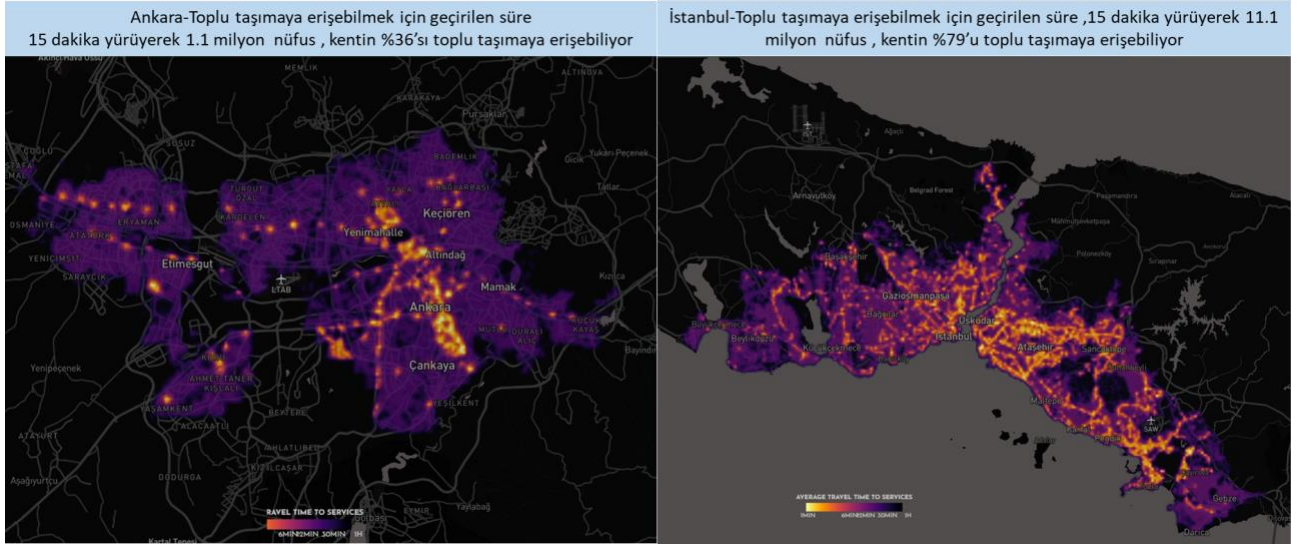
Şekil 9: Induced trafik grafiği



Kaynak: Duranton&Turner 2009, TEPAV Görselleştirmeleri

“Ankara’nın trafik sorununun neden kronikleştiği” sorusu odağa alındığında, toplu taşıma ağının kapsayıcılık açısından yetersiz kalması en belirgin faktör olarak öne çıkmaktadır. Verilere göre Ankara’da toplam nüfusun yalnızca %36’sı (yaklaşık 1,1 milyon kişi) toplu taşımaya 15 dakikalık yürüme mesafesinde yaşarken, İstanbul’da bu oran %79’dur. Yani İstanbul, büyük kent yoğunluğuna rağmen nüfusun çok daha geniş bir kesimine düzenli toplu taşımaya erişim sunabilmektedir. İki kent arasındaki bu büyük fark, meselenin yalnızca ulaşımdan ibaret olmadığını, doğrudan mekânsal kurgudan kaynaklandığını açık şekilde ortaya koymaktadır. Açmak gerekirse; İstanbul’da trafik sorununu baskılayan temel etken mega-kent ölçeğinin getirdiği aşırı yoğunlukken, Ankara’da sorun, yetersiz erişim nedeniyle özel araç kullanımının bir tercihten çok zorunluluk hâline gelmesidir. Dolayısıyla her iki kentte sonuç benzer görünse de bu duruma yol açan yapısal nedenler tamamen farklıdır.

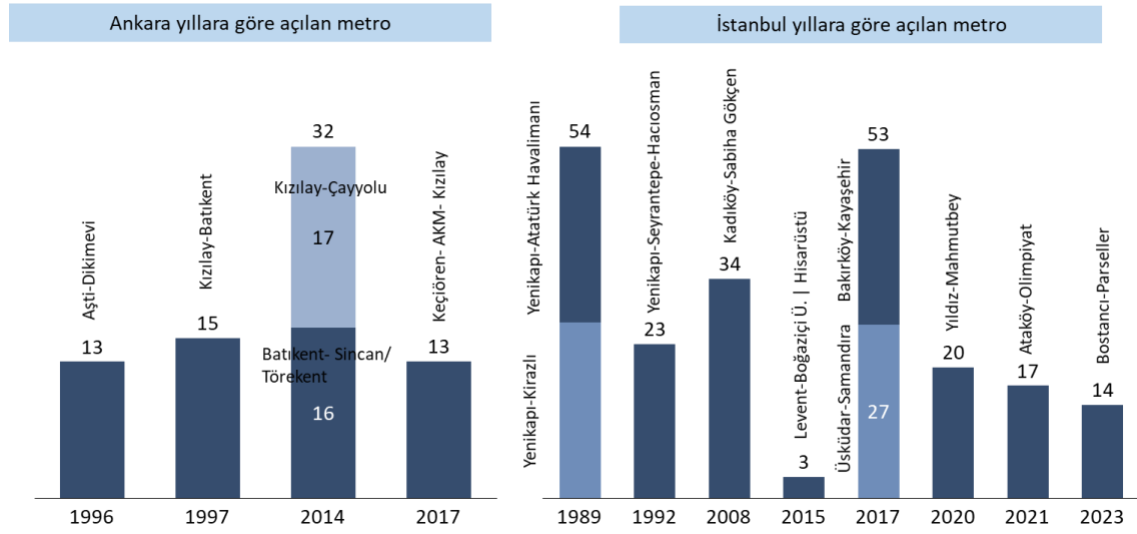
Şekil 10: Toplu taşımaya erişilebilirlik



Kaynak: CityAccessMap, TEPAV Görselleştirmeleri

İstanbul ve Ankara arasındaki yapısal fark, en belirgin biçimde metro yatırımlarının tarihsel gelişiminde ortaya çıkar. İstanbul son 35 yılda, 2023 gibi yakın tarihler de dahil olmak üzere, demiryolu ağını sürekli genişleten bir yatırım çizgisi izlerken, Ankara'da aynı dönem boyunca hat uzunluğu oldukça sınırlı kalmıştır. Bu yatırım farkı, kentlilerin ulaşım tercihlerinde de doğrudan karşılık bulmuştur. Örneğin Ankara'da yıllık kişi başına metro kullanımı 33 iken, İstanbul'da bu 58'e ulaşmaktadır (EGO, İETT, TÜİK). Aradaki bu belirgin fark, toplu taşımının iki kentteki rolünün ne kadar farklılaştığını açıkça göstermektedir.

Ancak bu veriler İstanbul'un trafik sorunu yaşamadığı anlamına gelmez; yalnızca kök nedenlerin farklılığına işaret eder. Mesele şu noktada farklılaşmaktadır: İstanbul'da trafik büyük ölçüde aşırı nüfus ve yoğunluğun doğal sonucuyken, Ankara'da temel sorun kalabalıktan ziyade alternatiflerin yetersizliğidir. Yetersiz metro hattı ve yeni yerleşim alanlarının raylı sistemle desteklenmeden genişlemesi, Ankara'da özel araç kullanımını tercihten çok zorunlu hale getirmektedir. Kentin yayılma dinamiğine paralel olarak raylı sistemlerin önceliklendirilmemesi sonucu Ankara trafiği, kentin kendi mekânsal gelişimi tarafından sürekli yeniden üretilen bir kısır döngüye dönüşmüştür.

Şekil 11: Toplu taşımaya erişilebilirlik

Kaynak: EGO, İETT, TEPAV Hesaplamaları

İstanbul'a nazaran oldukça sınırlı olan Ankara'daki metro ağının bir diğer belirgin özelliği, tüm hatların Kızılay merkezli bir kurguyla inşa edilmiş olmasıdır. Şehrin tek merkezli planlama anlayışının bir yansıması olan bu yapı, üniversiteler ve iş alanları gibi yoğun bölgelerin Kızılay çevresinde toplanmasıyla birleşince, burayı kaçınılmaz bir düğüm noktasına dönüştürmüştür. Buna karşılık İstanbul'da Levent, Maslak ve Ataşehir gibi çok merkezli bir yapı bulunmakta; bu sayede ulaşım yükü tek bir noktaya binmek yerine kente yayılmaktadır. Ankara'da ise neredeyse her yolculuğun Kızılay'dan geçmek zorunda olması, bölgedeki trafiği ve yaya yoğunluğunu kronikleştirmiştir. Bu sıkışıklığı aşmanın yolu, İstanbul örneğinde olduğu gibi, Kızılay'ın yükünü hafifletecek alternatif transfer merkezleri ile yeni çapraz güzergâhların oluşturulmasından geçmektedir.

Metro ağının tarihsel gelişimi incelendiğinde, 1994'te açılan Ankaray'dan 2017'deki M4 hattına kadar olan süreçte, hatların inşası büyük ölçüde Melih Gökçek döneminde gerçekleşmiştir. Sincan-Batıkent, Söğütözü-Kızılay, Keçiören ve Çayyolu hatlarının kaba inşaatı belediye tarafından yürütülmüş ve bu süreçte toplam 828 milyon TL harcanmıştır. Ancak belediyenin mali yetersizlik yaşaması nedeniyle projeler tamamlanamadan Ulaştırma Bakanlığı'na devredilmiş, hatlar bakanlık tarafından bitirilmiştir (T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi, 2011). Yüksek harcamaya ve kaba inşaatın büyük ölçüde tamamlanmış olmasına rağmen projelerin devredilmek zorunda kalması, kaynak yönetimi ve planlamadaki ciddi eksikliklerin açık bir göstergesidir. Kızılay merkezli ulaşım yaklaşımına bağlı olarak alınan bu hatalı ve entegre bir sistemden uzak kararlar, bugün Ankara'nın değişen ulaşım dinamiklerine yanıt vermesini zorlaştıran yapısal bir engel haline almıştır.

Ankara, İstanbul'dan çok daha küçük bir kent merkezine sahip olmasına rağmen, iş ve okul yolculuklarında özel araç kullanımının şaşırtıcı derecede yüksek olduğu bir örnektir. İstanbul'da işe veya okula erişimde özel araç tercih oranı %46 seviyesindeyken, Ankara'da bu oran %60'lara çıkmaktadır. Kişi başına düşen toplu taşıma kart basım verileri incelendiğinde özellikle metro kullanımında İstanbul'un belirgin biçimde önde olduğu görülmektedir. Metro ve otobüs kullanımını birlikte ele aldığımızda da toplu taşımanın İstanbul'da çok daha büyük bir

paya sahip olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır. Buradaki en dikkat çekici nokta ise, iki şehirdeki ortalama raylı sistem yolculuk mesafelerinin birbirine son derece yakın olmasıdır. Mesafeler benzer olmasına rağmen Ankara'da kullanım oranının bu kadar düşük kalması, sorunun mesafeden değil doğrudan ağ yapısından kaynaklandığını göstermektedir. Ankara'nın Kızılay'a sıkışmış tek merkezli metro sistemi pratik bir alternatif sunmadığı için kentlileri özel araç kullanımına yöneltmektedir.

Şekil 12: Ankara ve İstanbul ulaşım tercihleri

	Şehir Merkezi Yüzölçümü km ²	İş veya Okula Ulaşımın Ana Aracı	Ortalama Raylı Taşıma Sistemi Mesafesi (km)
	534 km ²	Özel Araç 60,22% Metro+Otobüs 22,65%	23.42
	1371 km ²	Özel Araç 46,59% Metro+Otobüs 29,83%	22.04

Kaynak: Numbeo, Human Settlement Layer, TEPAV Hesaplamaları

Sonuç

Ankara'nın trafik sorunu, kamuoyunda sıkça dile getirilen “yetersiz yollar” ya da “araç sayısındaki artış” gibi yüzeysel açıklamalarla geçiştirilemeyecek kadar karmaşık bir yapı sergilemektedir. Bu karmaşanın nedeni ne yalnızca yol kapasitesinin yetersizliğiyle ne de araç stokundaki büyümeyle sınırlıdır. Sorunun asıl belirleyicileri, trafiğin kronik biçimde kötüleşmesini açıklayan “uyarılmış talep” (*induced demand*) olgusu ile Ankara'daki iş merkezleri ve toplu taşıma ağının tek bir merkezde yoğunlaşmasından kaynaklanan mekânsal örgütlenme biçimidir. Buna göç dinamikleri, ulaşım altyapısının mevcut durumu ve kentin bugünkü mekânsal deseni de eklendiğinde, yapılan anketlerde trafiğin kentliler tarafından Ankara'nın en öncelikli sorunu olarak görülmesi şaşırtıcı olmaktan çıkmaktadır.

Bu bağlamda “daha fazla yol yapmanın trafiği çözeceği” yönündeki hızlı ancak yüzeysel yaklaşımlar, çözüm üretmek bir yana, sorunu besleyen kısır bir döngü yaratarak sıkışıklığın katlanarak artmasına neden olmuştur. Ankara'nın hem istihdam alanları hem de raylı sistem ağı bakımından tek merkezli bir yapıya sahip olması, belirli koridorlarda kronik tıkanıklıklar yaratmaktadır. Kızılay odaklı metro ve otobüs sistemi nedeniyle alternatif güzergâhların sınırlı olması ve toplu taşıma altyapısının dengesiz dağılımı, özel araç bağımlılığını doğrudan artıran başlıca etkenlerdir. Ankara trafiği bu nedenle kapasite eksikliğinden çok, hatalı mekânsal örgütlenme ve alternatif güzergâh yoksunluğu kaynaklı yapısal bir problem niteliği taşımaktadır. Bu yapısal sorunun giderilmesi için farklı metro hatlarına erişimin zorunlu olarak Kızılay üzerinden sağlanması koşulu ortadan kaldırılmalı, ara istasyonları birbirine bağlayan ring hatları planlanmalıdır. Ulaşım yönetiminde bu tür yapısal adımlar atılmadığı sürece, artan nüfus ve araç sahipliği karşısında Ankara'da yaşam kalitesi gerileyecek; trafikte geçirilen süreler ise kaçınılmaz biçimde uzamaya devam edecektir. Dolayısıyla trafik sorununun çözümü, kentin sürdürülebilirliği, kentsel verimliliği ve yaşam memnuniyeti açısından hayati bir öneme sahiptir.

Kaynakça

Cervero, R. (1996). Jobs-housing balance revisited: Trends and impacts in the San Francisco Bay Area. *Journal of the American Planning Association*, 62(4), 492-511.

Çubuk, M. K., & Türkmen, M. (2003). Ankara'da raylı ulaşım. *Gazi Üniversitesi Mühendislik Mimarlık Fakültesi Dergisi*, 18(1), 125-144.

Duranton, G., & Turner, M. A. (2011). The fundamental law of road congestion: Evidence from U.S. cities. *American Economic Review*, 101(6), 2616-2652.

Goodwin, P. (1996). Empirical evidence on induced traffic. *Transportation*, 23(1), 35-54.

INRIX. (2025). INRIX 2024 Global Traffic Scorecard. INRIX Research.

Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.

Litman, T. (2015). *Evaluating Transportation Land Use Impacts: Considering the Impacts, Benefits and Costs of Different Land Use Development Patterns*. Victoria Transport Policy Institute.

Newman, P., & Kenworthy, J. (1999). *Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence*. Washington, DC: Island Press.

T.C. Ankara Büyükşehir Belediyesi. (2011). Metroların Ulaştırma Bakanlığı'na devrine ilişkin meclis kararları ve proje belgeleri. Ankara Büyükşehir Belediyesi. Erişim tarihi: 28 Kasım 2025.

TEPAV. (2025). Ankara trafik yoğunluğu ve zaman kaybı analizi: TomTom verileriyle görselleştirmeler. Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, kurum içi çalışma notu.

TomTom. (2025). TomTom Traffic Index 2025 - Ankara sonuçları. TomTom International.

İzbirak, R. (1975). *Türkiye'nin Coğrafyası*. Ankara: Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.