

AUS TÜRKİYE BÜLTENİ

OCAK 2026 SAYI:22

AKILLI ULAŞIMIN GELECEĞİ 2026'DA İSTANBUL'DA MASAYA YATIRILACAK





BAŞKAN'IN

MESAJI

2025 yılı, Akıllı Ulaşım Sistemleri alanında hem küresel ölçekte hem de Türkiye özelinde otonom sürüş ve yapay zekâ entegrasyonunun standartlaştığı bir yıl olarak öne çıktı. Dünya genelinde trafikteki her dört araçtan birinin otonom özellikler kazandığı, robotaksi filolarının büyük metropollerde ticari hizmet vermeye başladığı bu dönemde; Türkiye, yerli Yol Kenarı Üniteleri (RSU) 5G çözümler ile bağlantılı araç altyapısını millileştirme yönünde önemli adımlar attı. LEO uydu simülasyonlarıyla desteklenen kesintisiz haberleşme testleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığımız tarafından başlatılan Merkezi IoT Platformu, ülkemizi küresel ölçekte yürütülen “akıllı koridor” çalışmalarında ön sıralara taşıdı.

Küresel ölçekte dijital ödeme sistemleri ve MaaS modelleri yaygınlaşırken; Türkiye’de de İstanbul ve Antalya başta olmak üzere pilot şehirlerde, fiber altyapı yatırımlarıyla desteklenen akıllı trafik yönetim sistemleri devreye alındı. Tüm bu gelişmelerle birlikte 2025 yılı; ulaşımın yalnızca dijitalleştiği değil, yerli yazılım ve yapay zekâ çözümleriyle daha güvenli, verimli ve çevreci bir kimlik kazandığı bir yıl olarak kayıtlara geçti.

AUS Türkiye olarak bizler de bu dönüşüme paralel şekilde çalışmalarımızı kararlılıkla sürdürdük. Bandırma Onyedü Eylül Üniversitesi iş birliğiyle düzenlediğimiz ve akademik-stratejik ortaklıkların önemli bir örneği olan Conf-ITS’25 1. Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri Konferansı, akıllı ulaşım, trafik ve hareketlilik alanlarında yenilikçi çalışmaların ortaya konulmasına zemin hazırladı. Konferans kapsamında sunulan tam metin yazılı ve sözlü bildirimler, akademik disiplin çerçevesinde bilimsel literatüre önemli katkılar sağladı. Ayrıca, “Ulaşımında Aklın Yolu Ödülleri”, başarılı ve yenilikçi projelerin takdir edilerek sürdürülebilirliğinin desteklenmesi açısından güçlü bir motivasyon kaynağı oldu. Bu yıl 9’uncusunu düzenlediğimiz Ulaşımında Aklın Yolu Ödülleri için başvurular açılmış olup, detaylı bilgilere ilgili kanallarımızdan ulaşabilirsiniz.

Önümüzdeki döneme baktığımızda; ERTICO tarafından 27–29 Nisan 2026 tarihlerinde İstanbul’da düzenlenecek olan 17. Akıllı Ulaşım Sistemleri Avrupa Kongresi, Türkiye’nin AUS alanındaki çalışmalarını uluslararası platformda sergilemesi açısından büyük bir fırsat sunmaktadır. Bu kapsamda, üyelerimizin kongrede daha güçlü ve görünür şekilde temsil edilmesi amacıyla AUS Türkiye Pavilyonu oluşturulması planlanmaktadır. Tüm üye ve paydaşlarımızı bu önemli organizasyona davet ediyoruz.

Geçtiğimiz yıl düzenlediğimiz 12 webinar ile sektör paydaşlarımız arasındaki bilgi paylaşımını ve iş birliklerini güçlendirdik. 2025 yılında 15 yeni üyemizin AUS Türkiye ailesine katılmasıyla birlikte, derneğimiz 100 üyeye ulaşarak önemli bir eşiği geride bıraktı.

AUS alanında ülkemizde yürütülen çalışmaların ulusal ve uluslararası platformlarda bilinirliğini artırmaya, Türkiye'yi en iyi şekilde temsil etmeye ve siz değerli paydaşlarımızın katkılarıyla sektörümüzü geliştirmeye 2026 yılında da aynı kararlılıkla devam edeceğiz. Bu vesileyle; bugüne kadar yürüttüğümüz başarılı çalışmalarda emeği geçen ve bundan sonraki süreçte de gönüllülük esasıyla desteklerini sürdürececek olan AUS Türkiye Yönetim Kurulu ve Denetim Kurulu üyelerimize, üyelerimize ve AUS Türkiye gönüllülerimize en içten teşekkürlerimi sunuyorum.

AUS alanında ülkemizin ve dünyanın nabzını tutan haberler, makaleler ve sektörel gelişmeleri içeren AUS Türkiye Bülteni'nin 2026 yılı ilk sayısını ilgiyle okuyacağınızı ümit ediyor; yeni yılın, akıllı ulaşım sistemlerinin yaygınlaştığı, sürdürülebilir ve yaşanabilir şehirlerin inşasına katkı sunduğumuz bir yıl olmasını diliyorum.

Mücahit ARMAN

T.C. UAB Strateji Geliştirme Başkanı

AUS Türkiye Başkanı

İçindekiler

BAŞKANIN MESAJI	2
1. SEKTÖRDEN HABERLER	7
1.1 Trabzon SKUP, Kentsel Hareketlilik Günleri 2025 etkinliğinde yer aldı!	8
1.2 ULAK'tan Uydu Entegrasyonlu Akıllı Ulaşım Sistemlerinde İlk Canlı Demo	8
1.3 GAUS Projesi Polonya'da Tanıtıldı	10
1.4 Türkiye Akıllı Ulaşım Sistemlerinde Vites Yükseltiyor	11
1.5 Karayolunda 5G Destekli Akıllı Ulaşım Altyapısı Dönemi Başladı	12
1.6 "Akıllı Uyarı" Sistemine TEKNOFEST'ten Ödül	13
1.7 Samsun'un 2030 Vizyonu: Yeşil Şehir ve Akıllı Ulaşım	14
1.8 Mersin'de Ulaşımın Elektrik Geldi	15
1.9 Trabzon Yeşil Ulaşımınla Geleceğe Hazırlanıyor	16
1.10 Ünüvar: Lojistik, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Stratejik Bir Güç	17
1.11 Türkiye Ulaşım Ağını Gelecek Yıl Yatırımlarla Büyütmeyi Sürdürecektir	18
1.12 Gaziantep'te GAUS Projesi Kapanış Toplantısı Düzenlendi	19
1.13 Türkiye-Mısır Arasındaki Deniz Ticareti Güçleniyor	19
1.14 Bursa'da Ulaşım Vizyonu Masaya Yatırıldı	21
1.15 İzmir'de 2040 Yılı'nın Ulaşım Planı Şekilleniyor	22
1.16 2040'a Doğru İzmir'in Ulaşım Dönüşümü	23
1.17 Denizli'de 2040 Sürdürülebilir Ulaşım Vizyonu Masaya Yatırıldı	24
1.18 Ankara Trafik "Şeridinde Kal, Değişimi Başlat" Çalıştayında Ele Alındı	26
1.19 Sinop'ta Akıllı Ulaşım Sistemleri Projesi Başlatıldı	27
1.20 "Mobilite Kümelenmesil Stratejik Yol Haritası Çalıştayı" gerçekleştirildi	28
1.21 Kayseri Büyükşehir'den Kuveyt'te "Temiz Enerji" ve "Akıllı Ulaşım" Sunumu	29
1.22 Başkentte yüzde 6,6'lık araç artışı trafiğe 22 dakikalık yük getirdi	30
1.23 Sakarya Büyükşehir Belediyesi'ne Ulaşımında Erişilebilirlik Ödülü	32
1.24 UITP Avrasya Konferansı 2025 Kocaeli'de Gerçekleştirildi	33
1.25 Ulak Haberleşme'den Akıllı Ulaşım Hamlesi: V2X Teknolojileri Sahaya İndi	35
1.26 Ankara-Niğde Otoyolu'na Uluslararası Yol Federasyonundan Ödül	37
1.27 IC İçtaş İnşaat, Romanya'da Büyümeye Devam Ediyor	38
1.28 İNETRA'dan Akıllı Şehirler İçin Stratejik Yol Haritası	39
1.29 Antalya'da "Kentsel Hareketlilik Cityhon" Etkinliği Gerçekleştirildi	40

1.30	ISSD, 2025'te Finansal ve Operasyonel Olarak Büyük Bir Sıçrama Yaptı	41
1.31	BİAS'tan Teknik Döküman	42
1.32	Asya Trafik'te Genel Müdürlük Görev Değişimi Gerçekleşti	43
1.33	İntetra Hızlı Tren Projesi 9-10 Elektromekanik İşleri için Sözleşme İmzaladı	43
1.34	İzmir Ulaşım Ana Planı 2040 Kapsamında Geliştirme Çalışmaları Başladı	44
1.35	"Akıllı Uyarı" Sistemine TEKNOFEST'ten Ödül	45
2.	DÜNYADAN HABERLER	46
2.1	Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) Geleceğinde Neler Var?	47
2.2	Barcelona İlk Hidrojen Dönüştürülmüş Minibüsünü Hizmete Soktu	49
2.3	Singapur'da Gelişmiş Akıllı Ulaşım Sistemi Uygulamaya Alındı	50
2.4	UITP'nin Yeni Başkanı Gautier Brodeo Oldu	51
2.5	ABD'de Ücretsiz Toplu Taşıma Programları İhtiyaç Sahiplerine Ulaşamıyor	53
2.6	Kopenhagize Endeksi 2025: En Bisiklet Dostu Şehirler Açıklandı	54
2.7	Bağlantılı Araç Verileri Trafik Yönetimi ve Yol Güvenliğini Dönüştürüyor	55
2.8	Şehirler Egzoz Dışı Emisyonlarla Mücadelede Ortak Yol Haritası Belirledi	57
2.9	EHang İlk Çin-İspanya Akıllı Ulaşım Forumu'na Ev Sahipliği Yaptı	58
2.10	Taşkent'te Yol Trafikçi İçin Yeni Bir Akıllı Dönem Başlıyor	59
2.11	Avrupa'nın İlk Acil Drone Uçuşunu Zaragoza'da Başarıyla Gerçekleştirdi	60
2.12	Malezya ile Güney Kore Arasında Akıllı Ulaşım Teknolojileri İş Birliği Genişliyor	61
2.13	2027 AUS Dünya Kongresi'nin Temaları Açıklandı	62
2.14	Kıbrıs Akıllı Ulaşım Sistemlerine Yatırım Yapıyor	63
2.15	Yol Güvenliğini ve Dayanıklılığını Artıracak Yeni Teknolojileri Takip Ediyor	64
2.16	AI Optimizasyon Teknolojisi Afrika'da Trafik Yeniliklerini Harekete Geçiriyor	65
2.17	ERTICO 2028–2030 AUS Dünya Kongresi Ev Sahibi Şehirler İçin Arayış Başlattı	66
2.18	2026'da Takip Edilmesi Gereken 10 Konu	67
2.19	Akıllı Teknolojiyle Seyahat Verimliliği Artıyor	69
2.20	Makedonya Koridor 10'da Akıllı Ulaşım Sistemi Kuracak	70
2.21	Sürücüsüz Trenler, Akıllı Sinyaller ve Dijital Ulaşım 2026'ya Hazırlanıyor	71
2.22	BABA Uyumlu V2X RSU'lar ile Bağlantılı Altyapıda Büyük Adım	72
2.23	Avrupa'da Sürdürülebilir Hareketlilik için Kadar Mali Destek İhtiyacı	73
2.24	IT-TRANS Bildiri Çağrısı: Mobilitayı Birlikte İlerletmek	75
3.	BİZDEN HABERLER	77
3.1	17. AUS Avrupa Kongresi'nde AUS Türkiye Pavilyonu	78

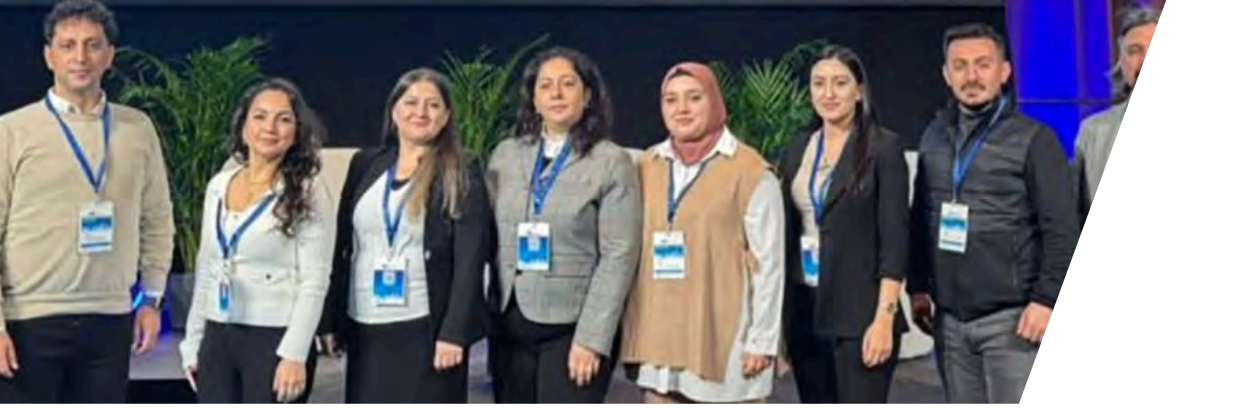
3.2	9. Ulaşımında Akılın Yolu Ödül Başvuruları Devam Ediyor	79
3.3	AUS Türkiye Webinar Serisi	80
3.3.1	Akıllı Ulaşımında Uluslararasılaşma	80
3.3.2	360° Radar Teknolojisi Kullanarak Vision Zero Hedefine Ulaşmak	80
3.3.3	Uluslararası Sinyalizasyon Standartları Norveç ve ABD Örnekleri	81
3.4.4	Sensör Füzyon Uygulamalarında YZ Destekli Yeni Nesil Yaklaşımlar	81
4.	ÜYELERİMİZİ TANIYALIM	82
4.1	MOSAŞ Ar-Ge'den Yerli Loop Dedektör Hamlesi	83
4.2	Yapıdrom Teknoloji A.Ş.	84
5.	MAKALELER	94
5.1	Teknolojinin Ötesinde Akıllı Ulaşım	95
5.2	Avrupa'da Akıllı Ulaşım Sistemlerine Genel Bakış	112
6.	ETKİNLİK TAKVİMİ	117
7.	İLETİŞİM BİLGİLERİ	119



AUS TÜRKİYE SEKTÖRDEN HABERLER

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net



1.1 Trabzon SKUP, Kentsel Hareketlilik Günleri 2025 Etkinliğinde Yer Aldı!

2 Ekim 2025

Türkiye-AB mali işbirliği kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yönetilen Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı (USOP) altında uygulanan Trabzon Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı (SKUP), Avrupa Komisyonu'nun başlıca kentsel hareketlilik politikası konferansı olan Urban Mobility Days 2025 etkinliğinde yer aldı. 30 Eylül – 2 Ekim 2025 tarihleri arasında, Litvanya'nın başkenti ve 2025 Avrupa Yeşil Başkenti unvanına sahip Vilnius'ta düzenlenen organizasyonda, Trabzon SKUP standı aracılığıyla proje uluslararası katılımcılara tanıtıldı.

Etkinlik süresince yürütülen tanıtım çalışmaları kapsamında dağıtılan broşürler ve sergilenen posterler, SKUP'un uluslararası düzeyde tanınırlığını artırmış ve Trabzon'un sürdürülebilir ulaşım vizyonunun geniş bir kitleye ulaşmasını sağladı. Bu faaliyetler, gelecekte kurulabilecek iş birlikleri ve iyi uygulamaların Trabzon'a aktarılması açısından güçlü bir temel oluşturdu.

Trabzon SKUP proje ekibi, etkinliğin kentin sürdürülebilir ulaşım vizyonunu uluslararası düzeyde tanıtmak için önemli bir fırsat olduğunu vurguladı ve benzer platformlarda Trabzon'un deneyimlerinin paylaşılmasının, şehirlerin ortak çözümler geliştirmesi açısından kritik öneme sahip olduğunu belirtti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.2 ULAK'tan Uydu Entegrasyonlu Akıllı Ulaşım Sistemlerinde İlk Canlı Demo

2 Ekim 2025

ULAK Haberleşme, kendi mühendisleri tarafından geliştirilen yerli Yol Kenarı Ünitesi (RSU) ile LEO (Low Earth Orbit) uydu simülatörü üzerinden ilk kez canlı bağlantı gerçekleştirdi. Çalışma, Türkiye'nin akıllı ulaşım ve haberleşme teknolojilerinde ulaştığı ileri seviyeyi ortaya koydu.



Keysight Technologies, Spark Ölçüm Teknolojileri AŞ ve ULAK Haberleşme mühendislerinin gerçekleştirdiği sistem entegrasyonu kapsamında; ULAK'ın RSU ürünü, Keysight Technologies UXM uydu simülatörü ile haberleştirilerek NTN (Karasal Olmayan Ağ) demo gösterimi başarıyla tamamlandı. Böylece RSU'nun yalnızca LTE ve 5G altyapılarıyla değil, aynı zamanda uzay tabanlı haberleşme sistemleriyle de entegre çalışabildiği canlı olarak gösterildi.

Karasal Altyapı Olmadan Uydu Üzerinden Haberleşme

Canlı demo sırasında RSU cihazı, karasal bağlantının bulunmadığı bir senaryoda NTN simülatörü üzerinden doğrudan uydu bağlantısı kurdu. Yüksek veri hızı ve düşük hata oranı ile sağlanan bu iletişim, özellikle kırsal ve uzak bölgelerde karasal altyapının yetersiz kaldığı durumlarda karasal olmayan ağ teknolojilerinin akıllı ulaşım sistemlerine sağlayacağı katkıyı gözler önüne serdi.

Bu gösterim, uydu entegrasyonlu AUS çözümleriyle Türkiye'nin dünya ile eş zamanlı en yenilikçi uygulamalardan birine imza attığını ortaya koydu.

İletişim Teknolojilerinin Geleceği İstanbul'da Tartışıldı

Bu gelişmeler, bu yıl 36'ncısı düzenlenen IEEE PIMRC (International Symposium on Personal, Indoor and Mobile Radio Communications) kapsamında İstanbul'da uluslararası kamuoyuyla paylaşıldı. Mobil haberleşme alanında dünyanın önde gelen akademik ve endüstriyel temsilcilerini bir araya getiren etkinlikte ULAK Haberleşme, standında sergilediği ürünler, teknik oturumlar ve panellerle dikkat çekti.

Konferans kapsamında düzenlenen "5G ve 6G ile Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Etkinleştirilmesi: Teknolojiden Politikaya" başlıklı özel panelin moderatörlüğünü Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Dr. Ömer Fatih Sayan üstlendi. Panelde; ULAK Genel Müdürü Dr. Ruşen Kömürcü, Prof. Dr. Sinem Çöleri (Koç Üniversitesi), Dr. Sina Alp (Okan Üniversitesi) ve Prof. Dr. Tommy Svensson (Chalmers University of Technology) yer aldı.

Panelde 5G ve 6G teknolojilerinin akıllı ulaşım sistemlerine etkileri, güvenli ve otonom sürüş uygulamaları, V2X (Vehicle-to-Everything) iletişim senaryoları ile regülasyon konuları kapsamlı şekilde ele alındı.

Akademi-Sanayi İş Birliği Vurgusu

ULAK AR-GE ekibinden Dr. Ali Tuğberk Doğukan ve Dr. Evren Tuna, teknik bildirimler ve oturum başkanlıklarıyla akademik camiayla etkileşim sağladı. AR-GE ve İnovasyon Direktörü Dr. Erdem Demircioğlu ise "AI-Driven Wireless World" başlıklı panelde konuşmacı olarak yer alarak sanayiye yönelik bir sunum gerçekleştirdi.

Konferans boyunca ULAK standı, akademi ve sanayi çevrelerinden yoğun ilgi gördü. Ziyaretçiler; ULAK'ın 5G baz istasyonları, 6G teknoloji geliştirme çalışmaları, RSU/OBU çözümleri, akıllı ulaşım senaryoları ve uydu entegrasyonlu AUS teknolojileri hakkında detaylı bilgi alma fırsatı buldu. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.3 GAUS Projesi Polonya'da Tanıtıldı

10 Ekim 2025

Türkiye-AB mali iş birliği kapsamında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yönetilen Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı (USOP) altında uygulanan Gaziantep Akıllı Ulaşım Sistemleri (GAUS) Projesi kapsamında 6-10 Ekim 2025 tarihleri arasında Polonya'nın Varşova ve Kraków şehirlerine bir çalışma ziyareti gerçekleştirildi.

Ziyaretin amacı, ulaşım alanındaki yenilikçi ve akıllı uygulamaları yerinde incelemek, uluslararası iş birliğini güçlendirmek ve Gaziantep'in sürdürülebilir ulaşım vizyonunu geliştirmek olarak belirlendi.

Program kapsamında heyet, Polonya'daki devlet kurumları, yerel yönetimler ve uluslararası Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) kuruluşlarıyla temaslarda bulundu. Ziyaret, aynı zamanda uluslararası kurumların da yer aldığı Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Kongresi ile eş zamanlı olarak gerçekleştirildi.

Varşova'da gerçekleşen temaslarda heyet; Polonya AUS Kongresi, Varşova Belediye Karayolları Müdürlüğü, Demiryolu Taşımacılığı Kurumu (Ulusal Demiryolu Eğitim Merkezi) ve AB Ulaştırma Projeleri Merkezi (CEUPT) yetkilileriyle bir araya geldi. Kraków'da ise Krakow Karayolları Müdürlüğü ile teknik bir toplantı yapıldı.

Gaziantep heyeti, Polonya'da uygulanan akıllı ulaşım sistemleri, trafik yönetimi, demiryolu güvenliği ve AB destekli ulaşım projeleri hakkında detaylı bilgi edindi. Varşova Trafik İzleme ve Yönetim Merkezi ziyareti sırasında gerçek zamanlı trafik yönetimi, dijital bilgi sistemleri ve yol güvenliği teknolojileri incelendi.

Demiryolu Taşımacılığı Kurumu bünyesindeki Ulusal Demiryolu Güvenliği Akademisi Eğitim Merkezi ziyareti kapsamında, demiryolu işletmeleri, güvenlik prosedürleri ve profesyonel tren simülatörleri üzerine sunumlar yapıldı. Görüşmelerde, kurumun demiryolu güvenliği üzerindeki olumlu etkileri vurgulandı.

AB Ulaştırma Projeleri Merkezi'nde (CEUPT) gerçekleştirilen toplantılarda ise Avrupa Birliği finansmanı ile yürütülen ulaşım altyapı yatırımları, sürdürülebilir ulaşım stratejileri ve güvenlik planlaması konularında bilgi alışverişinde bulunuldu.

Kraków'da, şehrin merkezi trafik yönetim sistemleri ve dijital mobilite çözümleri yerinde gözlemlendi. Heyet, otobüs ve tramvay yönetim merkezinde vatandaşlarla iletişim ve olay yönetim süreçlerini de izleme fırsatı buldu.

AUS Türkiye üyesi Gaziantep Büyükşehir Belediyesi bu çalışma ziyaretiyle elde edilen bilgi ve deneyimlerin, Gaziantep'in daha akıllı, güvenli ve sürdürülebilir bir ulaşım altyapısına kavuşmasına önemli katkı sağlayacağını ifade etti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.4 Türkiye Akıllı Ulaşım Sistemlerinde Vites Yükseltiyor

12 Ekim 2025

Son aylarda yapılan araştırmalara göre, ülke genelinde akıllı trafik yönetimi sistemlerinin yaygınlaşmasıyla şehirlerdeki trafik sıkışıklığında yüzde 20'ye varan azalma sağlandı. Özellikle büyük şehirlerde otoyollara yerleştirilen sensör ağları ve yapay zeka destekli veri işleme uygulamaları, araç yoğunluğunu gerçek zamanlı olarak analiz ediyor ve trafiğin yönlendirilmesine katkıda bulunuyor. Yetkililer, bu teknolojilerin karbon emisyonunu da gözle görülür şekilde düşürdüğünü belirtiyor.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın öncülüğünde hayata geçirilen "Akıllı Şehirler ve Ulaşım Projesi", birçok belediyeyi kapsayan geniş bir ağ oluşturmayı hedefliyor. Projenin bir parçası olarak, GPS tabanlı dinamik haritalama sistemleri ile toplu taşıma araçları arasındaki iletişim güçlendirilirken, otobüs duraklarındaki dijital bilgi panoları sayesinde yolcular anlık bilgiye daha kolay ulaşabiliyor. Ayrıca, bazı şehirlerde test edilen "otonom araç koridorları" projesi, sürücüsüz araçların şehir trafiğine entegre edilmesi konusunda uluslararası standartlara uygun hazırlıklar yapılacağını gösteriyor.

Uzmanlar, bu tür teknolojik yatırımların yalnızca ulaşım da rahatlık sağlamakla kalmayıp ekonomiye de olumlu etki yaratacağını ifade ediyor. Yapılan ekonomik modellemeler, akıllı ulaşım sistemlerinin yıllık enerji tasarrufu ve zaman kazanımı sayesinde milyarlarca dolarlık bir fayda sağlama potansiyeli taşıdığını ortaya koyuyor. Aynı zamanda, bu tür projelerin yerli teknoloji firmalarını teşvik ederek Ar-Ge çalışmalarını hızlandırdığı ve istihdam artışına katkıda bulunduğu gözlemleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.5 Karayolunda 5G Destekli Akıllı Ulaşım Altyapısı Dönemi Başladı

12 Ekim 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Türkiye'nin yerli ve milli akıllı ulaşım altyapısını güçlendirmeyi hedefleyen Kooperatif ve Akıllı Ulaşım Sistemlerine Yönelik Merkezi Yazılım Platformu Geliştirilmesi Projesi kapsamında önemli bir aşamanın tamamlandığını açıkladı. Pilot uygulama kapsamında İstanbul Hasdal Kavşağı ile İstanbul Havalimanı arasındaki 40 kilometrelik güzergahta yolun tamamı 5G altyapısıyla donatıldı.

Bakan Uraloğlu, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi (UDHAM), Karayolları Genel Müdürlüğü ve Türksat iş birliğiyle hayata geçirilen projenin tamamen yerli ve milli bir AR-GE çalışması olduğunu vurguladı. Pilot koridorda 19 farklı noktada yapılan kurulumlarla 5G ve fiber altyapısının devreye alındığını belirtti.

Trafik Güvenliği ve Konfor Artacak

Uraloğlu, pilot güzergâhta trafik güvenliği ve yol konforunun en üst seviyeye çıkarılmasının hedeflendiğini ifade ederek, sistem sayesinde seyahat sürelerinde de önemli ölçüde azalma sağlanacağını söyledi. Kurulan altyapı ile kaza, duran araç, gizli buzlanma, yola düşen nesne ve şerit kapama gibi durumların anlık olarak tespit edileceğini belirten Uraloğlu, yol kullanıcılarının eş zamanlı olarak bilgilendirileceğini kaydetti.

Sistem kapsamında kamera ve yol sensörleri, yapay zekâ tabanlı görüntü işleme ve olay algılama teknolojileri, değişken mesaj işaretleri ve meteorolojik bilgi sistemlerinin entegre şekilde çalışacağını dile getiren Uraloğlu, "Bu sayede hem vatandaşlarımızın güvenliği artacak hem de yol ağımız daha etkin ve verimli kullanılacak. Gereksiz beklemler en aza indirilecek." dedi.

Yerli ve Milli AUS Merkezi Devreye Giriyor

Akıllı ve otonom sürüş teknolojileri için gerekli altyapının hazırlandığını vurgulayan Bakan Uraloğlu, Karayolları Genel Müdürlüğü Ana AUS Merkezi bünyesinde Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Merkezi Yazılım Platformu ve Mobil Uygulaması'nın devreye alınacağını açıkladı. Türksat tarafından geliştirilen bu platformun, yüzlerce sensörden gelen verileri iş zekâsı ve karar destek sistemleriyle analiz ederek karayollarında güvenlik ve verimliliği en üst düzeye çıkaracağı belirtildi.

Ayrıca Karayolları Mobil Uygulaması sayesinde vatandaşların anlık trafik ve yol güvenliği bilgilerine kolayca erişebileceği ifade edildi.

Yerli ve Milli AUS Merkezi Devreye Giriyor

Akıllı ve otonom sürüş teknolojileri için gerekli altyapının hazırlandığını vurgulayan Bakan Uraloğlu, Karayolları Genel Müdürlüğü Ana AUS Merkezi bünyesinde Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Merkezi Yazılım Platformu ve Mobil Uygulaması'nın devreye alınacağını açıkladı. Türksat tarafından geliştirilen bu platformun, yüzlerce sensörden gelen verileri iş zekâsı ve karar destek sistemleriyle analiz ederek karayollarında güvenlik ve verimliliği en üst düzeye çıkaracağı belirtildi.

Ayrıca Karayolları Mobil Uygulaması sayesinde vatandaşların anlık trafik ve yol güvenliği bilgilerine kolayca erişebileceği ifade edildi.

Dijital ve Teknolojik Bağımsızlık Vurgusu

Projenin yalnızca bir teknoloji yatırımı olmadığını vurgulayan Uraloğlu, bunun Türkiye'nin sürdürülebilir ulaşım vizyonu ve dijital bağımsızlığı açısından stratejik bir adım olduğunu söyledi. Uraloğlu, "Yerli ve milli imkânlarla hayata geçirilen bu altyapı sayesinde yollarımız daha güvenli, seyahatlerimiz daha konforlu olacak ve ülkemizin dijital bağımsızlık hedefi çok daha güçlü bir zemine kavuşacak." ifadelerini kullandı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.6 "Akıllı Uyarı" Sistemine TEKNOFEST'ten Ödül

22 Ekim 2025

Yunus Emre Ortaokulu matematik öğretmeni Aylin Dağ danışmanlığında 7. sınıf öğrencileri Vahide Erva Akbaş, Asım Cihan ve 6. sınıf öğrencisi Yiğit Buğra Erdugan tarafından "Akıllı Trafik Işığı Sesli Uyarı Sistemi" isimli proje hazırlandı.

Uygulama kapsamında trafik ışıklarına entegre edilen kısa menzilli radyo frekanslı vericiler, ışığın kırmızıya dönmesiyle araçtaki alıcı modüle sinyal göndererek sürücüyü uyarıyor. Böylelikle kırmızı ışık ihlali ve olası trafik kazalarının önlenmesi hedefleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz





1.7 Samsun'un 2030 Vizyonu: Yeşil Şehir ve Akıllı Ulaşım

30 Ekim 2025

Samsun Büyükşehir Belediyesi, 2030 vizyonu kapsamında kenti yeşil, sürdürülebilir ve yaşanabilir bir şehir haline getirmeyi hedefliyor. Bu doğrultuda hayata geçirilen park projeleri, bisiklet yolları ve ağaçlandırma çalışmaları, Samsun'un karbon ayak izini azaltmayı amaçlarken, sahil ve iç bölgelerde oluşturulan yeni yeşil alanlar çevresel ve sosyal yaşam kalitesini artırıyor.

Enerji Verimli Yapılar ve Çevre Dostu Kentsel Dönüşüm

Yeşil şehir vizyonunun önemli ayaklarından birini kentsel dönüşüm projeleri oluşturuyor. Enerji tasarrufunu önceleyen, çevre dostu yapılaşmayı teşvik eden projelerde yenilenebilir enerji kullanımı ve etkin atık yönetimi, 2030 planlarının temel unsurları arasında yer alıyor.

Akıllı Ulaşım Sistemleri 2030'a Kadar Tam Entegrasyon Hedefliyor

Samsun, akıllı ulaşım sistemlerini şehir geneline entegre etmeyi hedefliyor. Tramvay, otobüs ve bisiklet hatları dijital takip sistemleriyle donatılırken; trafik akışı, toplu taşıma yoğunluğu ve bisiklet kullanım verileri mobil uygulamalar üzerinden anlık olarak izlenebiliyor.

Elektrikli araç şarj istasyonları ve paylaşımlı bisiklet sistemleri sürdürülebilir ulaşımın merkezinde konumlanırken, akıllı sinyalizasyon sistemleri sayesinde şehir içi trafik sıkışıklığının azaltılması, zaman ve enerji tasarrufu sağlanması amaçlanıyor.

Kültürel Miras ile Modern Şehir Yaşamı Buluşuyor

Samsun'un 2030 vizyonu yalnızca çevre ve ulaşım projeleriyle sınırlı kalmıyor. Kent, kültürel mirasını modern şehir yaşamıyla bütünleştirmeyi hedefliyor. Tarihi alanların restorasyonu, yeni kültür merkezleri, müzik festivalleri ve halk dansları etkinlikleri, hem yerel halkın sosyal yaşamına katkı sağlıyor hem de turizmi canlandırıyor.

Yeni kütüphaneler, sanat atölyeleri ve gençlik merkezleri ile eğitim ve spor alanlarıyla entegre projeler, şehirde kültürel dönüşümü destekleyerek toplumsal bağlılığı güçlendiriyor.

Sürdürülebilir Yaşam İçin Bireysel Katkı Çağrısı

Samsun'un yeşil ve sürdürülebilir şehir hedeflerine ulaşmasında bireysel katkılar da büyük önem taşıyor. Bisiklet ve toplu taşıma kullanımının artırılması, enerji tasarruflu alışkanlıkların benimsenmesi ve yeşil alanların korunması, çevresel ve sosyal farkındalığı güçlendiriyor.

Açık hava sporları, yürüyüş ve koşu gibi aktivitelerle aktif yaşamın desteklenmesi, Samsun'un 2030 sürdürülebilirlik vizyonuna uyum sağlamanın önemli yolları arasında yer alıyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.8 Mersin'de Ulaşımın Elektrik Geldi

31 Ekim 2025

Türkiye Belediyeler Birliği (TBB) Başkan Vekili ve Mersin Büyükşehir Belediye Başkanı Vahap Seçer, Mersin Büyükşehir Belediyesi'ne Avrupa Birliği (AB) tarafından eş finanse edilen 17 adet ve farklı bir kaynaktan hibe olarak aldıkları 1 adet olmak üzere toplam 18 elektrikli otobüs ile 14 Adet 180 kWh kapasiteli şarj ünitesinin 'Hizmete Alım Töreni'ne katıldı. Mersin'de yeni bir dönemi ve vizyonu başlatan Büyükşehir ile kent ulaşımında elektrikli otobüs dönemine adım atılmış oldu. Hizmete alınan 18 elektrikli otobüs, Mersin Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı bünyesinde Mersinlilere hizmet verecek. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.9 Trabzon Yeşil Ulaşım ile Geleceğe Hazırlanıyor

4 Kasım 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Trabzon Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Programı (SKUP) Uluslararası Sürdürülebilir Ulaşım Konferansı'nda yaptığı konuşmada, Trabzon'un sürdürülebilir, erişilebilir, güvenli ve çevreye duyarlı bir ulaşım vizyonuyla geleceğe taşınacağını belirtti. Türkiye Yüzyılı hedefleri doğrultusunda insan ve çevre odaklı, akıllı ve entegre ulaşım sistemlerini merkeze aldıklarını vurgulayan Uraloğlu, SKUP'ın Türkiye ile Avrupa Birliği iş birliğinde yürütülen ve yerel ölçekte ulaşım vizyonunu somutlaştıran önemli bir proje olduğunu ifade etti. Programın, şehirlerde trafik sıkışıklığını azaltmayı, karbon salımını düşürmeyi ve yaya ile bisiklet ulaşımını yaygınlaştırmayı hedeflediğini söyledi.

Son 23 yılda Türkiye'nin ulaşım ve haberleşme altyapısına yaklaşık 300 milyar dolarlık yatırım yapıldığını hatırlatan Uraloğlu, bu yatırımların ülkeyi erişilebilir, entegre ve rekabetçi bir ulaşım ağına kavuşturduğunu dile getirdi. Avrupa Yeşil Mutabakatı, Paris İklim Anlaşması ve 2053 net sıfır emisyon hedefleri doğrultusunda ulaşım politikalarının yeniden şekillendirildiğini belirten Uraloğlu, SKUP Türkiye Programı'nın şehirlerin yaşam kalitesini artıran ve çevresel sürdürülebilirliğe katkı sağlayan stratejik bir ulusal dönüşüm aracı haline geldiğini söyledi.

Trabzon özelinde son 23 yılda ulaşım ve altyapıya yaklaşık 179 milyar lira yatırım yapıldığını açıklayan Uraloğlu, kent içi raylı sistem, çevre yolları, tüneller ve planlanan deniz üzeri yeni havalimanı gibi projelerle Trabzon'un bölgesel ve uluslararası ulaşım ağlarında daha güçlü bir konuma taşınacağını ifade etti. Trabzon'un limanı, havalimanı ve planlanan demiryolu bağlantılarıyla Orta Koridor'un önemli merkezlerinden biri olacağını belirten Uraloğlu, konferansta ortaya konacak fikirlerin kentin daha yaşanabilir ve sürdürülebilir bir şehir kimliğine kavuşmasına katkı sağlayacağını sözlerine ekledi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.10 Ünüvar: Lojistik, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Stratejik Bir Güç

7 Kasım 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakan Yardımcısı Durmuş Ünüvar, lojistik ve taşımacılık sektörünün Türkiye ekonomisi ve dış ticareti açısından kritik bir role sahip olduğunu belirterek, "Lojistik sektörü, Türkiye'nin dış ticaretinin lokomotifi konumundadır" dedi.

İstanbul'da düzenlenen Türkiye Logistics Summit 2025'te konuşan Ünüvar, lojistik sektörünün yalnızca ticaretin destekleyicisi değil, aynı zamanda ülkeye önemli ölçüde döviz kazandıran bir hizmet alanı olduğunu vurguladı. Ünüvar, Türkiye'nin hizmet ihracatında lojistik ve taşımacılık sektörünün payının yaklaşık yüzde 35 seviyesine ulaştığını, başka bir ifadeyle her 3 dolarlık hizmet ihracatının 1 dolarının bu sektörden sağlandığını ifade etti.

Türkiye'nin coğrafi konumunun lojistik açısından büyük bir avantaj sunduğunu belirten Ünüvar, Asya, Avrupa ve Afrika arasında bir köprü konumunda bulunan Türkiye'nin bu avantajını daha etkin kullanabilmesi için ulaştırma altyapısına yapılan yatırımların aralıksız sürdüğünü söyledi. Karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolunda hayata geçirilen projelerin, Türkiye'nin küresel tedarik zincirindeki konumunu güçlendirdiğini kaydetti.

Konuşmasında sektörün geleceğine de değinen Ünüvar, dijitalleşme, yeşil lojistik ve sürdürülebilir taşımacılık uygulamalarının önümüzdeki dönemde daha da ön plana çıkacağını belirtti. Lojistik süreçlerin dijital sistemlerle daha hızlı ve şeffaf hale getirildiğini vurgulayan Ünüvar, karbon salımını azaltmaya yönelik çevreci uygulamaların da desteklendiğini dile getirdi.

Ünüvar ayrıca, lojistik sektörünün rekabet gücünün artırılması için kamu ve özel sektör iş birliğinin büyük önem taşıdığını ifade ederek, bürokrasinin azaltılması, gümrük süreçlerinin hızlandırılması ve yerli lojistik firmalarının uluslararası pazarlarda daha etkin hale gelmesi için çalışmaların devam ettiğini sözlerine ekledi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.11 Türkiye Ulaşım Ağını Gelecek Yıl Yatırımlarla Büyütmeyi Sürdürecek

15 Kasım 2025

AA muhabirinin **2026 Yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programı'ndan** yaptığı derlemeye göre, Türkiye'nin ulaştırma ve lojistik alanında **modlar arası ve çok modlu taşımacılık uygulamalarının geliştirilmesi** hedeflendi. Bu kapsamda güvenli, erişilebilir, çevre dostu ve düşük maliyetli bir ulaştırma sisteminin kurulmasına yönelik adımlar planlandı. Programda, rekabetçi üretim ve ihracatı destekleyen altyapının güçlendirilmesiyle Türkiye'nin ulaştırma ve lojistikte **bölgesel bir üs olma potansiyelinden azami ölçüde faydalanılması** amaçlandı. Akıllı ulaşım alanında mevzuat çalışmalarının yürütüleceği belirtilirken, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı gerçekleştirmelerinin yıllık olarak raporlanacağı ifade edildi.

Hava yolu taşımacılığında sürdürülebilirlik ve kapasite artışı ön plana çıktı. Bu doğrultuda, **Emniyet ve Güvenlik Bilgi Altyapı Sistemlerinin Kurulması Projesi** kapsamında çalışmalar başlatıldı, sürdürülebilir havacılık yakıtlarının (SAF) üretimine yönelik üniversite işbirliklerinin artırılması kararlaştırıldı. SHT-SAF kapsamında SAF üretim ve tüketiminin izleneceği, havalimanlarının daha etkin kullanılmasına yönelik teknik çalışmaların yapılacağı bildirildi. İstanbul Havalimanı'nda mevcut kargo kapasitesinin verimli kullanımı için yol haritası oluşturulurken, hava yolu işletmelerinin uçuş sayılarını artırabilmesi amacıyla uluslararası işbirliklerinin güçlendirilmesi öngörüldü. Hava yolunda taşınan yolcu sayısının bu yıl 244,8 milyon, 2026'da ise **255,9 milyon** seviyesine ulaşmasının beklendiği kaydedildi.

Demir ve kara yolunda da yatırımlar sürdü. **Yerli Otomatik Tren Muayene İstasyonu (OTMİ) Projesinin** tamamlanacağı, intermodal taşımacılığın güçlendirilmesine yönelik projelerde sona yaklaşıldığı aktarıldı. Hızlı tren hat uzunluğunun 2026'da **2 bin 769 kilometreye** çıkarılması planlanırken, demir yolunun yolcu taşımacılığındaki payının artırılması hedeflendi. Kara yolunda ise trafik güvenliğini artırmak amacıyla **1700 kilometre oto korkuluk** ve **550 kilometre sarsma bandı** yapımı planlandı, 15 bin kilometrelik yol envanter bilgilerinin güncellendiği bildirildi. Ayrıca, Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezi'nin kurulmasına yönelik hazırlıkların devam ettiği belirtildi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.12 Gaziantep'te GAUS Projesi Kapanış Toplantısı Düzenlendi

14 Kasım 2025

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, Türkiye Cumhuriyeti-Avrupa Birliği Mali İşbirliği kapsamında yürütülen Gaziantep Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Strateji Planı Projesi'nin (GAUS) kapanış toplantısını gerçekleştirdi. Toplantıya Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanı Fatma Şahin'in yanı sıra kamu kurumları, Avrupa Birliği temsilcileri ve paydaş kurum yöneticileri katıldı.

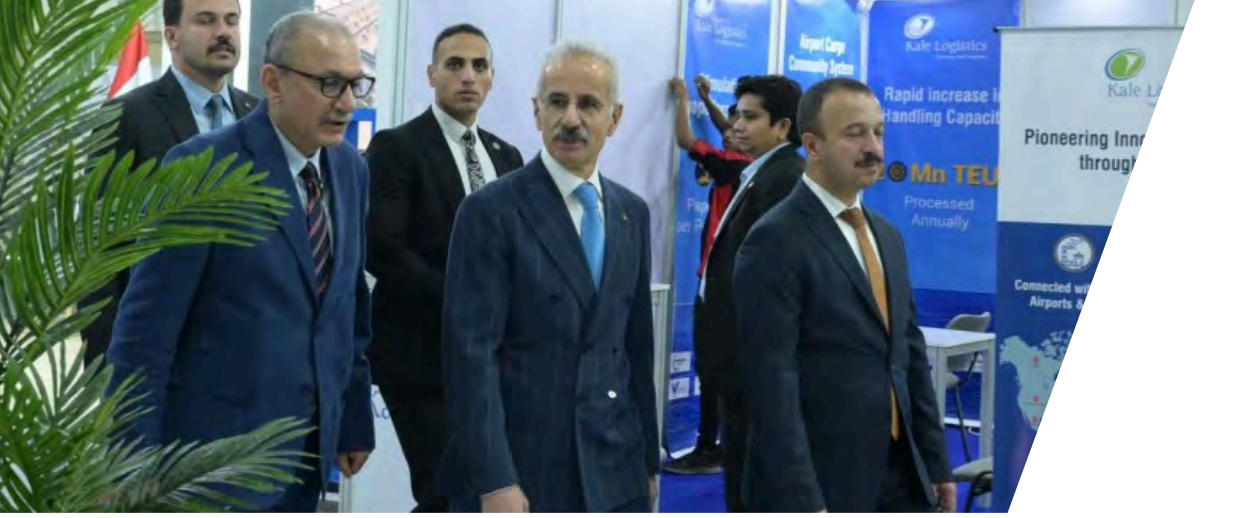
Toplantıda konuşan Başkan Fatma Şahin, GAUS Projesi'nin kentin akıllı ulaşım altyapısını güçlendirdiğini vurgulayarak, kısa süre içinde 25 elektrikli otobüsün hizmete alınacağını açıkladı. Şahin, akıllı kavşaklar, sensör sistemleri ve elektrikli toplu taşıma yatırımlarıyla karbon salınımının azaltılmasının hedeflendiğini belirtti. Gaziantep Vali Yardımcısı Sedat Sezik ise hızla büyüyen şehirde sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin önemine dikkat çekti.

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu yetkilileri, projenin kent yaşam kalitesini artırdığını ve kapsayıcı bir ulaşım modeli sunduğunu ifade etti. GAUS Projesi kapsamında akıllı kavşak sistemleri, bisiklet altyapısı, yaya güvenliği çözümleri, hava kalitesi izleme sistemleri ve elektrikli otobüs şarj istasyonları hayata geçirilerek Gaziantep'in çevre dostu ve akıllı ulaşım vizyonuna önemli katkı sağlandı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.13 Türkiye-Mısır Arasındaki Deniz Ticareti Güçleniyor

11 Kasım 2025

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, Mısır'da, TransMEA 2025 Orta Doğu ve Afrika Bölgesi Akıllı Ulaşım, Lojistik ve Altyapı Fuarı ve Forumu kapsamında düzenlenen açılış törenine katıldı. Mısır Başbakanı Mustafa Medbuli'nin de katılımıyla yapılan törende, Mısır'ın ilk Velaro yüksek hızlı treninin deneme işletmesine başlanmasına ilişkin yetkilendirme verildi. Törenin ardından Bakan Uraloğlu, Başbakan Mustafa Medbuli ve farklı ülkelerden mevkidaşları ile bir araya gelerek aile fotoğrafı çekti.



Bakan Uraloğlu, Fuar Alanını Gezerek Katılımcılarla Bilgi Alışverişinde Bulundu

Bakan Uraloğlu, tören vesilesiyle farklı ülkelerden üst düzey katılımcılar ve mevkidaşlarıyla da bir araya geldi. Uraloğlu, ayrıca başta Türk firmalarının stantları olmak üzere fuar alanını gezerek katılımcılarla bilgi alışverişinde bulundu.

Konteyner Taşımacılığında Mısır, Hem Yükleme Hem Boşaltmada İlk Sırada Yer Aldı

Bakan Uraloğlu, Denizcilik Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan 2025 yılı Ekim ayına ilişkin konteyner ve yük taşımacılığı verilerini de değerlendirdi. Ocak-Ekim döneminde limanlarda elleçlenen konteyner miktarının geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 3,5 artarak 11 milyon 685 bin 357 TEU'ya ulaştığını ifade eden Bakan Uraloğlu, "Ekim ayında ise elleçlenen konteyner miktarı geçen yılın aynı ayına göre yüzde 3,3 artarak 1 milyon 193 bin 441 TEU'ya ulaştı." ifadelerini kullandı.

Mısır bağlantılı taşımacılık hakkında bilgi veren Bakan Uraloğlu, "Ekim ayında deniz yolu ile limanlarımıza en fazla konteynerin geldiği ülke 88 bin 476 TEU ile Mısır oldu. Mısır'ı sırasıyla, 48 bin 419 TEU ile Yunanistan limanlarından ve 36 bin 335 TEU ile Çin limanlarından gelen konteyner taşımaları takip etti." açıklamasında bulundu.

Türk limanlarından deniz yolu ile yurt dışına gitmek üzere yapılan konteyner yüklemelerinde de ilk sırayı 93 bin 58 TEU ile yine Mısır'ın aldığını ifade eden Bakan Uraloğlu, Türkiye ile Mısır arasında deniz ticaretinin güçlendiği değerlendirmesinde bulundu. Bakan Uraloğlu, "Mısır'ı sırasıyla, 43 bin 192 TEU ile Çin'e ve 33 bin 316 TEU ile İtalya'ya yapılan konteyner taşımaları takip etti." bilgisini paylaştı.

"Sadece Bir Ayda 181 Bin 534 TEU Konteyner Mısır Bağlantılı Olarak İşlem Gördü"

Böylece, 2025 yılı Ekim ayında Türk limanlarındaki konteyner taşımacılığında Mısır'ın hem yükleme hem boşaltmada ilk sırada yer aldığını belirtti. Bakan Uraloğlu, "Sadece bir ayda 181 bin 534 TEU konteyner Mısır bağlantılı olarak işlem gördü. Limanlarımızda elleçlenen toplam konteynerlerin yüzde 15'inden fazlası Mısır bağlantılı taşımacılık kapsamında gerçekleşti." dedi.

Bakan Uraloğlu, Yarın Orta Doğu ve Afrika'nın Birbirine Bağlanması Paneli'ne Katılacak

Bakan Uraloğlu, Mısır, Suudi Arabistan, Katar, Ürdün, Yunanistan ve Güney Afrika'nın ulaştırmadan sorumlu bakanlarının yer aldığı üst düzey katılımcılarla birlikte gerçekleştirilen panele katıldı. Sanayi, Ulaştırma ve Lojistik Uygulamada Orta Doğu ve Afrika'nın Birbirine Bağlanması başlıklı oturumda konuştu.

Bakan Uraloğlu, bölgenin en büyük ulaşım platformlarından biri olarak gösterilen etkinlikte Türkiye'nin ulaştırma ve altyapı yatırımlarında edindiği tecrübeyi katılımcılarla paylaştı. Uraloğlu, Türkiye'nin ulaştırma alanında son yıllarda hayata geçirdiği mega projeler ve Kalkınma Yolu Projesi gibi bölgesel bağlantı vizyonuna dair görüşlerini aktardı.

1.14 Bursa'da Ulaşım Vizyonu Masaya Yatırıldı

19 Kasım 2025

Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası (HKMO) Bursa Şubesi, Coğrafi Bilgi Sistemleri Günü kapsamında düzenlediği "Bursa Ulaşımında Akıllı Sistemler ve Gelecek Vizyonu" panelinde kentin mevcut ulaşım sorunlarını ve geleceğe yönelik projeleri kamuoyuyla paylaştı. Panelde akıllı ulaşım teknolojileri, otonom araçlar, yeni çevre yolu önerileri ve 2050 yılına yönelik ulaşım senaryoları ele alındı.

HKMO Bursa Şube Başkanı İlker Tokdemir, Bursa gibi hızla büyüyen bir kentte akıllı ulaşım sistemlerinin artık bir tercih değil zorunluluk haline geldiğini belirterek, gerçek zamanlı veri yönetimi, sensör teknolojileri, coğrafi analizler ve yapay zekâ destekli trafik tahminlerinin şehir planlamasında kritik rol oynadığını söyledi. Tokdemir, bu sistemlerin yalnızca günlük yaşamı kolaylaştırmadığını, aynı zamanda yerel yönetimlerin veriye dayalı ve hızlı karar almasını sağladığını vurguladı.

Panelin öne çıkan başlıklarından biri de Uludağ eteklerine yapılması önerilen Güney Çevre Yolu oldu. Tokdemir, Bursa'nın Ankara-İzmir yolu aksında lineer bir şekilde büyüdüğüne dikkat çekerek, yolun üst kesimlerinde yaşayan yaklaşık 1 milyon 100 bin kişinin kent trafiği üzerinde ciddi baskı oluşturduğunu ifade etti. Bu kapsamda, Uludağ eteklerinde yaşayan yaklaşık 500 bin kişinin ana arterlere inmeden ulaşımını sağlayacak 32 kilometrelik yeni bir Güney Çevre Yolu önerisini paylaştı ve bu hattın 2050 Bursa Çevre Düzeni Planı'na işlenmesi gerektiğini dile getirdi.

Panelde ayrıca otonom araçlar ve uçan hava taşıtlarının şehir planlamasına etkileri de gündeme geldi. Tokdemir, otonom araçların artık geleceğin değil bugünün teknolojisi olduğunu belirterek, uçan araçlara yönelik iniş-kalkış alanları, güvenli uçuş yükseklikleri ve kent içi düzenlemelerin şimdiden planlanması gerektiğini söyledi. Toplantıda Bursa'nın uzun vadeli ulaşım ağı için metro, hafif raylı sistem, hızlı tren ve yeni yol koridorlarına yönelik somut öneriler de paylaşıldı.

HKMO Bursa Şubesi yetkilileri, panelin amacının yalnızca mevcut sorunları tartışmak değil, Bursa'nın sürdürülebilir, entegre ve akıllı ulaşım geleceği için ortak bir yol haritası oluşturmak olduğunu vurguladı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.15 İzmir'de 2040 Yılı'nın Ulaşım Planı Şekilleniyor

20 Kasım 2025

İzmir Büyükşehir Belediyesi, kent içi ulaşım ağını genişletmek, güvenli ve konforlu ulaşım hizmeti sunmak için çalışmalarını sürdürüyor. Buca Metrosu başta olmak üzere birçok yatırımı yürüten Büyükşehir Belediyesi, İzmir Ulaşım Ana Planı (UAP 2040) için de kentin ulaşım haritasını çıkarıyor. Şehirdeki mevcut ulaşım sorunlarını tespit edecek ve gelecekteki ihtiyaçları öngörecektir. İzmir Ulaşım Ana Planı 2040, kapsamlı bir yol haritası sunacak. Bu kapsamda; ulaşım güvenliğini artırmak, trafik akışını daha verimli hale getirmek, çevre dostu ulaşım yöntemlerini teşvik ederek sürdürülebilirliği sağlamak, toplumsal erişilebilirliği güçlendirmek ve kentin ekonomik gelişimine katkıda bulunmak temel amaç olarak belirlendi.

Yüzde 30'luk İlerleme

İzmir Ulaşım Ana Planı 2040 kapsamında genel çalışmaların yüzde 30'u tamamlandı. 218 kurum ve kuruluş ile yazışma yapıldı, veri temini süreci devam ediyor. 196 kesit noktasındaki trafik sayımları kapsamında araç sayımları tamamlandı. Yolcu sayımları devam ediyor. 20 ilçede planlanan 21 bin 500 hane halkı anketinin yüzde 30'u tamamlandı. 10 bin kullanıcıya yönelik (sürücü, yolcu, yaya, bisikletli, skuterli, motosikletli, otopark kullanıcısı) anket çalışmasının %50'si tamamlandı. Karayolu kavşak ve koridor ön projeleri kapsamında ilk olarak 12 kavşak noktasında trafik sayımları tamamlandı, harita alımı ve ön proje çalışmaları devam ediyor.

Çok Boyutlu Düzenlemeleri İçerecek

Önceki yıllarda hazırlanan ulaşım planlarına paralel olarak Türkiye-Avrupa Birliği Mali İşbirliği IPA II (2014-2020) dönemi kapsamında gerçekleştirilen "İzmir Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı (SUMP İzmir - SKUP İzmir)" çalışması da İzmir Ulaşım Ana Planı - UAP 2040'a entegre edilecek. Ulaşım Ana Planı, yalnızca mevcut sistemlerin analizi ve gelecek projeksiyonlarının hazırlanması ile sınırlı olmayacak. Kentin ihtiyaçlarını bütüncül biçimde karşılayacak çok boyutlu düzenlemeleri içerecek. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.16 2040'a Doğru İzmir'in Ulaşım Dönüşümü

23 Kasım 2025

İzmir Büyükşehir Belediyesi, kentin ulaşım altyapısını geleceğe taşımayı hedefleyen İzmir Ulaşım Ana Planı (UAP 2040) çalışmalarında önemli aşama kaydetti. Plan kapsamında yürütülen analizler, anketler ve trafik sayımları ile kentin ulaşım haritası çıkarılıyor.

Planın Amaçları ve İçeriği

UAP 2040'ın temel hedefleri arasında ulaşım güvenliğini artırmak, trafik akışını daha verimli hâle getirmek, çevre dostu ulaşım yöntemlerini teşvik etmek, toplumsal erişilebilirliği güçlendirmek ve kentin ekonomik gelişimine katkı sağlamak yer alıyor. Bu kapsamda yürütülen çalışmaların yüzde 30'u tamamlandı.

Plan sürecinde 218 kurum ve kuruluşla yazışmalar yapıldı, veri toplama çalışmaları sürüyor. Trafik sayımları kapsamında 196 kesit noktasındaki araç sayımları bitirilirken yolcu sayımları devam ediyor. Ayrıca 20 ilçede planlanan 21 bin 500 haneye yönelik anketlerin yaklaşık üçte biri tamamlandı.

Çok Boyutlu Ulaşım Stratejileri

UAP 2040, yalnızca mevcut sistemlerin değerlendirilmesi ile sınırlı kalmayacak; önceki dönemde hazırlanan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı çalışmalarını da entegre ederek çok boyutlu bir yol haritası sunacak. Plan çerçevesinde ele alınacak başlıklar arasında:

- Mevcut ulaşım altyapısı ve sistem analizleri
- Nüfus ve ekonomik büyüme projeksiyonları
- Kara, deniz, hava ve raylı sistem entegrasyonu
- Yol, köprü, terminal yatırımı planlaması
- Otopark ve park et-devam et sistemleri
- Bisiklet ve yaya yolları
- Raylı sistem hatlarının geliştirilmesi
- Akıllı ulaşım sistemleri ve trafik yönetimi
- Düşük emisyon bölgeleri ve e-mobilite düzenlemeleri
- Farklı ulaşım türlerinin entegrasyonu gibi kapsamlı düzenlemeler yer alıyor.

Katılımcı ve Bütüncül Yaklaşım

Planlamada, kamu, özel sektör ve sivil toplum kuruluşlarının katılımıyla şeffaf ve ortak bir süreç işletilmesi hedefleniyor. Böylece İzmir'in 2040 yılına kadar sürdürülebilir, güvenli ve entegre bir ulaşım ağına kavuşması amaçlanıyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.17 Denizli'de 2040 Sürdürülebilir Ulaşım Vizyonu Masaya Yatırıldı

24 Kasım 2025

Denizli Büyükşehir Belediyesi, kentin en önemli sorun alanlarından biri olan ulaşım konusunda çalışmalarını hızlandırdı. Bu kapsamda, "**Denizli Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı 2040 Vizyonu ve Stratejik Eylem Planı**", Denizli Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri **Bülent Bozbaş** başkanlığında gerçekleştirilen toplantıda ele alındı.

28 Kasım'da yapılacak ve **Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye Belediyeler Birliği (TBB)**, üniversiteler ve **Ege Bölgesi büyükşehir belediyeleri** temsilcilerinin katılımıyla gerçekleştirilecek geniş kapsamlı toplantı öncesinde yapılan değerlendirme toplantısında, Denizli'nin ulaşımının dünü, bugünü ve geleceği masaya yatırıldı.

Kaza Noktaları ve Riskli Kavşaklar Açıklandı

Toplantıda, Denizli'nin mevcut ulaşım sorunlarının yanı sıra trafik güvenliği verileri de paylaşıldı. Yıllık kaza sayıları ve kaza yoğunluğu bulunan kavşaklar değerlendirilirken, **en çok kazanın yaşandığı 50 kavşak noktası** toplantı katılımcılarıyla paylaşıldı. Bu veriler doğrultusunda alınacak önlemler ve iyileştirme stratejileri ele alındı.

Şehir Merkezi Yayalaşacak

2040 vizyonu kapsamında kent merkezinde köklü değişiklikler planlanıyor. Buna göre;

- Şehir merkezinin tamamen yayalaştırılması,
- Merkezin hemen dışında **30 km/s hız** sınırı uygulanan alan oluşturulması,
- **Bayramyeri ve Çınar Meydanlarının** tamamen yayalaştırılması,
- **Çamlık ve merkez bölgede toplam 570 bin metrekarelik alanın** yayalara tahsis edilmesi öngörülüyor.

Yüksek Kapasiteli Toplu Taşıma Koridorları Kurulacak

Plan kapsamında **Yüksek Kapasiteli Toplu Taşıma Koridorları** oluşturulması hedefleniyor. Bu çerçevede hazırlanan tedbir paketinde öne çıkan başlıklar şöyle sıralandı:



- Besleyici hat entegrasyon noktalarının (durak cepleri, P+R, bisiklet parkları) oluşturulması,
- Yeni otobüs alımları,
- Ulaşım bilgi sistemlerinin geliştirilmesi,
- Tarife yapısının güncellenmesi,
- Tüm kavşak ve sinyalizasyonlarda otobüslere öncelik tanınması,
- Toplu taşıma hizmet kalitesinin artırılması,
- Besleyici (kılçık) hatların ana koridorlarla entegrasyonu.

Yaşanabilir ve Yaya Dostu Mahalleler

Çınar Meydanı, Teras Park ve Servergazi Hastanesi çevresinde oluşturulacak merkezlerle “Yaşanabilir ve Yaya Dostu Mahalleler” hedefleniyor. Bu alanlar; metrobüs hattı, bisiklet ağı ve diğer ulaşım türlerinin kesiştiği **alt aktarma merkezleri** olarak planlanıyor.

Akıllı ve Dirençli Ulaşım Ağı

Verimli Ulaştırma Ağı Hiyerarşisi ve dirençlilik kapsamında planlanan projeler arasında; yeni ana yolların açılması, ana yollarda trafik akışının iyileştirilmesi, kavşak sinyalizasyonlarının optimize edilmesi, trafik yönetim senaryolarının uygulanması ve yol tasarım kılavuzunun geliştirilmesi yer alıyor.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) tedbir paketi kapsamında ise şu başlıklar öne çıkıyor:

- Adaptif sinyalizasyon ve trafik yönetim sistemlerinin yaygınlaştırılması,
- Gerçek zamanlı seyahat bilgileri ve çoklu ödeme sistemleri,
- Açık veri ve kontrol merkezlerinin güçlendirilmesi,
- Trafik güvenliği ve hız yönetimi (Vizyon Sıfır),
- Akıllı otopark ve yönlendirme sistemleri,
- Paylaşımlı ulaşım ve mikro mobilite entegrasyonu,
- Toplu taşımada hizmet kalitesinin artırılması,
- Afet ve iklim dirençliliği,
- Akıllı lojistik ve kentsel dağıtım sistemleri,
- Katılım, iletişim ve davranış yönetimi uygulamaları.

Denizli Büyükşehir Belediyesi'nin 2040 vizyonuyla hazırladığı bu planın, kentin ulaşım altyapısında köklü bir dönüşüm sağlaması hedefleniyor.



1.18 Ankara Trafiği “Şeridinde Kal, Değişimi Başlat” Çalıştayında Ele Alındı

26 Kasım 2025

Ankara Kent Konseyi (AKK) Trafik ve Ulaşım Çalışma Grubu, Radyo Trafik Yolda ve Radyo Trafik işbirliğiyle organize edilen çalıştay, Gençlik Parkı Necip Fazıl Kısakürek Salonu'nda gerçekleştirildi.

Çalıştayda, "Ankara'da Ulaşım ve Trafik Sorunları" ile "Ulaşımında Teknolojik Uygulamalar ve Gelecek Mimarisi" başlıklı panellerde, alanında uzman isimler konuşmacı olarak yer aldı.

Çalıştayda, kentteki trafik kültürünün güçlendirilmesi, ulaşım ve trafik sorunu, toplumsal farkındalık ile şehir içi ulaşımda iyileştirme önerileri ele alındı.

Ankara Büyükşehir Belediye Başkanvekili Faruk Köylüoğlu, burada yaptığı konuşmada, trafik probleminde esas meselenin yol açmaktan ziyade toplu ulaşım olduğunu, kentte 20-25 yıldır ihmal edilen toplu ulaşım yatırımlarının 5-6 yıl içerisinde yapılmaya çalışıldığını söyledi.

Haziran ayında temelini attıkları Mamak Metro Projesi'nin 2-3 yıl içerisinde tamamlanmasının planlandığını belirten Köylüoğlu, 44 kilometrelik metro çalışmasının ise projelerini hazırladıklarını, izin beklediklerini kaydetti.

Bu kapsamda kavşaklarda akıllı ulaşım sistemi çalışmaları yürütüldüğünü ve alternatif arterlerin hizmete alındığını anlatan Köylüoğlu, şunları ifade etti:

"Hiç yol açılmamış, hiçbir şey yapılmamış' diyenlere açıklayayım, 19 köprülü kavşak, 2 alt geçit, 8 köprü, 1 alt geçit genişletmesi, 3 otoyol bağlantısı, 18 kilometre yeni alternatif bulvar, 1 viyadük bağlantısı tamamlanmıştır. Ayrıca bir geçiş köprüsü, çevre yolu alt geçidi, köprü birleştirmesi, köprülü kavşak yapımı ve 19 kilometre uzunluğundaki bağlantı bulvarı projeleri devam etmektedir. 2019 sonrasında 471 yeni otobüs hizmeti alınarak toplu taşıma filosu önemli ölçüde genişletilmiştir. 3 yeni hatta metrobüs projesi planlanmış olup, yoğun yolculuk koridorlarında kısa sürede devreye alınması hedeflenmektedir."

"ANKARA'DA HER 2 KİŞİDEN BİRİNE BİR ARAÇ DÜŞÜYOR"

Ankara Kent Konseyi Başkanvekili Prof. Dr. Savaş Zafer Şahin ise ulaşımın Ankara'nın son 30 yılının sorunu olduğunu ifade etti.

Ulaşımında uzun vadeli çözümlerin önemine vurgu yapan Şahin, şehrin, yapıların ve hareketlerin planlanmasının birbirinden ayrılmaz unsurlar olduğunu dile getirdi.

0312-456-7890 | [haber](#)

Radyo Trafik Ankara Yayın Müdürü Erol Tümtaş da Ankara'nın şu anda trafikte en fazla zaman kaybedilen dördüncü şehir olduğuna dikkati çekti.

Türkiye İstatistik Kurumunun verilerine göre Ankara'da 3 milyon araç olduğunu belirten Tümtaş, "Nüfusumuzun 6 milyon olduğunu varsayarsak, her 2 kişiden birine bir araç düşmektedir. Bu da ciddi bir yoğunluğun temel nedenini oluşturmaktadır." dedi.

Tümtaş, kentteki trafiğin ekonomik, kültürel ve psikolojik etkileri de olan ciddi bir şehir sorunu haline geldiğini aktararak, Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre trafikte ölümlü ya da yaralanmalı kazaların büyük bölümünün şerit ihlallerinden kaynaklandığını sözlerine ekledi.

Ankara Kent Konseyi Trafik Çalışma Grubu Üyesi Ali İmran Erseven de Ankara'da akıllı ulaşım sistemleri konusunda çalışmaların hızlandırılması, toplu taşımanın tüm bileşenleriyle tek bir merkezden kontrol edilmesi önerisinde bulundu. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.19 Sinop'ta Akıllı Ulaşım Sistemleri Projesi Başlatıldı

27 Kasım 2025

Sinop'ta özellikle yaz aylarında artan trafik yoğunluğunu azaltmak ve kent içi ulaşımı düzenlemek amacıyla "Akıllı Ulaşım Sistemleri Danışmanlık Projesi" başlatıldı. Proje, Kuzey Anadolu Kalkınma Ajansı'nın(KUZKA) 2025 yılı Destinasyon Geliştirme Teknik Destek Programı kapsamında yürütülüyor.

Proje kapsamında kent merkezindeki 2,5 kilometrelik ana aksın detaylı trafik analizi yapılacak; beş kritik kavşakta trafik sayımları gerçekleştirilecek. Ayrıca simülasyon destekli trafik modeli oluşturulacak, kısa vadeli iyileştirme önerileri hazırlanacak ve akıllı otopark ile yönlendirme sistemlerine yönelik çözümler geliştirilecek. Çalışmaların devamında alternatif kavşak ve koridor tasarımları da ortaya konulacak.

Trafiğin en yoğun olduğu temmuz ayında yapılması planlanan sayımların ardından proje ağustos ayında tamamlanacak. Elde edilen sonuçlar İl Trafik Komisyonu başta olmak üzere tüm kilit paydaşların kullanımına sunulacak. Türkiye'nin çeşitli metropollerinde ve Sinop ölçeğine benzer kentlerde görev yapmış deneyimli uzmanların yer aldığı projede, uygulamaya yönelik hazırlık süreci 2026 yılının ilk çeyreğinde başlayacak.

Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

AKILLI TRAFİK
PROJESİ



1.20 "Mobilite Kümelenmesi Stratejik Yol Haritası Çalıştayı" Gerçekleştirildi

1 Aralık 2025

AUS Türkiye üyesi Bilişim Vadisi, mobilite alanında faaliyet gösteren kamu, özel sektör ve akademi temsilcilerini bir araya getiren **Mobilite Kümelenmesi Çalıştayı**na ev sahipliği yaptı. Bilişim Vadisi'nden yapılan açıklamaya göre; büyük ölçekli sanayi kuruluşları, teknoloji girişimleri, araştırma kurumları, üniversiteler, yatırım fonları, orijinal ekipman üreticileri (OEM), AR-GE merkezleri, yan sanayi firmaları ve KOBİ'lerden oluşan **80 üyeli geniş bir paydaş ağı** çalıştayda yer aldı.

Çalıştay boyunca mobilite alanında kümelenme yapısıyla neler yapılabileceği, ekosistemde karşılaşılan sorunlar, paydaşların beklentileri, geliştirilebilecek işbirliği fırsatları ve **stratejik yol haritasının öncelikleri** ele alındı. Katılımcıların görüş ve önerileriyle zenginleşen oturumların, Mobilite Kümelenmesi'nin gelecek dönem planlamasına doğrudan katkı sunduğu belirtildi.

Mobilite Ekosistemine Stratejik Bakış

Çalıştayda konuşan **Bilişim Vadisi Genel Müdür Yardımcısı Tuba Öztepe**, Mobilite Kümelenmesi'nin yapısı ve hedefleri ile Bilişim Vadisi'nin mobilite alanında yürüttüğü projelere ilişkin kapsamlı bir sunum gerçekleştirdi.

Öztepe, mobilite teknolojilerinin Türkiye açısından taşıdığı stratejik öneme dikkat çekerek, kümelenme yapısının ekosisteme sağlayacağı katma değeri vurguladı.

Ortak Test ve İnovasyon Altyapısı Hedefi

Mobilite Kümelenmesi'nin temel hedefleri arasında; sanayi ve girişim işbirliklerinin artırılması, ulusal ve uluslararası fon mekanizmalarına erişimin güçlendirilmesi, mobilite alanında nitelikli insan kaynağının geliştirilmesi ve **ortak test, doğrulama ile inovasyon altyapılarının oluşturulması yer alıyor.**

Bu kapsamda, **elektrikli, otonom ve bağlantılı araç teknolojileri** başta olmak üzere çeşitli alanlarda ortak bir **Mobilite Test ve İnovasyon Merkezi** kurulmasına yönelik ihtiyaç analizi çalışmalarının yürütüldüğü ifade edildi.

Sektöre Uzun Vadeli Katkı

Mobilite Kümelenmesi'nin; yeni işbirliklerinin geliştirilmesi, ortak projelerin hayata geçirilmesi, rekabetçi teknolojilerin ortaya çıkarılması ve sektöre nitelikli iş gücü kazandırılması açısından kritik bir platform olduğu belirtildi. Yürütülen çalışmaların, hem üye firmaların ölçeklenmesine hem de **Türkiye'nin mobilite ekosistemine uzun vadeli ve stratejik katkılar sağlaması** hedefleniyor.

Bilişim Vadisi'nin, bu çalışmalarla Türkiye mobilite ekosisteminin gelişimine güçlü ve sürdürülebilir katkı sunmayı amaçladığı vurgulandı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.21 Kayseri Büyükşehir'den Kuveyt'te "Akıllı Ulaşım" Sunumu

7 Aralık 2025

Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği'nin (UITP) Orta Doğu ve Kuzey Afrika Bölgesel Konferansı (UITP MENA), bu yıl Kuveyt'te geniş bir katılımı gerçekleştirildi. Kayseri Büyükşehir Belediyesi bünyesinde faaliyet gösteren Kayseri Ulaşım A.Ş., Kayseri'de yürütülen ulaşım projelerini ve temiz enerji uygulamalarını paylaşmak üzere konferansa özel olarak davet edildi.

Konferansta Kayseri Ulaşım A.Ş. adına sunum yapan Genel Müdür Yardımcısı Mehmet Akif Erdoğan, Kayseri'nin toplu taşımadaki dönüşüm sürecini kapsamlı bir şekilde anlattı. Erdoğan, Kayseri raylı sisteminin yıllar içindeki gelişimini, sistemin otobüs ve diğer ulaşım modlarıyla entegrasyonunu ve şehrin toplu taşıma vizyonunu detaylarıyla aktardı.

Sunumun en çok ilgi gören başlıklarından biri, Kayseri'nin temiz enerji alanında yürüttüğü öncü çalışmalar oldu. Erdoğan, Kayseri'de kurulan rüzgâr enerji santrali ve güneş enerji santrali sayesinde raylı sistemin enerji ihtiyacının yüzde 100 oranında yenilenebilir kaynaklardan karşılandığını belirtti.

Ayrıca bu tesislerin elektrikli otobüslerin enerji ihtiyacına da önemli katkı sağladığını ifade etti. Bu örnek uygulamalar, konferans katılımcıları tarafından büyük beğeniyle karşılandı ve çok sayıda soruya konu oldu.

Kayseri Ulaşım A.Ş. adına Mehmet Akif Erdoğan tarafından yapılan sunum, konferans oturumları arasında dikkat çeken ve katılımcılardan yoğun geri bildirim alan başlıklar arasında yer aldı.

UITP MENA Konferansı; bölgenin kamu otoritelerini, akademi dünyasını, uluslararası toplu taşıma uzmanlarını ve sektör temsilcilerini bir araya getiren en prestijli organizasyonlardan biri olarak öne çıktı. Kayseri'nin sürdürülebilir ulaşım, enerji verimliliği ve teknoloji odaklı çözümler konusundaki yaklaşımı, bu uluslararası platformda şehrin vizyonunu güçlü şekilde ortaya koydu. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.22 Başkentte Yüzde 6,6'lık Araç Artışı Trafiğe 22 Dakikalık Yük Getirdi

1 Aralık 2025

Türkiye'deki trafik yoğunluğu her geçen gün belirgin şekilde artarken, aldığı göç ve artan araç sayısı ile Ankara'da da ulaşım vatandaşlar açısından sorun haline gelmeye başladı.

Uzmanlar, trafik yoğunluğuna ve kentte bu konuda atılması gereken adımlara ilişkin AA muhabirine değerlendirmelerde bulundu.

"Ankara'da yaklaşık 150 bin 'hayalet araç' bulunuyor"

Ankara Kent Konseyi Trafik ve Ulaşım Çalışma Grubu Üyesi ve Kent Trafiği Strateji Uzmanı Ali İmran Erseven, ülke genelinde araç sayısındaki artışın TÜİK verilerinde net bir şekilde görülebildiğine dikkati çekti.

Türkiye'de 2024 yılından 2025'e araç sayısının yüzde 6 arttığını, Ankara'da ise bu artışın daha yüksek olduğunu vurgulayan Erseven, sözlerini şöyle sürdürdü:

"Ankara'da 2024'ten 2025 yılına kadar araç sayısında yüzde 6,6'lık bir artış var. Bu Türkiye'nin genel artışlarından çok daha fazla. Ankara'daki 6,6'lık artış yaklaşık 184 bin araca tekabül ediyor. Kent depreme birlikte göç almış ama bu o sürecin üstüne oluşan bir artış. Kentteki ana arterlerdeki periyod sürelerini baz alarak yaptığımız çalışmalarda bu araçların 22 dakikalık trafik oluşturduğunu gözlemledik. Ayrıca Ankara'da hayalet araç dediğimiz ağırlıklı Adıyaman, Hatay, Kahramanmaraş plakalı araçların ve İstanbul plakalı kiralık araçların trafikte olduğunu görüyoruz. Bunların kayıtları Adıyaman ilindeyken realitede Ankara'da ikamet ettiğini görüyoruz. Bu da trafiği artıran olgulardan birisi. Yaklaşık 150 bin hayalet araçtan bahsediyoruz. Bu araçlar bizimle trafikte."



"Buna ulaşım problemi olarak bakmalıyız"

Gazi Üniversitesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ebru Öcalır da trafik sorununun sadece otomobillere bağlı bir problem olarak değerlendirilmemesi gerektiğini belirtti.

Daha fazla şerit ya da kavşak yaparak otomobillere yönelik adımlarla problemin çözülemeyeceğini kaydeden Öcalır, "Halbuki buna ulaşım problemi olarak bakmalıyız. 'Gitmemiz gereken yere otomobilimizle değil, toplu taşımayla gidebiliyor muyuz? Ya da bisikletçilerimiz için imkan var mı, aynı yere yaya olarak varabilir miyiz?' Odağımızı bunlara yönlendirsek çözümü de buluruz." diye konuştu.

Ulaşım planlamasında farklı bir bakış açısı gerektiğine dikkati çeken Öcalır, şu değerlendirmelerde bulundu:

"Ulaşım talebini, ulaşım planlama bakış açısıyla motorlu türlerden, otomobilden hatta toplu taşımadan motorlu olmayan, daha çevreci, yaya başta olmak üzere bisiklet gibi türlere kaydırmalıyız. Şehir planlama açısına baktığımızda da şehri bu ulaşım türlerine daha uygun şekilde kurgulayabilir, hem erişimi hem de ulaşımı sağlarız. Bunların hepsini bir arada yapmak mümkün. Bir yol planlanırken o yolun ilk önce yayalara, bisikletlere, sonrasında toplu taşıma, ardından şehirde hizmetlerin düzgün şekilde görülmesine yardımcı olacak hizmetler sektörüne ve son olarak otomobil kullanıcılarına ayrılması gerekiyor. Bizdeki sıra ise tam tersi şekilde. Bu sırayı başa döndürür ve yayadan başlarsak o zaman çözümü buluruz."

Öcalır, çeşitli dünya ülkelerinde bu gibi uygulamaların başarılı şekilde yürütüldüğünün altını çizdi.

"Güvenli bir kentsel hız yönetimi yaklaşımı geliştirmemiz gerekiyor"

Orta Doğu Teknik Üniversitesi (ODTÜ) İnşaat Mühendisliği Bölümü Ulaştırma Anabilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Hediye Tüdeş Yaman ise araç sahipliği ve özel araba kullanımının artmasının kapasiteleri zorladığını, trafik sıkışıklıklarının daha uzun sürelerde ve daha çok yerde görüldüğünü dile getirdi.



Trafik yönetiminde bir diğer önemli alanın trafik güvenliği olduğuna işaret eden Yaman, şunları kaydetti:

"Trafik yönetimiyle, trafik güvenliği yönetimini birbirinden ayırmak gerekebiliyor. Kentlerimizde trafik güvenliği sorunu da var. Trafik sıkışıyor belki ama hızlı aktığı zamanlarda ölümcül, yaralanmalı kazalarımız da var. Güvenli bir kentsel hız yönetimi yaklaşımı geliştirmemiz gerekiyor. Kentte hızı yönetirken gerekli yerlerde hem trafiği akıtabilmemiz hem de güvenli olmasını sağlamamız lazım. Bu ikisini bir arada sağlamak büyük bir planlama ve yönetim işi. Trafik güvenliği farklı kaza türleri ve sebepleri olması nedeniyle çok çeşitli önlemler gerektiriyor, güvenliği artırmak için birçok senaryoyu incelemeniz gerekebilir. Güvenli bir kentsel hız yönetimi yaklaşımı geliştirmek için 'nerede, ne kadar hıza, niye izin veriyoruz?', 'kent planlaması yaparken bunu nasıl destekleyebiliriz?' şeklinde değerlendirmeliyiz. Trafiği ve güvenliği tek elden birlikte yönetmemiz lazım."

Yaman, şehirlerin büyümesi ve yayılmasıyla eskiden şehirlerarası hizmet veren bazı yolların artık şehir içinde koridor haline geldiğini belirterek, Ankara'daki eski şehirlerarası Konya Yolu'nun Mevlana Bulvarı, Eskişehir Yolu'nun ise Dumlupınar Bulvarı olduğuna dikkati çekti.

Yüksek hıza uygun şehirlerarası yol tasarımında olan bu yolların işletildikleri hız sınırları nedeniyle yaya ve bisikletliler için güvensiz bir ortam oluşturduğunu vurgulayan Yaman, bu konuda alınması gereken önlemlerin tartışılması, yol ve trafik güvenliği alanında uzman kişilerin desteğiyle konuma bağlı tasarım ve trafik düzenlemeleri yapılması gerektiğini ifade etti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.23 Sakarya Büyükşehir Belediyesi'ne Ulaşımda Erişilebilirlik Ödülü

4 Aralık 2025

Sakarya Büyükşehir Belediyesi, "Engelsiz Türkiye Yüzyılı" vizyonu kapsamında geliştirdiği SAKUS Uygulaması ile ulaşımда erişilebilirlik kategorisinde ödüle layık görüldü. Ödül, uygulamaya entegre olarak hayata geçirilen Engelli Bireyler İçin Erişilebilir Ulaşım Destek Sistemi sayesinde kazanıldı.

AK PARTİ ERIŞİLEBİLİRLİK ÖDÜLLERİ



SAKUS uygulaması üzerinden çalışan sistem; işitme, görme ve bedensel engelli bireylerin, toplu taşıma araçlarını hiçbir destek almadan, bağımsız şekilde kullanabilmesini sağlıyor. Görsel ve sesli yönlendirmelerle desteklenen uygulama sayesinde kullanıcılar, toplu taşıma araçlarına rahatlıkla binebiliyor, inecekleri durağı tek dokunuşla sürücüye bildirebiliyor. Aynı zamanda sürücüler, araçta engelli bir yolcu bulunduğu konusunda anlık olarak bilgilendiriliyor.

Bağımsız ve Güvenli Seyahat İmkânı

Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından geliştirilen Engelli Bireyler İçin Erişilebilir Ulaşım Destek Sistemi Projesi, şehir içi ulaşımda engelli bireylerin kendi seyahat planlarını bağımsız şekilde yönetmelerine olanak tanıyor. Uygulamadaki görsel ve sesli komutlar sayesinde kullanıcılar durak, araç ve güzergâh bilgilerine kolaylıkla erişebiliyor.

Yazılım Altyapısı Asis Elektronik'ten

Bu önemli projenin yazılım ve sistem altyapısının AUS Türkiye üyesi Asis Elektronik tarafından geliştirilmiş olması memnuniyetle karşılandı. Asis Elektronik'in, erişilebilir ve kapsayıcı ulaşım çözümlerine katkı sunmaya devam edeceği vurgulandı.

Hayata geçirilen bu uygulama ile Sakarya, erişilebilir ulaşım alanında örnek şehirlerden biri olma yolunda önemli bir adım atmış oldu.

1.24 UITP Avrasya Konferansı 2025 Kocaeli'de Gerçekleştirildi

10 Aralık 2025

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı UlaşımPark'ın ev sahipliğinde düzenlenen UITP Avrasya Konferansı 2025, 9-10 Aralık tarihlerinde Kocaeli Kongre Merkezi'nde gerçekleştirildi. Uluslararası ölçekte sürdürülebilir ve yenilikçi kent içi ulaşım stratejilerinin ele alındığı konferans, toplu taşıma alanında önemli bir buluşma noktası oldu.



Ulaşım Stratejileri Uluslararası Arenada Ele Alındı

Vatandaş odaklı, güvenli ve çevre duyarlı ulaşım vizyonuyla çalışmalarını sürdüren Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, UITP Avrasya Konferansı 2025 gibi prestijli bir organizasyona başarıyla ev sahipliği yaptı. Akıllı Ulaşım Sistemleri alanında Türkiye'nin önemli paydaşlarından biri olan ve AUS Türkiye üyesi Kocaeli Büyükşehir Belediyesi ile UlaşımPark A.Ş., bu alandaki bilgi ve deneyimlerini uluslararası platformda paylaşma fırsatı buldu. Büyükşehir Belediyesi'nin vizyoner ulaşım politikalarının sahadaki güçlü uygulayıcısı olan UlaşımPark A.Ş. koordinasyonunda gerçekleştirilen konferans, ulusal ve uluslararası paydaşlardan yoğun ilgi gördü.

Raylı Sistemler Uçtan Uca Masaya Yatırıldı

“Planlamadan İşletmeye: Etkili Kent İçi Raylı Sistemlerin Uygulanması” temasıyla düzenlenen konferansta; metro ve tramvay projelerinin planlama, inşaat, işletme ve finansman süreçleri detaylı şekilde ele alındı. Üst düzey açılış konuşmalarının yanı sıra tematik paneller ve uzman sunumlarıyla zenginleşen program, UlaşımPark tesislerine gerçekleştirilen teknik inceleme gezisiyle tamamlandı.

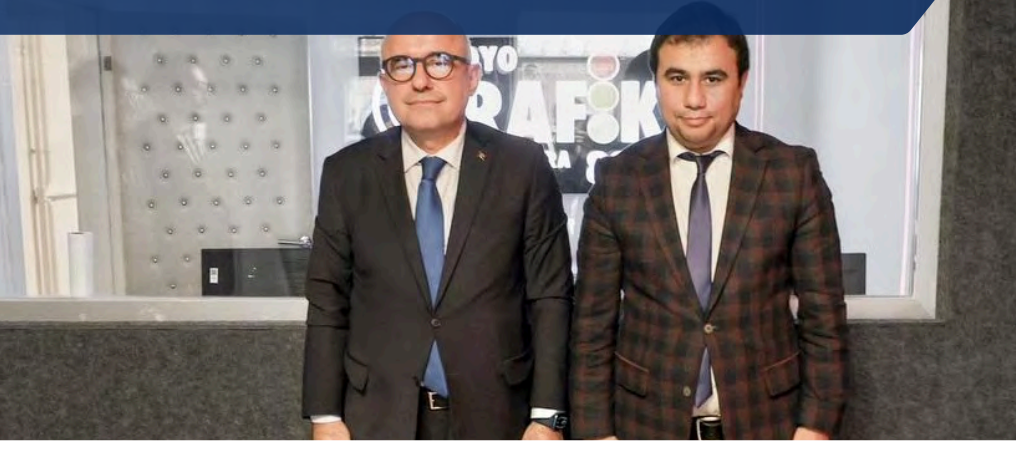
Konferans kapsamında raylı sistemlerin yanı sıra temiz enerji araçları, sürdürülebilirlik, dijitalleşme ve finansman modelleri gibi şehir içi ulaşımın tüm bileşenleri ele alındı.

Sektörün Önde Gelen İsimleri Kocaeli’de Buluştu

Uluslararası Toplu Taşıma Birliği (UITP) organizasyonu ile düzenlenen etkinlikte; kamu, özel sektör ve akademi temsilcileri bir araya geldi. Programda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürü Dr. Yalçın Eyigün, Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Dr. Hayri Baraçlı, UlaşımPark Genel Müdürü Serhan Çatal ve UITP Genel Sekreteri Mohamed Mezghani başta olmak üzere Türkiye’den ve dünyadan birçok önemli isim konuşmacı olarak yer aldı.

Avrasya’da Ulaşım İçin Güçlü Bir İş Birliği Platformu

Sürdürülebilir şehir içi ulaşım alanında bilgi ve deneyim paylaşımını amaçlayan UITP Avrasya Konferansı 2025, Avrasya bölgesinde hızla artan metro ve raylı sistem yatırımları doğrultusunda iş birliğini ve profesyonel diyalogu güçlendirdi. Uluslararası katılıma açık yapısıyla Kocaeli’de bu kapsamda düzenlenen ilk etkinlik olma özelliği taşıyan konferans, iki gün boyunca stratejik oturumlar ve yoğun bilgi alışverişine sahne oldu. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.25 Ulak Haberleşme'den Akıllı Ulaşım Hamlesi: V2X Teknolojileri Sahaya İndi

15 Aralık 2025

Radio Trafik'te Burak Balcı'nın sunduğu "Teknoloji Trafikçi" programında, AUS Türkiye üyesi Ulak Haberleşme'nin yalnızca baz istasyonları, 5G ve siber güvenlik alanlarıyla sınırlı kalmadığı; **akıllı ulaşım sistemleri ve V2X (Vehicle to Everything)** teknolojileri alanında da kapsamlı ve sahaya inmiş projeler yürüttüğü kamuoyuyla paylaşıldı. Programda, büyük şehirlerde giderek ağırlaşan trafik sorununa teknoloji temelli çözümler ele alındı.

V2X, Akıllı Ulaşımın Temelini Oluşturuyor

Ulak Haberleşme Genel Müdürü **Ruşen Kömürcü**, V2X kavramının "araçtan her şeye iletişim" anlamına geldiğini belirterek, bu teknolojinin akıllı ulaşım sistemlerinin temel yapı taşlarından biri olduğunu söyledi. Kömürcü, Ulak'ın Savunma Sanayii Başkanlığı destekli Ar-Ge projeleri kapsamında geliştirdiği bu teknolojilerin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü iş birlikleriyle sahaya taşındığını vurguladı.

Yerli ve Milli İki Kritik Donanım

V2X çözümleri kapsamında Ulak Haberleşme'nin **yol kenarı ünitesi (Roadside Unit) ve araç üstü ünitesi (Onboard Unit)** olmak üzere iki temel donanımı yerli ve milli imkânlarla geliştirdiğini belirten Kömürcü, bu sistemlerin araç ile yol altyapısı arasında sürekli ve gerçek zamanlı iletişim sağladığını ifade etti.

Araçtan alınan veriler yol kenarı ünitesine aktarılırken, yol altyapısı, trafik merkezleri ve sensörlerden gelen bilgiler de araç içi ekranlara iletiliyor.

Gerçek Zamanlı Uyarılarla Güvenli Sürüş

Sistem sayesinde sürücüler; ani fren, kaza, kapalı şerit, kaygan zemin ve yol çalışması gibi durumlara henüz olay yerine gelmeden önce uyarılıyor. Kömürcü, bu erken uyarıların refleks süresini uzatarak zincirleme kazaların önüne geçmeyi hedeflediğini söyledi.

5G Entegrasyonu ile Gecikmesiz İletişim

V2X sistemlerinin 5G teknolojisiyle entegre çalıştığını belirten Kömürcü, bu entegrasyonun yüksek güvenilirlik ve düşük gecikme sunduğunu ifade etti. Araçlar ve yol altyapısının kesintisiz biçimde haberleştiğini kaydetti.

TOGG ile Ortak Çalışma: Türkiye’de Bir İlk

Programda, **TOGG entegrasyonu** da dikkat çeken başlıklar arasında yer aldı. Kömürcü, milli otomobil TOGG’un araç içi ekranlarında Ulak’ın geliştirdiği V2X senaryolarının çalışmasına yönelik entegrasyon sürecinin devam ettiğini açıkladı. Bu sayede akıllı yol verileri doğrudan sürücüyeye iletilecek.

İstanbul Hasdal’da 41 Kilometrelik Akıllı Yol Koridoru

Ulak Haberleşme’nin V2X çözümlerinin sahadaki en somut örneği İstanbul’da hayata geçirildi. Karayolları Genel Müdürlüğü ve Türksat iş birliğiyle **İstanbul Hasdal’da 41 kilometrelik akıllı yol test koridoru** oluşturuldu. Kömürcü, projenin büyük ölçüde tamamlandığını ve son onay süreçlerinin ardından kamuoyuna duyurulacağını belirtti.

Bu koridor, Türkiye’de **ilk kapsamlı akıllı ulaşım koridoru** olma özelliğini taşıyor.

30’dan Fazla Akıllı Trafik Senaryosu Test Ediliyor

Kömürcü, V2X teknolojisinin yalnızca teoride kalmadığını, **30’dan fazla senaryonun sahada test edildiğini** açıkladı. Ani fren uyarıları, çarpışma önleme, kavşak güvenliği, kaygan zemin bildirimi, trafik ışığı optimizasyonu ve park yeri bilgilendirmesi gibi birçok senaryo sistem kapsamında yer alıyor.

Trafik, Ekonomi ve Çevreye Katkı

Akıllı ulaşım sistemlerinin yalnızca güvenliği değil, trafik akışını, yakıt tüketimini ve enerji verimliliğini de olumlu etkilediğini vurgulayan Kömürcü, bu teknolojilerin uzun vadede ülke ekonomisine katkı sağlayacağını söyledi.

“Türkiye Akıllı Yol Teknolojilerinde Öne Çıkabilir”

Kömürcü, akıllı yol teknolojilerinin Türkiye’de dünya ile eş zamanlı, hatta bazı alanlarda daha ileri seviyede uygulanabileceğini belirterek, bu sistemlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Karayolları Genel Müdürlüğü koordinasyonunda ülke geneline yayılabileceğini ifade etti.

300’ü Aşkın Mühendis Milli Haberleşme İçin Çalışıyor

Programın sonunda Ulak Haberleşme’nin insan kaynağına da değinen Kömürcü, 300’ü aşkın mühendisin milli haberleşme ve yazılım geliştirme projeleri için çalıştığını söyledi.

Ulak Haberleşme’nin V2X ve akıllı ulaşım projelerinin, önümüzdeki dönemde özellikle büyükşehir trafiğinde somut etkiler yaratması bekleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.26 Ankara-Niğde Otoyolu'na Uluslararası Yol Federasyonundan Ödül

16 Aralık 2025

Ankara-Niğde Otoyolu, Uluslararası Yol Federasyonu'nun (IRF) her yıl düzenlediği IRF Global Başarı Ödülleri kapsamında "Proje Finansmanı ve Ekonomisi" kategorisinde ödüle layık görüldü. Ödül, 11 Aralık 2025'te ABD'nin California eyaletindeki Long Beach kentinde düzenlenen törende takdim edildi.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Abdulkadir Uraloğlu, 2020 yılında hizmete açılan ve 5. yılını tamamlayan otoyolun; proje yönetimi, finansal modelleme, kalite, güvenlik ve sürdürülebilir altyapı yaklaşımı gibi alanlardaki başarısıyla bu önemli ödülü kazandığını açıkladı. Uraloğlu, IRF'nin 6 kıtadan üyeye sahip uluslararası bir federasyon olduğunu vurguladı.

Toplam 275 kilometre ana gövde ve 55 kilometre bağlantı yolu olmak üzere 330 kilometre uzunluğunda inşa edilen otoyol, Edirne'den başlayarak İstanbul ve Ankara üzerinden Cüneydoğu'ya uzanan TEM Otoyolu hattında kesintisiz ulaşım sağlıyor. Projenin hizmete açılmasıyla birlikte Ankara-Niğde güzergâhında seyahat süresi 4 saat 14 dakikadan 2 saat 22 dakikaya düştü.

Uraloğlu, otoyol sayesinde son 5 yılda zamandan 21,5 milyar TL, akaryakıttan 8,5 milyar TL olmak üzere toplam 30 milyar TL tasarruf sağlandığını, ayrıca 510 bin ton karbon emisyonunun önüne geçildiğini belirtti.

Bakan Uraloğlu, Türkiye'de hayata geçirilen büyük ulaşım ve altyapı projelerinin 2019 yılından bu yana IRF tarafından düzenli olarak ödüllendirildiğini de hatırlatarak, bu ödüllerin Türkiye'nin mühendislik, finansman ve sürdürülebilir altyapı alanındaki uluslararası başarısını ortaya koyduğunu ifade etti.



1.27 IC İçtaş İnşaat, Romanya'da Büyümeye Devam Ediyor

18 Aralık 2025

Küresel altyapı projelerinin nc şirketi IC İçtaş İnşaat, Romanya'da devam eden demiryolu yenileme inşaatında yeni bir sözleşmeye daha imza attı. Romanya'nın Avrupa Birliği'ne entegrasyonunda kritik rol oynayan "Craiova-Caransebeş" demiryolu hattının Lot-4 bölümünün inşasını geçtiğimiz haziran ayında üstlenen şirket, aynı hattın Lot 6 bölümünün inşası için de sözleşme imzaladı. Yaklaşık 420 milyon Euro tutarındaki yeni sözleşmeyle IC İçtaş İnşaat'ın Romanya'daki toplam proje portföyü 880 milyon Euro seviyesine ulaştı.

Avrupa'daki yatırımlarını yeni projelerle istikrarlı biçimde sürdüren IC İçtaş İnşaat, Romanya Ulusal Demiryolları şirketi (CFR SA) tarafından yrdtlen ve Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T) kapsamında yer alan Doğu Akdeniz Koridoru'nun modernizasyonunda kritik bir rol üstleniyor. Ülkenin Avrupa Birliği ulaşım ağıyla entegrasyonunu güçlendirmeyi hedefleyen "Craiova – Caransebeş" demiryolu hattının modernizasyonu projesinde ikinci ihaleyi kazanan şirket, bu proje kapsamında Romanya'da modern, güvenli ve verimli bir demiryolu altyapısının hayata geçirilmesine katkı sağlayarak, sürdürülebilir ulaşımı desteklemeyi amaçlıyor. 420 milyon Euro bedelle sözleşmesi imzalanan Lot- 6 bölümüyle birlikte Romanya'daki portföyünü 880 milyon Euro'ya ulaştıran şirket, bu gelişme ile Avrupa altyapı pazarındaki konumunu güçlendiriyor.

İbrahim Dönmez: "Avrupa'nın ulaşım altyapısının modernizasyonuna değer katmaya devam edeceğiz"

İmzalanan Lot-6 sözleşmesine ilişkin değerlendirmede bulunan IC İçtaş İnşaat Genel Müdürü İbrahim Dönmez, şunları ifade etti: "21. yüzyılda altyapı projeleri artık sadece teknik zmler değil, ülkeleri birbirine bağlayan, ekonomik kalkınmayı destekleyen ve sürdürülebilir geleceğin temelini oluşturan stratejik yatırımlar haline geldi. Bu noktada elde ettiğimiz bu başarıyı çok önemsiyor hem şirketimiz hem de ülkemiz adına küresel bir hamle olarak görüyoruz. Romanya'da aynı hattın Lot-4 ve Lot-6 bölümünü başarıyla stlenmemiz ve portföyümüzü 880 milyon Euro seviyesine taşımamız, IC İçtaş İnşaat'ın uluslararası ölçekteki yetkinliğinin ve Türk mühendisliğine olan güvenin önemli bir göstergesi.

Yenilikçi çözümlerimiz, güçlü teknik kapasitemiz ve kaliteyi merkeze alan yaklaşımımızla Avrupa'nın ulaşım altyapısının modernizasyonuna değer katmaya devam edeceğiz. Bu stratejik hattın hayata geçirilmesinde üzerimize düşen sorumluluğu en yüksek standartlarda yerine getirmeyi sürdüreceğiz."

Toplam 420 milyon Euro değerindeki Lot-6 kesimi, Romanya'nın güneybatısında Caransebeş şehrinden güneye uzanan 37 kilometrelik hattın rehabilitasyonunu kapsıyor. IC İçtaş İnşaat proje çalışmalarını yerel ortak Rotary ile birlikte yürütecek. Toplam 75 ay sürecek proje; ilk 12 ay tasarım, 60 ay yapım, 3 ay devreye alma süreçlerinden oluşacak. Proje tamamlandıktan sonra 10 yıl süreyle garanti yükümlülüğü devam edecek. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.28 İNETRA'dan Akıllı Şehirler İçin Stratejik Yol Haritası

21 Aralık 2025

İNTERA, uzun yıllardır akıllı ulaşım sistemleri alanında edindiği deneyimi, akıllı şehirler odağında bütüncül bir vizyona taşıdığını duyurdu. Şirketten yapılan açıklamada; trafik yönetimi, sinyalizasyon, elektronik ücret toplama sistemleri ve gerçek zamanlı veri odaklı platformlar gibi şehirlerin kritik altyapılarında geliştirilen çözümlerin artık entegre bir **akıllı şehir yaklaşımı** ile ele alındığı belirtildi.

Açıklamaya göre **İNTERA**, geliştirdiği yazılım ve platformları, sensörlerden yapay zekâya uzanan teknolojik altyapıyı, operasyonel hizmetleri ve danışmanlık servislerini akıllı şehir yolculuğunun ayrılmaz bir parçası olarak konumlandırıyor.

"Geleceğe Hazır Şehirlerin Stratejik Yol Haritası" Yayınlandı

Bu vizyonun somut çıktısı olarak hazırlanan **"Geleceğe Hazır Şehirlerin Stratejik Yol Haritası"** sunumunda, bir kentin akıllı şehir dönüşümünü nasıl gerçekleştirebileceğine dair **net, ölçülebilir ve uygulanabilir bir metodoloji** ortaya konuldu.

İNTERA tarafından yayınlanan bilgi dokümanında;

- veri odaklı karar alma süreçleri,
- bütünlük şehir platform mimarisi,
- ulaşım, çevre, enerji ve güvenlik dikeylerinin entegrasyonu,
- paydaş katılımı ve yönetim modeli,

önceliklendirilmiş proje portföyü ve çok yıllık yol haritası adım adım ele alınıyor.

"Uçtan Uca Stratejik Dönüşüm Ortağı"

İNTERA'nın yaklaşımının yalnızca teknoloji sunmakla sınırlı olmadığı vurgulanan açıklamada, şirketin şehirlerin dijital dönüşümünü **uçtan uca tasarlayan stratejik bir dönüşüm ortağı** olarak konumlandığı ifade edildi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.29 Antalya'da "Kentsel Hareketlilik Cityhon" Etkinliği Gerçekleştirildi

23 Aralık 2025

Antalya Büyükşehir Belediyesi, "Kentsel Hareketlilik Cityhon Antalya 2025" etkinliğine ev sahipliği yaptı. EIT Urban Mobility Ağı ve Fark Labs iş birliğiyle düzenlenen organizasyon, kent içi ulaşım sorunlarına yenilikçi çözümler üreten projeleri bir araya getirdi.

Üç gün süren etkinlik Antalya'daki HUB Girişimcilik Merkezi'nde gerçekleştirildi. Girişimciler, akademisyenler, kamu çalışanları ve gençlerden oluşan katılımcılar, turizmin kent içi ulaşım etkilerini azaltmayı hedefleyen akıllı, çevreci ve kullanıcı odaklı çözüm fikirlerini jüri üyelerine sundu.

Kazanan Projelere Ödül ve Gelişim Desteği

Cityhon Antalya 2025'te birincilik, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi'nden Ece Seynur Cin ve Şakir Kaya'nın geliştirdiği "Pisidia Projesi"ne verildi. İkinci sırayı "Antalya Motion", üçüncülüğü ise "Hızlı Portakal AI" adlı projeler aldı. Kazanan ekipler para ödülünün yanı sıra projelerini geliştirebilmeleri için destek ve mentörlük imkânı da elde etti.

Birincilik projesi "Pisidia"nın, yapay zekâ destekli görüntü işleme teknolojisiyle toplu taşımadaki yolcu yoğunluğunu gerçek zamanlı analiz ettiği ve kullanıcıların duraklardaki doluluk durumunu mobil uygulama üzerinden takip edebildiği belirtildi.

Projelere Antalya'da Uygulama Sözü

Ödül töreninde konuşan Antalya Büyükşehir Belediyesi Başkan Başdanışmanı Cem Oğuz, etkinliğin farklı disiplinlerden çözüm önerilerini bir araya getiren önemli bir program olduğunu vurguladı. Turizmin yaratabileceği ulaşım sorunlarına yönelik projelerin titizlikle değerlendirildiğini ifade eden Oğuz, dereceye giren çalışmaların Antalya'da hayata geçirilmesi için çalışmaların süreceğini söyledi. Oğuz ayrıca belediyenin 2040 hedefli Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Planı üzerinde yoğun şekilde çalıştığını, yeni kavşak düzenlemeleri, akıllı ulaşım sistemleri, raylı sistem etapları ve yol projeleriyle kapsamlı bir ulaşım dönüşümünü hayata geçirmeyi planladıklarını belirtti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



1.30 ISSD, 2025'te Finansal ve Operasyonel Olarak Büyük Bir Sıçrama Yaptı

23 Aralık 2025

ISSD, 2025 yılında hem finansal hem de operasyonel alanda güçlü bir büyüme performansı sergiledi. Şirket, cirosunu bir önceki yıla göre üç katına çıkarırken, yurt dışı ihracat rakamlarını da ikiye katlayarak küresel pazardaki varlığını önemli ölçüde güçlendirdi.

Bu büyümenin en dikkat çeken örneklerinden biri Endonezya'nın başkenti Jakarta'da yaşandı. Dünyanın en kalabalık şehri unvanını taşıyan Jakarta'da ISSD tarafından kurulan trafik yönetim sistemleri, yıl içinde iki kat büyütülerek toplam 120 kavşakta aktif hale getirildi. Bu genişleme sayesinde şehir genelinde gerçek zamanlı trafik izleme, dinamik sinyalizasyon ve merkezi trafik yönetimi yetenekleri tam ölçekte uygulanmaya başlandı.

ISSD heyeti, bu gelişmeler kapsamında DKI Jakarta Ulaşım Dairesi Başkanı Syafrin Liputo'yu makamında ziyaret ederek detaylı görüşmeler gerçekleştirdi. Görüşmelerde sistemlerin mevcut performansı, ölçeklenebilirliği ve gelecekteki genişleme potansiyeli masaya yatırıldı. Başkan Liputo, ISSD çözümlerinin Jakarta'da daha da büyütülmesini ve Endonezya'nın diğer şehirlerinde de hayata geçirilmesini istediklerini vurguladı.

Türkiye'de de hız kesmeyen ISSD, IPA II Programı kapsamında birden fazla şehirde akıllı ulaşım ve trafik yönetim projelerini başarıyla tamamladı. Gaziantep Büyükşehir Belediyesi iş birliğiyle yürütülen projede 20 kavşakta dinamik trafik yönetim sistemi ve Büyük Veri Analiz Platformu devreye alındı. Bu platform, kavşak, araç, mikro-mobilite, park yönetimi ve toplu taşıma verilerini tek çatı altında entegre ederek kapsamlı analiz imkanı sunuyor.

Aynı program çerçevesinde Trabzon'da 5 dinamik kavşak aktif hale getirilirken, Denizli'de toplu taşıma araçlarına Bluetooth sensörler entegre edildi. Böylece seyahat süreleri, hat bazlı performans ve yolcu hareketliliği veri odaklı olarak izlenip analiz edilmeye başlandı. Kütahya'da ise 12 kavşakta ISSD trafik yönetim sistemleri kurularak şehrin sinyalizasyon altyapısı modernize edildi.

ISSD, 2026 yılında da Türkiye ve yurt dışında akıllı ulaşım sistemleri, dinamik trafik yönetimi ile büyük veri tabanlı karar destek çözümlerinde büyümesini sürdürmeyi hedefliyor. Şirketin geliştirdiği üretken yapay zeka tabanlı ajanlar ise önemli bir yenilik olarak öne çıkıyor. Bu ajanlar sayesinde operatörler, merkezi yönetim konsolundan doğal dil ile sistem hakkında bilgi alabiliyor, mevcut trafik durumuna dair yorum ve öneriler edinebiliyor, operasyonel karar süreçlerini destekleyen akıllı yönlendirmelerden faydalanabiliyor.



Yapay zeka ajanları; kavşak performansı, yoğunluk eğilimleri, anomali tespiti ve senaryo önerileri gibi kritik konularda anlık ve öngörüye dayalı destek sağlayarak trafik yönetimini daha etkin, hızlı ve veri odaklı hale getiriyor.

ISSD, 2026'da da Türkiye ve yurt dışında akıllı ulaşım sistemleri, dinamik trafik yönetimi ve büyük veri odaklı çözümlerle büyümesini sürdürmeyi planlıyor. Şirket, yenilikçi teknolojileri ve küresel vizyonuyla şehirlerin ulaşım geleceğini şekillendirmeye devam ederken, yapay zeka destekli sistemleriyle de sektörde öncü rolünü pekiştiriyor.

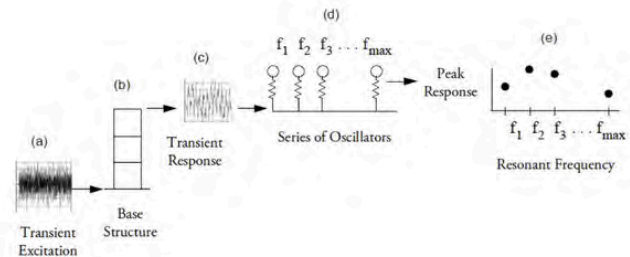
1.31 BİAS'tan Teknik Döküman

24 Aralık 2025

AUS Türkiye üyesi BIAS Mühendislik, MSC Nastran ortamında Şok Tepki Spektrumu (SRS) analizlerinin nasıl kurgulanabileceğine yönelik teknik bir doküman yayımladı. Dokümanda, Sonlu Elemanlar Analizi (FEA) kapsamında SRS analizlerinin uygulanma prensipleri ele alınıyor.

SRS analizi, modele zaman tanım alanında doğrudan bir şok yükü uygulanması yerine, şok etkisinin frekans domainine dönüştürülmüş spektral temsili kullanılarak gerçekleştiriliyor. Bu yöntem, özellikle karmaşık şok senaryolarının değerlendirilmesinde mühendislik analizlerini daha etkin ve yönetilebilir hale getiriyor.

BİAS Mühendislik uzmanları, bu yaklaşımın analiz sürelerini kısaltmasının yanı sıra, farklı tasarım varyasyonlarının hızlı ve karşılaştırmalı olarak incelenmesine olanak sağladığını belirtiyor. Böylece mühendislik süreçlerinde hem zaman hem de hesaplama verimliliği açısından önemli avantajlar elde ediliyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





1.32 Asya Trafik'te Genel Müdürlük Görev Değişimi Gerçekleşti

28 Aralık 2025

Üyelerimizden **Asya Trafik**'te önemli bir görev değişimi gerçekleşti. Aynı zamanda **AUS Türkiye Saymanı** olan Sn. **Akif Çelik**, Genel Müdürlük görevini Sn. **Mustafa Pehlivanlı'ya** devretti. Sn. Akif Çelik, bundan sonraki süreçte şirkette **Yönetim Kurulu Üyesi** olarak görev almaya devam edecek.

Sn. Akif Çelik, 15 yıl boyunca Asya Trafik Genel Müdürü olarak şirketin gelişimine önemli katkılar sağladı. Görev süresi boyunca özverili çalışmaları, liderliği ve sektöre kattığı değerle Asya Trafik'in büyümesinde ve güçlenmesinde önemli rol oynadı. Şirket yönetimi ve çalışanları tarafından Sn. Akif Çelik'e bugüne kadar verdiği emek ve katkılar için teşekkür edildi.

Genel Müdürlük görevine atanan Sn. Mustafa Pehlivanlı'ya yeni görevinde başarılar dilenirken, bu değişimin Asya Trafik için yeni bir ivme ve güç kaynağı olması bekleniyor. Sn. Akif Çelik'in, Yönetim Kurulu Üyesi olarak bilgi ve tecrübesiyle şirkete katkı sunmaya devam edeceği ifade edildi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.33 Intetra Hızlı Tren Projesi Elektromekanik İşleri için Sözleşme İmzaladı

2 Ocak 2026

AUS Türkiye üyelerimizden Intetra Teknoloji ve Bilişim A.Ş., Kalyon İnşaat'ın ana yükleniciliğini üstlendiği Bandırma-Bursa-Yenişehir-Osmaneli (BBYO) Hızlı Tren Projesi kapsamında önemli bir sözleşmeye imza attı. Intetra, Osmaneli-Yenişehir arasındaki kesimde yer alan Tünel 9 ve Tünel 10'un elektromekanik işleri için 1. Etap 2. Kısım yüklenicisi olarak projede görev alacak.

Proje kapsamında km 015+141 ile km 023+818 arasında yer alan, T9 (3.945 metre) ve T10 (3.927 metre) uzunluğundaki tünellerde kapsamlı elektromekanik sistemlerin kurulumu gerçekleştirilecek. Sözleşme bedelinin 134.409.315 TL olduğu, tutarın 2024 Mayıs ayı fiyatlarıyla belirlendiği ve fiyat farkı uygulanacağı bildirildi.



İntetra tarafından yürütülecek işler arasında tünel içi aydınlatma otomasyonu, ağ iletim sistemi kurulumu, kuvvet kablolarının çekilmesi, yangın algılama ve alarm sistemi, sulu yangın söndürme sistemi ile acil kaçış ve yönlendirme sistemleri yer alıyor. Bu kapsamlı çalışmalarla birlikte tünellerin güvenlik, işletme ve sürdürülebilirlik standartlarının üst seviyeye çıkarılması hedefleniyor.

Yetkililer, söz konusu elektromekanik işlerin 29 Temmuz 2026 tarihinde tamamlanmasının planlandığını belirtti. İntetra'nın bu projeye birlikte demiryolu ve büyük altyapı projelerindeki uzmanlığını bir kez daha ortaya koyduğu ifade edilirken, şirketin akıllı ulaşım ve güvenli altyapı çözümleri alanındaki güçlü konumunu pekiştirdiği vurgulandı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.34 İzmir Ulaşım Ana Planı 2040 Kapsamında Geliştirme Çalışmaları Başladı

3 Ocak 2026

İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından yürütülen **İzmir Ulaşım Ana Planı (UAP 2040)** kapsamında Kurumsal Kapasite Geliştirme çalışmaları resmen başladı. Çalışmaların ilk adımı olarak, 26 Aralık 2025 tarihinde belediye personeline yönelik kapsamlı bir eğitim programı gerçekleştirildi.

Ulaşım Planlama ve Otopark Yönetimi Ele Alındı

Gerçekleştirilen eğitimde, sürdürülebilir hareketlilik politikalarından akıllı otopark sistemlerine kadar geniş bir yelpazede bilgi paylaşımı yapıldı. "Ulaşım Planlama Temel İlkeleri ve Teorik Altyapısı" ile "Otopark Planlama" başlıklarını içeren eğitim, katılımcılara güncel planlama yaklaşımları ve uygulama örnekleri sunmayı amaçladı.

Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım Hedefleniyor

Eğitim programı ile İzmir'in ulaşım vizyonu doğrultusunda, çevreci, erişilebilir ve entegre ulaşım sistemlerinin planlanması hedefleniyor. Aynı zamanda akıllı otopark çözümleri ve talep yönetimi gibi konularla kent içi trafik yükünün azaltılması ve yaşam kalitesinin artırılması amaçlanıyor.



Eğitimler Devam Edecek

Yetkililer, Kurumsal Kapasite Geliştirme çalışmaları kapsamında farklı başlıklarda eğitim ve atölye çalışmalarının önümüzdeki dönemde de devam edeceğini belirtti. Bu çalışmalarla İzmir'in 2040 vizyonuna uygun, çağdaş ve sürdürülebilir bir ulaşım altyapısının oluşturulması hedefleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1.35 Akıllı Ulaşımın Geleceği 2026'da İstanbul'da Masaya Yatırılacak

Avrupa'nın en önemli mobilite organizasyonlarından biri olan AUS Avrupa Kongresi, 27-29 Nisan 2026 tarihlerinde İstanbul'da düzenlenecek. 50'den fazla ülkeden 3 bini aşkın katılımcının yer alacağı kongrede, akıllı ulaşım sistemleri, sürdürülebilir mobilite ve entegre şehir çözümleri uluslararası ölçekte ele alınacak.

Günde 9 milyonu aşan yolculuk hacmiyle Avrupa'nın en yoğun metropollerinden biri olan İstanbul, ulaşım altyapısı ve dijital mobilite uygulamalarıyla kongre kapsamında önemli örnek şehirler arasında gösteriliyor. Kentte mevcut 380 kilometreyi aşan raylı sistem ağı, devam eden ve planlanan projelerle birlikte her geçen yıl genişlemeye devam ediyor.

Sürdürülebilir Mobilite Vurgusu

Kongrede; metro ve tramvay sistemleri, akıllı trafik yönetimi, temiz enerji araçları, dijitalleşme, veri temelli ulaşım planlaması ve finansman modelleri gibi başlıklar uzman isimler tarafından ele alınacak. Avrupa başta olmak üzere farklı coğrafyalardan kamu temsilcileri, akademisyenler, sektör profesyonelleri ve teknoloji firmaları İstanbul'da bir araya gelecek.

İstanbul'un ulaşım vizyonu, özel araç kullanımını azaltmayı, toplu taşıma, yaya ve bisiklet ulaşımını teşvik etmeyi hedefleyen sürdürülebilir yaklaşımlar üzerine kuruluyor. Bu kapsamda düşük emisyonlu bölgeler, deniz ulaşımının güçlendirilmesi ve aktif ulaşım çözümleri kongrede öne çıkan başlıklar arasında yer alacak.

Akıllı Ulaşım Çözümleri Sergilenecek

Üç gün sürecek etkinlik boyunca; akıllı sinyalizasyon sistemleri, trafik izleme teknolojileri, dijital biletleme çözümleri, paylaşımlı ulaşım modelleri ve yeni nesil deniz ulaşımı uygulamaları katılımcılara tanıtılacak. Kongre alanında ayrıca teknik oturumlar, paneller ve uygulama örnekleriyle bilgi paylaşımı yapılacak.

ITS Avrupa Kongresi 2026 ile İstanbul, akıllı ulaşım ve sürdürülebilir mobilite alanında küresel bilgi paylaşımının önemli merkezlerinden biri olmayı hedefliyor. Etkinliğin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



AUS TÜRKİYE DÜNYADAN HABERLER

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net



2.1 Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Geleceğinde Neler Var? 2035 Vizyonu

8 Eylül 2025

Akıllı ulaşım sistemleri (AUS) sektörünün öncü isimleri, önümüzdeki 10-15 yıl içinde endüstrinin nasıl bir dönüşüm yaşayacağına dair görüşlerini paylaştı. Görüşler, AUS'un hem teknolojik hem de toplumsal açıdan nasıl evrileceğini ortaya koyuyorlar.

Laura Chace – AUS America Başkanı ve CEO'su

Chace'ye göre AUS'yi üç kelimeyle tanımlamak gerekirse: güvenli, akıllı ve bağlantılı. Sektördeki en önemli gelişme olarak ise, araçtan her şeye (V2X) iletişim teknolojilerini gösteriyor. 2035'e kadar açık kaynaklı sistemlerin, farklı platformlar, ulaşım modları ve bölgeler arasında gerçek zamanlı veri paylaşımını sağlayacağını öngörüyor.

Christian U. Haas – Umovity CEO'su

AUS'yi üç kelimeyle "hareketin arkasındaki beyin" olarak tanımlayan Haas, geçmişin en önemli ilerlemesi olarak aydınlatılmış trafik sinyal kontrol sistemlerini görüyor. 2035'e kadar tüm ulaşım ağlarının yapay zekâ odaklı, V2X ve X2V iletişimiyle tam entegre bir trafik yönetimine kavuşacağını tahmin ediyor.

Renee Autumn Ray – Hayden AI Stratejik Büyüme Direktörü

Ray, AUS'yü "hareketliliğe teknoloji uygulamak" olarak özetliyor ve geçmişte acil durum araçlarına öncelik veren trafik sinyallerini önemli bir gelişme olarak değerlendiriyor. 2035'de veri standartları ve birlikte çalışabilirlik sayesinde daha iyi koordinasyon bekliyor.

Joost Vantomme – ERTICO CEO'su

Vantomme, AUS'yi "bağlantılı mobilite ağları" olarak tanımlıyor. Geçmişte eCall gibi ilk bağlantılı araç sistemlerini, gelecekte ise kapsamlı entegre seyahat planlama ve çok modlu ödeme sistemlerini temel gelişmeler olarak gösteriyor. Ayrıca, yolculuk planlama ve biletleme süreçlerinin tüm modlar arasında tek bir dijital deneyime dönüşmesini bekliyor.

Michael Schuch – Swarco CEO’su

Schuch’a göre AUS geçtiğimiz yıllarda trafik sinyalizasyonunun LED’lerle enerji verimliliğini artırması gibi sürdürülebilir çözümlerle önemli yol kat etti. 2035’de ise yapay zekânın trafik yönetiminde tahmine dayalı, kendi kendini optimize eden ağlar yaratacağını öngörüyor.

Veronica O. Davis – AtkinsRealis Planlama ve Çevre Direktörü

Davis üç kelimeyle “etkinlik, iletişim, ödeme” diyor ve kentsel alanlarda yoğunluk fiyatlandırmasını AUS’nin önemli bir başarısı olarak görüyor. 2035’te ise bağlantılı araçların yaygınlaşmasının sektörün en belirgin değişimi olacağını belirtiyor.

Richard Lax – Kapsch TrafficCom Avrupa Uzmanı

Lax, AUS’yi mobilite IoT’nin başlangıcı olarak tanımlıyor ve geçmişte güvenlik PKI’sının C-ITS için temel mimariyi oluşturmasını önemli buluyor. 2035’de ise AUS’nin internet gibi bir mobilite sistemine dönüşebileceğini ve bu sistemin kim tarafından yönetileceğinin kritik bir soru olacağını söylüyor.

Zeina Nazer – Cities Forum Kurucu Ortağı

Nazer AUS’yi “sürdürülebilir, güvenli ve emniyetli” olarak açıklıyor. En büyük geçmiş başarısının yol kullanıcı ücretlendirme olduğunu düşünüyor ve 2035’te daha fazla elektrikli ve otonom araçla entegrasyonun şehirlere yayılacağını belirtiyor.

Kurtis McBride – Miovision Kurucusu ve CEO’su

McBride bağlantıyı AUS’nin en kritik gelişimi olarak görüyor; sistemlerin analogdan dijitale geçişiyle tüm ağın gerçek zamanlı olarak izlenebilir hale gelmesi, trafik ekiplerine geniş bir perspektif kazandırdı. 2035’te ise yol kullanıcılarının doğrudan altyapıyla bağlantılı olması, özellikle otonom araçların güvenli ve ekonomik şekilde çalışmasını sağlayacak.

Andy Taylor – Mastercard Global Kentsel Mobilite Başkan Yardımcısı

Taylor üç kelimeyle “hızlı, basit, pürüzsüz” diyor. Geçmişte temassız ödeme devrimiyle toplu taşımada biniş sürelerinin %30’a kadar kısalmasını önemli bir gelişme olarak gösteriyor. 2035 içinse uçtan uca kesintisiz, otomatik yönlendirme ve ödeme sistemleri öngörüyor.

Maik Bargmann – IAV Geliştirme Mühendisi

Bargmann, Avrupa’daki V2X iletişim ağının kurulmasını AUS’de önemli bir kilometre taşı olarak görüyor. 2035’te ise otonom servisli şehir içi ulaşım sistemlerinin motorlu bireysel ulaşımın yerine alternatif sunacağını düşünüyor.

Kelley Coyner – Innovation4Mobility Kurucusu

Coyner AUS'yi sektördeki dinamik ücretlendirme sistemleri gibi teknolojik ve politik birleşimlerle tanımlıyor ve 2035'te altyapı, yönetim ve ödeme sistemlerinin tam entegrasyonunun kritik rol oynayacağını ifade ediyor.

Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.2 Barcelona İlk Hidrojen Dönüştürülmüş Minibüsünü Hizmete Aldı

22 Eylül 2025

İspanya'nın Barcelona kentinde, içten yanmalı motoru hidrojen yakıt hücreli sisteme dönüştürülmüş ilk minibüs resmi olarak hizmete alındı. Bu adım, karbon emisyonlarını azaltma hedefleri doğrultusunda şehir içi ulaşımaya yönelik somut bir dönüşüm olarak öne çıkıyor.

Eski Araçlar Yeni Teknolojiyle Buluşuyor

Dönüştürülen minibüs, mevcut dizel veya benzinli aracın hidrojen yakıt hücreli sisteme adapte edilmesiyle oluşturuldu. Bu teknoloji sayesinde araç, sıfır emisyonla çalışıyor ve şehir içi ulaşımında daha sürdürülebilir bir alternatif sunuyor. Dönüşüm işlemi, uzman mühendisler tarafından gerçekleştirildi ve araç gerekli tüm güvenlik ve performans testlerinden başarıyla geçti.

Şehir İçi Ulaşımında Sürdürülebilirlik Vurgusu

Barcelona Belediyesi yetkilileri, bu projenin kentin ulaşımında fosil yakıtlardan uzaklaşma stratejisinin önemli bir parçası olduğunu belirtti. Belediye, hidrojen teknolojisinin önümüzdeki yıllarda daha geniş bir araç filosuna yayılmasını hedefliyor. Bu kapsamda, şehir genelinde hidrojen dolum altyapısının geliştirilmesi ve enerji depolama çözümlerinin artırılması planlanıyor.

Toplu Taşımada Yeni Bir Dönem Başlıyor

Yetkililer, hidrojenle çalışan minibüsün yalnızca çevresel faydalar sağlamayacağını; aynı zamanda işletme maliyetlerinde tasarruf ve daha sessiz bir ulaşım deneyimi sunacağını da vurguladı. Hidrojen yakıt hücreli araçların sermaye ve bakım maliyetleri açısından rakip teknolojilerle kıyaslandığında uzun vadede avantaj sağlayabileceği ifade edildi.

Diğer Avrupa Şehirlerine Örnek Olabilir

Barcelona'daki bu uygulamanın, diğer Avrupa kentlerine de örnek teşkil etmesi bekleniyor. Hidrojenle çalışan toplu taşıma araçlarının yaygınlaşması, özellikle büyük şehirlerde hava kalitesinin iyileştirilmesi ve sera gazı salınımının azaltılması hedeflerine katkı sağlayacak.



Gelecek Planları

Belediye, önümüzdeki dönemde daha fazla aracın hidrojen teknolojisine dönüştürülmesi için çalışmalarını sürdüreceğini açıkladı. Ayrıca, bu tür sürdürülebilir araçların filoya entegrasyonu ile birlikte toplu taşıma kullanımının artırılmasına yönelik kampanyalar düzenlenecek. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.3 Singapur'da Gelişmiş Akıllı Ulaşım Sistemi Uygulamaya Alındı

22 Ekim 2025

Singapur, şehir içi ulaşımda trafik akışını iyileştirmek ve yol güvenliğini artırmak amacıyla ileri düzey Akıllı Ulaşım Sistemini (AUS) hayata geçiriyor. Yeni sistem, gerçek zamanlı veri toplama ve analiz yetenekleriyle trafik yönetimini modern bir düzeye taşıyor.

Gerçek Zamanlı Trafik Yönetimi ile Daha Akıcı Ulaşım

Yeni AUS altyapısı, şehir genelinde çeşitli sensörler ve kameralarla entegre çalışarak trafik akışını izliyor ve analiz ediyor. Elde edilen veriler, trafik ışıklarının dinamik şekilde ayarlanması, yolların yeniden yönlendirilmesi ve trafik sıkışıklığının azaltılması için kullanılıyor. Yetkililer, bu yaklaşımın sürücülerin seyahat süresini belirgin şekilde kısaltacağını belirtiyor.

Yol Güvenliği İçin Akıllı Çözümler

Sistem aynı zamanda trafik kazalarının sıklığını ve şiddetini azaltmaya yönelik akıllı uyarı ve kontrol mekanizmaları içeriyor. Trafik sensörleri riskli davranışları tespit ederek ilgili merkezlere bilgi aktarıyor; böylece potansiyel tehlike alanlarında önleyici tedbirler hızlıca uygulanabiliyor.

Toplu Taşımayla Entegrasyon

Singapur'un akıllı ulaşım sistemi, toplu taşıma araçlarıyla da entegre çalışacak şekilde tasarlandı. Bu sayede otobüs ve metro gibi ulaşım seçenekleri trafik durumuna göre koordine edilebiliyor ve yolcular için daha güvenilir bir seyahat deneyimi sağlanıyor.

Çevresel ve Enerji Verimliliği Kazanımları

Yeni sistem, trafik sıkışıklığını azaltarak yakıt tüketimini ve karbon emisyonlarını düşürmeyi hedefliyor. Akıllı sinyalizasyon ve trafik yönlendirme stratejileri, araçların dur-kalk sayısını azaltarak enerji tasarrufuna katkı sağlıyor.



Teknoloji ile Akıllı Şehir Vizyonu

Singapur yetkilileri, AUS'nin kentin "akıllı şehir" vizyonunun önemli bir parçası olduğunu vurguluyor. Bu tür sistemlerin yaygınlaşmasının, hem yerel halkın yaşam kalitesini yükselteceğini hem de Singapur'u teknolojik yeniliklerin öncüsü yapacağını belirtiyorlar. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.4 UITP'nin Yeni Başkanı Gautier Brodeo Oldu

25 Kasım 2025

Küresel toplu taşıma sektörünün en önemli çatı kuruluşlarından biri olan Uluslararası Toplu Taşımacılar Birliği (UITP), yeni başkanını açıkladı. UITP'nin yeni başkanı, RATP Group Operasyon ve Bakım Geliştirme Ajansı Direktörü Gautier Brodeo oldu.

Brodeo, görevinden erken ayrılan Renée Amilcar'ın yerine getirildi. UITP Genel Sekreteri Mohamed Mezghani, Amilcar'ın Québec'te üstlendiği yeni görevine odaklanması gerektiğini belirterek, "Mobilité Infra Québec'in CEO'su ve başkanı olarak üstlendiği sorumluluklar nedeniyle Renée Amilcar, son iki yıllık görev süresini planlanandan önce tamamlamak durumunda kaldı" dedi.

Yeni dönemde Brodeo'ya, Londra Ulaşım Otoritesi (Transport for London - TfL) bünyesinde Baş Güvenlik, Sağlık ve Çevre Sorumlusu olarak görev yapan Lilli Matson yardımcı başkan olarak eşlik edecek. Her iki isim de, Haziran 2026'da yapılacak UITP Genel Kurulu'na kadar görevde kalacak.

UITP'de Deneyimli Bir İsim

RATP Group'taki görevlerinin yanı sıra UITP bünyesinde uzun yıllardır çeşitli görevler üstlenen Gautier Brodeo; daha önce başkan yardımcılığı, Metro Bölümü Başkanlığı, Yönetim Kurulu üyeliği ve Bölgesel ve Banliyö Demiryolu Komitesi Başkanlığı gibi önemli pozisyonlarda bulundu.

Yeni görevine ilişkin değerlendirmede bulunan Brodeo, şu ifadeleri kullandı:

"UITP, çok zengin faaliyetlere ve çıktılara sahip bir kuruluş. İnsan odağını merkeze alan Stratejik Planımızı kararlılıkla hayata geçirmeye devam edeceğim. Renée Amilcar'a ilham verici liderliği için teşekkür ediyorum ve kendi deneyimimi UITP'nin geleceğine taşımayı sabırsızlıkla bekliyorum."



Sürdürülebilirlik Odaklı Liderlik

Sürdürülebilir kalkınma alanında uzman olan Lilli Matson, TfL'de güvenlik, sürdürülebilirlik ve kurumun net sıfır emisyon hedeflerine geçiş sürecinin liderliğini yürütüyor. Daha önce UITP Sürdürülebilir Kalkınma Komitesi'nde görev alan Matson, toplu taşıma ağları için hazırlanan İklim Uyum ve Dayanıklılık Politika Belgesi'nin geliştirilmesine katkı sağladı ve bu çalışmayı son UITP Zirvesi'nde sundu.

Matson, toplu taşımanın toplumsal etkisine dikkat çekerek şunları söyledi:

“Ulaşım sadece bir noktadan diğerine gitmek değildir; istihdamı artırır, yeni konut alanlarını destekler ve ekonomilerin büyümesine katkı sağlar. UITP'nin çalışmalarına büyük bir tutkuyla bağlıyım ve toplu taşımayı daha geniş faydalar için geliştirme ortak hedefimizi paylaşmaktan gurur duyuyorum.”

Matson, Haziran ayında Birleşik Krallık Ulusal Elçisi olarak UITP Yönetim Kurulu'na katılmıştı.

Yeni Dönemin Öncelikleri: Süreklilik, Sadelik ve Gençlik

Brodeo, LinkedIn üzerinden yaptığı paylaşımında UITP için üç temel önceliğini şöyle sıraladı:

- Süreklilik: Üyeler, çalışanlar, sektör ve yolcular için Stratejik Plan'ın kararlılıkla uygulanması.
- Sadelik: UITP'nin daha erişilebilir ve kolay anlaşılır hâle getirilmesi.
- Gençlik: Geleceğin mobilitesini şekillendirmek üzere genç neslin sürece aktif katılımının sağlanması.

UITP Genel Sekreteri Mohamed Mezghani ise yeni yönetimle ilgili şu değerlendirmede bulundu:

“Gautier, hem UITP içinde hem de toplu taşıma sektöründe derin bir deneyime sahip. İş birliği ve inovasyona olan bağlılığı, UITP'yi güvenle geleceğe taşıyacaktır. Lilli'nin TfL'deki liderlik rolü ve politika çalışmalarındaki katkıları da yönetim ekibimiz için büyük bir güç.”

Mezghani ayrıca, “UITP adına Renée Amilcar'a üstün liderliği ve özverili hizmetleri için teşekkür ediyorum” ifadelerini kullandı. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



2.5 ABD'de Ücretsiz Toplu Taşıma Programları İhtiyaç Sahiplerine Ulaşmıyor

28 Ekim 2025

ABD'de bazı şehirlerde uygulanan ücretsiz veya düşük ücretli toplu taşıma programlarının, hedeflenen kesimlere yeterince ulaşmadığı belirtiliyor. New York merkezli düşünce kuruluşu Regional Plan Association (RPA) tarafından yayımlanan rapora göre, bu tür programların daha geniş kitlelere erişebilmesi için kapsamın genişletilmesi ve otomatik katılım gibi düzenlemelere ihtiyaç var.

Raporun bulguları, ülke genelinde 18 düşük gelirlili hane halkı için indirimli bilet programı ve 17 kentte ücretsiz otobüs programı olduğunu ortaya koyuyor. Kamu verilerine atıfla hazırlanan raporda, 2022 yılında düşük gelirlili hane halklarının gelir sonrası harcamalarının yaklaşık %30'unu ulaşım için harcadığı vurgulanıyor. Bu nedenle toplu taşımacılığın araba sahipliğine kıyasla daha uygun maliyetli bir seçenek olduğu ifade ediliyor.

Ancak New York, Boston ve Los Angeles gibi büyük şehirlerin toplu taşıma sistemlerini içeren yedi örnek üzerinden yapılan değerlendirmelerde, sadece Seattle'daki Orca Lift programının, uygun nüfusun yarısından fazlasını kapsadığı görüldü.

Rapor Beş Önemli İyileştirme Önerisi Sunuyor

RPA'nın raporu, ücretsiz ve düşük ücretli programların daha etkili hale gelmesi için beş öneri sıralıyor:

- Uygunluk kriterlerini genişletmek: Düşük gelir sınırının federal yoksulluk oranına göre daha yüksek seviyelere çekilmesi daha fazla kişinin programa katılımını sağlayabilir.
- Otomatik katılımı etkinleştirmek: Pittsburgh Bölgesi'nde, belirli sosyal yardım programlarına katılan kişiler için otomatik olarak düşük ücretli programa dahil olma gibi düzenlemeler, başvuru sürecinin getirdiği zorlukları azaltıyor.
- Yerel sivil toplum kuruluşlarıyla iş birliği yapmak: Los Angeles ve Portland'da toplu taşıma kurumlarının yerel örgütlerle ortaklaşa çalışması, programların hedef kitlelere daha kolay ulaşmasına yardımcı oluyor.
- Yaratıcı tanıtım kampanyaları kullanmak: Yüz yüze etkinlikler, durak ve istasyonlardaki reklamlar ile çok dilli bilgilendirme materyalleri, programlardan haberdar olmayı artırabilir.

- Toplum sağlığı faydalarını araştırmak: Düşük veya ücretsiz bilet uygulamalarının sağlık üzerindeki olumlu etkilerinin incelenmesi, benzer programları diğer kentlerin benimsemesini teşvik edebilir.

Kullanıcı Bilinci ve Katılımı Önemli

Raporun eş yazarlarından ve RPA'da eşitlik, çeşitlilik ve kapsayıcılık (DEI) girişimleri direktörü Vanessa Barrios, indirimli bilet programlarının “kişilerin işlerine, sağlık randevularına ve sosyal bağlantılarına ulaşmalarında doğrudan yatırım” olduğunu belirtiyor. Ayrıca, programın sadece yürürlüğe girmesinin yeterli olmadığı, hedef kitlenin farkındalığını artıracak tanıtım ve kayıt süreçlerinin de güçlendirilmesi gerektiği vurgulanıyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.6 Kopenhagize Endeksi 2025: En Bisiklet Dostu Şehirler Açıklandı

20 Kasım 2025

EIT Urban Mobility'nin katkılarıyla hazırlanan **Kopenhagize Endeksi 2025** raporu, dünya genelinde en bisiklet dostu şehirleri belirledi. Endeks, şehirleri bisiklet kullanımını destekleyen altyapı, güvenlik, erişilebilirlik ve sürdürülebilirlik kriterlerine göre sıralıyor. Bu yılki değerlendirmede Avrupa şehirleri güçlü performanslarıyla öne çıktı.

Avrupa Dominasyonu Sürüyor

Raporda, Avrupa şehirlerinin üst sıraları büyük ölçüde ele geçirdiği dikkat çekti. Özellikle **Kopenhag, Amsterdam ve Utrecht**, bisiklet dostu politikaları, kapsamlı ağları ve yüksek bisiklet kullanım oranlarıyla zirvede yer aldı. Bu kentlerde bisiklet yolları güvenli, iyi işaretlenmiş ve şehir içi ulaşım sistemleriyle entegre şekilde planlanıyor.

Küresel Perspektifte Başarı Örnekleri

Kopenhagize Endeksi sadece Avrupa ile sınırlı kalmadı; dünyanın diğer bölgelerinden de başarılı uygulamalar raporda yer aldı. Tokyo, Montreal ve New York gibi metropoller, yerel yönetimlerin bisiklet altyapısına yaptığı yatırımlar sayesinde listenin üst sıralarında yer aldı. Bu şehirler bisiklet kullanımını artırmak için hem fiziksel altyapı hem de teşvik programları uyguluyor.

Bisiklet Dostu Politikaların Getirdikleri

Raporda, bisiklet dostu politikaların çevresel, ekonomik ve toplumsal faydalarına da vurgu yapıldı. Bisiklet kullanımını artıran şehirlerin hava kalitesinde iyileşme, trafik sıkışıklığında azalma ve halk sağlığında olumlu etkiler gözlemlendiği belirtildi. Ayrıca bu politikaların sürdürülebilir kentsel mobilite hedeflerine ulaşmada önemli rol oynadığı ifade edildi.



Yerel Yönetimlere Öneriler

Endeks, şehir yöneticilerine bisiklet dostu uygulamaları çoğaltmaları için çeşitli öneriler de sunuyor. Bu öneriler arasında güvenli bisiklet şeritlerinin artırılması, bisiklet park alanlarının yaygınlaştırılması ve trafik eğitim programlarının geliştirilmesi yer alıyor. Ayrıca paylaşımlı bisiklet sistemlerinin desteklenmesi ve bisikletle ulaşımı teşvik eden kampanyaların düzenlenmesi tavsiye ediliyor.

Sonuç: Bisiklet Kültürü Büyüyor

Kopenhagize Endeksi 2025, küresel ölçekte bisiklet dostu şehirlerin sayısının arttığını gösteriyor. Sürdürülebilir ve sağlıklı ulaşım modellerine yönelik talebin yükseldiği günümüzde, raporun şehir planlamasında önemli bir referans kaynağı olması bekleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.7 Bağlantılı Araç Verileri Trafik Yönetimi ve Yol Güvenliğini Dönüştürüyor

20 Kasım 2025

EIT Urban Mobility destekli bir proje kapsamında, bağlantılı araçlardan elde edilen veriler trafik yönetimi ve yol güvenliğinde yeni bir dönemin kapılarını aralıyor. Compass IoT tarafından geliştirilen dijital platform sayesinde şehirler, trafik akışını ve riskli noktaları çok daha net ve gerçek zamanlı şekilde analiz edebiliyor.

Araçlar Artık Veri Üretiyor

Günümüzde araçlar yalnızca ulaşım aracı değil, aynı zamanda sürekli veri üreten mobil sensörler haline geldi. Hız, ani frenleme, sert manevra ve yol koşulları gibi bilgiler, şehir yönetimlerinin trafik davranışlarını detaylı şekilde anlamasına olanak sağlıyor. Önümüzdeki yıllarda bağlantılı araç sayısının hızla artması beklenirken, bu durum şehirler için büyük bir veri kaynağı anlamına geliyor.



Kazaları Beklemeden Önlemek Mümkün

Geleneksel trafik güvenliği çalışmaları genellikle kazalar olduktan sonra önlem almaya dayanıyordu. Bağlantılı araç verileri sayesinde riskli sürüş davranışları ve tehlikeli bölgeler önceden tespit edilebiliyor. Bu da şehirlerin kazalar yaşanmadan önce önleyici adımlar atmasına imkân tanıyor.

Trafik Yönetiminde Yeni Bir Bakış Açısı

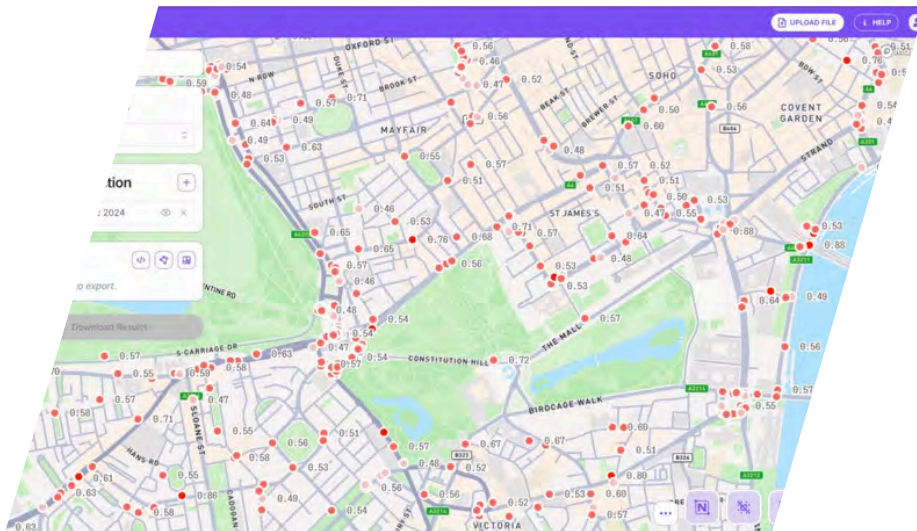
Elde edilen veriler, sinyalizasyon sürelerinin iyileştirilmesi, yol düzenlemelerinin planlanması ve trafik sıklığının azaltılması gibi alanlarda aktif olarak kullanılabilir. Ayrıca yol çalışmaları, altyapı projeleri ve büyük etkinliklerin trafik üzerindeki etkileri de daha doğru şekilde analiz edilebiliyor.

Londra'da Başarılı Uygulama

Compass IoT'nin Londra'da yürüttüğü pilot uygulama kapsamında, bağlantılı araç verileri mevcut belediye verileriyle birleştirildi. Bu sayede riskli kavşaklar, yoğun çarpışma noktaları ve potansiyel tehlike alanları tespit edilerek hedefe yönelik güvenlik önlemleri alındı. Uygulama, veri odaklı yaklaşımın şehir güvenliğini artırmada ne kadar etkili olduğunu ortaya koydu.

Akıllı Şehirlerin Temel Taşı

Uzmanlara göre bağlantılı araç verileri, geleceğin akıllı şehirlerinin en önemli yapı taşlarından biri olacak. Gerçek zamanlı, doğru ve kapsamlı veri sayesinde şehirler daha güvenli, daha verimli ve daha sürdürülebilir ulaşım sistemleri kurabilecek. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





2.8 Şehirler Egzoz Dışı Emisyonlarla Mücadelede Ortak Yol Haritası Belirledi

25 Kasım 2025

Avrupa'nın önde gelen şehirlerinden temsilciler, araştırmacılar ve teknoloji firmaları, kara yolu ulaşımında oluşan egzoz dışı emisyonları azaltmak amacıyla iki günlük yuvarlak masa toplantısında bir araya geldi. Toplantıda özellikle lastik, fren ve yol aşınmasından kaynaklanan partikül emisyonlarının şehir hava kalitesi üzerindeki etkisi ele alındı ve dört ana eylem alanı üzerinde uzlaşa sağlandı.

Eğitim ve Farkındalık Ön Planda

Katılımcılar, egzoz dışı emisyonların kamuoyunda yeterince bilinmediğini ve bu durumun çözüm üretmeyi zorlaştırdığını vurguladı. Sürücü davranışlarının iyileştirilmesi, düzenli araç bakımı ve çevreci sürüş teknikleri gibi düşük maliyetli önlemlerin önemli fark yaratabileceği belirtildi. Belediyelerin bilinçlendirme kampanyaları düzenlemesi ve sürücülere yönelik eğitim programlarını yaygınlaştırması önerildi.

Politika ve Düzenlemelerle Desteklenmeli

Toplantıda, yerel yönetimlerin satın alma politikalarını çevre dostu ürün ve teknolojilerden yana kullanmasının pazarı yönlendirebileceği ifade edildi. Özellikle toplu taşıma araçları ve belediye filolarında kullanılan lastik ve fren sistemlerinde daha düşük emisyonlu çözümlerin tercih edilmesi gerektiği vurgulandı. Okul çevrelerinde trafik kısıtlamaları, hız limitlerinin düşürülmesi ve yaya öncelikli alanların artırılması da öneriler arasında yer aldı.

Teknik Uygulamalar ve Pilot Denemeler Önem Taşıyor

Şehirlerin yeni teknolojileri denemesi, pilot projeler yürütmesi ve elde edilen sonuçları birbirleriyle paylaşması gerektiği belirtildi. Katılımcılar, farklı çözümlerin gerçek hayattaki performansını karşılaştırabilmek için ortak değerlendirme kriterleri geliştirilmesinin önemine dikkat çekti.

Veri ve Araştırma Altyapısı Güçlendirilmeli

Egzoz dışı emisyonların ölçümü ve takibinde veri eksikliğinin büyük bir sorun olduğu ifade edildi. Daha güçlü ölçüm altyapıları, sensör sistemleri ve hava kalitesi izleme ağları sayesinde şehirlerin daha doğru politika üretebileceği vurgulandı. Ayrıca akademik çalışmalarla yerel yönetimler arasındaki iş birliğinin artırılması gerektiği belirtildi.

Ortak Hedef: Daha Temiz ve Sağlıklı Şehirler

Toplantı sonunda şehirlerin, egzoz dışı emisyonlarla mücadelede birlikte hareket etmesi, iyi uygulamaları paylaşması ve bu konuyu politika gündeminde daha üst sıralara taşıması gerektiği konusunda görüş birliğine varıldı. Uzmanlar, alınacak bu önlemlerin uzun vadede şehirlerin hava kalitesini ciddi şekilde iyileştireceğini ve halk sağlığına olumlu katkı sağlayacağını belirtti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.9 EHang İlk Çin-İspanya Akıllı Ulaşım Forumu'na Ev Sahipliği Yaptı

5 Aralık 2025

Çin merkezli ileri hava mobilitesi şirketi **EHang**, Çin-İspanya akıllı ulaşım alanında iş birliğini güçlendirmek üzere Madrid'de düzenlenen ilk forumda önemli rol üstlendi. Forum, iki ülke arasında akıllı ve sürdürülebilir ulaşım çözümlerinin geliştirilmesi için yeni iş birliği fırsatlarını gündeme taşıdı.

Forumu Birlikte Düzenlediler

Etkinlik, Çin Uluslararası Ticaret Geliştirme Konseyi (CCPIT), İspanya otomotiv sektörü temsilcileri ve EHang tarafından ortaklaşa organize edildi. Telefónica'nın inovasyon merkezi LaCabina'da gerçekleştirilen forum, ilerici ulaşım teknolojileri ve kentsel hava-kara mobilite çözümlerini tanıtmayı amaçladı.

EH216-S Modeli Madrid'de Sergilendi

Madrid'deki etkinlikte EHang'ın **EH216-S** model insansız hava aracı ziyaretçilere tanıtıldı. Gösterim alanında sektör temsilcileri ve yetkililer, bu tür hava araçlarının şehir içi ulaşım ve lojistikte nasıl kullanılabileceğini yerinde görme fırsatı buldu.

Yüksek Düzeyli Katılım ve Görüşmeler

Forumda Çin ve İspanya'dan hükümet yetkilileri, sanayi liderleri, altyapı operatörleri ve akademisyenler bir araya geldi. Katılımcılar, akıllı ulaşım teknolojilerinde iş birliği, sürdürülebilirlik hedefleri ve endüstriyel inovasyon konularında görüş alışverişinde bulundu.

Akıllı Ulaşımında Uluslararası İş Birliği Gündemde

Etkinlikte yapılan konuşmalarda, akıllı mobilitenin şehirlerin verimliliğini artırdığı, ulaşım güvenliğini desteklediği ve çevresel hedeflere katkı sağladığı vurgulandı. Yetkililer, Çin ve Avrupa'daki işletmelerin ortak projelerle bu alanda daha fazla ilerleme kaydedebileceğini belirtti.



Geleceğe Yönelik Hedefler

Forumun, Çin-İspanya arasında akıllı ve sürdürülebilir ulaşım teknolojilerine yatırımın artırılması ve yenilikçi çözümlerin yaygınlaştırılmasına katkı sağlayacak önemli bir platform olduğu vurgulandı. EHang üst yöneticileri de bu tür uluslararası iş birliklerinin sektörün büyümesine ivme kazandıracığını söyledi. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.10 Taşkent'te Yol Trafikçi İçin Yeni Bir Akıllı Dönem Başlıyor

5 Aralık 2025

Özbekistan'ın başkenti Taşkent, yol güvenliği ve trafik yönetimini iyileştirmek amacıyla **yenilikçi ve entelektüel bir trafik sistemi** kurma çalışmalarına başladı. Yerel yetkililer, bu adımın şehir içi trafiğin daha akıllı, güvenli ve verimli hale gelmesine katkı sağlayacağını belirtiyor.

Akıllı Teknolojilerle Trafik Yönetimi Güçlendiriliyor

Yeni sistem kapsamında, trafik akışını analiz eden dijital altyapı ve veri odaklı çözümler devreye alınıyor. Bu sayede trafik sıkışıklığı en aza indirilecek, trafik kazalarının önlenmesi ve acil müdahalelerin daha hızlı yapılması hedefleniyor. Sistem; sensörler, kameralar ve gerçek zamanlı veri izleme teknolojileri ile desteklenecek.

Eğitim ve Farkındalık Programları Başlatıldı

Yerel yönetim, yeni trafik çözümünün yanı sıra sürücülerin ve yayaların farkındalığını artırmak için kapsamlı eğitim ve kampanyalar düzenleyecek. Bu programlarla trafik kurallarına uyumun ve güvenli sürüş alışkanlıklarının yaygınlaştırılması amaçlanıyor.

Trafik Güvenliğinde Yeni Standartlar

Yeni teknoloji tabanlı sistem, tehlikeli kavşakların tespit edilmesini kolaylaştıracak ve bu bölgelerde önleyici tedbirlerin uygulanmasını destekleyecek. Böylece özellikle yaya güvenliği ve yoğun saatlerdeki trafik akışı konusunda önemli iyileştirmeler sağlanması bekleniyor.

Şehir Geneline Dijital Dönüşüm Vurgusu

Taşkent yetkilileri, bu uygulamanın şehirdeki dijital dönüşüm stratejisinin önemli bir parçası olduğunu vurguladı ve gelecekte benzer akıllı sistemlerin yaygınlaştırılacağını ifade etti. Yeni yaklaşımın, sadece trafik yönetimini değil, genel şehir yaşam kalitesini de olumlu yönde etkileyeceği belirtildi.

Hedef: Daha Akıllı ve Güvenli Bir Şehir

Yetkililer, projenin tamamlanmasıyla birlikte Taşkent'te yaşam standardının yükseleceğini, trafik kazalarının azalacağını ve sürücü ile yayalar için daha güvenli bir ortamın sağlanacağını söyledi. Bu girişimin, diğer bölgesel başkentlere de örnek teşkil etmesi bekleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.





2.11 Avrupa'nın İlk Acil Drone Uçuşunu Zaragoza'da Başarıyla Gerçekleştirildi

9 Aralık 2025

İspanya'nın Zaragoza kenti, Avrupa'da bir ilk olan büyük ölçekli **acil durum drone uçuşu** gösterimine ev sahipliği yaptı. EIT Urban Mobility tarafından desteklenen proje kapsamında, şehir içinde acil müdahalelerde kullanılmak üzere geliştirilen hava araçlarının etkinliği başarıyla test edildi.

Acil Müdahale İçin Yeni Nesil Hava Taşımacılığı

Gösterimde, dikey kalkış ve iniş yapabilen elektrikli hava aracı kullanılarak acil durum senaryosu canlandırıldı. Bu uçuşla birlikte, yoğun trafik ve erişim zorluklarının yaşandığı kentsel alanlarda, hayati malzemelerin çok daha hızlı ve güvenli şekilde ulaştırılabileceği gösterildi.

Teknoloji ve Şehir Yönetimleri El Ele

Zaragoza Belediyesi ve yerel acil müdahale ekiplerinin de yer aldığı uygulama, şehirlerin yeni hava mobilitesi çözümlerine ne kadar hazır olduğunu ortaya koydu. Yetkililer, bu tür projelerin şehirleri daha dirençli ve krizlere karşı daha hazırlıklı hâle getireceğini vurguladı.

Uluslararası İş Birliğiyle Hayata Geçirildi

Proje; lojistik, havacılık ve teknoloji alanlarında faaliyet gösteren birçok uluslararası paydaşın iş birliğiyle geliştirildi. Gelişmiş hava trafik yönetim sistemleri ve dijital kontrol altyapıları kullanılarak uçuş güvenliği üst düzeyde sağlandı.

Şehirlerde Hava Mobilitesinin Geleceği

Bu başarılı uygulama, Avrupa'da şehir içi hava mobilitesinin yalnızca bir vizyon olmadığını, gerçek hayatta uygulanabilir bir çözüm haline geldiğini gösterdi. Uzmanlar, önümüzdeki dönemde benzer projelerin farklı Avrupa şehirlerinde de hayata geçirilmesini bekliyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



2.12 Malezya Güney Kore Arasında İş Birliği Genişliyor

9 Aralık 2025

Malezya, **Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS)** ve ilgili teknolojiler alanında Güney Kore ile stratejik iş birliğini daha da güçlendirmeye karar verdi. Bu kapsamda iki ülke arasında altyapı, inovasyon, araştırma ve yetenek geliştirme odaklı ortak çalışmalara yeni bir ivme kazandırıldı.

Bakanlar Seviyesinde Anlaşma İmzalandı

Malezya Çalışma Bakanı ve Güney Kore Ulaştırma Bakan Yardımcısı arasında gerçekleştirilen resmi imza töreni, iki ülkenin AUS, akıllı ödeme sistemleri, sürdürülebilir inşaat teknolojileri ve dijital altyapı alanlarındaki ortak hedeflerine işaret ediyor. Bu anlaşma aynı zamanda Malezya'nın AUS Yol Haritası 2030 stratejisinin uygulanmasını desteklemek için önemli bir adım olarak görülüyor.

Ortak Platformlarda Bilgi ve Deneyim Paylaşımı

Taraflar, bilgi paylaşımı ve araştırma iş birliklerini artırarak yapay zekâ destekli trafik yönetimi, akıllı gişe çözümleri ve altyapı bakım teknolojileri gibi ileri teknoloji alanlarında birlikte çalışma kararı aldı. Şehir içi ve otoyol taşımacılığı sistemlerinin daha verimli ve güvenli hale getirilmesi hedefleniyor.

Uluslararası Etkinlikler İş Birliğini Destekledi

Anlaşmaların birçok bileşeni, Asya-Pasifik AUS Forumları gibi uluslararası platformlarda kamu ve özel sektör temsilcilerinin katılımıyla düzenlenen etkinliklerde ele alındı. Bu organizasyonlar, iki ülke arasındaki inovasyon ve iş birliği ağlarının daha da genişlemesine katkı sağladı.

Sürdürülebilir ve Akıllı Ulaşım İçin Adımlar

Malezya hükümeti, iş birliği sayesinde trafik akışının iyileştirilmesi, yol güvenliğinin artırılması ve karbon emisyonlarının azaltılması gibi hedeflere ulaşmayı planlıyor. Uzmanlar, bu tür uluslararası ortaklıkların teknolojik kapasiteyi artırmasının yanı sıra şehir içi ulaşım sistemlerinin daha akıllı ve insan odaklı hâle gelmesine de katkı sağladığını belirtiyor.

Gelecek Planları ve Beklentiler

Anlaşma sonrası yetkililer, eğitim programları, araştırma projeleri ve pilot uygulamalar gibi somut iş birliği mekanizmalarının devreye alınacağını açıkladı. Bu çalışmaların, Malezya'nın ulaşım altyapısını dijital çağa uyarlama ve bölgesel ölçekte güçlü bir AUS ekosistemi oluşturma hedefini desteklemesi bekleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.13 2027 AUS Dünya Kongresi'nin Temaları Açıklandı

10 Aralık 2025

Ekim 2027'de İngiltere'nin Birmingham kentinde düzenlenecek olan Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Dünya Kongresi için organizatörler, etkinliğin odaklanacağı dört ana tematik alanı açıkladı. Kongre; insan odaklı güvenli ve akıllı mobilite, sürdürülebilir ve dirençli bir gezegen, ulaşımın yeni çağını şekillendirecek çığır açan teknolojiler ve büyümeyi destekleyen iş stratejileri başlıkları etrafında şekillenecek.

Belirlenen dört ana tema, kongrenin teknik programına, canlı demonstrasyonlarına ve sergi alanlarına yön verecek. Temalar, organizatör ERTICO – ITS Europe ile ev sahibi Transport for West Midlands tarafından, Kongre Uluslararası Program Komitesi (IPC) ile yapılan kapsamlı değerlendirmeler sonucunda belirlendi.

İnsan Odaklı ve Kapsayıcı Mobilite

"Gelişen ve kapsayıcı topluluklar için güvenli, akıllı ve çok modlu mobiliteyi insanileştirmek" başlıklı tema kapsamında; insan merkezli ve erişilebilir akıllı ulaşım sistemleri, teknoloji yoluyla eşitlik ve kapsayıcılık, kullanıcı tercihleri, güvenlik, gizlilik, veri etiği ve kullanıcı odaklı tasarım trendleri ele alınacak.

Sürdürülebilir ve Dirençli Bir Gelecek

"Sorumlu gelişim ve işletme yoluyla sürdürülebilir, dirençli bir gezegenin desteklenmesi" teması; küresel çevresel sürdürülebilirlik, karbonsuzlaşma, temiz enerji, sürdürülebilir lojistik, akıllı trafik yönetimi, veri odaklı stratejiler ve verimli operasyonlar gibi başlıkları kapsayacak.

Mobilitenin Yeni Çağı: Çığır Açan Teknolojiler

Bu tema altında; bağlantılı ve otonom çok modlu ulaşım, gelişmiş dijital altyapı, yapay zekâ, kuantum teknolojileri, sanal gerçeklik ve kara, demir, hava ve deniz ulaşımı için yeni nesil çözümler ele alınacak.



Birmingham
ITS World Congress
25-29 October 2027
Connect ideas. Transform Transport.

Büyümeyi Destekleyen İş Stratejileri

AUS pazar dinamikleri, ekonomik etkiler, yenilikçi iş modelleri, finansman ve yatırım stratejileri, veri ekonomisi ve sürdürülebilir kârlı modeller bu başlık altında tartışılacak.

“Sadece Konuşmak Değil, Gerçek Çözümler Üretmek İstiyoruz”

Transport for West Midlands yetkilisi Chris Lane, kongrenin amacının AUS'un günlük hayata kattığı somut değeri göstermek olduğunu vurguladı. ERTICO yetkilisi Rita Bhandari ise temaların küresel mobilite gündemindeki öncelikleri yansıttığını ve inovasyonun sahaya inmesini hedeflediğini belirtti.

21 Yıl Sonra İlk Kez Yeniden İngiltere’de

2027 AUS Dünya Kongresi, 25–29 Ekim 2027 tarihleri arasında Birmingham Ulusal Fuar Merkezi’nde (NEC) düzenlenecek ve dünya genelinden 15.000’in üzerinde katılımcıyı ağırlaması bekleniyor. Kongre, 2006 Londra etkinliğinden sonra 21 yıl aradan sonra yeniden İngiltere’de yapılacak. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.14 Kıbrıs Akıllı Ulaşım Sistemlerine Yatırım Yapıyor

12 Aralık 2025

Kıbrıs hükümeti, ülke genelinde akıllı ulaşım sistemleri ve ileri teknoloji altyapısına yatırım yaparak yol kapasitesini ve trafik yönetimini geliştirmeyi hedefliyor. Ulaştırma yetkilileri, bu yatırımların şehir içi ve şehirlerarası yollarda trafik akışını daha verimli hâle getireceğini belirtiyor.

AUS Altyapısı Ülke Geneline Yayılıyor

Mevcut ana yol ağında yüzlerce sensör ve izleme noktası bulunurken, bu altyapının önümüzdeki dönemde önemli ölçüde genişletilmesi planlanıyor. Sensörler, dijital trafik kontrol sistemleriyle entegre edilerek şehirleşme ve iletişim altyapısıyla uyumlu bir akıllı ulaşım ağı oluşturacak. Lefkoşa ve Limasol başta olmak üzere büyük şehirlerde yeni kentsel trafik kontrol merkezleri kurulacak.

Gelişmiş Trafik Yönetim Merkezleri Kuruluyor

Projeler kapsamında gelişmiş trafik yönetim merkezleri, elektronik bilgilendirme panoları, trafik sayaçları ve izleme kameraları devreye alınıyor. Bu sistemler sayesinde trafik yoğunluğu anlık olarak izlenebilecek ve gerekli yönlendirmeler hızlı şekilde yapılabilecek.



Yol Güvenliği ve Akış Öncelikli Hedefler Arasında

Yeni teknolojik yatırımlar, sadece trafik sıkışıklığını azaltmayı değil, aynı zamanda yol güvenliğini artırmayı da amaçlıyor. Yetkililer, kazaların önlenmesi ve acil durumlara daha hızlı müdahale edilebilmesi için veri odaklı çözümlerin büyük önem taşıdığını vurguluyor.

Sürdürülebilir ve Çevreci Ulaşım Vurgusu

Akıllı ulaşım sistemleri yatırımlarının, karbon emisyonlarının azaltılmasına ve daha çevreci ulaşım modellerinin yaygınlaşmasına katkı sağlaması bekleniyor. Trafiğin daha akıcı hâle gelmesiyle yakıt tüketiminin azalacağı ve çevresel etkinin düşeceği ifade ediliyor.

Gelecek Dönem Planları Netleşiyor

Kıbrıs hükümeti, önümüzdeki yıllarda akıllı ulaşım projelerini daha da genişleterek ülke genelinde dijital trafik izleme, analiz ve kontrol kapasitesini artırmayı hedefliyor. Yeni sensörler, yazılımlar ve veri tabanlı çözümlerle ulaşım altyapısının daha modern ve verimli bir yapıya kavuşturulması planlanıyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.15 Yol Güvenliğini ve Dayanıklılığı Artıracak Yeni Teknolojiler

15 Aralık 2025

Uzmanlar, artan trafik yoğunluğu, aşırı hava olayları ve güvenlik risklerine karşı altyapının güçlendirilmesinin artık kaçınılmaz olduğunu vurguluyor.

Yeni Nesil Asfalt ve Sürdürülebilir Malzemeler

Birçok ülkede, çevre dostu ve uzun ömürlü asfalt karışımları geliştiriliyor. Geri dönüştürülmüş malzemelerin kullanımı yaygınlaşırken, yol kaplamalarının hem daha dayanıklı hem de daha düşük karbon ayak izine sahip olması hedefleniyor. Bu yeni nesil malzemeler sayesinde bakım maliyetlerinin azaltılması ve yol ömrünün uzatılması amaçlanıyor.

Akıllı Aydınlatma ve Yenilikçi Üretim Yöntemleri

Akıllı aydınlatma sistemleri, trafik yoğunluğuna ve hava koşullarına göre otomatik ayarlama yaparak hem enerji tasarrufu sağlıyor hem de sürüş güvenliğini artırıyor. Bunun yanı sıra köprü ve yol elemanlarının 3D yazıcı teknolojisiyle üretilmesi, inşaat süreçlerini hızlandıran ve maliyetleri düşüren yenilikçi bir yöntem olarak öne çıkıyor.



Trafik Sinyallerinde Dijital Dönüşüm

Bazı şehirlerde trafik sinyalizasyon sistemleri bulut tabanlı platformlarla yönetiliyor. Bu sistemler sayesinde ambulans, itfaiye ve toplu taşıma araçlarına öncelik verilebiliyor. Gerçek zamanlı veriyle çalışan sinyaller, trafik akışını optimize ederek hem zaman kaybını hem de kazaları azaltmayı hedefliyor.

Yapay Zekâ ile Daha Güvenli Yollar

Yapay zekâ destekli kameralar ve analiz sistemleri, yol koşullarını, trafik yoğunluğunu ve sürücü davranışlarını sürekli izliyor. Bu sayede riskli noktalar erken aşamada tespit ediliyor ve gerekli önlemler zamanında alınabiliyor. Uzmanlara göre bu teknoloji, kazaların önlenmesinde kritik rol oynayacak.

Dayanıklı Altyapı, Güvenli Gelecek

Uzmanlar, yeni teknolojilerin yalnızca güvenliği değil, aynı zamanda altyapının iklim değişikliğine karşı direncini de artıracaklarını belirtiyor. Aşırı sıcaklar, sel ve fırtına gibi hava olaylarına karşı daha dayanıklı yollar inşa etmek, geleceğin ulaşım sistemlerinin en önemli hedefleri arasında yer alıyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.16 AI Optimizasyon Afrika'da Trafik Yeniliklerini Harekete Geçiriyor

16 Aralık 2025

Yapay zekâ model sıkıştırma ve optimizasyon teknolojileri geliştiren Nota AI, geliştirdiği akıllı kavşak sistemini Nairobi, Kenya'daki trafik kontrol merkezi projesinde tedarik edecek. Bu adım, şirketin Orta Doğu'daki başarılarının ardından Afrika pazarına açılmasının önemli bir göstergesi olarak değerlendiriliyor.

Yeni Nesil Akıllı Kavşak Sistemiyle Trafik Akışı İyileşecek

Nota AI'nin akıllı kavşak sistemi, yapay zekâ model sıkıştırma ve optimizasyon teknolojisi sayesinde düşük donanım gereksinimiyle, kenar (edge) cihazlar üzerinde çalışabilecek şekilde tasarlandı. Sistem, düşük güç tüketimi ve düşük gecikme ile çok kanallı gerçek zamanlı trafik verisi analizi yapabiliyor. Kavşaklardaki kameralardan gelen görüntüler üzerinden araç türleri, trafik yoğunluğu ve kuyruk uzunlukları anlık olarak tespit ediliyor.

Veri Tabanlı Daha Etkili Trafik Yönetimi

Yeni sistem sayesinde trafik yöneticileri yalnızca mevcut durumu izlemekle kalmayıp, elde edilen verileri uzun vadeli trafik optimizasyon stratejileri geliştirmek için de kullanabilecek. Tüm analizlerin sahadaki cihazlarda yapılması, merkezi sunucu ihtiyacını azaltırken kurulum ve bakım maliyetlerini de düşürüyor.



Yüksek Performans ve Güvenilirlik

Nota AI'nin akıllı kavşak çözümü ve acil durum tespit sistemi, gerçek zamanlı performans ve doğruluk testlerinde yüksek başarı oranları elde etti. Şirket yetkilileri, sistemin yoğun trafik koşullarında bile istikrarlı sonuçlar verdiğini vurguluyor.

Küresel Büyüme Stratejisinin Yeni Adımı

Nota AI, Orta Doğu ve Kuzey Amerika'daki uygulamalarının ardından şimdi de Afrika pazarına giriş yaparak küresel büyüme stratejisini sürdürüyor. Nairobi'deki proje, şirketin gelişmekte olan pazarlarda akıllı trafik çözümleri sunma hedefinin somut bir örneği olarak öne çıkıyor.

Şirketten Açıklama

Nota AI CEO'su Myungsu Chae, Dubai'de elde edilen başarının ardından Nairobi'de trafik inovasyonuna katkı sağlamaktan memnuniyet duyduklarını belirterek, bu projenin şirketin küresel ölçekteki etki alanını daha da genişleteceğini ifade etti. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.17 ERTICO 2028–2030 AUS Dünya Kongresi Ev Sahibini Arıyor

18 Aralık 2025

Avrupa'nın akıllı ulaşım alanında önde gelen kuruluşlarından ERTICO, **2028–2030 dönemi için AUS Dünya Kongresini** düzenleyecek ev sahibi şehirleri belirlemek üzere uluslararası bir arayış başlattı. Bu çağrı, küresel ölçekte akıllı ulaşım inovasyonlarını desteklemek ve sektör paydaşlarını bir araya getirmek için önemli bir fırsat sunuyor.

Kongre İçin Aday Şehirler Davet Ediliyor

ERTICO, şehirlerin AUS Dünya Kongresi'ni düzenlemek üzere aday olabilmeleri için resmi başvurularını yapmalarını istiyor. Başvuruların değerlendirilmesinde; aday şehirlerin ulaşım altyapısı, inovasyon kapasitesi, kongre organizasyon deneyimi ve sürdürülebilirlik vizyonu gibi kriterler göz önüne alınacak.

Kongrenin Önemi ve Küresel Etkisi

AUS Dünya Kongresi, dünya genelindeki politika yapımcılar, teknoloji sağlayıcılar, araştırmacılar ve şehir yöneticilerini bir araya getiren en önemli etkinliklerden biri olarak kabul ediliyor. Etkinlik sayesinde katılımcılar; akıllı ulaşım sistemlerindeki son trendleri, yenilikçi uygulamaları ve uluslararası iş birliği fırsatlarını yakından takip edebiliyor.



Başvuru Süreci ve Zaman Çizelgesi

ERTICO, aday şehirlerin belirlenen takvime göre başvurularını sunmalarını bekliyor. Değerlendirme sürecinin ardından, ev sahibi şehirler ilerleyen aylarda açıklanacak ve resmi seçimler yapılacak. Yetkililer, dünyanın farklı bölgelerinden güçlü adayların gelmesini beklediklerini ifade ediyor.

AUS Alanında İş Birliği ve Paylaşım Hedefi

Bu girişim, AUS alanında küresel iş birliğini artırma ve iyi uygulamaların şehirler arasında paylaşılmasını teşvik etme hedefiyle uyumlu. ERTICO yetkilileri, kongrenin her yıl daha geniş katılımlı ve kapsamlı hale geldiğini, bu nedenle ev sahipliğinin büyük bir prestij taşıdığını vurguluyor.

Sektörde Beklentiler Yükseliyor

2028-2030 dönemi AUS Dünya Kongresi'ni düzenleyecek şehirlerin belirlenmesiyle birlikte sektördeki hareketliliğin daha da artması bekleniyor. Seçilecek şehirlerin, AUS ekosistemini güçlendirecek projeler ve yenilikçi vizyonlar sunması, hem bölgesel hem de küresel ölçekte akıllı ulaşımın gelişimine katkı sağlayacak. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.18 2026'da Takip Edilmesi Gereken 10 Konu

19 Aralık 2025

San Francisco ve çevresindeki Bay Area ulaşım sistemi, 2026 yılında önemli bir değişim sürecine giriyor. Bölgenin toplu taşıma ağları mali baskılarla mücadele ederken, yeni teknoloji ve altyapı trendleri ulaşımın geleceğini yeniden şekillendiriyor. BART ve Muni gibi sistemler zor finansal koşullarla karşı karşıya kalırken, otonom robotaksi hizmetleri gibi alternatif çözümler günlük taşımada daha fazla yer buluyor.

Toplu Taşımada Mali Kriz Kapıda

Bay Area'nın toplu taşıma sistemleri, artan bütçe açıklarıyla mücadele ediyor. Özellikle BART ve Muni'deki finansman açığı, sefer azaltımı ve hat kapatma gibi radikal adımların gündeme gelmesine neden olabilir. Bölgesel vergi düzenlemeleri ve kamu destekleri, bu sistemlerin ayakta kalması için kritik önem taşıyor.



Otonom Robotaksi Hizmetleri Hızla Yayılıyor

Waymo ve benzeri otonom araç hizmetleri Bay Area yollarında giderek daha fazla görülmeye başlandı. Robotaksiler, geleneksel toplu taşımaya alternatif oluştururken, şehir içi ulaşım alışkanlıklarını da dönüştürüyor. Bu durum hem kullanıcı ilgisini artırıyor hem de düzenleme ve güvenlik tartışmalarını beraberinde getiriyor.

Elektrikli Araç ve Altyapı Belirsizlikleri

Elektrikli araç politikalarında yaşanan değişiklikler ve bazı teşviklerin sona ermesi, pazarın geleceği konusunda belirsizlik yaratıyor. Şarj altyapısının yaygınlaşması devam etse de, tüketici güveni ve yatırım kararları dalgalı bir seyir izliyor.

Kalıcı Yoğun Trafik Saatleri

Uzaktan çalışma modelinin yaygınlaşmasına rağmen Bay Area'da trafik yoğunluğu günün birçok saatine yayılmış durumda. Geleneksel sabah ve akşam yoğunluğu kavramı yerini gün boyu süren sıkışıklığa bırakıyor.

Bölgesel Otoyollarda Büyük Değişim Projeleri

Bölgede yürütülen büyük altyapı projeleri, otoyol genişletmeleri ve yeni düzenlemelerle trafik akışını rahatlatmayı hedefliyor. Ancak bu projeler bazı sürücüler ve çevre grupları tarafından eleştiriliyor.

Köprü Geçişlerinde Yeni Ücretlendirme Sistemleri

Bay Area'daki köprülerde klasik gişe sistemleri kaldırılarak otomatik geçiş ve ödeme sistemleri yaygınlaştırılıyor. Bu sayede trafik akışının hızlanması ve kuyrukların azalması hedefleniyor.

Ulaşım Ajanslarında Kültürel ve Yönetimsel Değişim

Yerel ulaşım otoriteleri daha sade, uygulanabilir ve kullanıcı odaklı politikalara yöneliyor. Güvenlik, temizlik, araç yenileme ve hizmet kalitesi gibi konular ön plana çıkıyor.

Trafik Güvenliği İçin Yeni Teknolojiler

Hız kameraları, akıllı kavşak sistemleri ve AUS tabanlı çözümlerle trafik güvenliği artırılmaya çalışılıyor. Bu teknolojiler kazaları azaltmayı ve sürücü davranışlarını iyileştirmeyi amaçlıyor.

Hızlı Tren Projeleri Ayakta Kalma Mücadelesi Veriyor

Yüksek hızlı tren projeleri finansman zorluklarına rağmen devam ettirilmeye çalışılıyor. Kamu-özel sektör iş birlikleri, bu projelerin sürdürülebilirliği açısından kritik rol oynuyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



2.19 Akıllı Teknolojiyle Seyahat Verimliliği Artıyor

26 Aralık 2025

Birleşik Arap Emirlikleri'nin Dubai kentinde, trafik yönetimini kökten değiştiren ve şehir içi ulaşım verimliliğini artıran yeni bir **akıllı trafik sistemi** hayata geçirildi. Sistem, sürücülere daha hızlı ve daha güvenli seyahat imkânı sunmayı hedefliyor.

Gerçek Zamanlı Veri ile Akıllı Trafik Kontrolü

Yeni sistem, trafik akışını izlemek ve değerlendirmek için çok sayıda sensör, kamera ve veri analiz teknolojilerini bir araya getiriyor. Bu sayede trafik sinyalleri gerçek zamanlı olarak optimize edilebiliyor ve sürücüler anlık yol koşullarına göre yönlendirilebiliyor.

Akıllı Kavşaklar ve IoT Entegrasyonu

Dubai'nin akıllı trafik altyapısında, kavşaklardaki sensörler ve internet bağlantılı cihazlar sayesinde trafik ışıkları sürekli veri olarak ayarlanabiliyor. Bu yapı, tıkalı yolları tespit edip hızlı müdahale planları oluşturulmasına yardımcı oluyor ve trafik sıkışıklığını azaltıyor.

Yapay Zekâ ile Önceliklendirme ve Tahmin

Sistemin bir diğer önemli özelliği ise yapay zekâ algoritmalarını kullanarak trafik modellerini tahmin edebilmesi. Bu sayede olası sıkışıklıklar önceden belirlenerek alternatif güzergâhlar sürücülere önerilebiliyor. Ayrıca acil durum araçlarının yolları daha hızlı kullanabilmesi için sinyal önceliklendirme mekanizmaları da devreye giriyor.

Toplu Taşımada Koordinasyon

Dubai'nin akıllı trafik sistemi, toplu taşıma araçlarıyla da entegre çalışacak şekilde tasarlandı. Bu sayede otobüs ve tramvay gibi araçların rotalarında minimum gecikme sağlanırken, toplu taşıma kullanıcılarının bekleme süreleri de azaltılıyor.

Enerji Verimliliği ve Çevresel Faydalar

Sistem, yalnızca trafik akışını düzenlemekle kalmıyor; aynı zamanda trafik ışıklarının ve diğer altyapı unsurlarının enerji tüketimini de optimize ediyor. Daha akıcı trafik sayesinde araçların dur-kalk sayısı azalıyor ve böylece yakıt tüketimi ile karbon emisyonları düşüyor.

Dubai'nin Akıllı Ulaşım Hedefi

Yetkililer, bu yeni teknolojik altyapının Dubai'yi daha sürdürülebilir, daha güvenli ve daha verimli bir şehir haline getirme hedefinin kilit unsurlarından biri olduğunu belirtiyorlar. Akıllı trafik sisteminin, hem yerel halkın hem de ziyaretçilerin günlük seyahat deneyimini olumlu yönde etkilemesi bekleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.20 Makedonya Koridor 10'da Akıllı Ulaşım Sistemi Kuracak

29 Aralık 2025

Kuzey Makedonya, Avrupa'nın önemli ulaşım koridorlarından biri olan Koridor 10 üzerinde akıllı ulaşım sistemi altyapısını kurma projesini hayata geçirmek için önemli bir adım attı. Bu kapsamda Dünya Bankası ile hibe anlaşması imzalanarak projenin finansmanı sağlandı.

Dünya Bankası Desteğiyle Finansman Sağlandı

Maliye Bakanlığı ve Dünya Bankası arasında imzalanan hibe anlaşması, Koridor 10 güzergâhında akıllı ulaşım sistemlerinin kurulmasına yönelik teknolojik altyapı yatırımlarını kapsıyor. Bu yatırımın, yol güvenliği, trafik yönetimi ve ekonomik verimlilik açısından bölgeye önemli katkılar sağlaması bekleniyor.

Akıllı Ulaşım Altyapısı Ne Sağlayacak?

Projeye birlikte kara yolları üzerinde trafik verilerinin gerçek zamanlı izlenmesi ve analiz edilmesine imkân verecek sensörler, kameralar ve iletişim altyapısı kurulacak. Böylece trafik akışı daha etkin şekilde takip edilebilecek, kaza riskleri azaltılabilecek ve müdahale süreleri kısılacak.

Trafik Yönetiminde Yenilikçi Teknolojiler Kullanılacak

Sistem, trafik ışıklarının optimizasyonundan yol kullanıcılarına yönelik bilgilendirme panolarına kadar çeşitli akıllı ulaşım teknolojilerini içerecek. Gereksiz beklemlerin azaltılması ve yol kapasitesinin daha verimli kullanılması ana hedefler arasında olacak.

Ekonomik ve Sosyal Fayda Bekleniyor

Projenin, ulaşım maliyetlerini düşürerek lojistik ve ticari faaliyetlerin hızlanmasına katkı sağlaması bekleniyor. Ayrıca trafikte geçirilen sürelerin azalmasıyla birlikte enerji tüketimi ve emisyonların da düşmesi hedefleniyor.

Uluslararası Standartlara Uyum Hedefleniyor

Yetkililer, kurulacak akıllı ulaşım sisteminin Avrupa ve uluslararası standartlarla uyumlu olarak tasarlanacağını, bu sayede bölgesel entegrasyon ve karşılıklı veri paylaşımı gibi avantajların da elde edileceğini belirtti.



Gelecek Planlamasında Akıllı Ulaşımın Rolü

Makedonya hükümeti, bu tür altyapı yatırımlarının ulusal ulaşım stratejisinin önemli bir parçası olduğunu vurguladı. Akıllı sistemlerin yaygınlaştırılmasıyla ülkenin hem iç hem de uluslararası düzeyde ulaşım güvenliği ve verimliliğinin artacağı ifade edildi.

2.21 Sürücüsüz Trenler, Akıllı Sinyaller ve Dijital Ulaşım 2026'ya Hazırlanıyor

29 Aralık 2025

Hindistan'ın Chennai kenti, şehir içi ulaşımda yapay zekâ, otomasyon ve dijitalleşmeyi bir araya getiren kapsamlı bir dönüşüm sürecine giriyor. 2026 yılına doğru ilerlerken, bu teknolojik atılımlar sayesinde ulaşımın daha hızlı, güvenli ve verimli hâle gelmesi hedefleniyor.

Sürücüsüz Metro Trenleri ve Modern Altyapı

Chennai Metro Rail Limited, ikinci faz genişleme projeleri kapsamında sürücüsüz metro trenlerini devreye almayı planlıyor. Bu trenlerin hareketi, hız kontrolü, duruşları ve kapı sistemleri tamamen otomatik sistemlerle yönetilecek. Böylece sefer sıklığı artacak, işletme verimliliği yükselecek.

Yapay Zekâ ile Akıllı Trafik Sinyalleri

Kent genelinde yapay zekâ destekli trafik sinyal sistemleri kuruluyor. Bu sistemler, trafik yoğunluğunu anlık olarak analiz ederek yeşil ışık sürelerini otomatik biçimde ayarlıyor. Amaç, bekleme sürelerini azaltmak, kavşaklardaki tıkanıklığı önlemek ve trafik akışını daha dengeli hâle getirmek.

Dijital Ulaşım Platformlarıyla Entegre Seyahat

Chennai'de dijital ulaşım uygulamaları yaygınlaşıyor. Yolcular, tek bir platform üzerinden otobüs ve metro saatlerini görebiliyor, güzergâh planlaması yapabiliyor ve entegre biletleme sistemlerini kullanabiliyor. Bu yaklaşım, farklı ulaşım türleri arasında daha kolay geçiş sağlıyor.

Veri Odaklı Trafik Yönetimi

Toplanan gerçek zamanlı veriler, şehir yönetimi tarafından trafik planlamasında ve altyapı yatırımlarında kullanılıyor. Bu sayede kavşak düzenlemeleri, yeni yol projeleri ve yaya güvenliği uygulamaları daha isabetli kararlarla hayata geçiriliyor.



Çok Modlu Ulaşımında Yeni Dönem

Yetkililer, yapay zekâ destekli sistemlerin yalnızca trafik sinyallerini değil, aynı zamanda toplu taşıma hizmetlerinin tamamını daha verimli hâle getireceğini belirtiyor. GPS tabanlı araç takip sistemleri, gerçek zamanlı varış bilgileri ve entegre ulaşım çözümleriyle şehir genelinde daha uyumlu bir ulaşım ağı oluşturulması hedefleniyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.22 BABA Uyumlu V2X RSU'lar ile Bağlantılı Altyapıda Büyük Adım

5 Ocak 2026

Bağlantılı ulaşım ve akıllı altyapı çözümleri geliştiren Commsignia, Build America, Buy America (BABA) standartlarına tam uyumlu yeni V2X yol kenarı birimlerini piyasaya sundu. Bu gelişme, ABD'deki ulaşım projelerinde yerli üretim şartlarını karşılayan bağlantılı altyapı çözümlerinin yaygınlaşmasını kolaylaştıracak önemli bir adım olarak değerlendiriliyor.

Yüksek Performanslı C-V2X Yol Kenarı Birimi

Commsignia'nın yeni nesil RSU'ları, C-V2X iletişim teknolojisi ile yüksek performanslı veri aktarımı sağlıyor. Aynı zamanda uçuşta hesaplama yetenekleri sayesinde veriler sahada işlenerek daha hızlı ve etkin karar mekanizmaları oluşturulabiliyor.

Kazalar ve Trafik Yönetimi İçin Gelişmiş Fonksiyonlar

Yeni V2X birimleri, kameralar, radar ve LiDAR gibi sensörlerle entegre çalışarak yol güvenliğini artırmayı hedefliyor. Çarpışma uyarıları, viraj hızı uyarıları ve yaya algılama gibi uygulamalar desteklenirken, trafik akışının iyileştirilmesi için acil durum araçlarına öncelik, sinyal önceliği ve yeşil dalga optimizasyonu gibi fonksiyonlar da sunuluyor.

Yerel Üretimle Tedarik Süreçleri Kolaylaştırıyor

BABA uyumu sayesinde Commsignia, ürünlerini ABD'deki üretim tesislerinden tedarik ederek kamu projelerinde karşılaşılan yerli üretim zorunluluğu engellerini ortadan kaldırıyor. Bu durum, AUS projelerinin daha hızlı hayata geçirilmesine katkı sağlıyor.

Mevcut Altyapılarla Uyumlu Entegrasyon

Yeni RSU'lar, mevcut trafik ışığı kontrol sistemleri ve akıllı şehir altyapılarıyla uyumlu çalışacak şekilde tasarlandı. Bu sayede şehir içi trafik yönetimi daha bütüncül ve veri odaklı bir yapıya kavuşuyor.



AUS Ekosistemi İçin Stratejik Bir Hamle

Commsignia, bu ürün hamlesiyle birlikte bağlantılı araç teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemleri alanındaki konumunu güçlendirmeyi hedefliyor. Firma, V2X çözümlerinin yaygınlaşmasının trafik güvenliği, verimlilik ve sürdürülebilirlik açısından önemli kazanımlar sağlayacağını vurguluyor. Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

2.23 Avrupa'da Sürdürülebilir Hareketlilik için Mali Destek İhtiyacı

4 Ekim 2024

EIT Kentsel Hareketlilik raporu, Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşılması için maddi kaynak gerektiğini söylüyor.

Avrupa'nın Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşabilmesi için 2050 yılına kadar sürdürülebilir hareketlilik alanında, yaklaşık 1,5 trilyon Avro yatırım yapılması gerekiyor. Bu, Avrupa Birliği (AB)'nin bir ajansı olan Avrupa İnovasyon ve Teknoloji Enstitüsü'nün bir girişimi olan EIT Kentsel Hareketlilik tarafından yapılan bir çalışmanın sonuçlarından biri. "Kentsel Hareketlilik Dönüşümünün Maliyeti ve Faydaları" başlıklı çalışma, Avrupa şehirlerinin 2030 ve 2050 yıllarında ulaşım sektörüne yönelik AB Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşılmasına yönelik nasıl bir yol izleyebileceğini araştırıyor. Çalışma, çeşitli hareketlilik stratejilerinin finansal ve toplumsal etkilerini değerlendiriyor.

Çalışma, 2021 yılında hazırlanan bir raporun güncellenmesi niteliğinde olmakla birlikte, AB'nin kentsel ortamlarının çeşitliliğini yansıtmak üzere oluşturulan 12 muhtemel Avrupa kentinde, üç geçiş senaryosunun ayrıntılı bir simülasyonunu sunuyor. Çalışma, teknolojik gelişmelerin tek başına CO₂ emisyonlarını 2030 yılına kadar %21 oranında azaltabileceğini, ancak Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşmanın, çok daha iddialı önlemler gerektirdiğini ortaya koyuyor.

Kentsel hareketlilik için emisyon azaltımında 2030 Yeşil Mutabakat hedefini karşılamanın neredeyse tek yolu, %44'lük bir emisyon azaltımını içermektedir. Ancak bu yol, halkın kabulü ve davranış değişiklikleri açısından önemli zorlukları da beraberinde getirmektedir.

Şehirler Özel Araç Kullanımını Nasıl Azaltır?

Çalışma, özel araç kullanımını ve dolayısıyla emisyonları azaltmanın en etkili yolunun toplu taşımanın cazip hale getirilmesi, ortak hareketlilik seçenekleri ve düşük emisyonlu bölgeler gibi araç erişim kısıtlamalarının bir kombinasyonunu içerdiğini vurgulamaktadır. Bu önlemler, 2030 yılına kadar toplu taşıma araçlarına binişlerde %7'lik bir artış ve özel araç yolculuklarında %16'ya varan bir azalma sağlayabilir.





Ulaştırma sektörü için Yeşil Mutabakat'ta belirlenen dekarbonizasyon hedeflerine, çalışmada analiz edilen her üç senaryo ile 2050 yılına kadar ulaşmanın mümkün olacağı öngörülmektedir. Bu, öncelikle teknolojik ilerlemelerin devam etmesi ve araç filolarının yenilenmesi vasıtasıyla sağlanabilir. Çalışmada, bu hedeflere ulaşmanın, çeşitli sürdürülebilir hareketlilik önlemlerinin uygulanması ve yönetilmesi için en az 1,5 trilyon Avro yatırım gerektireceği tahmin edilmektedir. Bu maliyetler önemli olmakla birlikte, çalışmada, CO₂ emisyonlarının azaltımı, kamu sağlığının iyileştirilmesi ve daha düşük dışsal maliyetler gibi faydaların, uygulamanın finansal maliyetlerinden daha fazla öne çıktığı vurgulanmaktadır. Çalışma, emisyon azaltımlarına ek olarak önemli kamu sağlığı faydalarına da işaret etmektedir. Yürüme ve bisiklete binme gibi daha aktif ulaşım türlerine yönelme sayesinde meydana gelen daha aktif bir yaşam tarzının benimsenmesinin faydalarının bir sonucu olarak 2050 yılına kadar kişi başına 1.170 €'ya kadar kümülatif sağlık tasarrufu söz konusu olabilir.

Yeşil Mutabakat Hedeflerine Ulaşma

Aynı zamanda karayolu emniyet ve güvenliğinde de iyileşmeler beklenmektedir. Daha güvenli altyapı ve akıllı ulaşım sistemlerinin benimsenmesi sonucunda, 2050 yılına kadar karayolu trafik ölümlerinde %70'e varan potansiyel azalmalar olacaktır.

Araştırma, bir Avrupa kentinin özelliklerinden bağımsız olarak toplu taşımaya öncelik verilmesinin adil ve sürdürülebilir bir kentsel hareketlilik geçişi için elzem olduğunun altını çizmektedir. Toplu taşıma, CO₂ emisyonu azaltımı ve yatırımlar arasında ideal bir uzlaşma sağlamaktadır, aynı zamanda nüfusun tüm kesimleri için tek kapsayıcı hareketlilik seçeneğidir.

Altyapı yatırım maliyetleri hesaba katıldığında bile toplu taşıma, kapsayıcı ve düşük CO₂ emisyonları için uygun fiyatlı bir seçenek olarak öne çıkmaktadır. Yeşil Mutabakat hedeflerine ulaşmak için en gerçekçi ve uygulanabilir yaklaşımlardan biridir.

EIT Kentsel Hareketlilik, Avrupa iklim hedeflerine ulaşmak için yarışırken "Kentsel Hareketlilik Dönüşümünün Maliyeti ve Faydası" çalışmasının; politika yapımcılar, şehir planlamacıları ve paydaşlar için önümüzdeki karmaşık zorlukları ve fırsatları yönlendirmek için önemli bir yol haritası sağladığını belirtti.

Haberin detaylarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



IT-TRANS

YOUR HUB FOR DIGITALISATION
IN MOBILITY

2.24 IT-TRANS Bildiri Çağrısı: Mobiliteyi Birlikte İlerletmek

Bilgi Aktarımını ve Sektör İçgörülerini Ticaret Fuarının Merkezine Koyan Yeni Kongre Yapısını Keşfedin

IT-TRANS, toplu taşımanın dijital dönüşümüne odaklanmış uluslararası fuar ve kongredir. 3-5 Mart 2026 tarihleri arasında dünyanın dört bir yanından sektör profesyonelleri ve uzmanlar Karlsruhe'de bir araya gelecek.

Ulaştırma işletmecileri, belediyeler, bilim ve araştırma, endüstri ve siyaset dünyasından temsilciler, konu önerilerini Bildiri Çağrısı aracılığıyla sunarak yeni kongre yapısının bir parçası olmaya davet ediliyor.

2026 yılında kongre ve fuar, her iki sergi salonundaki bütünleşmiş kongre salonlarıyla kusursuz bir şekilde birleştirilecek ve kusursuz bilgi aktarımı ve alışverişine olanak sağlanacak.

IT-TRANS, 2008 yılından bu yana en son teknolojilere, stratejik konseptlere ve pratik uygulamalara somut bir şekilde odaklanarak toplu taşımada dijitalleşme için inovasyon merkezi olmuştur. 2026 etkinliğinin 6,000'den fazla ziyaretçi, 240 fuar katılımcısı ve 120 kongre katılımcısının yanı sıra 30'dan fazla ülkeden gelecek 500 kongre ziyaretçisi ağırlaması bekleniyor.

Uzmanlığınızı Sergileyin ve Toplu Taşımanın Geleceğini Şekillendirmeye Yardımcı Olun

Uzmanlar, 2026 kongre programına içgörülerini, araştırmalarını, en iyi uygulama örneklerini veya geleceğe yönelik konseptlerini sunmaya davet ediliyor.

Ana konu başlıkları şunları içerir:

- Talebe Dayalı Ulaşım
- Otonom ve Kırsal Mobilite
- Dijital Biletleme ve Kullanıcı Odaklı Sistemler
- Veri, Uyumluluk ve Siber Güvenlik
- Planlama, Operasyon ve Dijitalleşme
- Enerji, Akıllı Şehirler ve Sürdürülebilirlik
- İş Gücü ve Yetenek Gelişimi
- Araç Konseptleri ve Yolcu Deneyimi

Kongre sürecine, farklı sektörlerden önde gelen profesyonellerin bulunduğu üst düzey bir Program Komitesi yön veriyor. Komite üyelerinden bazıları şöyle: PD Dr.-Ing. Martin Kagerbauer (Karlsruhe Teknoloji Enstitüsü, KIT), Dr. Kaan Yıldızgöz (Modaxo Inc.), Dr.-Ing. Miriam Ruf (Fraunhofer ICT), Dr. Alexander Viehl (FZI Bilgi Teknolojileri Araştırma Merkezi), Andrea Mohr Braun (INIT Group), Janine Stuchl (PTV GmbH), Daniel Ackers (VDV-ETS), Prof. Dr.-Ing. Martin Chichon (Karlsruhe Teknoloji Enstitüsü, KIT), Dipl.-Wirtschaftsing. Benjamin Bock (Karlsruhe Taşımacılık Şirketi, VBK) ve Jochen Georg (Messe Karlsruhe).

Sadece Bir Kongre ve Ticaret Fuarından Daha Fazlası: Küresel Ağ Oluşturma Fırsatları

Salı günü “Mobility Vibes” ve çarşamba günü “Karlsruhe Networking Night” olmak üzere iki akşam etkinliğiyle hem katılımcılar hem de ziyaretçiler ilham verici sohbetler yapma ve değerli yeni bağlantılar ve uluslararası ortaklıklar kurma fırsatına sahip olacaklar.

Uzmanlığınızı Geleceğin Toplu Taşıma Forumu ile Paylaşın

İlgilenenler, yenilikçi fikirlerini, konseptlerini veya araştırma projelerini IT- TRANS web sitesi aracılığıyla kongreye sunmaya davet edilir. Web sitesine [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



AUS TÜRKİYE BİZDEN HABERLER

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net

3. BİZDEN HABERLER



3.1 17. AUS Avrupa Kongresi'nde AUS Türkiye Pavilyonu

ERTICO tarafından 27–29 Nisan 2026 tarihleri arasında İstanbul'da düzenlenecek olan **17. Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Avrupa Kongresi**, Türkiye'nin AUS alanındaki çalışmalarını uluslararası platformda sergilemesi açısından önemli bir fırsat sunuyor. Bu kapsamda, üyelerimizin kongrede daha güçlü, etkili ve görünür bir şekilde temsil edilebilmesi amacıyla AUS Türkiye Pavilyonu oluşturulması planlanmıştır.

AUS Türkiye adına, derneğimizin bir önceki dönem başkanı ve **Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Haberleşme Genel Müdür Yardımcısı Sayın Esmâ Dilek**, hem 17. AUS Avrupa Kongresi'nde hem de bundan sonraki ERTICO tarafından düzenlenecek AUS kongrelerinde **Program Komitesi Üyesi** olarak görev almaktadır. Bu önemli görev, ülkemizin AUS alanındaki etkinliğini ve uluslararası düzeydeki temsiliyet gücünü daha da artıracaktır.

ERTICO tarafından, AUS Türkiye üyelerinin kongrede daha uygun şartlarda yer alabilmesini teminen, **ücreti karşılığında 261 m²** büyüklüğünde özel bir alan rezerve edilmiştir. Bu alan, yalnızca **AUS Türkiye üyelerinin katılımına açık** olup, dernek üyesi olmayanlar bu alanda yer alamayacaktır.

Oluşturulacak **AUS Türkiye Pavilyonu**, ülkemizin akıllı ulaşım alanındaki projelerini, teknolojik çözümlerini ve kurumsal birikimini uluslararası katılımcılara tanıtmayı hedeflemektedir.

Pavilyon sayesinde üyelerimizin:

- ulusal ve uluslararası düzeyde tanınırlığının artması,
- yeni iş birlikleri geliştirmesi,
- sektörel paydaşlarla doğrudan temas kurması amaçlanmaktadır.

Bu önemli organizasyonun, Türkiye'nin AUS ekosistemini küresel ölçekte daha görünür kılacağına ve sektörün gelişimine önemli katkılar sağlayacağına inanıyoruz.

AUS Türkiye Pavilyonu'nda yer almak veya 17. AUS Avrupa Kongresi İstanbul 2026'ya katılım sağlamak isteyen üyelerimiz, detaylı bilgi ve başvuru için

✉ aus@austurkiye.org.tr adresinden bizimle iletişime geçebilirler.

BELEDİYEÇİLİK İL VE İLÇE BELEDİYELERİ ÖDÜLÜ

AKADEMİK AR-GE ÖDÜLÜ

MEDYA ÖDÜLÜ

HAREKETLİLİK TEKNOLOJİSİ ÖDÜLÜ

START-UP ÖDÜLÜ

**9. ULAŞIMDA AKLIN YOLU
ÖDÜL BAŞVURULARI
BAŞLADI**

SON BAŞVURU: 13 MART 2026

Detaylı bilgi ve başvuru için www.austurkiye.net

AUSTÜRKİYE
ITSTÜRKİYE

3.2 9. Ulaşım Aklın Yolu Ödül Başvuruları Devam Ediyor

Bu yıl dokuzuncusu düzenlenecek olan **“Ulaşım Aklın Yolu Ödülleri”**, başvuruları devam etmekte olup son başvuru tarihi 13 Mart 2026 olarak belirlenmiştir.

Ödül kategorileri aşağıda listelenmiş olup ödüllere başvurular, [AUS Türkiye Portalı](#) üzerinden yapılacaktır. Geçmiş yıllarda ödül alan kurum, kuruluşlar ve projelerle ilgili detaylı bilgilere [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

1. Belediyeçilik (Büyükşehir Belediyeleri)
2. Belediyeçilik (İl ve İlçe Belediyeleri)
3. Hareketlilik Teknolojisi
4. Sektöre Katkı
5. Start-Up
6. Medya
7. Akademi
8. En İyi Akademik Yayın
9. Akademik Ar-Ge
10. Sektörel Ar-Ge
11. Jüri Özel Ödülü ve AUS Türkiye Özel Ödülü

MILLİ TREN YONETİM VE KONTROL SİSTEMİ

8 Ulaşımında Akıl Yolu
AUS Türkiye Özel Ödül Kazananı



Moderatör
Doç. Dr. Oruç Altıntaş
İzmir Katip Çelebi Üniversitesi



Konuşmacı
Ayhan Türk
TÜBİTAK RÜTE



Konuşmacı
Yasemin Şen
TÜBİTAK RÜTE

3.3 AUS Türkiye Webinar Serisi

3.3.1 Akıllı Ulaşımında Uluslararasılaşma

29 Ağustos 2025

AUS Türkiye webinar serisi kapsamında, Ulaşımında Akıl Yolu AUS Türkiye Özel Ödülü Kazanan "Akıllı Ulaşım, Güvenlik ve Akaryakıt Entegrasyonu" projesi ele alındı. İzmir Katip Çelebi Üniversitesi'nden Doç. Dr. Oruç Altıntaş'ın moderatörlüğünü üstlendiği webinarında, ödülü kazanan Tübitak Rute'den Yasemin Şen ve Ayhan Türk proje hakkında detaylı bilgi verdi.

Webinara [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

3.3.2 360° Radar Teknolojisi Kullanarak Vision Zero Hedefine Ulaşmak

25 Eylül 2025

AUS Türkiye webinar serisi kapsamında, "360° Radar Teknolojisi Kullanarak Vision Zero Hedefine Ulaşmak" konusu İngiltere menşeli Navtech Radar tarafından ele alındı. İngiltere Başkonsolosluğu İş ve Ticaret Departmanı Kıdemli Ticaret Danışmanı Sibel Bilgin Köksal'ın moderatörlüğünü gerçekleştirdiği webinarında Navtech Radar AUS Ürün Müdürü Kieren March ve AUS Kıdemli Satış Müdürü Ozair Baig 360 Radar Teknolojileri hakkında bilgiler verdi.

Webinara [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

AUSTÜRKİYE
WEBİNAR SERİSİ

ACHIEVING VISION
ZERO WITH 360°
RADAR TECHNOLOGY

Moderatör
Sibel Bilgin Köksal
Senior Trade Adviser
Department for Business and Trade
British Consulate-General

Konuşmacı
Kieren March
ITS Product Manager
NavTech Radar

Konuşmacı
Ozair Baig
ITS Senior Sales Engineer
NavTech Radar

25 EYLÜL 14:00-15:00
<https://events.teams.microsoft.com/event/275384e5-9cce-4015-a657-aabd40b8f61@647e187f-4ee0-4ee8-8458-bc6843d07a37>
katkılılarıyla hazırlanmaktadır.

ULUSLARARASI SİNYALİZASYON
STANDARTLARI: NORVEÇ VE
ABD ÖRNEKLERİ

Moderator



Çağrı YÜZBAŞIOĞLU
ISSD
Ceo

Konuşmacı



Doç. Dr. Tuğba ARSAVA
Multiconsult Norveç
Üzm. Trafik Danışmanı



katkılarıyla hazırlanmaktadır.

3.3.3 Uluslararası Sinyalizasyon Standartları Norveç ve ABD Örnekleri

23 Ekim 2025

Uluslararası Sinyalizasyon Standartları Norveç ve ABD Örnekleri konusu, AUS Türkiye webinar serisi kapsamında ele alındı. Moderatörlüğünü ISSD Bilişim Sistem Mimarı & Teknik Proje Müdürü Berkcan Oğuz'un yaptığı webinarında, Multiconsult Norveç Uzman Trafik Danışmanı Doç. Dr. Tuğba Arsa Norveç ve ABD Uluslararası Sinyalizasyon standartlarına dair örnekleri kamuoyu ile paylaştı.

Webinara [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

3.3.4 Sensör Füzyon Uygulamalarında Yapay Zeka Destekli Yeni Nesil Yaklaşımlar

23 Aralık 2025

Sensör Füzyon Uygulamalarında Yapay Zeka Destekli Yeni Nesil Yaklaşımlar konusu, AUS Türkiye webinar serisinde ele alındı. Moderatörlüğünü Ford Otosan Sürücü Destek ve Otomom Sürüş Sistemleri Lideri Berzah Ozan'ın yaptığı webinarında, Bias Mühendislik Kıdemli ADAS/AV Test Sistemleri Sistem Mühendisi Burak Aksoy Sensör Füzyon Uygulamalarında Yapay Zeka Destekli Yeni Nesil Yaklaşımlar hakkında bilgi verdi.

Webinara [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

AUSTÜRKİYE
WEBİNAR SERİSİ

SENSÖR FÜZYON UYGULAMALARINDA
YAPAY ZEKA DESTEKLİ
YENİ NESİL YAKLAŞIMLAR

Moderator

Konuşmacı

Berzah OZAN
FORD OTOSAN

Burak AKSOY
BIAS MÜHENDİSLİK

AUSTÜRKİYE
ITSTÜRKİYE

23 ARALIK 16:00-17:00

<https://events.teams.microsoft.com/event/40a98ebc-d22d-4bba-be84-c15b2c5ba9e2@647e1871-4ee0-4ee8-8458-bc6843d07a37>

katkılarıyla hazırlanmaktadır.



AUS TÜRKİYE
ÜYELERİMİZİ TANIYALIM

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net

4. ÜYELERİMİZİ TANIYALIM



4.1 MOSAŞ Ar-Ge'den Yerli Loop Dedektör Hamlesi

MOSAŞ Ar-Ge Merkezi bünyesinde geliştirilen, tamamen yerli donanım tasarımı ve gömülü yazılıma sahip MOSAŞ Ar-Ge Merkezi imzalı FEAGLE V2-ISC, kavşak kontrol cihazları ve araç sayım sistemleri için hızlı ve güvenilir araç tespiti sunuyor. Yerli mühendislik yaklaşımıyla tasarlanan sistem, geliştirilen bilgisayar arayüzü sayesinde kolay konfigürasyon ve farklı trafik senaryolarına uyarlanabilir esnek ayar seçenekleri sağlıyor.

Yerli üretim avantajı ile düşük maliyet ve kısa tedarik süresi sunan FEAGLE V2-ISC, sahada operasyonel verimliliği artırırken kullanıcı deneyimini de üst seviyeye taşıyor. Proje kapsamında geliştirilen yerli loop dedektör ile dışa bağımlılık ortadan kaldırılarak, ülkemizde kavşak kontrol sistemleri üreten ve kuran firmalara yazılımsal olarak müdahale edilebilir, ihtiyaca göre özelleştirilebilir bir çözüm sunuluyor. Böylece özel trafik senaryolarına yüksek uyum sağlanıyor.

Bu çalışmanın en öncelikli çıktısı; donanımı ve gömülü yazılımı tamamen yerli olarak geliştirilen, esnek ve ölçeklenebilir bir loop dedektör sisteminin hayata geçirilmesi. Geliştirilen çözümlerle trafik akışının daha etkin yönetilmesi, araç bekleme sürelerinin azaltılması ve buna bağlı olarak fosil yakıt tüketimi ile zararlı egzoz emisyonlarının düşürülmesi hedefleniyor.

MOSAŞ Ar-Ge Merkezi bünyesinde geliştirilen, tamamen yerli donanım tasarımı ve gömülü yazılıma sahip MOSAŞ Ar-Ge Merkezi imzalı **FEAGLE V2-ISC**, kavşak kontrol cihazları ve araç sayım sistemleri için hızlı ve güvenilir araç tespiti sunuyor. Yerli mühendislik yaklaşımıyla tasarlanan sistem, geliştirilen bilgisayar arayüzü sayesinde kolay konfigürasyon ve farklı trafik senaryolarına uyarlanabilir esnek ayar seçenekleri sağlıyor.

Yerli üretim avantajı ile düşük maliyet ve kısa tedarik süresi sunan FEAGLE V2-ISC, sahada operasyonel verimliliği artırırken kullanıcı deneyimini de üst seviyeye taşıyor. Proje kapsamında geliştirilen yerli loop dedektör ile dışa bağımlılık ortadan kaldırılarak, ülkemizde kavşak kontrol sistemleri üreten ve kuran firmalara yazılımsal olarak müdahale edilebilir, ihtiyaca göre özelleştirilebilir bir çözüm sunuluyor. Böylece özel trafik senaryolarına yüksek uyum sağlanıyor.

Bu çalışmanın en öncelikli çıktısı; donanımı ve gömülü yazılımı tamamen yerli olarak geliştirilen, esnek ve ölçeklenebilir bir loop dedektör sisteminin hayata geçirilmesi. Geliştirilen çözümlerle trafik akışının daha etkin yönetilmesi, araç bekleme sürelerinin azaltılması ve buna bağlı olarak fosil yakıt tüketimi ile zararlı egzoz emisyonlarının düşürülmesi hedefleniyor.



4.2 Yapıdrom Teknoloji A.Ş.

Dernek üyelerimizden Yapıdrom Teknoloji İcra Kurulu Başkanı Eser Özdi'le şirket ve akıllı ulaşım sistemlerine dair bir röportaj gerçekleştirdik.

1- Şirketinizin kuruluş hikâyesinden ve akıllı ulaşım sistemlerine odaklanma kararınızdan kısaca bahsedebilir misiniz?

Yapıdrom Teknoloji A.Ş., 2011 yılında kentlerin büyüyen ulaşım sorunlarına teknoloji temelli, sürdürülebilir ve ölçeklenebilir çözümler üretme hedefiyle kuruldu. Kuruluş aşamamızda, özellikle Londra'da devreye alınan bisiklet paylaşım sistemi bizim için önemli bir ilham kaynağı oldu. Bu sistem, bisikletin sadece bireysel ulaşım aracı değil; toplu taşıma ağının entegre bir parçası haline gelebileceğini gösteriyordu. Londra'daki bu sistem, milyonlarca yolcunun günlük yolculuklarında toplu taşıma ile bağlantılı bir seçenek olarak kullanılıyor; 2024'te Londra'daki bisiklet paylaşım sistemlerinde 28 milyonun üzerinde bisiklet yolculuğu gerçekleşti.

Benzer biçimde Paris'teki Vélib' sistemi, her yıl yaklaşık 49 milyon bisiklet yolculuğu ile Avrupa'nın en yoğun kullanılan sistemlerinden biri olarak toplu taşımaya katkı sağlıyor. Bu örnekler, paylaşımlı bisiklet çözümlerinin büyük şehirlerde toplu taşımayı tamamlayıcı "ilk/son kilometre" aracı olarak güçlü bir rol oynadığını gösteriyor.

Avrupa geneline baktığımızda paylaşımlı bisiklet sistemleri bugün 150'den fazla şehirde hizmet veriyor, toplamda 438.000'in üzerinde paylaşımlı bisiklet bulunuyor ve bu ağ milyonlarca bisiklet yolculuğuna imkan tanıyor. Özellikle Avrupa'da paylaşımlı bisiklet hizmetlerini kullanan bireylerin sayısı yıllar içinde sürekli artış gösterdi; bu sistemler her yıl yüz milyonlarca kullanıcıya mikromobilite seçeneği sunarak tek başına büyük bir ulaşım ağı oluşturuyor.

Bu güçlü küresel ve Avrupa örnekleri, Yapıdrom'un stratejik kararını üç öncelik çerçevesinde şekillendirmişti:

- Şehirlerin gerçek zamanlı ve veriye dayalı ulaştırma çözümlerine ihtiyacı vardı,
- Paylaşımlı bisiklet sistemleri bunu yaparken toplu taşımaya destek sağlayan bir çözüm haline geliyordu,
- Ve bu modelin yerel koşullara uyarlanarak Türkiye'de sürdürülebilir bir şekilde hayata geçirilebileceği görülüyordu.

İlk yıllarda ağırlıklı olarak donanım ve altyapı çözümleri üzerine odaklanan şirketimiz, sahada edindiği tecrübe ve artan dijitalleşme ihtiyacıyla birlikte vizyonunu hızla genişletti. Bugün hedefimiz; yalnızca sistem kuran değil, yazılım, veri analitiği ve kullanıcı deneyimini merkeze alan entegre akıllı ulaşım ekosistemleri geliştiren bir teknoloji şirketi olmaktır. Bu yaklaşım, Yapıdrom'u mikromobilite çözümlerinde Türkiye'nin öncü firmalarından biri haline getiren temel yapı taşı oluşturmaktadır.

2- 2011'den bu yana geçen süreçte Yapıdrom'un vizyonu ve misyonu nasıl evrildi?

Yapıdrom'un gelişim yolculuğunu üç ana fazda değerlendirmek mümkün: Yapıdrom 1.0 (2011–2024), Yapıdrom 2.0 (2024–2026) ve Yapıdrom 3.0 (2026 sonrası).

Yapıdrom 1.0. Bu dönemde Türkiye'de paylaşımlı mikromobilite kavramı henüz kamuoyunda ve kurumsal yapılarda yeterince karşılık bulmamış, sektöre ilişkin bir mevzuat, tanım veya uygulama standardı oluşmamıştı. Yapıdrom, bu belirsizlik ortamında yalnızca donanım ve altyapı geliştirmeye odaklanmakla kalmayıp, aynı zamanda bu yeni mobilite alanının nasıl regüle edilmesi gerektiğine dair teknik ve operasyonel çerçevelerin oluşmasına da katkı sunmayı hedefledi. Sahada edinilen deneyimler doğrultusunda güvenlik, park düzeni, işletme modeli ve kamu entegrasyonu gibi başlıklarda referans alınabilecek uygulama prensipleri geliştirildi. Böylece Yapıdrom, Türkiye'de henüz ismi dahi netleşmemiş bir alanın hem teknolojik hem de yönetsel temellerinin atılmasına öncülük eden aktörlerden biri olarak konumlandı. Bu fazda ana müşteri grubumuzu kamu kurumları ve belediyeler oluşturuyordu. Avrupa'da başta Londra, Paris, Amsterdam ve Berlin olmak üzere hızla yaygınlaşan paylaşımlı bisiklet sistemlerinin, toplu taşımanın ilk ve son kilometre sorununu çözmedeki rolünü yakından analiz ettik. Sektöründe 15 yıllık kesintisiz bir geçmişe sahip olmak, dünya genelinde çok az sayıda şirketin ulaşabildiği istisnai bir birikimi ifade etmektedir. Sektörün henüz kavramsal olarak dahi tanımlanmadığı, iş modellerinin ve teknolojik standartların sürekli değiştiği bir dönemde faaliyet göstermeye başlayan Yapıdrom; farklı regülasyon rejimlerini, donanım evrimlerini ve işletme modellerini bizzat deneyimleyerek bugüne ulaşmıştır. Bu uzun soluklu yolculuk, yalnızca zamanla ölçülen bir tecrübe değil; krizleri yönetebilme, teknolojik dönüşümlere uyum sağlama ve kentlerle sürdürülebilir iş birlikleri kurma yetkinliğinin somut bir göstergesidir. Bugün Yapıdrom'u ayırtıran temel unsur, mikromobilitenin geçici bir trend değil, kent yaşamının kalıcı bir bileşeni olduğuna 15 yıl önce yapılan bu erken ve kararlı yatırımdır.

Bu dönemde Yapıdrom;

- Akıllı bisiklet ve istasyon donanımları,
- Mekanik ve elektronik altyapılar,
- Kurulum ve devreye alma süreçleri
- Kamu entegrasyonu süreçleri

alanlarında güçlü bir mühendislik ve saha tecrübesi kazandı.



2024 yılı itibarıyla Yapıdrom için ikinci ve daha stratejik bir faz başladı: Yapıdrom 2.0.

Bu dönemde şirket, yalnızca teknoloji sağlayan bir yapıdan çıkarak iş yapış modelini köklü biçimde dönüştürdü. Sahada edinilen uzun yıllara dayalı tecrübe, oluşan büyük veri setleri ve operasyonel öğrenmeler doğrultusunda, akıllı ulaşım sistemlerinde dikey entegrasyon tamamlandı.

Yapıdrom 2.0 ile birlikte:

- Üretim ve endüstriyel tasarım,
- Yazılım ve mobil uygulama geliştirme,
- Operasyon ve filo yönetimi,
- Bakım, onarım ve yaşam döngüsü yönetimi

süreçlerinin tamamı uçtan uca ve entegre şekilde şirket bünyesinde yürütülmeye başlandı.

Bu dönüşümün en kritik ayaklarından biri, iş süreçlerinin tamamen dijitalleştirilmesi oldu. Yazılım geliştirme ve operasyon yönetiminde yapay zekâ destekli çözümler aktif biçimde devreye alındı. Filo performansı, bakım ihtiyaçları, kullanıcı davranışları ve talep yoğunlukları; gerçek zamanlı veri analitiği ve öngörü modelleriyle yönetiliyor.

Geliştirilen veri analitiği ve tahmin modülleri sayesinde, yatırım yapılacak ülke ve şehirler için talep projeksiyonları, ölçeklendirme senaryoları ve operasyonel fizibiliteler oluşturulabiliyor.

Bugün Yapıdrom;

- 40'ın üzerinde belediyeye hizmet veren,
- Türkiye'nin birçok şehrinde mikromobilite sistemlerini kuran ve işleten,
- Öz mal yatırımlarıyla 10.000'in üzerinde e-bike, e-scooter, akıllı bisiklet, dört tekerlekli aile bisikleti, üç tekerlekli elektrikli araç ve engelli bisikletinden oluşan bir filoyla 20 şehirde 50 milyon büyüklüğünde bir nüfusa hizmet veren,

ölçekli ve bütünleşik bir yapıya ulaşmış durumda.

Kazanılan AB destekli ihale kapsamında Trabzon'da e-bike sisteminin uçtan uca kurulumu ve işletmesi hayata geçirilirken; öz mal yatırımlarımız ile Ordu, Çanakkale, Samsun ve Antalya Büyükşehir Belediyeleri ile imzalanan uzun dönemli paylaşımlı e-bike işletme sözleşmeleri, Yapıdrom 2.0 modelinin sürdürülebilirliğini ve kurumsal güvenilirliğini pekiştirdi.

2026 sonrası ise Yapıdrom için üçüncü ve daha vizyoner bir faz öngörüyoruz: Yapıdrom 3.0.

Bu aşamada hedefimiz; tüm süreçlerimizi daha ileri seviyede dijitalleştirerek yapay zekâ çözümlerini çok daha verimli ve öngörüselsel bir biçimde kullanmak. Aynı zamanda 2026 yılı, Tazi Platformu'nun bir superapp'e dönüştüğü yıl olacak.



Yapıdrom 3.0 döneminde;

- SaaS (Software as a Service) ve
- MaaS (Mobility as a Service)

çözümlerine odaklanarak, yalnızca donanım ve operasyon değil; ulaşımın dokunduğu tüm alanları kapsayan dijital platformlar ve yazılım altyapıları geliştirmeyi hedefliyoruz. Farklı ve akıllı ulaşım çözümlerini tek bir çatı altında toplayan, şehirlerin ve kullanıcıların tüm mobilite ihtiyaçlarını bütüncül şekilde yöneten bir ekosistem inşa etmek, Yapıdrom 3.0 vizyonunun temelini oluşturuyor.

3- Yapıdrom'un akıllı bisiklet (Smart Bike) ve elektrikli bisiklet (e-bike) kiralama sistemleri nasıl çalışıyor?

Yapıdrom'un akıllı bisiklet ve e-bike kiralama sistemleri, donanım, yazılım ve operasyonun entegre şekilde tasarlandığı uçtan uca bir ekosistem olarak çalışıyor. Sistem mimarisi; kullanıcı deneyimini kolaylaştırırken, belediyeler için de sürdürülebilir ve yönetilebilir bir işletme modeli sunacak şekilde kurgulandı.

Kullanıcı tarafında süreç, mobil uygulama üzerinden başlıyor. Kullanıcılar; üyelik, doğrulama, ödeme ve kiralama işlemlerini tamamen dijital olarak gerçekleştirebiliyor. Akıllı bisikletlerde QR kod, NFC ve akıllı kilit teknolojileri; e-bike ve diğer elektrikli araçlarda ise IoT tabanlı kontrol üniteleri devreye giriyor. Bu sayede bisikletlerin kilit açma-kapama, kullanım süresi ve konum bilgileri gerçek zamanlı olarak izlenebiliyor.

Sistemin arka planında, Yapıdrom tarafından geliştirilen merkezi yönetim yazılımı bulunuyor. Bu yazılım üzerinden:

- Filo durumu ve dağılımı,
- Batarya seviyeleri ve şarj ihtiyaçları,
- Yoğunluk ve talep haritaları,
- Bakım ve onarım planları

anlık olarak takip ediliyor.

Talep tahminleri, filo yeniden dengeleme (rebalancing) senaryoları ve bakım önceliklendirmeleri, veri analitiği temelli modellerle otomatik olarak öneriliyor.

Belediyeler için geliştirilen yönetim panelleri, karar alma süreçlerini önemli ölçüde hızlandırıyor. Yetkililer; kullanım istatistikleri, gelir-gider dengesi, çevresel kazanımlar (karbon emisyonu tasarrufu gibi) ve kullanıcı davranışları hakkında detaylı raporlara erişebiliyor. Bu da sistemin yalnızca bir ulaşım hizmeti değil, veriye dayalı bir kentsel politika aracı olarak kullanılmasını sağlıyor.

E-bike sistemlerinde batarya yönetimi ayrı bir önem taşıyor. Akıllı batarya izleme, uzaktan yazılım güncellemeleri ve prediktif bakım çözümleri sayesinde, operasyonel kesintiler minimize ediliyor ve araçların kullanım sürekliliği artırılıyor. Bu yapı, özellikle eğimli şehirlerde ve uzun mesafeli kullanım senaryolarında sistemin etkinliğini ciddi biçimde yükseltiyor.

Yapıdrom 3.0 vizyonu kapsamında ise bu sistemler; yalnızca e-bike ya da e-scooter kiralama çözümleri olmaktan çıkarak, Tazı Platformu üzerinden farklı mobilite seçenekleriyle entegre çalışan bir yapıya evriliyor. MaaS yaklaşımıyla kullanıcılar; akıllı bisiklet, e-bike, e-scooter ve diğer mikromobilite çözümlerini tek bir uygulama üzerinden planlayabilir ve kullanabilir hale geliyor.

4- Akıllı bisikletleriniz ve elektrikli bisikletleriniz ile birlikte geliştirdiğiniz mobil uygulamaların (örneğin Tazı, Baksi, İsbike, Çorbis vb.) sistemler üzerindeki rolü nedir? Kullanıcı deneyimi açısından ne tür avantajlar sağlayabiliyorsunuz?

Mobil uygulamalar, Yapıdrom'un akıllı bisiklet ve e-mobilite çözümlerinde sistemin merkezinde yer alan dijital temas noktasıdır. Donanım ve operasyon ne kadar güçlü olursa olsun, kullanıcı açısından hizmetin kalitesi büyük ölçüde mobil uygulama deneyimiyle şekilleniyor. Bu nedenle Yapıdrom, erken dönemden itibaren yazılım ve kullanıcı deneyimini stratejik bir alan olarak konumlandırdı.

Bu yaklaşımın merkezinde Tazı Platformu yer alıyor. Tazı, Yapıdrom'un geliştirdiği tüm mikromobilite çözümlerinin çalıştığı çekirdek altyapı ve platform görevini görüyor. Baksi, İsbike, Çorbis gibi şehir veya projeye özel uygulamalar ise bu çekirdek altyapı üzerinde çalışan white-label (beyaz etiket) çözümler olarak konumlanıyor. Böylece her belediye kendi markasıyla, kendi ihtiyaçlarına göre özelleştirilmiş bir uygulama sunabilirken; altyapı, güvenlik ve ölçeklenebilirlik Yapıdrom tarafından merkezi olarak yönetiliyor.

Kullanıcı tarafında uygulamalar;

- Kolay ve hızlı üyelik,
- Harita üzerinden araç ve istasyon durumunu anlık görüntüleme,
- QR kod / NFC ile pratik kiralama,
- Güvenli ödeme altyapısı,
- Sürüş geçmişi, kullanım istatistikleri ve çevresel katkı takibi

gibi özelliklerle uçtan uca bir deneyim sunuyor. Bu yapı, özellikle ilk kez sistemi kullanan kullanıcılar için adaptasyon süresini ciddi biçimde kısaltıyor.

Operasyon ve yönetim tarafında ise mobil uygulamalar, yalnızca kullanıcı arayüzü değil; aynı zamanda veri üreten ve sistemi besleyen temel bileşenler olarak çalışıyor. Kullanıcı davranışları, yoğunluk saatleri, rota tercihleri ve kullanım süreleri; gerçek zamanlı olarak analiz edilerek hem operasyonel kararları hem de şehir bazlı planlamaları destekliyor. Yapıdrom 2.0 ile birlikte bu veriler, yapay zekâ destekli analiz ve öneri motorları tarafından işlenmeye başlandı.

Belediyeler açısından bakıldığında; bu yapı sayesinde kullanıcı memnuniyeti artarken, sistem performansı da ölçülebilir hale geliyor. Hangi bölgelerde talebin arttığı, hangi istasyonların optimize edilmesi gerektiği ya da filo dağılımının nasıl dengelenmesi gerektiği gibi kritik kararlar veriye dayalı olarak alınabiliyor.

Yapıdrom 3.0 vizyonu kapsamında ise mobil uygulamaların rolü daha da genişliyor. 2026 itibarıyla Tazı Platformu'nun bir superapp'e dönüşmesi, bu dönüşümün en önemli adımlarından biri olacak. Bu sayede kullanıcılar; akıllı bisiklet, e-bike, e-scooter ve diğer mikromobilite çözümlerini tek bir uygulama üzerinden planlayabilecek, ödeyebilecek ve yönetebilecek. Aynı zamanda MaaS (Mobility as a Service) yaklaşımıyla, farklı ulaşım modlarının entegre edildiği bütüncül bir mobilite deneyimi sunulacak.

Özetle; Yapıdrom'un mobil uygulamaları yalnızca birer kiralama aracı değil, akıllı ulaşım ekosisteminin dijital omurgası niteliğinde. Bu yaklaşım, hem kullanıcılar hem de şehirler için daha erişilebilir, daha verimli ve daha sürdürülebilir bir ulaşım deneyimi yaratıyor.

5- Bugüne kadar kamu veya özel sektör ile yürüttüğünüz akıllı ulaşım projelerini örneklerle anlatabilir misiniz (şehir, paylaşılan araç sayısı, kullanıcı verileri vb.)?

Yapıdrom, kurulduğu günden bu yana ağırlıklı olarak kamu kurumları ve belediyelerle birlikte çalışarak, Türkiye'nin farklı ölçek ve ihtiyaçlara sahip şehirlerinde akıllı ulaşım projeleri hayata geçirdi. Bu projeler, yalnızca sistem kurulumunu değil; işletme, bakım, yazılım ve kullanıcı deneyimini kapsayan bütüncül çözümler olarak kurgulandı.

Yapıdrom 1.0 döneminde yürütülen projelerde, daha çok akıllı bisiklet ve istasyon altyapılarının kurulumu ön plandaydı. Bu dönemde farklı şehirlerde; kent merkezleri, sahil hatları, üniversite kampüsleri ve rekreasyon alanlarını kapsayan bisiklet paylaşım sistemleri devreye alındı. Bu projeler sayesinde on binlerce kullanıcı, günlük ulaşımında bisikleti aktif olarak kullanmaya başladı ve paylaşımlı bisiklet kültürünün şehirlerde yerleşmesine önemli katkı sağlandı.

Yapıdrom 2.0 ile birlikte projelerin kapsamı ve ölçeği önemli ölçüde genişledi. Artık yalnızca altyapı kuran değil; uçtan uca sistem tasarlayan, işleten ve optimize eden bir yapı olarak hareket ediyoruz. Bugün Türkiye genelinde 40'ın üzerinde belediyeye hizmet veren Yapıdrom, birçok şehirde akıllı bisiklet, e-bike ve diğer mikromobilite çözümlerini aynı ekosistem içerisinde hayata geçiriyor.

Projelerimiz;

- Büyükşehir belediyelerinde şehir geneline yayılan sistemler,
- Orta ölçekli şehirlerde kentsel ulaşımı destekleyen çözümler,
- Turizm ve sahil kentlerinde mevsimsel yoğunluğu dikkate alan özel modeller



şeklinde farklı senaryolara göre tasarlanıyor. Her şehirde sistem ölçeği, araç tipi ve işletme modeli; topoğrafya, nüfus hareketliliği ve ulaşım alışkanlıkları dikkate alınarak belirleniyor.

Bu çerçevede; akıllı bisikletlerin yanı sıra e-bike, e-scooter, dört tekerlekli aile bisikletleri, üç tekerlekli elektrikli araçlar ve engelli bireylere yönelik özel çözümler birçok şehirde aktif olarak kullanılıyor. Kullanıcı verileri ve operasyonel performans, merkezi yazılım altyapımız üzerinden sürekli izlenerek sistemler dinamik biçimde optimize ediliyor.

Öne çıkan projelerden biri, AB destekli ihale kapsamında Trabzon'da hayata geçirilen e-bike sistemi oldu. Bu projede sistem; tasarım, donanım, yazılım, operasyon ve bakım-onarım süreçleriyle uçtan uca Yapıdrom tarafından kuruldu ve işletilmeye başlandı. Bu yaklaşım, Yapıdrom 2.0 modelinin sahadaki en somut örneklerinden biri olarak öne çıkıyor.

Bunun yanı sıra Ordu, Çanakkale, Samsun ve Antalya Büyükşehir Belediyeleri ile imzalanan uzun dönemli sözleşmeler, Yapıdrom'un sadece proje bazlı değil; sürdürülebilir ve uzun soluklu iş birlikleri kurduğunu gösteriyor. Bu projelerde kullanıcı sayıları, kullanım sıklığı ve sistem verimliliği her yıl artış gösterirken; mikromobilité çözümleri şehirlerin ulaşım stratejilerinin kalıcı bir parçası haline geliyor.

Bilindiği üzere ISBIKE ve BİSİM projelerimiz şirketimizin hayata geçirdiği en büyük, prestij projeleri. Bunların dışında KOBİS, ÇORBİS, ALTINBİS, RODOSTOBİS gibi onlarca örneği sayabiliriz. Türkiye'nin dışında halihazırda Romanya'da 8 şehirde ve Azerbaycan'da şirketimizce geliştirilen çözümler kullanılıyor. Veri gizliliği açısından şehir şehir sürüş sayısı vermemiz çok mümkün değil ancak bugüne değin şirketimizce hayata geçirilen projeler 20 milyonun üzerinde kullanıcıya hizmet vermiş durumda.

6- Türkiye'de akıllı bisiklet paylaşım sisteminin yaygınlaşmasını sağlayan en önemli etkenler nelerdir? Yapıdrom bu yaygınlaşmada nasıl bir rol oynadı?

Türkiye'de akıllı bisiklet paylaşım sistemlerinin yaygınlaşmasında birden fazla dinamik eş zamanlı olarak etkili oldu. Bunların başında; büyükşehirlerde artan trafik yoğunluğu, kent merkezlerinde park alanı kısıtları ve hava kalitesiyle ilgili artan farkındalık geliyor. Aynı zamanda yerel yönetimlerin sürdürülebilir ulaşım, karbon salımının azaltılması ve yaşanabilir şehirler hedeflerini daha somut projelerle hayata geçirme isteği, bu sistemlerin hızla benimsenmesini sağladı.



Bir diğer önemli etken, paylaşımlı bisiklet sistemlerinin zaman içinde yalnızca “alternatif” değil, toplu taşımanın tamamlayıcı bir parçası olarak konumlanması oldu. Özellikle metro, tramvay ve otobüs hatlarının ilk ve son kilometre bağlantılarında bisiklet paylaşım sistemlerinin sağladığı esneklik, kullanıcı alışkanlıklarını dönüştürdü. Avrupa şehirlerinde edinilen olumlu deneyimlerin Türkiye’deki belediyeler tarafından yakından takip edilmesi de bu süreci hızlandırdı.

Teknolojik gelişmeler de yaygınlaşmada belirleyici rol oynadı. Mobil uygulamaların kullanımının artması, dijital ödeme altyapılarının yaygınlaşması ve IoT tabanlı çözümlerin olgunlaşması sayesinde, kullanıcılar için bisiklet kiralama süreci son derece kolay ve erişilebilir hale geldi. Bu da özellikle genç kullanıcılar ve günlük şehir içi ulaşımda pratik çözümler arayan kesimler için sistemi cazip kıldı.

Yapıdrom bu dönüşümün içinde, erken dönemde konumlanan ve sahada öğrenerek büyüyen firmalardan biri oldu. 2011 yılından itibaren belediyelerle yakın çalışarak, farklı şehirlerde edinilen deneyimleri yeni projelere aktardı. Bu sayede her şehir için tek tip çözümler sunmak yerine, yerel ihtiyaçlara göre uyarlanabilen sistemler geliştirdi.

Yapıdrom’un yaygınlaşmadaki en önemli katkılarından biri, yerli ve sürdürülebilir çözümler üretmesi oldu. Donanım, yazılım ve operasyonu birlikte ele alan yaklaşım sayesinde; belediyeler için uzun vadede yönetilebilir, bakım maliyetleri öngörülebilir ve ölçeklenebilir sistemler hayata geçirildi. Özellikle Yapıdrom 2.0 ile birlikte geliştirilen entegre işletme modeli, belediyelerin bu sistemleri daha güvenle sahiplenmesini sağladı.

Bugün gelinen noktada Yapıdrom; 40’ın üzerinde belediyeye yürüttüğü projeler, geniş araç çeşitliliği ve güçlü yazılım altyapısı sayesinde, Türkiye’de akıllı bisiklet paylaşım sistemlerinin kurumsallaşmasına ve yaygınlaşmasına katkı sunan temel aktörlerden biri konumunda bulunuyor.

7- Akıllı ulaşım sistemleri projelerinizde karşılaştığınız en büyük teknik zorluklar neler oldu ve bu zorlukları nasıl çözdünüz?

Akıllı ulaşım sistemleri, doğası gereği yalnızca bir donanım ya da yazılım meselesi değil; saha koşulları, kullanıcı davranışları ve operasyonel sürekliliğin birlikte yönetilmesini gerektiren çok katmanlı yapılar. Yapıdrom olarak özellikle ilk yıllarda karşılaştığımız en büyük teknik zorluk, farklı şehirlerin fiziksel, iklimsel ve kullanım alışkanlıklarının tek bir sistem üzerinden yönetilmesi ihtiyacıydı.

Donanım tarafında; açık alanda 7/24 çalışan sistemlerin vandalizm, yoğun kullanım ve çevresel koşullara dayanıklılığı önemli bir başlıktı. Farklı iklim koşullarında kilit mekanizmaları, batarya performansı ve istasyon altyapılarının stabil çalışması ciddi Ar-Ge gerektirdi. Bu zorlukları; sahadan gelen verileri tasarım süreçlerine doğrudan entegre ederek, modüler ve kolay bakım yapılabilir donanımlar geliştirerek aştık.

Yazılım tarafında ise en kritik konu, gerçek zamanlı veri yönetimi oldu. Bisikletlerin, istasyonların ve kullanıcıların aynı anda sistemde aktif olduğu yapılarda; bağlantı kopmaları, veri senkronizasyonu ve ölçeklenebilirlik önemli teknik problemler olarak karşımıza çıktı. Bu noktada yazılım mimarimizi mikroservis yapısına taşıyarak, kesintilere dayanıklı ve ölçeklenebilir bir altyapı kurduk.

Operasyonel zorluklar da en az teknik konular kadar belirleyiciydi. Filonun dengeli dağılımı, bakım-onarım planlaması ve arıza sürelerinin minimize edilmesi, özellikle büyük şehirlerde ciddi optimizasyon gerektirdi. Yapıdrom 2.0 ile birlikte bu süreçleri büyük ölçüde dijitalleştirdik; yapay zeka destekli tahminleme modelleri ve veri analitiği sayesinde arıza öngörülerini, filo dengeleme ve bakım planlamasını proaktif hale getirdik.

Bir diğer önemli zorluk, kamu kurumlarıyla yürütülen projelerde mevzuat, ihale ve entegrasyon süreçleri oldu. Farklı şehirlerde farklı bilgi işlem altyapılarıyla çalışmak zorunda kalmak, entegrasyon tarafında esnek çözümler geliştirmemizi zorunlu kıldı. Bu süreçte açık standartlara dayalı, API-first bir yaklaşım benimsedik.

Sonuç olarak, karşılaşılan her teknik zorluk Yapıdrom'un ürün ve hizmetlerini olgunlaştıran bir öğrenme alanı oldu. Bugün geldiğimiz noktada; donanım, yazılım ve operasyonu tek çatı altında yöneten yapımız sayesinde, daha hızlı devreye alınabilen, daha düşük işletme maliyetine sahip ve sürdürülebilir akıllı ulaşım sistemleri sunabiliyoruz.

8- 3 yılı aşkın süredir AUS Türkiye üyesisiniz. Üye olurken dernekten beklentileriniz nelerdi? Bu beklentiler zaman içinde ne ölçüde karşılandı?

Yapıdrom olarak AUS Türkiye'ye üye olurken temel beklentimiz, akıllı ulaşım sistemleri alanında faaliyet gösteren kamu, özel sektör ve akademi aktörlerinin aynı platformda bulunduğu, bilgi ve deneyim paylaşımının sistematik olarak yapılabildiği bir ekosistemin parçası olmaktır. Özellikle yerel yönetimlerin ihtiyaçları ile sahadaki uygulayıcı firmaların tecrübelerinin ortak bir zeminde buluşturulmasını çok değerli görüyorduk.

Bir diğer önemli beklentimiz, akıllı ulaşım projelerinde ortak standartların ve iyi uygulama örneklerinin geliştirilmesine katkı sağlanmasıydı. Farklı şehirlerde benzer projelerin hayata geçirilmesine rağmen, teknik ve operasyonel yaklaşımların büyük farklılıklar göstermesi sektörün ölçeklenmesini zorlaştırıyordu. AUS Türkiye'nin bu konuda yönlendirici bir rol üstlenmesini önemsiyorduk.

Zaman içinde bu beklentilerin önemli ölçüde karşılandığını söyleyebiliriz. AUS Türkiye çatısı altında düzenlenen çalıştaylar, konferanslar ve teknik komisyonlar sayesinde; hem sektördeki güncel gelişmeleri yakından takip etme hem de kendi sahadaki deneyimlerimizi paylaşma imkânı bulduk. Bu karşılıklı etkileşim, özellikle belediyelerin proje geliştirme süreçlerinde daha bilinçli ve gerçekçi kararlar almasına katkı sağladı.

Ayrıca AUS Türkiye'nin, akıllı ulaşım sistemlerinin kamuoyunda ve karar vericiler nezdinde daha görünür hale gelmesinde önemli bir rol oynadığını düşünüyoruz. Bu görünürlük, paylaşımlı bisiklet ve mikromobilité çözümlerinin yalnızca teknolojik değil, kentsel yaşam kalitesini artıran stratejik araçlar olarak ele alınmasına zemin hazırladı.

Bugün geldiğimiz noktada AUS Türkiye üyeliğini, yalnızca bir kurumsal aidiyet değil; sektörün sağlıklı büyümesine katkı sunulan, ortak aklın üretildiği bir platform olarak değerlendiriyoruz. Önümüzdeki dönemde de bu ekosistemin aktif bir parçası olmaya ve katkı sunmaya devam etmeyi önemsiyoruz.

9- Son olarak eklemek istediğiniz bir şey var mı?

Akıllı ulaşım ve emobilité çözümlerini yalnızca bugünün ihtiyaçlarına cevap veren teknolojiler olarak değil, şehirlerin uzun vadeli dönüşümünü şekillendiren stratejik araçlar olarak görüyoruz. Yapıdrom'un kuruluşundan bu yana benimsediği yaklaşım da; kısa vadeli projeler üretmekten ziyade, şehirlerle birlikte öğrenen ve gelişen sürdürülebilir sistemler kurmak oldu.

Önümüzdeki dönemde; yapay zeka, veri analitiği ve dijital platformlar sayesinde akıllı ulaşım sistemlerinin çok daha kişiselleştirilmiş, verimli ve entegre hale geleceğine inanıyoruz. Özellikle mikromobilité çözümlerinin toplu taşıma ile tam entegrasyonu, şehirlerin karbon ayak izinin azaltılmasında kritik bir rol oynayacak.

Yapıdrom olarak bu dönüşümde; yalnızca teknoloji sağlayan bir şirket değil, belediyeler için güvenilir bir çözüm ortağı ve emobilité ekosisteminin aktif bir oyuncusu olmayı hedefliyoruz. Tazı Platformu'nun süperapp'e dönüşmesi, SaaS ve MaaS odaklı çözümlerimiz ve uluslararası pazarlara yönelik çalışmalarımız bu vizyonun somut adımları.

Sonuç olarak; daha yaşanabilir, daha erişilebilir ve daha sürdürülebilir şehirler için çalışmaya devam edeceğiz. Bu yolculukta, kamu kurumları, özel sektör ve tüm paydaşlarla birlikte hareket etmenin en büyük güç olduğuna inanıyoruz.





AUS TÜRKİYE MAKALELER

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net



5.1 Teknolojinin Ötesinde Akıllı Ulaşım

Makale adı: 21. Yüzyılın İlk 25 Yılından Yönetim, Güven ve İnsan Odaklı Dersler

Yazar: Dr. Ejder Ormanlı, İşletme Yönetimi Doktoru, Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) Türkiye Derneği – 2. Bireysel Üyesi, AUS Türkiye Bülteni Yazarı

Yayın: AUS Türkiye Bülteni, Ocak 2026

ÖZ

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS), 21. yüzyılın ilk çeyreğinde küresel ölçekte ulaşım politikalarının ve kent yönetimlerinin merkezine yerleşmiştir. Başlangıçta ağırlıklı olarak teknolojik yenilikler ve altyapı modernizasyonu üzerinden ele alınan AUS, zamanla yalnızca teknik bir çözüm alanı olmaktan çıkmış; yönetim, iletişim, güven, etik ve insan odaklılık boyutlarıyla çok katmanlı bir kamu hizmeti alanına dönüşmüştür. 2026 yılı itibarıyla geride bırakılan ilk yirmi beş yıl, bu dönüşümün değerlendirilmesi ve geleceğe yönelik derslerin çıkarılması açısından kritik bir eşik oluşturmaktadır.

Bu çalışma, “21’in 25’i” başlığı altında, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin tarihsel kökenlerinden başlayarak 2000–2025 döneminde dünyada ve Türkiye’de yaşanan gelişmeleri bütüncül bir perspektifle incelemektedir. Makale, AUS’u mühendislik ve teknoloji ağırlıklı bir bakışın ötesine taşıyarak, işletme yönetimi, kurumsal iletişim, itibar, müşteri (yolcu) deneyimi ve yönetim ekseninde ele almaktadır. Bu doğrultuda, AUS’un yalnızca “daha hızlı” veya “daha verimli” sistemler üretme iddiası değil; aynı zamanda daha adil, daha güvenilir ve daha insan merkezli bir ulaşım anlayışı üretme kapasitesi tartışılmaktadır.

Çalışmada öncelikle Akıllı Ulaşım Sistemlerinin ortaya çıkışına zemin hazırlayan tarihsel ve yönetsel dinamikler ele alınmakta; ardından 21. yüzyılın ilk çeyreğinde küresel ölçekte yaşanan dönüşümler dönemselsel bir çerçeve içinde analiz edilmektedir. Türkiye özelinde ise AUS’un gelişimi, yerel yönetimlerin rolü, kurumsal yapı, parçalı uygulamalar ve öğrenme süreçleri bağlamında değerlendirilmektedir. Makalenin ilerleyen bölümlerinde güven temelli yönetim, etik ve veri sorumluluğu, insan odaklı tasarım ve yolcu deneyimi kavramları derinlemesine tartışılmakta; 2026 ve sonrası için Türkiye’ye yönelik stratejik senaryolar ortaya konmaktadır.



Bu çalışma, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin geleceğine ilişkin kesin öngörüler sunmaktan ziyade, geçmiş deneyimlerden hareketle daha sürdürülebilir, daha kapsayıcı ve daha insani bir AUS yaklaşımı için düşünsel bir zemin oluşturmayı amaçlamaktadır. 21. yüzyılın ilk çeyreğinden çıkarılacak derslerin, önümüzdeki dönemde yapılacak AUS yatırımlarına ve politikalarına yön verebilmesi, ancak bu derslerin teknoloji kadar yönetim ve insan boyutunu da kapsayan bütüncül bir bakışla ele alınmasıyla mümkün olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Akıllı Ulaşım Sistemleri, yönetim, güven, kurumsal iletişim, itibar, yolcu deneyimi, insan odaklı ulaşım, AUS Türkiye

ABSTRACT

Intelligent Transportation Systems (ITS) have become a central component of transportation policies and urban governance worldwide during the first quarter of the 21st century. Initially framed primarily through technological innovation and infrastructure modernization, ITS has gradually evolved into a multidimensional public service domain encompassing governance, communication, trust, ethics, and human-centered design. As of 2026, the completion of the first twenty-five years of this century represents a critical milestone for evaluating past experiences and redefining future directions.

Under the title “21 of 25,” this study provides a comprehensive assessment of the historical foundations of Intelligent Transportation Systems and examines global and Turkish developments between 2000 and 2025. Moving beyond a purely engineering-oriented perspective, the article approaches ITS through the lenses of business administration, corporate communication, reputation management, passenger experience, and governance. In doing so, it argues that the success of intelligent transportation should not be measured solely by efficiency or speed, but by its capacity to generate trust, equity, and human-centered value.

The paper first discusses the historical and managerial dynamics that paved the way for the emergence of ITS, followed by a period-based analysis of global developments during the first quarter of the century. The Turkish experience is then examined with particular attention to the role of local governments, institutional structures, fragmented implementations, and organizational learning processes. Subsequent sections focus on trust-based governance, ethical and data responsibility, human-centered design, and the future of passenger experience. Finally, strategic scenarios for Turkey in the post-2026 period are proposed.



Rather than offering definitive predictions, this study aims to establish an analytical framework for a more sustainable, inclusive, and human-oriented approach to Intelligent Transportation Systems. The lessons drawn from the first twenty-five years of the 21st century suggest that future ITS investments and policies can only achieve lasting impact when technological advancement is integrated with strong governance, ethical responsibility, and a clear focus on human experience.

Keywords: Intelligent Transportation Systems, governance, trust, corporate communication, passenger experience, human-centered mobility, ITS in Türkiye

ÖNSÖZ

Ulaşım, çoğu zaman farkına varmadan içinde yaşadığımız bir sistemdir. Gündelik hayatın akışı içerisinde, bir durakta beklerken, bir araca binerken ya da bir yolculuğun gecikmesiyle karşılaştığımızda görünür hale gelir. Oysa ulaşım, yalnızca bir yerden bir yere gitme meselesi değildir. Şehirlerin nasıl işlediğini, toplumların nasıl örgütlendiğini ve bireylerin kamusal alanla nasıl ilişki kurduğunu doğrudan belirleyen temel bir yapıtaşdır. Bu nedenle ulaşım üzerine yapılan her tartışma, kaçınılmaz olarak insan, yönetim ve değerler üzerine bir tartışmaya dönüşür.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS), bu dönüşümün son çeyrek yüzyıldaki en belirgin yansımalarından biridir. 2000’li yılların başında büyük umutlarla gündeme gelen bu kavram, zamanla yalnızca teknik bir yenilik alanı olmaktan çıkmış, aynı zamanda beklentilerin, eleştirilerin ve toplumsal taleplerin yoğunlaştığı bir politika başlığı haline gelmiştir. Bugün gelinen noktada AUS, artık “yeni” değildir. Ancak hâlâ “tam olarak anlaşılmalı” da değildir. Bu durum, akıllı ulaşım üzerine yeniden ve daha derinlikli düşünmeyi gerekli kılmaktadır.

Bu makale, 21. yüzyılın ilk çeyreğini geride bıraktığımız 2026 yılının başında, Akıllı Ulaşım Sistemleri’ne dönüp bakma ihtiyacının bir ürünü olarak kaleme alınmıştır. “21’in 25’i” başlığı, yalnızca kronolojik bir eşik değildir. Aynı zamanda bir muhasebe çağrısıdır. Geçen yirmi beş yıl boyunca AUS adına neler yapıldı, neler başarıldı, hangi hatalar tekrarlandı ve hangi dersler yeterince öğrenilemedi? Daha da önemlisi, bu birikim bizi nasıl bir geleceğe taşıyor?



Çalışmanın yazım sürecinde temel bir tercih yapılmıştır: Akıllı Ulaşım Sistemleri, mühendislik çözümlerinin ayrıntıları üzerinden değil; **yönetim, iletişim, güven, insan odaklılık ve kurumsal itibar** perspektifinden ele alınmıştır. Bu tercih, AUS'un teknik boyutunu önemsizleştirmek anlamına gelmemektedir. Aksine, teknik kapasitenin ancak doğru yönetildiğinde, doğru anlatıldığında ve doğru deneyimlendiğinde gerçek değer üretebildiği varsayımına dayanmaktadır. Bu nedenle makale, akıllı ulaşımı bir “teknoloji vitrini” olarak değil, **toplumsal bir hizmet alanı** olarak konumlandırmaktadır.

Bu önsözün ardında yatan temel motivasyonlardan biri de AUS tartışmalarında sıklıkla göz ardı edilen insan boyutunu görünür kılma arzusudur. Yolcular, kullanıcılar, çalışanlar ve karar vericiler, bu sistemlerin yalnızca bileşenleri değildir. Aynı zamanda anlam üreticileridir. Akıllı ulaşımın başarısı, bu aktörlerin sisteme nasıl dâhil edildiğiyle doğrudan ilişkilidir. Bu nedenle makale, teknolojik gelişmeler kadar, bu gelişmelerin **nasıl algılandığı ve nasıl karşılık bulduğu** sorularına da odaklanmaktadır.

Bu çalışma, kesin cevaplar sunma iddiasında değildir. Aksine, Akıllı Ulaşım Sistemleri üzerine daha nitelikli sorular sorabilmeyi amaçlamaktadır. Çünkü 21. yüzyılın ilk çeyreğinden çıkarılacak en önemli derslerden biri, akıllı ulaşımın tek bir doğruya indirgenemeyecek kadar karmaşık ve çok boyutlu bir alan olduğudur. Bu karmaşıklık, ancak disiplinler arası, eleştirel ve insan merkezli bir bakışla anlamlandırılabilir.

“21’in 25’i” başlığı altında sunulan bu makalenin, **Akıllı Ulaşım Sistemleri** alanında çalışan araştırmacılar, yöneticiler, uygulayıcılar ve karar vericiler için bir durup düşünme vesilesi oluşturması temennisiyle...

GİRİŞ

Ulaşım, modern toplumların yalnızca fiziksel hareketliliğini sağlayan bir altyapı alanı değil; ekonomik verimlilikten toplumsal eşitliğe, çevresel sürdürülebilirlikten gündelik yaşam kalitesine kadar uzanan çok boyutlu bir kamu hizmetidir. Bu çok boyutluluk, ulaşımı uzun zamandır teknik bir mesele olmaktan çıkarmış; yönetim, yönetişim ve toplumsal değer üretimiyle doğrudan ilişkili stratejik bir alan haline getirmiştir. Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) tam da bu dönüşümün merkezinde yer almaktadır.



Yirmi birinci yüzyılın ilk çeyreğinin tamamlandığı günümüzde, AUS artık yeni veya deneysel bir kavram değildir. Sensörler, veri platformları, mobil uygulamalar ve dijital kontrol merkezleri; birçok ülkede ulaşım yönetiminin olağan araçları haline gelmiştir. Ancak bu yaygınlık, AUS'un başarıyla uygulandığı veya potansiyelinin tam olarak hayata geçirildiği anlamına gelmemektedir. Aksine, geçen yirmi beş yıl; akıllı sistemlerin yalnızca teknolojik yatırımlarla değil, nasıl yönetildiği, nasıl anlatıldığı ve nasıl deneyimlendiğiyle anlam kazandığını açık biçimde ortaya koymuştur.

Bu makale, Akıllı Ulaşım Sistemlerini yalnızca teknik gelişmeler üzerinden ele almayı yeterli görmeyen bir yaklaşımla kaleme alınmıştır. Çalışmanın temel iddiası, AUS'un özünde bir teknoloji projesinden ziyade, bir yönetim ve değer üretimi alanı olduğudur. Bu nedenle makale, mühendislik çözümlerinin ayrıntılarına girmekten bilinçli olarak kaçınmakta; bunun yerine AUS'un tarihsel gelişimini, kurumsal evrimini ve stratejik yönelimlerini işletme, yönetişim, iletişim ve itibar perspektifinden incelemektedir.

Yirmi birinci yüzyılın ilk 25 yılı, AUS açısından bir "öğrenme dönemi" olarak tanımlanabilir. Bu dönemde birçok ülkede önemli teknolojik atılımlar gerçekleştirilmiş; ancak aynı zamanda parçalı uygulamalar, beklenti yönetimi sorunları ve güven tartışmaları da yaşanmıştır. Özellikle büyük kentlerde AUS, zaman zaman çözümün kendisi olmaktan çok, yeni soruların kaynağı haline gelmiştir. Bu durum, akıllı ulaşımın yalnızca "daha hızlı" veya "daha verimli" sistemler kurmakla sınırlı olmadığını; daha adil, daha şeffaf ve daha insan merkezli bir yaklaşımı zorunlu kıldığını göstermektedir.

Türkiye açısından bakıldığında, AUS'un gelişimi küresel eğilimlerle paralel olmakla birlikte, ülkeye özgü yönetsel ve kurumsal dinamikler tarafından şekillenmiştir. Yerel yönetimlerin güçlü rolü, merkezi idarenin düzenleyici etkisi ve hızla artan kentleşme baskısı; Türkiye'de AUS uygulamalarını hem önemli fırsatlar hem de ciddi riskler barındıran bir alan haline getirmiştir. Bu nedenle Türkiye deneyimi, yalnızca "ne yapıldı?" sorusuyla değil; "neden bu sonuçlar ortaya çıktı?" sorusuyla birlikte ele alınmalıdır.

Bu çalışma, 21'in 25'i başlığı altında, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin tarihsel kökenlerinden başlayarak 2000-2025 dönemindeki küresel ve ulusal gelişmeleri bütüncül bir çerçevede değerlendirmeyi amaçlamaktadır. Makalede önce AUS'un ortaya çıkışına zemin hazırlayan tarihsel ve yönetsel dinamikler ele alınmakta; ardından 21. yüzyılın ilk çeyreğinde dünyada ve Türkiye'de yaşanan dönüşümler analiz edilmektedir. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde ise AUS'un iletişim, güven, etik, insan odaklılık ve kurumsal itibar boyutları derinlemesine tartışılmakta; 2026 ve sonrası için stratejik senaryolar ortaya konmaktadır.



Bu bağlamda makalenin temel amacı, Akıllı Ulaşım Sistemlerini yalnızca geçmiş başarılar veya teknolojik yenilikler üzerinden değerlendirmek değil; **geleceğe yönelik daha sağlıklı, daha sürdürülebilir ve daha insani bir AUS anlayışı için düşünsel bir zemin oluşturmaktır.** 21. yüzyılın ilk çeyreğinden çıkarılacak derslerin, önümüzdeki dönemde yapılacak AUS yatırımlarına ve politikalarına yön verebilmesi, ancak bu derslerin bütüncül ve eleştirel bir bakışla ele alınmasıyla mümkün olacaktır.

1. Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Tarihsel Kökeni: Yirminci Yüzyıl ve Öncesinde Ulaşımın Yönetimsel Evrimi

Giriş:

Akıllı Ulaşım Sistemleri, çoğu zaman dijital çağın bir ürünü olarak değerlendirilir. Sensörler, yazılımlar ve yapay zekâ, bu algıyı güçlendiren unsurlardır. Ancak AUS'un ortaya çıkışı, yalnızca teknolojik ilerlemenin doğal bir sonucu değildir. Aksine, AUS; ulaşımın giderek karmaşıklaşan toplumsal, ekonomik ve yönetsel sorunlarına verilen tarihsel bir yanıttır. Bu yanıtı doğru anlayabilmek için, 21. yüzyıla gelmeden önce ulaşımın nasıl yönetildiğine ve hangi sınırlarla karşılaştığına bakmak gerekir.

1.1. Ulaşımın İlk Sistemik Dönemi: Hareketten Yönetime

İnsanlık tarihinde ulaşım, uzun süre fiziksel bir faaliyet olarak ele alınmıştır. Antik ticaret yolları, kervan ağları ve deniz rotaları; hareketliliği mümkün kılan altyapılar olarak tasarlanmıştır. Bu dönemde ulaşımın temel sorusu "nasıl gidilir?" sorusuydu. Yolun varlığı, hareketin mümkün olması için yeterli kabul ediliyordu. Yönetimsel bir çerçeveden söz etmek güçtür; çünkü ulaşım, sınırlı ölçekli ve görece öngörülebilir bir yapıdaydı.

Ancak ticaret hacminin artması ve şehirlerin büyümesiyle birlikte, ulaşım yalnızca fiziksel bir ihtiyaç olmaktan çıkmaya başladı. Hareketin düzenlenmesi, zamanın ve güvenliğin yönetilmesi gibi konular gündeme geldi. Bu aşamada ulaşım, ilk kez dolaylı biçimde bir yönetim meselesi haline geldi. Fakat bu yönetim, kurumsallaşmış ve sistemik bir yapıdan hâlâ uzaktı.



1.2. Sanayi Devrimi ve Ulaşımın Kurumsallaşması

Ulaşımın gerçek anlamda bir yönetim alanına dönüşmesi, Sanayi Devrimi ile birlikte gerçekleşti. Demiryollarının yaygınlaşması, ilk kez büyük ölçekli, zaman çizelgelerine bağlı ve merkezi olarak koordine edilmesi gereken bir ulaşım sistemi ortaya çıkardı. Bu gelişme, ulaşımı yalnızca mühendislik değil; **organizasyon, planlama ve denetim** konusu haline getirdi.

Demiryolları, modern anlamda ulaşım yönetiminin öncüsü olarak kabul edilebilir. Sefer planlaması, güvenlik kuralları, personel organizasyonu ve yolcu ilişkileri; kurumsal yapıların doğmasını zorunlu kıldı. Bu dönemde ulaşım, ilk kez kamusal bir hizmet olarak tanımlanmaya başladı. Devletin rolü arttı; ulaşım, ekonomik kalkınmanın temel unsurlarından biri haline geldi.

Bununla birlikte, bu dönemin yönetim anlayışı büyük ölçüde **merkezi ve mekanik** bir yapıya dayanıyordu. Sistemler, öngörülebilir varsayımlar üzerinden çalışıyor; değişkenlik sınırlı kabul ediliyordu. Bu yaklaşım, uzun süre yeterli oldu; ancak şehirlerin hızla büyümesiyle birlikte sınırlarına dayandı.

1.3. 20. Yüzyılda Motorlaşma ve Karmaşıklığın Artışı

Yirminci yüzyıl, ulaşım tarihinde köklü bir kırılmaya sahne oldu. Motorlu taşıtların yaygınlaşması, bireysel hareketliliği artırırken, ulaşımı aynı zamanda öngörülemez bir alana dönüştürdü. Otomobil, özgürlük ve hız vaat ederken; şehirlerde yoğunluk, kazalar ve çevresel sorunlar ortaya çıktı.

Bu dönemde ulaşım yönetimi, büyük ölçüde altyapı odaklı çözümlerle ele alındı. Daha fazla yol yapmak, daha geniş kavşaklar inşa etmek ve kapasiteyi artırmak; temel politika araçları olarak benimsendi. Ancak bu yaklaşım, talebin sürekli artması nedeniyle kalıcı çözümler üretmedi. Altyapı genişledikçe, kullanım da arttı; sorunlar başka biçimlerde yeniden ortaya çıktı.

Bu süreç, ulaşımın artık yalnızca fiziksel altyapıyla yönetilemeyeceğini gösterdi. Trafik sıkışıklığı, kazalar ve zaman kaybı; yönetimsel ve davranışsal boyutları olan sorunlar haline geldi. Bu farkındalık, ulaşımında kontrol, koordinasyon ve bilgiye dayalı karar alma ihtiyacını doğurdu.



1.4.Kontrolden Koordinasyona: İlk Yönetim Araçları

Yirminci yüzyılın ortalarından itibaren, ulaşımda kontrol ve koordinasyon araçları gelişmeye başladı. Trafik ışıkları, işaretlemeler ve ilk merkezi kontrol sistemleri, bu dönemin ürünleridir. Bu araçlar, ulaşımın tamamen bireysel kararlara bırakılmasının yarattığı karmaşıklığı sınırlamayı amaçladı.

Ancak bu sistemler, büyük ölçüde **statik** yapılar üzerine kuruluydu. Trafik ışıkları belirli zaman döngülerine göre çalışıyor; değişen koşullara sınırlı tepki verebiliyordu. Bu yaklaşım, artan araç sayısı ve değişken kullanıcı davranışları karşısında yetersiz kalmaya başladı. Ulaşım yönetimi, daha esnek ve bilgi temelli çözümlere ihtiyaç duymaya başladı.

Bu noktada ulaşım, teknik bir sorun olmaktan çıkarak, açık biçimde **bir yönetim problemi** haline geldi. Kararların hangi veriye dayanarak alındığı, kimin sorumluluğunda olduğu ve nasıl iletişim kurulduğu gibi sorular ön plana çıktı. Bu sorular, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin doğuşuna giden yolun zihinsel altyapısını oluşturdu.

1.5.AUS'a Giden Yol: İhtiyacın Şekillendirdiği Bir Kavram

Akıllı Ulaşım Sistemleri, bu tarihsel birikimin doğal sonucudur. AUS, bir anda ortaya çıkmış bir teknoloji paketi değil; ulaşımın artan karmaşıklığı karşısında geliştirilen **yönetimsel bir yanıt**. Teknoloji, bu yanıtın aracı olmuştur; amacı değil.

Yirminci yüzyılın sonuna gelindiğinde, ulaşım artık:

- Çok aktörlü,
- Çok değişkenli,
- Yoğun veri üreten,
- Yüksek beklenti yaratan bir alan haline gelmişti.

Bu koşullar altında ulaşımı, yalnızca fiziksel altyapı ve statik kurallarla yönetmek mümkün değildi. AUS kavramı, tam da bu noktada; **bilgiye dayalı, esnek ve koordineli bir yönetim anlayışının** ifadesi olarak şekillendi.



Bölüm Değerlendirmesi

Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kökeni, dijital çağdan çok daha eskiye uzanır. AUS, teknolojik bir yenilikten ziyade, ulaşımın tarihsel evrimi içinde ortaya çıkan yönetsel bir zorunluluktur. 20. yüzyıl ve öncesinde yaşanan deneyimler, ulaşımın yalnızca hareketlilik değil; güven, düzen ve toplumsal yaşam kalitesiyle doğrudan ilişkili bir alan olduğunu göstermiştir. Bu tarihsel arka plan, AUS'un neden yalnızca teknik değil; stratejik, yönetsel ve insani bir mesele olarak ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır.

2. Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Doğuşu: 1990–2000 Döneminde Ulaşımında Dijital Kırılma ve Yönetim Arayışı

Bölüme Giriş

Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kavramsal ve kurumsal olarak şekillenmesi, 20. yüzyılın son on yılında hız kazanmıştır. Bu dönem, yalnızca teknolojik yeniliklerin arttığı bir zaman dilimi değil; aynı zamanda ulaşım alanında **mevcut yönetim modellerinin açık biçimde yetersiz kaldığının kabul edildiği** bir kırılma sürecidir. 1990'lı yıllar, ulaşımın artık geleneksel kontrol ve altyapı genişletme yöntemleriyle yönetilemeyeceğinin anlaşıldığı; yeni bir yaklaşım arayışının başladığı yıllar olarak okunmalıdır.

2.1. 1990'lara Gelirken Biriken Sorunlar

1980'li yılların sonuna gelindiğinde, özellikle büyük kentlerde ulaşım sistemleri ciddi bir baskı altına girmişti. Artan otomobil sahipliği, düzensiz kentleşme ve nüfus yoğunluğu; trafik sıkışıklığını kronik bir sorun haline getirmişti. Bu sorun, yalnızca zaman kaybı değil; ekonomik verimsizlik, çevresel bozulma ve toplumsal stres üretmeye başlamıştı.

Bu dönemde ulaşım politikaları hâlâ büyük ölçüde **altyapı merkezli** bir anlayışa dayanıyordu. Daha fazla yol yapmak, daha büyük kavşaklar inşa etmek ve kapasiteyi artırmak; temel çözüm araçları olarak görülüyordu. Ancak bu yaklaşımın sınırları giderek daha görünür hale geldi. Altyapı yatırımları, talep artışını geçici olarak rahatlatıyor; ancak kısa süre içinde daha fazla araç kullanımını teşvik ederek sorunu yeniden üretiyordu.

Bu kısır döngü, ulaşımın artık yalnızca fiziksel kapasiteyle değil; **bilgi, koordinasyon ve davranış yönetimiyle** ele alınması gerektiği fikrini güçlendirdi.



2.2. Dijitalleşmenin İlk Etkileri ve Yeni Olanaklar

1990'lı yıllar, bilgi ve iletişim teknolojilerinin günlük hayata girmeye başladığı bir dönemdir. Bilgisayarların yaygınlaşması, veri işleme kapasitesinin artması ve ilk iletişim ağlarının kurulması; ulaşım alanında da yeni olanaklar yarattı. Bu teknolojiler, ilk kez ulaşım sistemlerinin **gerçek zamanlı izlenmesi ve yönetilmesi** fikrini mümkün kıldı.

Ancak bu dönemde teknoloji, henüz bugünkü olgunluğuna ulaşmamıştı. Sensörler sınırlıydı, veri toplama pahalıydı ve entegrasyon zordu. Buna rağmen, bu araçlar ulaşım yöneticilerine ilk kez şu soruyu sordurdu:

“Eğer sistemi anlık olarak görebiliyorsak, neden kararlarımız hâlâ statik olsun?”

Bu soru, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin düşünsel temelini oluşturan en önemli kırılma noktalarından biridir. AUS, bu aşamada bir teknoloji projesi değil; **karar alma biçimini değiştirme girişimi** olarak ortaya çıktı.

2.3. ITS (AUS) Kavramının Ortaya Çıkışı

1990'lı yılların ortalarında “Intelligent Transportation Systems (ITS)” kavramı, akademik literatürde ve politika belgelerinde görünürlük kazanmaya başladı. Bu kavram, farklı coğrafyalarda farklı önceliklerle ele alındı; ancak ortak bir noktada buluştu: Ulaşım, artık **akıllı biçimde yönetilmesi gereken bir sistemdi**.

ITS yaklaşımı, ulaşımı oluşturan unsurları – altyapı, araçlar, kullanıcılar ve yönetim – birbirinden bağımsız değil; etkileşim halinde olan bir bütün olarak ele aldı. Bu bakış açısı, ulaşımında parçalı çözümlerden bütüncül yaklaşımlara geçişin ilk işaretiydi. Özellikle kamu otoriteleri için ITS, sınırlı kaynaklarla daha fazla değer üretmenin bir yolu olarak görülmeye başlandı.

Bu dönemde ITS, çoğu zaman trafik yönetimiyle özdeşleştirildi. Ancak kavramın kapsamı, zamanla daha geniş bir hareketlilik anlayışına doğru evrildi. Bu evrim, AUS'un yalnızca teknik değil; **kurumsal ve yönetsel bir dönüşüm projesi** olduğunun erken bir göstergesidir.

2.4. Teknoloji ile Yönetim Arasındaki İlk Gerilimler

ITS uygulamalarının ilk örnekleri, önemli dersler barındırıyordu. Benzer teknolojilerin farklı şehirlerde farklı sonuçlar üretmesi, teknik çözümlerin tek başına yeterli olmadığını ortaya koydu. Bazı projeler, yüksek beklentilerle başlatıldı; ancak kullanıcılar tarafından benimsenmedi veya sürdürülebilir olmadı.

Bu durum, teknoloji ile yönetim arasındaki gerilimi görünür kıldı. Sistemler teknik olarak çalışıyor; ancak beklendiği ölçüde toplumsal fayda üretmiyordu. Bu noktada sorun, çoğu zaman teknolojiye değil; **yönetim anlayışında ve iletişim biçiminde** yatıyordu. Kullanıcıların sisteme nasıl dâhil edildiği, bilgilendirme süreçleri ve kurumlar arası koordinasyon; başarının belirleyici unsurları haline geldi.

Bu erken deneyimler, AUS'un gelecekteki yönelimlerini de şekillendirdi. Teknolojinin, insan davranışı ve kurumsal yapıdan bağımsız düşünülmemeyeceği fikri güçlendi.

2.5 AUS'un Kavramsal Çerçevesinin Şekillenmesi

1990–2000 dönemi, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin henüz olgunlaşmadığı; ancak kavramsal sınırlarının çizilmeye başlandığı bir geçiş sürecidir. Bu dönemde AUS, bir “mucize çözüm” olarak değil; ulaşımın artan karmaşıklığına **daha akılcı** bir yanıt olarak konumlandırılmıştır.

Bu yanıtın temelinde üç unsur yer alır:

- **Bilgi:** Sistemin anlık olarak izlenmesi ve anlaşılması
- **Koordinasyon:** Farklı aktörlerin birlikte hareket edebilmesi
- **Yönetişim:** Kararların şeffaf ve tutarlı biçimde alınması

Bu unsurlar, 21. yüzyılda AUS'un yalnızca teknik değil; stratejik ve yönetsel bir alan olarak ele alınmasının da önünü açmıştır.

Bölüm Değerlendirmesi

Akıllı Ulaşım Sistemlerinin doğuşu, dijital teknolojilerin sağladığı imkânlardan çok; ulaşımın yönetilemez hale gelen karmaşıklığına verilen bir yanıt olarak okunmalıdır. 1990–2000 dönemi, AUS'un teknik bir yenilikten ziyade, **yeni bir yönetim anlayışının ifadesi** olarak şekillendiği kritik bir geçiş sürecidir. Bu dönemde edinilen deneyimler, 21. yüzyılda AUS'un neden yalnızca teknolojiyle değil; iletişim, güven ve insan odaklılıkla birlikte ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koymuştur.



3. 21. Yüzyılın İlk 25 Yılında Küresel Ölçekte Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Evrimi (2000–2025)

Bölüme Giriş

Yirmi birinci yüzyılın ilk çeyreği, Akıllı Ulaşım Sistemleri açısından yalnızca teknolojik gelişmelerin yaşandığı bir dönem değil; aynı zamanda ulaşımın **nasıl bir kamu hizmeti olduğu, kim için tasarlandığı ve hangi değerleri üretmesi gerektiği** sorularının giderek daha yüksek sesle sorulduğu bir zaman dilimidir. 2000–2025 arası dönem, AUS'un deneysel uygulamalardan kurumsal politikalara, teknik pilotlardan stratejik yönetim alanına evrildiği kritik bir eşik olarak değerlendirilmelidir.

Bu dönemi anlamak için gelişmeleri tekil teknolojiler üzerinden değil; **dönemsel eğilimler, yönetim anlayışındaki dönüşümler ve toplumsal beklentiler** çerçevesinde ele almak gerekir. Çünkü AUS'un bu çeyrek asırlık serüveni, yalnızca “daha akıllı sistemler” üretmemiş; aynı zamanda yeni kırılmalıklar, yeni sorumluluklar ve yeni tartışmalar doğurmuştur.

3.1. 2000–2005: Dijital Umutlar ve Erken Uygulamalar Dönemi

2000'li yılların başı, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin küresel ölçekte ciddi bir umut dalgası yarattığı bir dönemdir. İnternetin yaygınlaşması, bilgisayar işlem gücünün artması ve ilk dijital ağların olgunlaşması; ulaşımın “gerçek zamanlı” yönetilebileceği fikrini güçlendirmiştir. Bu dönemde AUS, çoğunlukla **teknoloji merkezli** bir vizyonla ele alınmıştır.

Erken dönem uygulamalar:

- Trafik yönetim merkezleri,
- Değişken mesaj sistemleri,
- Elektronik ücret toplama çözümleri gibi alanlarda yoğunlaşmıştır.

Bu uygulamaların ortak özelliği, ulaşımı ilk kez **anlık veri** üzerinden izleme ve yönlendirme iddiası taşımasıdır. Ancak bu dönemde AUS'un yönetsel boyutu henüz yeterince tartışılmamıştır. Sistemler çoğu zaman “kurulduğu anda değer üretecek” varsayımıyla hayata geçirilmiş; kullanıcı davranışı, iletişim stratejileri ve kurumsal entegrasyon ikinci planda kalmıştır.

Bu yaklaşım, AUS'un erken döneminde teknik başarı ile toplumsal karşılık arasındaki farkın ilk kez görünür olmasına yol açmıştır.

3.2. 2005–2010: Entegrasyon Arayışı ve Kurumsal Farkındalık

2005 sonrası dönemde AUS uygulamalarının yaygınlaşması, yeni bir ihtiyacı ortaya çıkarmıştır: **entegrasyon**. Farklı sistemlerin birbiriyle konuşmadığı, verinin parçalı kaldığı ve kurumlar arası koordinasyonun zayıf olduğu yapılar, beklenen verimi üretememeye başlamıştır.

Bu dönemde şu sorular daha sık sorulmuştur:

- Veriler neden birlikte kullanılamıyor?
- Farklı kurumlar neden farklı dil konuşuyor?
- Teknoloji neden beklenen faydayı üretmiyor?

Bu sorgulamalar, AUS'un yalnızca teknik değil; **kurumsal bir dönüşüm** gerektirdiğini ortaya koymuştur. Entegrasyon ihtiyacı, ulaşım yönetiminde organizasyonel yapıların, yasal çerçevelerin ve karar alma mekanizmalarının önemini gündeme taşımıştır.

Bu dönemde AUS literatüründe “sistem-of-systems” yaklaşımı öne çıkmaya başlamış; ulaşımın tekil çözümlerle değil, **bütüncül bir mimari** ile ele alınması gerektiği vurgulanmıştır.

3.3. 2010–2015: Büyük Veri, Mobilite ve Kullanıcıyla Yüzleşme

2010'lu yılların başı, AUS açısından bir başka kırılma noktasıdır. Akıllı telefonların yaygınlaşması, mobil uygulamaların günlük hayatın parçası haline gelmesi ve büyük veri kavramının güçlenmesi; ulaşım da kullanıcıyı doğrudan sistemin içine çekmiştir.

Bu dönemde AUS:

- Yalnızca yöneticilerin gördüğü sistemler olmaktan çıkmış,
- Doğrudan yolcunun cebine girmiştir.

Gerçek zamanlı sefer bilgileri, navigasyon uygulamaları ve yolcu bilgilendirme sistemleri; kullanıcı beklentilerini köklü biçimde değiştirmiştir. Yolcu artık sadece taşınmak istememekte; **bilgilendirilmek, yönlendirilmek ve kontrol hissi yaşamak** istemektedir.

Ancak bu gelişme, yeni bir gerilimi de beraberinde getirmiştir. Bilgiye erişim arttıkça, hata toleransı azalmış, sistemler daha görünür hale gelmiştir. Önceden fark edilmeyen aksaklıklar, artık anlık olarak paylaşılır ve eleştirilir olmuştur. Bu durum, AUS'un teknik performans kadar **iletişim ve algı yönetimi** boyutunu da zorunlu kılmıştır.

3.4. 2015–2020: Akıllı Şehirler, Politika ve Beklenti Enflasyonu

2015 sonrası dönemde Akıllı Ulaşım Sistemleri, “akıllı şehir” söyleminin merkezine yerleşmiştir. Ulaşım, şehirlerin dijital dönüşümünün vitrini olarak görülmeye başlanmış; AUS projeleri politik ve sembolik anlamlar da yüklenmiştir.



Bu dönemin en belirgin özelliği, **beklenti enflasyonudur**. AUS, yalnızca trafik sorunlarını çözmesi beklenen bir araç olmaktan çıkarak:

- Çevre sorunlarını azaltan,
- Yaşam kalitesini artıran,
- Hatta toplumsal eşitsizlikleri gideren bir araç olarak sunulmaya başlanmıştır.
-

Bu genişleme, AUS'un toplumsal rolünü güçlendirmiştir; ancak aynı zamanda kırılganlığını da artırmıştır. Çünkü bu kadar geniş beklentiyi karşılamak, yalnızca teknolojiyle mümkün değildir. Yönetişim, etik, katılım ve iletişim boyutları bu dönemde daha görünür hale gelmiştir.

3.5. 2020–2025: Pandemi, Kırılganlık ve Güven Sınavı

2020 sonrası dönem, Akıllı Ulaşım Sistemleri için küresel ölçekte bir **stres testi** olmuştur. Pandemi, ulaşım talebini dramatik biçimde değiştirmiş; esnek, uyarlanabilir ve güven üreten sistemlere olan ihtiyacı açıkça ortaya koymuştur.

Bu dönemde AUS:

- Yalnızca verimlilik değil,
- **Dayanıklılık** ve
- **Toplumsal güven** üzerinden değerlendirilmeye başlanmıştır.

Yolcular için artık temel soru, “sistem hızlı mı?” değil; “bu sistem kriz anında beni koruyor mu?” olmuştur. Bu değişim, AUS'un etik, iletişim ve insan odaklılık boyutlarını merkezî hale getirmiştir.

3.6. Küresel Deneyimden Çıkan Ortak Dersler

2000–2025 arası küresel AUS deneyimi, birkaç temel ders üretmiştir:

1. Teknoloji tek başına yeterli değildir.
2. Yönetişim ve iletişim başarının belirleyicisidir.
3. Kullanıcı, pasif değil; sistemin aktif parçasıdır.
4. Güven, AUS'un en kritik çıktısıdır.

Bu dersler, 2026 ve sonrası tartışmalarının da zeminini oluşturmaktadır.

Bölüm Değerlendirmesi

Yirmi birinci yüzyılın ilk 25 yılı, Akıllı Ulaşım Sistemlerini teknik bir yenilik alanından, **stratejik bir kamu hizmeti alanına** dönüştürmüştür. Küresel deneyimler, AUS'un ancak teknoloji, yönetim ve insan odaklılık birlikte ele alındığında sürdürülebilir değer üretebildiğini göstermektedir. Bu çeyrek asır, aynı zamanda geleceğe dair tartışmalar için güçlü bir birikim ve uyarı alanı oluşturmuştur.

4. Türkiye'de Akıllı Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi (2000–2025): Kurumsal Arayış, Yerel Deneyim ve Yönetimsel Öğrenme

Bölüme Giriş

Türkiye'de Akıllı Ulaşım Sistemlerinin gelişimi, küresel eğilimlerin birebir kopyalanmasından ziyade, ülkenin kendine özgü kentleşme dinamikleri, yönetsel yapısı ve toplumsal beklentileri çerçevesinde şekillenmiştir. 2000–2025 arası dönem, Türkiye için AUS'un teknik bir yenilik alanı olmaktan çıkıp, **yerel yönetimlerin gündemine giren stratejik bir politika başlığına** dönüştüğü bir süreçtir. Ancak bu dönüşüm, doğrusal ve kesintisiz bir ilerleme şeklinde gerçekleşmemiş; deneme–yanılma, parçalı uygulamalar ve kurumsal öğrenme süreçleriyle ilerlemiştir.

4.1. 2000–2005: Farkındalık Dönemi ve İlk Temas

2000'li yılların başında Türkiye'de AUS kavramı, sınırlı bir uzman çevresi dışında yaygın olarak bilinmemekteydi. Ulaşım politikaları, büyük ölçüde altyapı yatırımları ve kapasite artırımı üzerinden şekilleniyordu. Kent içi ulaşım sorunları, daha fazla yol, köprü ve kavşak inşasıyla çözülmeye çalışılıyor; bilgi temelli yönetim araçları ikincil planda kalıyordu.

Bu dönemde AUS'a yönelik ilk farkındalık, uluslararası projeler, teknik iş birlikleri ve akademik çalışmalar aracılığıyla oluşmaya başladı. Elektronik ücret toplama sistemleri ve merkezi trafik kontrol uygulamaları, AUS başlığı altında olmasa da akıllı sistemlere geçişin öncülleri olarak değerlendirilebilir. Ancak bu uygulamalar, çoğu zaman **teknoloji ithali** mantığıyla ele alınmış; kurumsal kapasite ve yönetim boyutu yeterince tartışılmamıştır.

4.2. 2005–2010: Pilot Uygulamalar ve Parçalı Gelişim

2005 sonrası dönemde, özellikle büyükşehir belediyelerinde AUS'a yönelik ilgi artmaya başladı. Trafik kontrol merkezleri, değişken mesaj sistemleri ve kameralar, ulaşım yönetiminin görünür unsurları haline geldi. Bu dönemin karakteristik özelliği, **pilot projelerin yaygınlaşmasıdır**.

Ancak pilot uygulamaların çoğu, bütüncül bir stratejiye dayanmadan hayata geçirilmiştir. Farklı birimler, farklı ihtiyaçlar doğrultusunda farklı çözümler geliştirmiş; bu durum veri bütünlüğü ve kurumsal koordinasyon sorunlarını beraberinde getirmiştir. AUS, bu aşamada bir "vizyon"dan çok, **parça parça çözümler toplamı** olarak algılanmıştır.



Bu parçalı yapı, teknolojik yatırımların potansiyelini sınırlamış; AUS'un kurumsal değer üretme kapasitesini zayıflatmıştır. Buna rağmen bu dönem, Türkiye için önemli bir öğrenme süreci olmuştur. Hangi çözümlerin neden çalışmadığı sorusu, ilk kez bu dönemde ciddi biçimde gündeme gelmiştir.

4.3. 2010–2015: Kurumsallaşma Arayışı ve Yerel Yönetimlerin Rolü

2010'lu yıllarla birlikte Türkiye'de AUS söylemi daha görünür hale gelmiştir. Büyükşehir belediyeleri, ulaşım daireleri ve iştirakler; AUS'u kurumsal gündemlerine almaya başlamıştır. Bu dönemde akıllı ulaşım, yalnızca trafik yönetimi değil; toplu taşıma, yolcu bilgilendirme ve ödeme sistemlerini de kapsayan daha geniş bir çerçevede ele alınmıştır.

Toplu taşıma kartları, mobil bilgilendirme uygulamaları ve gerçek zamanlı sefer verileri; yolcu deneyimini doğrudan etkileyen araçlar olarak öne çıkmıştır. Bu gelişmeler, AUS'un kullanıcıyla ilk kez **doğrudan temas kurduğu** bir dönemi temsil eder. Yolcu beklentileri artmış; bilgilendirme, şeffaflık ve erişilebilirlik talepleri güçlenmiştir.

Ancak bu dönemde de AUS uygulamaları, çoğu zaman teknik başarı üzerinden değerlendirilmiş; iletişim, itibar ve algı yönetimi boyutları ikincil kalmıştır. Bu durum, teknik olarak çalışan sistemlerin dahi kamuoyu nezdinde yeterli karşılık bulamamasına yol açmıştır.

4.4. 2015–2020: Akıllı Şehir Söylemi ve Beklentinin Yükselmesi

2015 sonrası dönemde Türkiye'de AUS, "akıllı şehir" kavramının ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Ulaşım, dijital dönüşüm projelerinin vitrini olarak konumlandırılmış; AUS yatırımları yalnızca teknik değil, **siyasal ve sembolik** anlamlar da taşımaya başlamıştır.

Bu dönemin en belirgin özelliği, beklentilerin hızla yükselmesidir. AUS'tan yalnızca trafik sorunlarını çözmesi değil; çevresel etkileri azaltması, yaşam kalitesini artırması ve hatta toplumsal eşitsizliklere çözüm üretmesi beklenmiştir. Bu beklenti genişlemesi, AUS'un önemini artırmış; ancak aynı zamanda kırılabilirliğini de çoğaltmıştır.

Bu süreçte iletişim eksikliği, AUS projelerinin en zayıf halkalarından biri olarak ortaya çıkmıştır. Sistemlerin ne yaptığı ne yapamadığı ve hangi aşamada olduğu, kamuoyuna yeterince açık biçimde anlatılamamıştır. Bu durum, güven ve itibar açısından önemli riskler doğurmuştur.



4.5. 2020–2025: Kriz, Dayanıklılık ve Güven Tartışması

2020 sonrası dönem, Türkiye’de de Akıllı Ulaşım Sistemleri için bir **gerçeklik testi** olmuştur. Pandemi, ulaşım talebini dramatik biçimde değiştirmiş; esnek, uyarlanabilir ve güven veren sistemlere olan ihtiyacı görünür kılmıştır. Bu dönemde AUS, yalnızca verimlilik değil; **dayanıklılık ve kriz yönetimi** perspektifinden değerlendirilmeye başlanmıştır.

Yolcular için temel soru, “Sistem çalışıyor mu?”dan çok, “Bu sistem beni koruyor mu?” ya dönüşmüştür. Hijyen, yoğunluk yönetimi ve bilgilendirme; AUS’un yeni performans kriterleri haline gelmiştir. Bu süreç, teknolojinin tek başına yeterli olmadığını; **yönetim, iletişim ve güven** boyutlarının belirleyici olduğunu bir kez daha göstermiştir.

4.6. Türkiye Deneyiminden Çıkan Temel Dersler

Türkiye’nin 2000–2025 AUS deneyimi, birkaç temel dersi açık biçimde ortaya koymaktadır:

- 1.AUS yatırımları teknik olduğu kadar **kurumsal projelerdir**.
- 2.Parçalı uygulamalar, uzun vadede değer üretmez.
- 3.İletişim ve beklenti yönetimi ihmal edildiğinde güven kaybı kaçınılmazdır.
- 4.Yerel yönetimler, AUS’un gerçek uygulama alanlarıdır; ancak merkezi koordinasyon şarttır.

Bu dersler, Türkiye’nin 2026 ve sonrası için hangi senaryoya yönelebileceğini de belirleyecektir.

Bölüm Değerlendirmesi

Türkiye’de Akıllı Ulaşım Sistemlerinin gelişimi, teknik kapasitenin artışı kadar, **kurumsal öğrenme ve yönetim arayışlarıyla** şekillenmiştir. 2000–2025 arası dönem, AUS’un ne olduğunun ve ne olmadığının deneyimlenerek öğrenildiği bir süreçtir. Bu deneyim, Türkiye için büyük bir potansiyel barındırmakla birlikte, doğru yönetilmediği takdirde önemli riskler de taşımaktadır. 21. yüzyılın ilk çeyreğinden çıkarılacak temel ders, AUS’un ancak teknoloji, yönetim ve insan odaklılık birlikte ele alındığında kalıcı değer üretebileceğidir.

Makalenin tamamına [buradan](#) ulaşabilirsiniz



5.2 Avrupa'da Akıllı Ulaşım Sistemlerine Genel Bakış

Makale adı: *An Overview of Intelligent Transportation Systems in Europe*

Yazarlar: Nicolae Cordoş, Irina Duma, Dan Moldovanu, Adrian Todoruț, István Barabás - - Department of Automotive Engineering and Transports, Technical University of Cluj-Napoca, 400641 Cluj-Napoca, Romania

Yayın: *World Electric Vehicle Journal*, 2025, 16(7), 387

1. Giriş

Avrupa'da nüfus artışı, kentleşmenin hızlanması ve araç sahipliğinin yükselmesi, ulaşım altyapıları üzerinde ciddi baskılar oluşturmaktadır. Bu durum, trafik sıkışıklığı, hava kirliliği, kazalar ve zaman kaybı gibi sorunları beraberinde getirmektedir. Geleneksel ulaşım yönetim yaklaşımlarının bu karmaşık sorunlara tek başına çözüm üretmekte yetersiz kaldığı görülmektedir. Bu bağlamda **Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS)**, ulaşım ağlarının daha güvenli, verimli ve sürdürülebilir şekilde işletilmesi amacıyla geliştirilen yenilikçi çözümler olarak öne çıkmaktadır.

Bu çalışma, Avrupa'daki AUS uygulamalarını, teknolojik altyapılarını, politika çerçevesini ve gelecekteki gelişim eğilimlerini kapsamlı biçimde ele almaktadır. Avrupa Birliği'nin ulaştırma politikaları içerisinde AUS'nin stratejik bir öneme sahip olduğu vurgulanmakta ve bu sistemlerin sürdürülebilir ulaşım hedeflerine ulaşmada kilit rol oynadığı belirtilmektedir.

2. Akıllı Ulaşım Sistemlerinin (AUS) Tanımı ve Amaçları

Akıllı Ulaşım Sistemleri, ulaşım altyapılarına bilgi ve iletişim teknolojilerinin entegre edilmesi yoluyla, trafik akışının izlenmesi, analiz edilmesi ve yönetilmesini amaçlayan sistemler bütünüdür. Bu sistemler; sensörler, kameralar, iletişim ağları, yazılım platformları ve veri analitiği araçları aracılığıyla çalışmaktadır.



AUS'nin temel amaçları arasında:

- trafik güvenliğinin artırılması,
- seyahat sürelerinin azaltılması,
- yakıt tüketimi ve emisyonların düşürülmesi,
- toplu taşımanın daha cazip hâle getirilmesi,
- kullanıcıların doğru ve zamanında bilgilendirilmesi yer almaktadır.

Makale, AUS'nin yalnızca teknik bir uygulama alanı olmadığını, aynı zamanda ekonomik, çevresel ve sosyal boyutları olan bütüncül bir yaklaşım olduğunu vurgulamaktadır.

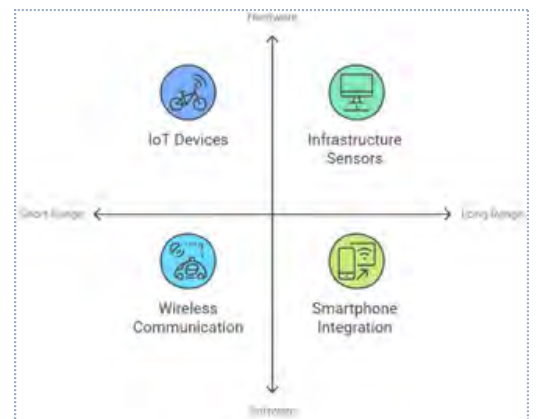
3. Avrupa'da AUS'nin Gelişim Süreci ve Politika Altyapısı

Avrupa'da AUS'nin gelişimi, büyük ölçüde Avrupa Birliği politikaları ve düzenlemeleri çerçevesinde şekillenmiştir. Özellikle **2010/40/EU sayılı Direktif**, AUS'nin Avrupa genelinde uyumlu ve koordineli biçimde uygulanmasını hedefleyen temel yasal düzenleme olarak öne çıkmaktadır. Bu direktif, üye ülkeler arasında teknik uyumun sağlanmasını, veri paylaşımının kolaylaştırılmasını ve ortak standartların geliştirilmesini amaçlamaktadır.

Makale, Avrupa Birliği'nin AUS'ye yaklaşımının parçalı projelerden ziyade bütüncül ve entegre çözümleri teşvik ettiğini belirtmektedir. Böylece farklı ülkelerde geliştirilen sistemlerin birbiriyle uyumlu çalışması ve sınır ötesi ulaşımın daha etkin hâle gelmesi hedeflenmektedir.

4. AUS'nin Temel Teknolojik Bileşenleri

Akıllı Ulaşım Sistemleri, donanım ve yazılım bileşenlerinin birlikte çalışmasıyla işlev kazanmaktadır.



4.1 Donanım Altyapısı

Makale, AUS donanım altyapısının temelini şu unsurların oluşturduğunu belirtmektedir:

- trafik kameraları ve görüntü işleme sistemleri,
- yol ve çevre sensörleri,
- akıllı trafik ışıkları ve sinyal kontrol üniteleri,
- araç içi algılayıcılar,
- IoT (Nesnelerin İnterneti) tabanlı cihazlar.

Bu donanımlar sayesinde ulaşım açısından sürekli olarak veri toplanmakta ve sistemlerin gerçek zamanlı çalışması mümkün hâle gelmektedir.

4.2 Yazılım ve Veri Yönetimi

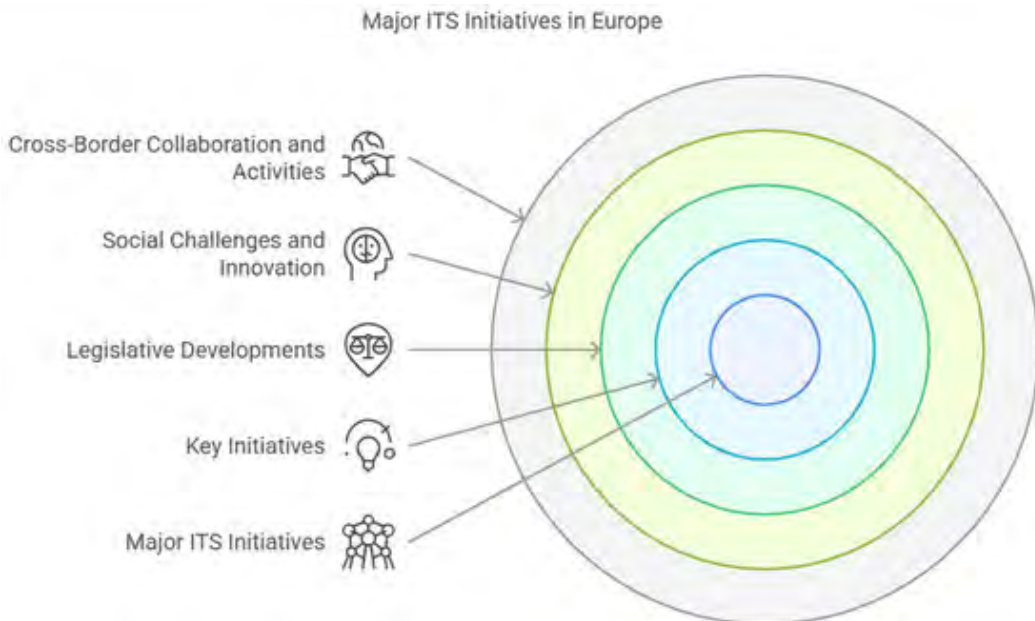
Toplanan veriler, gelişmiş yazılım platformları üzerinden işlenmekte ve analiz edilmektedir. Büyük veri, yapay zekâ ve makine öğrenmesi teknikleri kullanılarak:

- trafik yoğunluğu tahminleri yapılmakta,
- sinyal süreleri optimize edilmekte,
- alternatif rota önerileri geliştirilmektedir.

Makale, özellikle yüksek çözünürlüklü haritaların ve bulut tabanlı sistemlerin otonom ve bağlantılı araç uygulamaları için kritik öneme sahip olduğunu vurgulamaktadır.

5. Avrupa'da AUS Uygulama Alanları

Avrupa'da AUS, farklı ulaşım modlarına entegre edilmiş durumdadır ve çok sayıda uygulama alanı bulunmaktadır.



5.1 Kentsel Trafik Yönetimi

Akıllı sinyalizasyon sistemleri, gerçek zamanlı trafik izleme ve adaptif kontrol mekanizmaları sayesinde şehir içi trafik daha etkin biçimde yönetilmektedir. Bu uygulamalar, özellikle yoğun saatlerde tıkanıklığın azaltılmasına katkı sağlamaktadır.

5.2 Toplu Taşıma Sistemleri

Makale, Avrupa şehirlerinde toplu taşıma sistemlerinin AUS ile entegre edildiğini belirtmektedir. Gerçek zamanlı araç takip sistemleri, yolcu bilgilendirme ekranları ve akıllı biletleme çözümleri, toplu taşımanın kullanımını artırmayı hedeflemektedir.

5.3 Park Yönetimi

Akıllı park sistemleri, boş park alanlarının tespit edilmesi ve sürücülere yönlendirilmesi yoluyla gereksiz dolaşımı azaltmaktadır. Bu sayede hem trafik yükü azalmakta hem de şehir merkezlerindeki düzensizlik önlenmektedir.

5.4 Otonom ve Bağlantılı Araç Uygulamaları

Makale, Avrupa'da otonom araçlar ve bağlantılı araç teknolojileri üzerine çok sayıda pilot proje yürütüldüğünü ifade etmektedir. Bu projeler, AUS'nin gelecekteki yönünü belirlemede önemli rol oynamaktadır.

6. AUS'nin Sağladığı Faydalar

Makale, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin çok boyutlu faydalar sunduğunu vurgulamaktadır.

Trafik açısından:

- daha akıcı ulaşım,
- daha kısa seyahat süreleri,
- daha öngörülebilir yolculuk koşulları sağlanmaktadır.

Güvenlik açısından:

- kaza sayısında azalma,
- daha hızlı acil müdahale,
- risklerin önceden tespiti mümkün olmaktadır.

Çevresel açıdan:

- emisyonların azalması,
- yakıt tüketiminin düşmesi,
- hava kalitesinin iyileşmesi gibi kazanımlar elde edilmektedir.

Ekonomik ve sosyal açıdan ise zaman tasarrufu, verimlilik artışı ve yaşam kalitesinde yükselme sağlanmaktadır.



7. Karşılaşılan Zorluklar

Makale, AUS uygulamalarının önünde çeşitli engeller bulunduğunu açıkça ortaya koymaktadır. Teknik açıdan:

- farklı sistemler arasındaki uyumsuzluklar,
- standart eksikliği,
- veri entegrasyonu sorunları önemli zorluklar olarak belirtilmektedir.

Hukuki ve kurumsal açıdan:

- veri gizliliği ve güvenlik konuları,
- sorumluluk paylaşımı,
- yasal düzenleme eksiklikleri ön plana çıkmaktadır.

Ayrıca, yüksek yatırım maliyetleri ve uzman insan kaynağı ihtiyacı da AUS projelerinin yaygınlaşmasını zorlaştıran faktörler arasında sayılmaktadır.

8. Gelecek Perspektifi

Makale, AUS'nin geleceğinin dijitalleşme, yapay zekâ ve otonom teknolojilerle şekilleneceğini belirtmektedir. 5G ve 6G gibi yeni nesil iletişim teknolojilerinin yaygınlaşmasıyla birlikte, araçlar ve altyapı arasındaki etkileşimin daha hızlı ve güvenilir hâle geleceği öngörülmektedir.

Ayrıca, AUS'nin akıllı şehir kavramı ile daha güçlü şekilde entegre olacağı ve sürdürülebilir ulaşım politikalarının temel bileşenlerinden biri hâline geleceği ifade edilmektedir.

9. Sonuç

Makale, Avrupa'da Akıllı Ulaşım Sistemleri'nin artık deneysel bir alan olmaktan çıktığını ve ulaştırma politikalarının merkezinde yer aldığını ortaya koymaktadır. AUS, ulaşımın güvenliğini artırmakta, çevresel etkileri azaltmakta ve sistem verimliliğini yükseltmektedir. Bununla birlikte, teknik uyum, yasal düzenlemeler ve kurumsal koordinasyon konularında atılması gereken adımlar olduğu vurgulanmaktadır.

Yazarlar, Avrupa'nın bu alandaki yatırımlarını sürdürmesi ve iş birliğini güçlendirmesi hâlinde, AUS alanında küresel ölçekte öncü konumunu pekiştirebileceğini belirtmektedir. Makalenin tamamına [buradan](#) ulaşabilirsiniz.



AUS TÜRKİYE ETKİNLİK TAKVİMİ

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net

6. ETKİNLİK TAKVİMİ

TARİH	ETKİNLİK ADI	YERİ	DETAYLI BİLGİ
10-13 Mart 2026	Intertraffic Amsterdam 2026	Amsterdam, Hollanda	Buradan ulaşabilirsiniz
27-29 Nisan 2026	17. AUS Avrupa Kongresi	İstanbul, Türkiye	Buradan ulaşabilirsiniz
9-12 Haziran 2026	AUS Amerika 2026 Akıllı Ulaşım Sistemleri Konferansı ve Fuarı	Detroit, Michigan, ABD	Buradan ulaşabilirsiniz
20-24 Temmuz 2026	26. Uluslararası Ulaşım ve Trafik Teorisi Sempozyumu	Münih, Almanya	Buradan ulaşabilirsiniz
15-18 Eylül 2026	IEEE Uluslararası Akıllı Ulaşım Sistemleri Konferansı	Napoli , İtalya	Buradan ulaşabilirsiniz
18-20 Eylül 2026	10. Uluslararası Trafik Mühendisliği ve Ulaşım Sistemleri Konferansı	Dalian, Çin	Buradan ulaşabilirsiniz
19-23 Ekim 2026	AUS Dünya Kongresi 2026	Gangneung, Güney Kore	Buradan ulaşabilirsiniz

Akıllı sistemler alanında yaklaşan tüm 2026 yılı toplantıları, seminerleri, kongreleri, çalıştayları ve programlarına [buradan](#) ulaşabilirsiniz



AUS TÜRKİYE İLETİŞİM BİLGİLERİ

www.austurkiye.gov.tr

www.austurkiye.net

EDİTÖRLER



Erol AYDIN

AUS Türkiye



Coşku VOLKAN

AUS Türkiye



Hayrettin DEMİR

AUS Türkiye