



**TÜRKİYE CUMHURİYETİ**

**ULAŞTIRMA BAKANLIĞI**



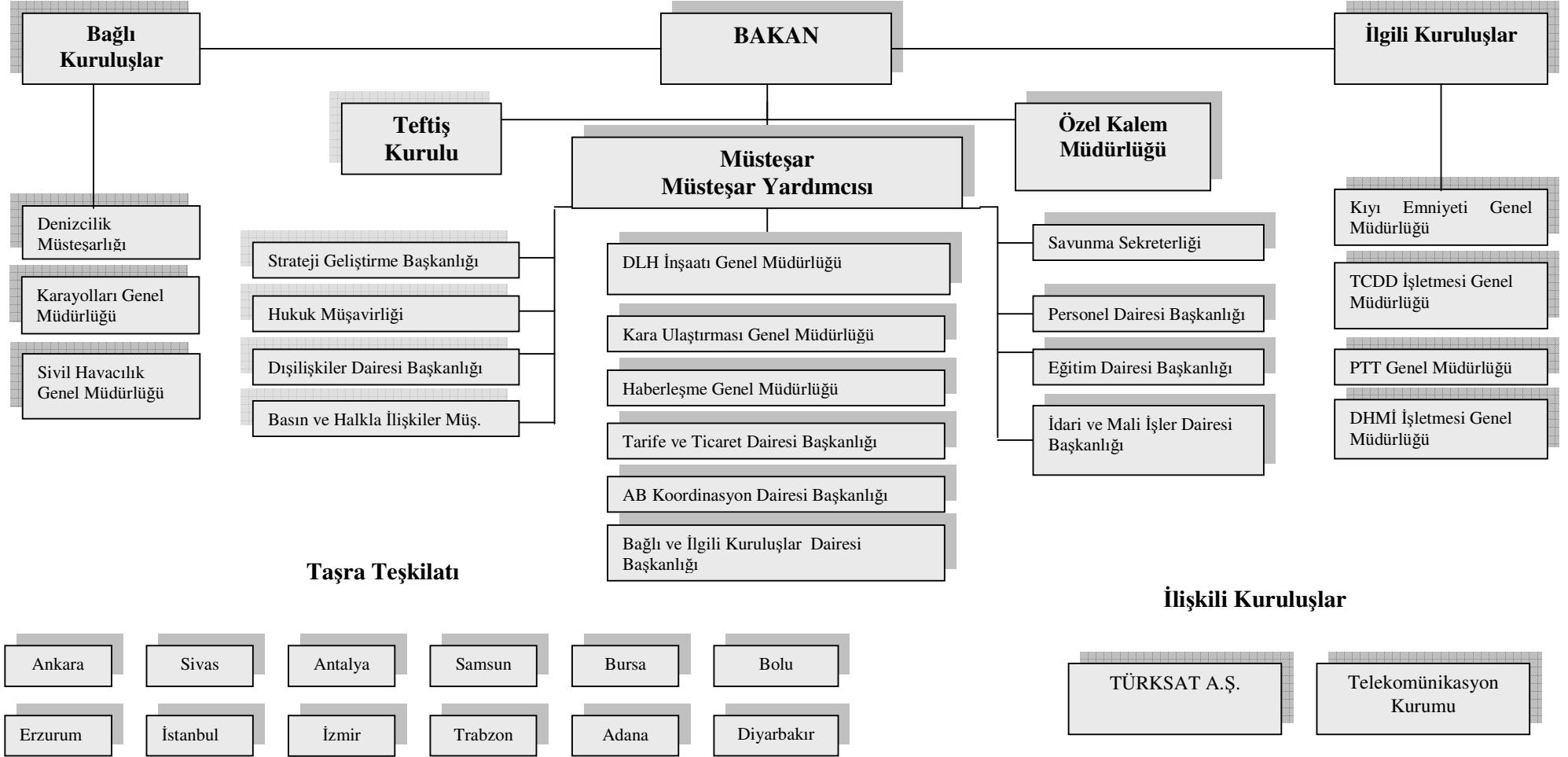
**ULAŞTIRMA OPERASYONEL  
PROGRAMI**

**( CCI No: 2007 TR 16 I PO 002)**

**Ankara**

**Eylül 2007**

## ULAŖTIRMA BAKANLIğI ÖRGÜTSEL YAPILANMA DİYAGRAMI



## GİRİŞ

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP), Avrupa Topluluğu'nun 2007–2013 dönemi katılım öncesi süreç için 1085/2006 sayılı Tüzük ile yürürlüğe konan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance-IPA) altındaki en önemli politika belgelerinden birisidir. IPA, AB yakınlaşmasını kolaylaştırmak amacıyla beş bileşen öngörmektedir:

1. Geçiş Dönemi Desteği ve Kurumsal Yapılanma
2. Bölgesel ve Sınır-ötesi İşbirliği
3. Bölgesel Kalkınma
4. İnsan Kaynakları Gelişimi
5. Kırsal Kalkınma

İlk iki bileşen hem potansiyel aday ülkeler hem de aday ülkeler için geçerlidir. Diğer üç bileşen ise sadece aday ülkeler için geçerlidir. Türkiye de aday ülke olduğu için beş bileşen altından fon almaya ehildir. Bölgesel Kalkınma bileşeni kapsamındaki üç alt bileşenden birini oluşturan UOP için, Ulaştırma Bakanlığı, Program Otoritesi (Operating Structure-OS) olarak atanmıştır.

Ulaştırma Bakanlığı'nın görevleri 09.04.1987 tarihli 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı'nın Örgütlenmesi ve Görevlerine ilişkin Kanununla yasalaştırılmıştır. Bu görevler; ulusal ihtiyaçlar doğrultusunda ulaştırma ve haberleşme sistemlerinin ve hizmetlerinin sağlanması ve geliştirilmesi olarak özetlenebilir. Merkezi teşkilatı ile bağlı ve ilişkili kuruluşlarıyla Bakanlık ulaştırma politika ve stratejileri konularında sorumludur.

Ulaştırma Bakanlığı'nda merkezi kuruluş olan Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü, kara ulaştırması sektöründe politika üretme ve sektörün düzenlenmesinden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na son zamanlarda bağlanan bir kuruluş olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), (Cumhurbaşkanlığı Genelgesi, 30 Ağustos 2007) karayolu altyapısının inşası ve bakımından sorumludur. Bir Kamu İktisadi Teşekkülü ve Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili bir kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD), demiryolu altyapısının işletilmesi ve bakımını yürütmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı, denizyolu ulaştırmasının düzenlenmesi ve ilgili politikalarından sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı bir Genel Müdürlük olan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM), havayolu sektörünün politikalarından ve denetlenmesinden sorumludur. Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ) havayolu altyapısının inşası ve işletiminden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'nın merkezi bir kuruluşu olan Demiryolları, Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), deniz, hava ve demiryolu taşımacılığı sektörünün altyapı projelerinin tasarlanması, planlaması ve uygulamasından sorumludur.

UOP ortaklık ilkesiyle tam uyumlu şekilde tüm ilgili paydaşların katkıları göz önünde bulundurularak hazırlanmıştır. Bu belge, 9. Kalkınma Planının öncelik eksenleri ile ve 2007–2009 süreci için ulaştırma sektöründe IPA fonlarından destek alabilmek için temel teşkil eden Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB)'nin amaçları ve öncelikleri ile uyum içinde hazırlanmıştır.

UOP'un öncelik ve tedbirleri, anahtar ulusal referans belgeleri (9. Kalkınma Planı, SÇB ve Ulaştırma Ana Plan Stratejisi) ile stratejik Topluluk belgelerinde (Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı-MIPD, Beyaz Kitap “2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: karar zamanı”, ve Topluluk Stratejik İlkeleri) yer alan temel sorunlar ve zorluklara cevap olarak

hazırlanmıştır. MIPD ve SÇB'nin hükümleri ile uyum içinde hazırlanan bu belge, aynı zamanda mevcut bölgesel farklılıkları azaltmaya yönelik tedbirlere katkıda bulunmayı amaçlamaktadır.

UOP, 2020 yılı perspektifiyle ulaştırma tahminlerini değerlendirerek ve potansiyel darboğazlar ile öncelikli projeleri belirleyerek Türkiye'deki çekirdek ulaşım ağını belirleyen Ulaştırma Altyapı İhtiyacı Değerlendirmesi (TINA) sonuçlarını da kullanmıştır.

Önceliklendirilmiş proje stokunun detayları ve çekirdek ulaşım ağı haritaları Teknik Destek de dahil olmak üzere üç öncelik belirleyen ve her öncelik için ilgili tedbirler ortaya koyan UOP'un diğer bölümlerinde sunulmaktadır. Bu çerçevede, temel öncelik eksenleri şunlardır:

- Öncelik 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi
- Öncelik 2: Liman altyapısının geliştirilmesi
- Öncelik 3: Bu öncelikleri desteklemek için Teknik Destek

Bu önceliklerin karşılanması için ortaya konan ve mevcut proje stokunu yansıtan tedbirler:

- Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu
- Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımıdır.

UOP'un birinci bölümü, Topluluk stratejisi çerçevesinde ulusal politika ve sosyo-ekonomik durum üzerinde kısa bir genel görünüm ortaya koymakta, ortaklık ilkesinin uygulanmasını anlatmakta ve ön (ex-ante) değerlendirme bulgularına ve cevaplarına ışık tutmaktadır. Bölüm iki, Türkiye'deki orta vadeli ulaştırma ihtiyaçları ile ilgili GZFT analizinin içeriğine değinmektedir. MIPD ve SÇB ile uyumlu olarak belirlenen stratejik öncelikler de analiz edilmektedir. Bölüm üç, öncelik eksenleri ve tedbirleri de içine UOP'un program stratejisini ortaya koymaktadır. Bu bölüm aynı zamanda yatay konular ve diğer destek biçimleri ile sinerji konularını da ele almaktadır. Bölüm dört, her bir tedbir için mali dağılımı içermektedir. Bölüm beş, programlama yapısı ve IPA uygulaması ile ilgili uygulama hükümlerini açıklamaktadır.

## **1. KAPSAM, DANIŞMA VE KOORDİNASYON**

### **1.1 ULUSAL POLİTİKA VE SOSYO-EKONOMİK DURUM**

814,578 kilometre kare ve yüzölçümü ve 8,333 kilometre sahil uzunluğuyla Türkiye Cumhuriyeti, Asya ve Avrupa arasındaki ana trafik yolunda bulunarak Bulgaristan, Yunanistan, İran, Irak, Suriye, Gürcistan, Ermenistan ve Azerbaycan ile sınır komşusudur. Kuzeyde Karadeniz, güneyde Akdeniz ile çevrili olan Türkiye, Balkanları Ortadoğu'ya, Orta Asya'yı Kafkaslara ve Karadeniz ülkelerini de Akdeniz ülkelerine bağlamaktadır. Jeostratejik önemiyle Türkiye'nin konumu ülkenin ulaştırma politikaları ve yatırımlarını Türkiye Cumhuriyeti'nin diğer politikaları arasında en üst sıralara taşımaktadır.

Uluslararası kapsam içerisinde Türkiye ve Türkiye'nin çevresindeki güncel gelişmeler ulaştırma politikalarına etkisi olan yeni fırsatlar sağlamaktadır. Sovyet Birliği'nin dağılması Asya'yı, batı Avrupa ülkelerini ve dünya marketlerini kara yollarıyla bağlayan yeni ticaret yollarının açılmasını gerektiren yeni ekonomik ve coğrafi senaryolara sebebiyet vermiştir.

Ayrıca, ana liman (hubport) olma potansiyelleriyle Türkiye'nin limanları, Marmaray Projesi'nin tamamlanmasıyla kesintisiz Avrupa-Asya demiryolu bağlantısının sağlanacak olması ve önceden kurulmuş olan serbest ticaret bölgelerinin varlığı Türkiye'nin sahip olduğu diğer önemli avantajlardır. Bu kapsamda, Türkiye'nin AB katılım süreci ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN) ile entegrasyonu Türkiye'nin bu avantajlardan faydalanması için önemli fırsatlar sunmaktadır.

Türkiye'deki ulaştırma sektörünün önemi Türkiye'nin konumu ve jeostratejik öneminden daha fazladır. Ulaştırma sektörü; üretimin her aşmasını, istihdamı ve bölgesel gelişimi etkileyerek ekonomide çok hayati bir rol oynamakta ve tüm vatandaşların günlük yaşam koşullarına ve yaşam kalitesine de etki etmektedir.

Fakat ulaştırma altyapısında ve hizmetlerindeki mevcut düşük kalite rekabet edebilirliğe, yük ve yolcu taşımacılığına, ve yatırım kararlarına vb. ket vurarak sosyal uyum ve ekonomik kalkınmanın önünde büyük bir engel teşkil etmektedir. Bu yüzden, ulaştırma altyapısının geliştirilmesi rekabet edebilirliğini uluslararası standartlara çıkarmaya çabalayan bir ülke için en önemli faktörlerden birisidir.

Rekabet, süregiden dünya ticaret liberalizasyonu ile paralel olarak arttıkça ve ulaşım mesafeleri artan küresel ve bölgesel çaplı organizasyonlar ile uzadıkça hız faktörü kritik bir önem kazanmaktadır. Sadece ticaret alanı ele alınırsa bu durum ham madde ve işlenmiş ürünlerin alıcılara verimli ve etkili bir şekilde ulaştırılmasının önemini artırmış ve lojistik hizmetleriyle desteklenen çok-modlu ulaştırma sistemlerinin yaygın bir şekilde kullanımına yol açmıştır.

Türkiye'de ulusal ulaştırma politikasının ana konuları, bu yüzden, ulaştırma modlarının entegre bir model içerisinde maksimize edildiği, dengeli, rasyonel ve verimli bir ulaştırma altyapısı yaratmaktır. Bu bağlamda, yük taşımacılığını demiryollarına kaydıran, ana limanları lojistik merkezlere dönüştüren ve ulaştırma modlarında emniyeti vurgulayan politikalar izlenmektedir. Böylece, ulaştırma sistemini daha verimli, emniyetli ve AB ile bütünleşmiş hale getirerek, ülkenin kalkınma düzeyi artırılacaktır.

Mevcut ulaştırma sisteminin iyileştirilmesinin acil olarak gerektiği olduğu yaygın biçimde kabul edilmektedir. Bu da büyük yatırımlar gerektirmektedir. Sonuç olarak, mali kısıtlamalar, ulaştırma sektörünün mantıklı ön-yatırım değerlendirmeleri ve net olarak tanımlanmış hedefleri olan entegre bir program stratejisi çerçevesinde önceliklendirme yapılmasını gerektirmektedir.

Türkiye'de ulaştırma sektörü en başta bütüncül bir modlar arası ulaştırma ağının oluşturulamaması olmak üzere çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır. Liman ve demiryolu altyapısına yapılan yatırımın düşüklüğü ve stratejik kalkınma sisteminin eksikliği, farklı ulaştırma modlarında eşitsiz bir büyümeye yol açmıştır. Karayolu sektörü tarafından sağlanan zaman ve maliyet açısından verimli ulaştırma hizmetleri diğer her bir ulaştırma sistemini geçmiş ve hem yolcu hem de yük için yerli ulaştırma pazarına hâkim olmuştur. Karayolu ulaştırma sektörü yolcu ve yükün çağdaş bir filoyla kesintisiz, hızlı ve kapıdan-kapıya ulaşımını sağlamaktadır.

Ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ayrıca çevre, halk sağlığı ve ekonomik rekabet edebilirlik için de olumsuz sonuçlara neden olmaktadır. UOP, sağlanan hizmetler arasında intermodaliteyi güçlendirmek üzerine yoğunlaşarak demiryolu ve liman altyapısını

geliştirmek ve böylece verimli ulaştırma opsiyonlarını arttırarak Türk ekonomisinin rekabet edebilirliğini desteklemek için tasarlanmıştır.

Aşağıdaki veriler ulaştırma sistemi dinamiklerinin, ekonominin diğer sektörleri ve nüfus ile karşılıklı ilişkisinin bir göstergesi olarak sunulmaktadır:

**TABLO 1:**

Toplam Alan(km <sup>2</sup> )	814,578
Toplam Sahil Uzunluğu(km)	8,333
Nüfus(2005)	72.1 milyon
Gayrisafi Yurt İçi Hasıla Büyüme Oranı(% ,2005)	7.4
Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (trilyon USD 2005)	363.4
İhracat(FOB, trilyon USD, 2005)	73.4
İthalat (CIF, trilyonda,2005)	116.5
Tarım Büyüme Oranı(% ,2006)	5.6
Sanayi Büyüme Oranı(% ,2005)	6.5
Hizmet Büyüme Oranı(% ,2005)	8.2
Turizm Büyüme Oranı(% ,2005)	7.6
Turist sayısı (milyon, 2005)	21.1
Turizm Geliri(trilyon USD,2005)	18.2
Ulaştırma Yatırımı(şimdiki fiyatlar,2005)(milyon Avro)	5,042
Ulaştırma Yatırımı/ Gayrisafi Yurt İçi Hasıla (kamu)(2005)	1.7

Kaynak: 9. Kalkınma Planı, DPT 2006 Programı ve SÇB

### **1.1.1 Ulusal Ulaştırma Politikaları: Geçmiş ve Mevcut Durum**

Geçmiş durumun kısa bir anlatımı ulaştırma sektörünün mevcut durumunu anlamada yardımcı olabilir. Cumhuriyetin ilk on yıllarında devlet politikasının odak noktası demiryolu ve deniz ulaştırması yatırımlarındaydı. Önemli yerleşim ve üretim merkezleri demiryolları tarafından bağlanmaktaydı. Limanlar da öncelikli olarak yatırım almaktaydı. Bu dönemin devamında, savaşın getirdiği koşulların sonucu olarak bir duraklama dönemi izlenmektedir. 1940–1950 yılları arasında sadece 370 km demiryolu inşa edilmiştir. Deniz ulaştırmasındaysa; gemi inşası, liman hizmetlerinin yönetimi ve sağlanması Devlet eliyle yapılmaktaydı. Yatırımlar günlük ihtiyaçlar için gerekli olan seviyedeydi. Karayolu ulaştırması da aynı şekilde ihmal edilmişti. 14.000 km’si zarar görmüş ve bakıma ihtiyaç duyan 18.365 km’lik bir karayolu ağı mevcuttu. Bu yüzden, 1950’lilere kadar, karayolu demiryollarının ne yerine geçebilmiş ne de etkili ulaştırma hizmeti sağlayabilmiştir.

1950’de, yolcu ulaştırmasında karayolu %49,9, demiryolu %42,2, denizyolu ulaştırması %7,5 ve hava ulaştırması %0.6’lık paya sahipti. Yurt içi yük taşımacılığında, demiryolları %55,1, deniz ulaştırması %27,8 ve kara yolu ulaştırması %17,1’lik paya sahipti<sup>1</sup>.( Bakınız Grafik 4 ve 5)

<sup>1</sup> Ulaştırma Ana Plan Stratejisi, sf.15.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasından sonra, karayolu ulaştırması karayolu ağına yapılan yatırımlarla beraber hızlı bir şekilde gelişmiştir. Bu sefer de diğer ulaştırma modları ihmal edilmiştir. Bu yüzden, demiryolları ve denizyolları karayolu ulaştırması karşısında güç kaybetmiştir.

Bu durum, 1963 yılında başlayan planlanmış kalkınma döneminde de aynen devam etmiştir. Kamu yatırımlarında, karayolu ulaştırmasının payı %80'e artarken, demiryollarının payı %6'ya ve denizyollarının payı %4'e düşmüştür. Havayollarıysa, önemli bir gelişim sürecinden geçerek payını %10'a yükseltmiştir. Sonuç olarak, yatırım oranlarını ve yatırımların dağılımını etkileyen ulusal ulaşım önceliklerindeki değişimler sektörün mevcut sorunlarına neden olmuştur.

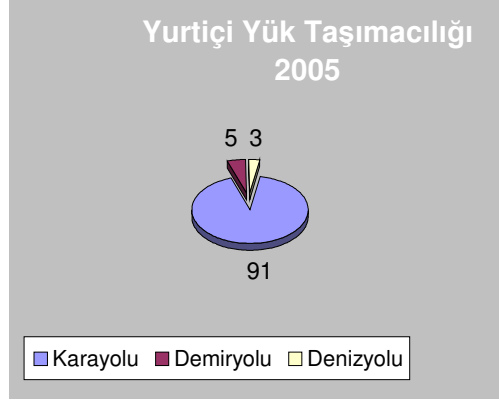
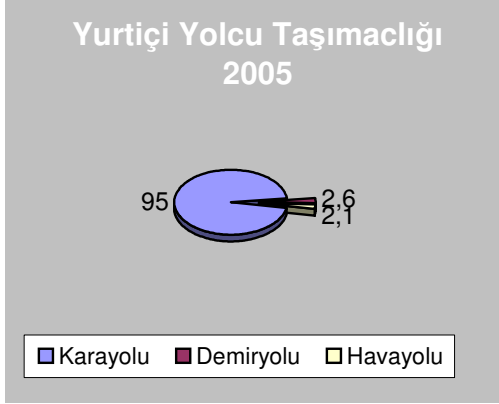
Mevcut Türk ulaştırma politikası, Kalkınma Planlarında (8. ve 9. KP), ilgili Orta-vadeli Program ve Yıllık Yatırım Planlarında, Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde, Stratejik Çerçeve Belgesinde ve TINA-Türkiye çalışmasında da belirtildiği üzere, demiryolları ve liman yatırımlarına önem vererek ulaştırma modları arasındaki dengesizliği azaltmaya yoğunlaşmaktadır.

Dengeli, rasyonel ve etkili bir ulaştırma altyapısı oluşturularak ulaştırma modlarının etkin kullanımını sağlamak Türkiye'nin ulaştırma politikalarının temel konusudur. Bunun için; yolcu ve yük taşımacılığında demiryolu ulaştırmasının payının artması ve ana limanların lojistik merkezlerine dönüştürülmesini sağlamak için ulaştırma sistemi için entegre bir yaklaşımın kabul edilmesine yoğunlaşmaktadır. Aynı zamanda öncelik bütün ulaştırma modlarında emniyetin sağlanmasına yöneliktir.

Özellikle otoyollarda trafik emniyetinin yetersizliği ciddi bir problem olmaya devam etmektedir. Önem ve öncelik, tüm ulaştırma modlarında, özellikle otoyollarda, trafik emniyetini artırma; mevcut altyapıyı koruma ve etkili kullanma ile bilgi ve iletişim teknolojilerinin en üst düzeyde kullanmaya verilmiştir. Ulaştırma projelerinin oluşturulmasında koridor yaklaşımına geçilmesi çok önemli görülmektedir. Koridorlarda ulaştırma üstünlüğünü güvenceye alacak yatırım ve işletme yaklaşımıyla; demiryollarının ve deniz ulaştırmasının karayolları ile yarışabileceği, demiryolu ve denizyoluyla bir koridor anlayışı ile yük taşımacılığında belirli bir tonajın aşılması teşvik edilecektir. Türkiye'nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile entegrasyonunu etkileyecek projelere öncelik verilmekle beraber, Kafkas ülkeleri, Orta Asya ve Orta Doğu ile bağlantıları güçlendirecek projeler de gerçekleştirilecektir.

2005 istatistiklerine göre, Türkiye'nin 191 milyar km ülke içi yolcu trafiği ve 181 milyar ton-km Toplam ülke içi yük trafiği vardır. Yolcuların % 95'i karayolları; %2.6'sı da demiryollarıyla taşınmaktadır. Yüklerin ise %91'i karayolları ile taşınırken, %5'i demiryollarıyla ve %3'ü denizyoluyla taşınmaktadır. Uluslararası yük trafiğinde baskın ulaştırma modu olan deniz ulaştırmasının payı %86'dır (2005'te 681 milyar ton-km hacim).(bütün hesaplamalar ton-km.'dir). Deniz ulaştırmasının uluslararası yük taşımacılığında baskın olmasına rağmen, ülke içi ulaştırmada az bir paya sahip olması sebebiyle toplam ulaştırmada payı düşüktür.

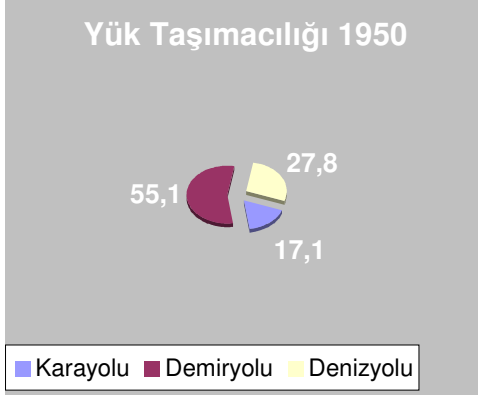
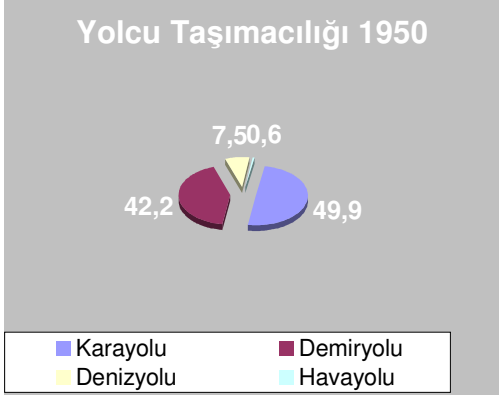
**Grafik 1 ve 2:**



**Grafik 3:**



**Grafik 4 ve 5:**



Ulaştırma modları arasındaki dengesizliği ortaya koyan başka bir gösterge, AB ile karşılaştırmalı istatistikler, Türkiye’de yolcuların %95’i ve yükün %91’inin şehirlerarası otoyollar ile taşınırken, AB-25 ortalamasının ilgili yüzdeleri yolcu ulaştırma taşımacılığında 84,9 ve yük taşımacılığında 43,5 olmaktadır<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> SÇB, sf.14, 2003; DPT 2005 Programı ve AB Enerji ve Ulaştırma İstatistikleri (2005)



Bu dengesizliğin altında yatan çok fazla sektörel ve genel nedenler/sorunlar vardır. Altyapı yetersizliğinden dolayı, Türkiye'deki demiryolu sektörü hem yolcu hem de yük taşımacılığı bakımından karayolu ulaştırmasının çok gerisinde kalmaktadır. Toplam trafikte- şebekenin oransal kullanımını gösteren milyon/km cinsinden- Türkiye'nin skoru 1,7 ile 3,2 olan AB ortalaması'nın çok gerisinde kalmaktadır. Yıpranmış altyapını ve düşük seviyeli teknolojinin doğrudan sonucu olan hizmet kalitesinin yetersiz olmasından dolayı demiryollarının çevre dostu ve emniyetli bir mod olması önemini büyük ölçüde yitirmektedir.

Türkiye'de deniz ulaştırmasında, 2005 sonu itibariyle, 3,3 milyon TEU (20-feet eşit birim) konteyner ve 200 milyon ton kargo elleçlenmiştir. Bu ciddi bir rakam olarak görülmele beraber, her bir liman için elleçlenen kargo tonajı AB Akdeniz limanlarıyla karşılaştırıldığında azdır. Artan ticaret karşısında büyük limanların inşası yerine küçük liman ve rıhtımların inşası, küçük limanlar tarafından başarısız olan ölçek ekonomisinin sonucu olarak yük trafiğinin parçalara ayrılmasına neden olmuştur.

Türkiye'nin hızla artan ticareti denizyolu ulaştırmasına olan talebi de artırmayı sürdürmektedir. Yük talebi, özellikle konteynerlenmiş kargoda, bazı ana limanların kapasitesini aşmıştır. Konteynerler çok modlu ulaştırmanın merkezi ögesi olduğu için gittikçe önem kazanmaktadır. Lojistik olarak, ürünleri ulaştırmanın, özellikle kapıdan-kapıya taşımacılık gerektiği durumlarda konteynerler en uygun vasıta. Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB)'nin projeksiyonlarına göre, Türk ticaretinin 2013'e kadar ortalama %12 büyümesi beklenmektedir<sup>3</sup>. Mevcut durumda konteynerlenen kargo mevcut Toplam kargonun sadece %15'ini teşkil etmekte beraber, 2015 yılı itibariyle en az %25 artması gerekmektedir. Mevcut ticaret düzeyini karşılayacak kapasitede olmayan mevcut limanlar göz önünde bulundurulduğunda, yeni kapasitenin faaliyete geçmesi şarttır.

Özetle, mevcut durumdaki temel sorun ülke içindeki ulaşılabilirliği daha yüksek seviyelere çıkarmak amacıyla karayollarına önem verilirken demiryolları ve limanların ihmal edildiği geçmiş dönem politikalarıdır. Demiryolu şebekesi yoğunluğunun az olması ile hizmet kalitesinin düşük olması ve liman geri bağlantıları ve büyüklük açısından limanların yetersizliği Türkiye'nin ulaştırma sektörünü etkileyen temel eksiklerdir.

Ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ve beraberindeki sorunların yanı sıra altyapı eksikliği de vatandaşların yaşam kalitesini ve bölgeler arasındaki gelişim farklılıklarını etkilemektedir. Başka bir ifadeyle, ulaştırma sektöründeki eksiklikler ülkenin rekabet edebilirliği önünde bir engel teşkil etmektedir.

### 1.1.2 ULAŞIM POLİTİKASINDA ULUSAL POLİTİKA YAPISI

UOP'un amacı ulusal politika geliştirmeye yönelik raporlarda, özellikle 8. Beş Yıl Kalkınma Planı(2001–2005)<sup>4</sup>, 9. Kalkınma Planı(2007–2013)<sup>5</sup>, Orta-vadeli Program(2007–2009)<sup>6</sup>, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi(2005)<sup>7</sup>'nde bahsedilen ulusal ulaştırma politikaları ile tam uyum içindedir. Bu belgeler ve IPA yapısı içinde, UOP için en önemli ulusal referans belgesini

<sup>3</sup> SÇB, sf.15

<sup>4</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8i.pdf>

<sup>5</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9developmentplan.pdf>

<sup>6</sup> Belgenin İngilizce versiyonu için: [http://www.dpt.gov.tr/ing/duyuru2007/medium\\_term.pdf](http://www.dpt.gov.tr/ing/duyuru2007/medium_term.pdf)

<sup>7</sup> SÇB 2007-2013 DPT tarafından hazırlanmış ve 28 Haziran 2006 tarihli mektubu ile onaylanmıştır.

teşkil eden Stratejik Çerçeve Belgesi (2007–2013) ulaştırma politikalarının temellerini oluşturmaktadırlar.

#### 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı (Bakınız Böl. 2.2)

2001–2005 dönemini kapsayan kalkınma planlarındaki Türk ulusal politikaları ulaştırma sektöründeki önemli sorunları ulaştırma modları arasındaki dengesiz dağılım, güncel bir ulaştırma ana planının eksikliği ve ulaştırma veritabanının eksikliği olarak belirlemiştir. Plan, Türkiye'nin ekonomik ve sosyal yaşamına hizmet edecek iyi bir ulaştırma altyapısının tesisini, ulaştırma modları arasında dengeli bir dağılımı ve ulaştırma ana planının hazırlanması gerektiğini öngörmüştür.

#### 9.Kalkınma Planı (9.KP) (Bakınız Böl. 2.2)

2007–2013 sürecini kapsayan 9.Kalkınma Planı ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel alanlardaki önceliklerini ortaya koyan Türkiye'nin temel politika belgesidir. Eski Kalkınma Planları 5 yıllık bir süreci kapsarken, 9. Kalkınma Planı (1 Temmuz 2006 tarih ve 26215 sayılı Resmi Gazete) AB'nin bütçelemesi ve IPA programının tutarlı olması adına 7 yıllık olarak hazırlanmıştır. 9. Kalkınma Planının ortaya koyduğu 5 kalkınma eksenini aşağıda verilmektedir:

- Rekabet edebilirliği artırmak
- İstihdamı artırmak
- Beşeri sermayeyi ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek
- Bölgesel kalkınma sağlamak
- Kamu hizmetlerinin kalitesini ve etkinliğini artırmak
- Bu ekonomik büyüme ve sosyal gelişimi sürdürülebilir bir şekilde sağlama stratejik amacını, destekleyen eksenler arasında ulaştırma “Rekabet edebilirliği artırmak” eksenini altında değerlendirilmektedir.

Ulaştırma sektörü için stratejik amaç “*ülkenin rekabetçi gücünü artıracak hızlı ve emniyetli ulaştırma altyapısının oluşturulması*” olarak tanımlanmıştır.

Stratejik amaca uygun olarak, 9.Kalkınma Planı ulaştırma politikası için dört tematik konu ileri sürmektedir:

- Etkili bir ulaştırma sisteminin kuruluşu
- Geliştirilmiş emniyet ve güvenlik
- Avrupa ve komşu ekonomilerle bütünleşme
- Çevresel ve finansal sürdürülebilirlik

Aynı zamanda, her bir tematik konu için sektörel öncelikler belirlenmiştir.

Özetle, sektörel önceliklerin içeriğine bakılacak olursa; 9. Kalkınma Planı temel olarak ulaştırma modları arasındaki dengesiz dağılıma, demiryolu ve deniz yolu ulaştırmasındaki fiziksel altyapı yetersizliğine ve kısmen düşük fiziksel standartlardan kaynaklanan karayolu ulaştırmasındaki emniyet eksikliğine odaklanmaktadır

## Orta-vadeli Program 2007–2009 (bakınız Böl. 2.2)

2007–2009 dönemini kapsayan mevcut Orta-vadeli Program kamu politikasını ortaya koymak ve kaynak dağılımını bu çerçeveye göre yönlendirmek amacıyla düzenlenmiştir. Muhtelif alanlarda tutarlı amaç, politika ve önceliklerin belirtilmesiyle, Orta-vadeli Program temel kalkınma eksenleri ve makro politikalarla ilgili sektörleri kapsamaktadır. Orta-vadeli Program 2007–2009’un UOP’la ilgili olan temel amaçları şunlardır:

- Sürdürülebilir büyümeyi sağlamak
- İşletmelerin rekabet edebilirliğini artırmak
- Bölgesel kalkınma ve bölgesel farklılıkları azaltmak
- Fiziksel altyapının geliştirilmesi

Orta-vadeli Program’ın ulaştırma politikalarında benimsenmesini öngördüğü temel amaç ekonomik ve sosyal yaşamın gerekleri ile uyum içinde ulaştırma modları arasında sağlıklı bir denge sağlamaya yönelik ulaştırma politikaları ile ekonomik, emniyetli ve hızlı ulaştırmanın çağdaş teknoloji ve uluslararası düzenlemelerle uyum içinde gerçekleştirildiği bir ulaştırma altyapısının geliştirilmesidir. Program ulaştırma önceliklerini; Türkiye’nin ulaştırma ağının TEN-T ile bağlantısı, yük taşımacılığında hızlı demiryolu ulaştırması da dahil olmak üzere demiryolu ve denizyolu ulaştırmasına odaklanması, kombine taşımacılığa yönelik olarak limanların lojistik merkezler olarak geliştirilmesi, otoyol standartlarının geliştirilmesi, trafik emniyetinin tüm ulaştırma modlarında, özellikle karayolunda, artırılması olarak ortaya koymaktadır.

## Ulaştırma Ana Plan Stratejisi (Bakınız Böl. 2.2)

Bu plan Ulaştırma Bakanlığı tarafından öncelikleri daha iyi belirleyerek ve sektördeki yasal ve kurumsal yapıları yeniden organize ederek ulaştırma sektöründe gelecek yatırımlar hakkında kararları kolaylaştırmak amacıyla kapsamlı bir politika belgesi olarak hazırlanmıştır. politik belge olarak Bu belge, ilgili tüm paydaşlarla işbirliği içinde, seçkin akademisyenler tarafından hazırlanmıştır ve 2005 sonu itibarıyla tamamlanmıştır.

Ulaştırma Ana Plan Stratejisinde Türk ulaştırma politikasının amacı devletin sosyal ve ekonomik gelişimi ile ülke güvenliğinin ihtiyaçları ve çağdaş teknolojinin kullanılması hususları göz önünde bulundurularak yüksek kaliteli, kesintisiz, emniyetli, çevre ve kullanıcı dostu ulaştırma hizmetlerinin sağlanması olarak ortaya konmuştur.

Ulaştırma modları arasında ciddi dengesizlikler olan ulaştırma sektörü için daha dengeli bir yapının sağlanması için daha somut ve net teklifler geliştirmek ve ulaştırma sektörü için bir strateji belirlemek projenin öncelikli amacıdır. Strateji karayolu ulaştırmasının hem yük hem de yolcu taşımacılığına baskın olduğunu ve bu durumun da artan taşımacılık maliyetine, trafik sıkışıklığına ve ciddi can ve mal kaybına neden olan karayolu trafik kazalarına neden olduğunu ortaya koymuştur. Bu analizlerin sonucu ortaya çıkan politikalar şunlardır: kombine taşımacılığa odaklanmak, liman geri bağlantılarıyla beraber liman kapasitelerini artırmak, demiryolu sistemini tekrar yapılandırarak demiryollarını canlandırmak, yeni demiryolu hatlarının inşası, bakım ve yenileme işleri, yeni çeken-çekilen araç tedariki, mevcut ve gelecek karayolu kaza ölü noktalarının belirlenilip tedbir alınmasıdır. Bu çerçevede, beş strateji aşağıda belirtilmiştir:

- Her bir ulaştırma modu ile ilgili kuruluşların bir merkezden koordinasyonunu sağlayacak idari yapının kurulması
- Ulusal stratejik ulaştırma planının hazırlanması, uygulanması ve g¼ncellenmesi
- Ulaştırma verilerinin toplanması ve g¼ncellenmesi
- Ulaştırma projelerinin finansmanına ilişkin problemlerin ç¼z¼lmesi
- Ulaştırma alanındaki eğitim faaliyetlerinin etkinliğinin artırılması

### Stratejik Çerçeve Belgesi (SÇB) (Bakınız Bölüm 2.2 ve Bölüm 3.1)

Stratejik Çerçeve Belgesi, Komisyonun yol gösterici belgeleri ve önerileri doğrultusunda bütün ilgili Türk yetkililerin katkıları ile Stratejik Koordinatör DPT'nin koordinasyonu altında hazırlanan bir belge olup, Bölgesel Kalkınma ve İnsan Kaynakları Gelişimi bileşenleri operasyonel programları için temel çerçeve belgedir. IPA sürecinde Türkiye'nin önemli stratejik belgesi olan SÇB, AB öncelikleri ile uyum içinde olmakla beraber Türkiye'nin önceliklerine göre düzenlenmiştir. SÇB, III. ve IV. bileşenler altındaki OP'ler arasında gerekli seviyede uyum ve tutarlılık kurmayı amaçlamaktadır. UOP, SÇB ile uyum içerisinde hazırlanmıştır.

SÇB'nin genel amacı *bölgesel farklılıkları azaltarak ve insan kaynaklarını geliştirerek Türkiye'nin ekonomik ve sosyal gelişimine katkıda bulunmak ve Türkiye'yi AB ile uyumlaştırmaktır.*

UOP'un genel çerçevesini de da kapsayan SÇB, ulaştırma sektöründeki sorunlarla ilgili üç öncelik eksenine ortaya koymaktadır:

- Gelecek TEN-T demiryolu ağının üzerinde yeni inşa ve/veya rehabilitasyon ile TEN-T ağında limanların nodal(düğüm) ve transit noktalar olarak inşası/iyileştirilmesi.
- TEN-T ile uyumlu otoyol şebekesinin inşası ve iyileştirilmesi.
- Operasyonel Programın etkin hazırlık, uygulama, izleme ve değerlendirilmesi ile tanıtımının artırılması ve faaliyetlerin gör¼n¼rlüđü aktiviteleri için Teknik Destek.

UOP, demiryolları ve limanlar için alınan özel tedbirler ve TEN-T ile bağlantıların kurulmasıyla, SÇB'nin önceliklerini kendi öncelikli eksenleri ile tamamıyla desteklemektedir. Aynı zamanda, UOP'a ayrılan maddi kaynakların miktarından ötürü, *TEN-T ile uyumlu otoyol şebekesinin inşası ve iyileştirilmesi* için bir tedbir, mevcut 2007–2009 programlama dönemi UOP için değerlendirilmemiştir.

## **1.2. TOPLULUK STRATEJİK ÇERÇEVESİ**

Temel Topluluk politikası belgeleri ulusal ulaştırma politikalarının ve UOP politikalarının belirlenmesine etki etmektedir. Bu belgeler, Topluluk S¼rd¼r¼lebilir Kalkınma Stratejisi; Topluluk Stratejik İlkeleri (TSİ); Beyaz Kitap “2010 için Avrupa ulaştırma politikası: karar verme zamanı”; IPA T¼z¼đ¼ ve MIPD'yi kapsamaktadır. Avrupa ile karşılıklı politikayı ve stratejik uyumu ve söz konusu belgelerde ortaya konan spesifik gereksinimleri karşılaması konularına UOP'un hazırlanmasında özel önem verilmiştir. Uygun bağlantılar her bölümün sonunda anlatılmaktadır.

Topluluk Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi ve Topluluk Stratejik İlkeleri, Topluluk politikalarının sürdürülebilirliği ve etkinliğine değinmektedir. Ulaştırma sektörüne doğrudan atıflar yapılmasa da, UOP Türkiye’de mevcut hâkim mod olan karayolundan daha çevre dostu ve sürdürülebilir olan denizyolu ve demiryolu ulaştırmasına odaklanarak sürdürülebilirlik ve etkinlik ilkelerini göz önünde bulundurmaktadır. Ayrıca, ulaştırma altyapısının gelişimi bölgeler ve ülkeler arasındaki ticareti kolaylaştırarak ülkenin ekonomik kalkınmasına katkıda bulunacaktır. Bu bağlantı Beyaz Kitap ve MIPD gibi sektör-spesifik belgelerde daha da belirgindir. Strateji-temelli bağlantının yanı sıra, öncelikler, önlemler ve UOP’un işlevleri Beyaz Kitabın ve MIPD’nin şartlarını doğrudan doğruya yansıtmaktadır. Örneğin, demiryolları ve liman altyapısını ve bunlar arasındaki bağlantıyı geliştirerek, UOP Beyaz Kitap’ta da öngörüldüğü üzere intermodilite’yi geliştirmeye katkıda bulunacaktır. UOP’un proje listesi de aşağıda ilgili bölümlerde listelenmiş olan MIPD’in önemli müdahale alanları ile uyum içindedir.

### Topluluk Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisi (Bakınız Böl. 2.2)

Sürdürülebilir Kalkınma 1987 Brundtland Raporunca “gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılamalarını tehlikeye atmadan mevcut ihtiyaçların karşılanmasını öngören kalkınma ” olarak tanımlanmıştır. Doğal kaynakları azaltmayan, çevreyi koruyan bu kalkınmanın hedefleri üç başlık altında toplanabilir: ekonomik olarak etkin, Toplumsal açıdan adil ve çevresel olarak sürdürülebilir. 1997’den bu yana AB’nin temel amaçlarından biri olan olan sürdürülebilir kalkınma bütün AB politikalarını ve uygulamalarını da temel bir ilke olarak etkilemektedir. 2000 yılı Lizbon Avrupa Konseyinde (Lizbon Gündemi) ortaya konan sosyo-ekonomik reformlar için geniş AB stratejisine ek olarak, AB 2000 yılındaki Gothenburg Zirvesinde Sürdürülebilir Kalkınma Stratejisini (SDS) kabul etmiştir. Aynı zamanda Sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek; rekabetçilik ve istihdamla beraber yenilenmiş Lizbon stratejisinde belirtilen en önemli konulardan birisidir.

Sürdürülebilir Kalkınmanın, ulaştırma sektörü için önemli bir kavram olduğu açıktır. Sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek için, çevreyi korurken gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını tehlikeye sokmadan şimdiki ihtiyaçları karşılayan bir kalkınmayı sağlamak için ulaştırmanın zarar verici etkilerini sınırlayan uygun önlemler alınmalıdır.

UOP etkili, çevre dostu, daha az kirleten emisyon ve TEN-T ile daha iyi entegre bir ulaştırma sistemi ihtiyacını karşılayan sürdürülebilir hareketliliğe ulaşmayı amaçlamaktadır.

### Topluluk Stratejik İlkeleri (Bakınız Böl. 2.2)

2007–2013 için Topluluk Stratejik İlkelerinde (TSİ) birinci ilke “Avrupa’yı ve bölgelerini yatırım ve çalışma için daha çekici yerler yapmak”tır. Bu bağlamda, bu ilkenin 1. alt maddesi “ulaştırma altyapısını genişletmek ve geliştirmektir”. Bu alt madde altında, etkili, esnek, emniyetli ve çevre dostu ulaştırma altyapısının sağlanması, ekonomik büyüme için önkoşul olarak görülmektedir. TSİ belgesi, aynı zamanda demiryolu ulaştırmasının iyileştirilmesi, “denizyolları” kavramına özel önem atfederek denizyolu ulaştırmasının payının artırılması, ve TEN-T şebekesinin diğer bölgelerle entegrasyonuna atıfta bulunmaktadır. TSİ, UOP proje uygulamasında, en önemli finansman kaynaklarından biri olması beklenen Avrupa Yatırım Bankası (AYB) gibi finansman araçlarına da önem vermektedir. AYB dahil, Uluslararası finansman kuruluşlarının kullanımı için yol ve mekanizmalar Türkiye’nin yeni IPA yapısında karar verilecek hususlardandır.

## Beyaz Kitap ‘‘ 2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı’’ (Bakınız Böl. 2.2)

Beyaz Kitap ‘‘2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: karar verme zamanı’’ Topluluk ulaştırma sektörünün sorunlarını anlatan ve bu sorunlara çözüm önerileri getiren en önemli AB politika belgelerinden birisidir. Eylül 2001 yılında kabul edilen Beyaz Kitap, demiryolları, deniz ulaştırması, iç su yolu ulaştırmasını canlandırarak ve bu ulaştırma modları arasında bağlantı sağlayarak, 2010 yılına kadar ulaştırma modları arasında dengeyi sağlamak gibi ulaştırma sektöründe halledilmesi gereken acil konuları gündeme getirmektedir. Avrupa vatandaşlarına yüksek kaliteli hizmet sağlayarak sektörün sürdürülebilir kalkınmasını sağlamak Kitabın temel amacıdır. Beyaz Kitap’ın kapsamlı amacı ise, ulaştırma sektörü ve ekonominin gelişimi arasındaki yakın ilişkiyi desteklemek ve sektörden doğan çevre üzerindeki baskıyı azaltmaktır.

Beyaz Kitap tarafından belirtilen temel sorunlar arasında ulaştırma modları arasındaki dengenin sağlanması, yolcu haklarının geliştirilmesi, yol emniyetinin artırılması, trafik sıkışıklığının önlenmesi, çevre üzerinde ulaştırmanın olumsuz etkilerinin azaltılması ile sürdürülebilir hareketliliğin sağlanması, belirli demiryollarında temel altyapının sağlanması ve Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının oluşturulması bulunmaktadır.

Türkiye’de sağlıklı ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemini sağlamak ve ulaştırma modları arasında dengeyi sağlamak olan UOP amaçları ile Beyaz Kitap’ın amaçları uyum içinde olup, UOP TEN-T ile bağlantı ve karşılıklı işletilebilirliği desteklemektedir.

### IPA Tüzüğü

Çerçeve mevzuat olarak, Katılım Öncesi Araca ilişkin 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü Bölgesel Kalkınma bileşeni ve bileşen altındaki UOP için politika alanını belirlemektedir.

718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğü, IPA’nın Bölgesel Kalkınma bileşeni altındaki yardım için ehil alanları ulaştırma altyapısı ve özellikle ulusal ağlar; ulusal trans-Avrupa ağları arasındaki karşılıklı bağlantı ve karşılıklı işletilebilirlik olarak ortaya koymaktadır.

### Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı (MIPD)<sup>8</sup>(Bakınız Böl 2.2, Böl 3)

2007–2009 dönemini kapsayan Çok Yıllı İndikatif Planlama Belgesi, Avrupa Komisyonunun AB ve Türk stratejik belgeleri ve analizleri doğrultusundaki temel öncelikler ve katılım öncesi bağlamda desteklenecek müdahale alanları ve temel öncelikleri ortaya koymaktadır:

- Avrupa Birliği ile bağlantılar üzerinde bulunan temel akslar. Türkiye’de Trans-Avrupa Ağının gelişimi için temel oluşturacaklardır.
- Türkiye’nin ulaştırma sisteminde payı çok az olan demir yolları altyapısı odak merkezi olacak.
- Deniz otoyolları göz önünde bulundurulabilir. (ekonomik kalkınmayla bağlantısı olan liman olanakları)
- Uygun anahtar çalışmalar ve gerekli ilgili hizmetlere destek.

Ayrıca, MIPD’de ulaştırma için öncelikli tedbirler aşağıdaki gibidir:

---

<sup>8</sup> 30.04.2007 tarihli Komisyon Kararı C(2007) 1835.

- Batıda AB Üye Ülkeleriyle demiryolu bağlantısı;
- Çok modlu ulaştırma;
- TINA çalışmalarından çıkan sınırötesi ve ulusal karşılıklı bağlantı ve karşılıklı işletebilirlik projeleri
- Yukarıda bahsedilen altyapı için gerekli Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS)
- Uygun anahtar çalışmalar ve gerekli ilgili hizmetlere destek

OP'nin coğrafi ve sektörel konsantrasyonu gibi MIPD'nin yatay hususlarına da UOP'ta yer verilmiştir. Bu çerçevede, UOP'un coğrafi uygulama bölgesi, TEN-T ile entegrasyonu temel amaç olarak görülen Türkiye'nin tümüdür. Sektörel konsantrasyon ise MIPD'de belirtildiği üzere demiryolu ve denizyolu sektörlerinin önceliklendirilmesidir.

UOP program stratejisini geliştirirken MIPD'nin öncelik eksenleri ve beklenen sonuçları göz önünde bulundurmıştır - süreç bölüm 2 de anlatılmaktadır ve MPD'nin ve SÇB'nin öncelik eksenleri ve 9. Kalkınma Planının genel stratejileri ve politikaları ile UOP'un uyumunu göstermek için karşılaştırılmalı tablo hazırlanmıştır.

### **Önceki AB Mali Yardımından Öğrenilen Dersler**

Ulaştırma Bakanlığı demiryolu, deniz ve karayolu ulaştırma sektörlerinde dört tane AB-destekli proje yürütmüştür. Bu projeler; “Türk Demiryolu Sektörünün Güçlendirilmesi ve Yeniden Yapılandırılması (2004–2006 arası), “Türk Karayolu Taşımacılık Sektörüne Yardım”(2006'dan beri devam etmektedir), “Türkiye’de Denizyolu Taşımacılığının Emniyetinin Artırılmasına Destek”(2005-2006 arası), “Türkiye Limanlarında ve Liman Alanlarında Deniz Güvenliğinin Geliştirilmesi Projesi”(2007de başladı). “ Türkiye için Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Çalışması” da önemli bir Teknik Destek projesidir.

Bütün bu projeler idari- kurumsal ve insan kaynakları kapasitesine ve Ulaştırma Bakanlığı'nın deneyimine olumlu katkıda bulunmuştur.

Kurumsal ve idari açıdan Bakanlık, projeleri yönetmek ve uygulamak için kapasitesini artırmıştır. Bakanlığın planlama, program yapma ve proje yönetme becerileri, proje uygulama dönemleri aracılığıyla gelişmiştir. Sonuç olarak, Bakanlık kurumsal sahiplenmenin, kurum içi ve kurumlar arası iletişimin, her seviyede koordinasyon ve işbirliğinin proje başarısı için elzem olduğunu değerlendirmektedir.

İnsan kaynakları kapasitesi ile ilgili olarak, yeterli zaman, uzmanlık ve deneyime sahip yeterli insan kaynaklarının projenin etkin bir şekilde uygulanması için çok önemli olduğu düşünülmektedir. Bakanlık aynı zamanda projenin sonuçları üzerinde olumlu etki yaratması açısından proje takım çalışmasına önem verilmesi gerektiğini öğrenmiştir.

Geçmiş ve devam eden AB-destekli projelerden öğrenilenler ışığında, Ulaştırma Bakanlığı “Türk Kıyı Radyosunun Teknik ve Operasyonel Kapasitesinin Geliştirilmesi” ve “Türk Demiryolları Sektörü İdari Kapasitesinin Reformu ve Güçlendirilmesi” projelerini 2007 programlama yılı için başlatmayı planlamaktadır.

### 1.3. ORTAKLARLA DANIŞMA

Ortaklık ilkesi, OP'nin hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi aşamalarında sektörle ilgili tüm paydaşların, kamu yetkililerinin ve diğer OP'lerle ilgili kurumları da kapsayan diğer ekonomik ve sosyal ortaklara danışılmasını gerektirir.

OP'nin sektördeki ilgili tüm konulara değinmesini ve OP'nin bütün paydaşlar tarafından desteklenmesini sağlamak için danışmanın öneminden yola çıkılarak, programlamanın ilk aşamasından itibaren tüm ilgili ortaklar sürece dahil edilmişlerdir. UOP'un hazırlanması farklı sektörlerin ve seviyelerin teknik bilgilerini gerektirdiği için, özellikle, UOP'un genel stratejisinin belirlendiği birinci taslak hazırlanırken, uzman ve karar verme seviyede bütün paydaşların doğrudan katkısına çok büyük önem verilmiştir. Bu bağlamda, sektörel değerlendirmelerdeki önemli bölümler, öncelikler ve teknik detaylar sektör temsilcileri tarafından hazırlanmıştır. Stratejilerin, önceliklerin ve projelerin belirlendiği birinci taslağın tamamlanmasıyla, tüm ilgilileri kapsayan geniş bir iletişim süreci başlatılmıştır.

Sonraki toplantılarda, tartışmanın odağı UOP'un içindeki sektörel değerlendirmeler, özellikle istatistiksel temel bilgiler ve indikatif proje listesi olmuştur. Proje stokuyla ilgili olarak; sivil toplum kuruluşları (STK) temsilcileri projeler ve projelerin sektör için muhtemel faydalarıyla ilgili fikirlerini açıklamışlardır. Özel sektörde yer alan paydaşlar da indikatif listenin geçerliliği hakkında aynı fikirdedirler.

Bu bağlamda, Ulaştırma Bakanlığı'nın girişimiyle;

- Aşağıdaki kuruluşlardan oluşan OP Hazırlama Ekibi ve Sektörel İzleme Komitesi Bakanlık tarafından resmi yazılar ile oluşturulmuştur.(8 Mart 2006 ve 30 Mart 2006 tarihli resmi yazılar)
  - Denizcilik Müsteşarlığı (DM)
  - Demiryolları, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHI),
  - Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü(KUGM)
  - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
  - Devlet Havameydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
  - Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
  - Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
  - Avrupa Birliği Genel Sekreterliği (ABGS)
  - Devlet Planlama Teşkilatı (DPT)
  - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü(KEGM)

Sektörle ilgili söz konusu paydaşlara ek olarak, OP'ler arasında tutarlılık ve bütünlük sağlamak için diğer Program Otoritelerinin (Çevre ve Orman Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı) ve Hazine Müsteşarlığının (Ulusal Yetkilendirme Görevlisi ve Ulusal Fonu temsilen) katılımı temin edilmiştir . Bu yolla, bütün ilgili kuruluşlar öncelikler, tedbirler, indikatif proje listesi ve uygulama yapısını kapsayan UOP'un bütün içeriği hakkında bilgilendirilmişler ve danışılmışlardır ve bu sürece başından beri faal bir biçimde katılmışlardır.

Resmi yazıyla atanan OP Hazırlama Ekibinin üyeleri şunlardır:

Ulaştırma Bakanlığı: Dr. Mustafa Kaya, Burcu Özcan, Selen Günel, Serkan Korkmazarslan, Serkan Çelik, Kazim Kartal, İlhan Ceylan, Oğuzhan Akdemir, Zeynep Türker.



Lale Karayaka (Bölgesel Rekabet edebilirlik OP'si ile koordinasyondan sorumludur.)

Emrah Onur( İnsan Kaynakları Gelişimi OP'si ile koordinasyondan sorumludur.)

Denizcilik Müsteşarlığı: Kemal Battal, Murat Sinan Başaran, Emre Dinçer

Demiryolları, Liman ve Havalimanları İnşası Genel Müdürlüğü: Musa Tuncay, Ülker Yetgin, Senem Tunaboğlu Sert, Özgür Akarsu, Erdem Gözpinar, İrem Elvan,

Afife Ülkü Koçer (Çevre OP'si ile koordinasyondan sorumludur)

Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü: Bülent Süloğlu, Beril Pamukçu

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü: Ayşegül Doğan, Ufuk Can Akın, Ufuk Erol, Onur Tutulmaz

Devlet Havalimanları İşletmesi Genel Müdürlüğü: Mehmet Uğurlu, Zerrin Kurt, Oğuz Tanrıkulu

Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü: Safi Çatal, Filiz Yılmaz, Mehmet Uygur, Tevfik Yeşilçam, Abdullah Çorak

Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü: H.Burcu Çalışır

Karayolları Genel Müdürlüğü: Mücahit Arman, Ali Yazıcı, Oğuz Sehtiyancı, S.Nedret Maden, Kenan Kayacı, İrfan Ünal, Orhan Yüce, Murat Doğan

AB Genel Sekreterliği: Sevinç Yaman

Devlet Planlama Teşkilatı: Sedef Yavuz Noyan, Ekrem Karademir, Serdinç Yılmaz, Cem Galip Özenen, Ahmet Karakuş, Muzaffer Açıkgöz  
Çevre ve Orman Bakanlığı(ÇOB): Murat Turan

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı(STB): Özgür Aygen

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB): Esat Aktaşoğlu

Atılan ilk adımlardan birisi, Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonunda çalışan bağımsız uzmanlar tarafından verilen eğitim toplantılarına katılım olmuştur. Eğitim, iki aşamada uygulanmıştır: OP hazırlığı ve OP uygulaması.

Özel sektörün katılımı, resmi yazı ve toplantılar ile sağlanmıştır. UOP'un birinci ve ikinci taslakları bütün sektörel STKlar ve üniversitelere dağıtılmıştır. Öneriler UOP'un ikinci ve nihai versiyonlarına konulmuştur.

UOP'un birinci taslağı tamamlandıktan sonra danışılan özel paydaşlar şunlardır:

- Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu(TÜBİTAK)
- Türkiye Müşavir Mühendis ve Mimarlar Birliği(TMMMB)

- Türkiye Deniz Ticaret Odası (DTO)
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği(TÜRKLİM)
- Demiryolları Ulaştırması derneği (DTD)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği(UND)
- Türkiye Nakliyeciler Derneği(TND)
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği(UTİKAD)
- Ro-Ro İşletmesi Türkiye Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)
- Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği(TÖSHİD)
- Ortadoğu Teknik Üniversitesi
- İstanbul Teknik Üniversitesi
- Gazi Üniversitesi
- Atılım Üniversitesi

İletişim metotları bakımından, resmi yazı, elektronik posta ve toplantılardan yararlanılmıştır. Bu süreçte, Aralık 2005'e doğru, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonundaki UOP hazırlıkları hızlanmıştır. Rahatlık ve süratli olması açısından, OP hazırlık takımı ile iletişimin çoğu elektronik posta yolu ile yapılmıştır. Fakat bütün takım üyeleri kamu görevlisi oldukları için, temel faaliyetler/talepler elektronik postayı tamamlayan resmi yazışmalarla yapılmıştır. Ayrıca, bütün üyeler, tüm genel toplantılara katılmışlardır. İkili toplantılarda, Ulaştırma Bakanlığı AB Dairesi Başkanlığı personeli UOP'un detaylarını tartışmak için kurumları ziyaret etmişlerdir. Üyeler arasında resmi iletişimin ve genel toplantıların listesi aşağıda verilmektedir:

- 29 Aralık 2005 tarihli resmi yazıda, bütün listelenmiş paydaşlar, IPA süreci, hazırlığı ve Operasyonel Programların uygulanması hakkında bilgilendirilmişlerdir.
- 10 Şubat 2006 tarihli resmi yazı ile, paydaşların önerileri sorulmuştur.
- Mart 8 ve Mart 30 tarihli resmi yazılarla, OP Hazırlık Takımı ve İzleme Komitesi kurulmuştur.
- 10 Mart 2006'da, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından düzenlenen toplantıda tüm paydaşlara süreç hakkında bilgilendirilmişlerdir.
- 12 Nisan 2006 tarihli resmi yazı yoluyla gelen davet üzerine, OP Hazırlık Takımı Ulaştırma Bakanlığı'nda ( 18 Nisan 2006 tarihinde) toplanmıştır.
- 2. aşama Toplantısı- sektörel değerlendirmeler ve her alt sektör üzerine GZFT analizleri- 2 Mayıs 2006 tarihli resmi yazı ile düzenlenmiştir.
- Temmuz-Ağustos ve Eylül 2006'daki eğitimler bittikten sonra, sektörel değerlendirme ve GZFT analizleri hakkındaki düzeltmeler ve görüşler 19 Ekim 2006 tarihli resmi yazı ile talep edilmiştir.
- 16 Kasım 2006'da, UOP'un genel yapısı, yol haritası ve tamamlanması hususlarının konuşulduğu 2. genel Toplantı düzenlenmiştir.
- 26 Aralık 2006 tarihli resmi yazıyla, UOP'un öncelikleri ve tedbirlerine ilişkin paydaş katkıları sorulmuş ve toplanmıştır.
- Ön değerlendirme ekibi ve AB Dairesi Başkanlığı (OP'nin koordinasyonundan sorumlu) arasında diğer ilgili paydaşların da katılımıyla üç toplantı yapılmıştır. Sonuç olarak, UOP'un ilk taslağını gözden geçirme çalışmaları hızlandırılmıştır. Önerilen OP'nin revizyonu hakkındaki resmi yazı paydaşlara 22 Ocak 2006'da gönderilmiştir.
- TÜBİTAK temsilcileri ile OP'ye muhtemel katkılarının tartışılması için Ulaştırma Bakanlığı'nda bir toplantı yapılmıştır.

- 6 Şubat 2007 tarihli resmi yazıda, indikatif listede yer alan projelerin proje tanıtma dökümanları teknik bölümler tarafından doldurulmaya başlanmıştır.
- Kamu paydaşlarının yorumları eklenmiştir (23 Şubat 2007). İlk taslağın teknik bölümlerce revizyonu gerçekleştirilmiştir.(12 Nisan 2007)
- Kamu ve özel paydaşlarının UOP'un birinci taslağı (Komisyona 1 Mayıs 2007de gönderildi) üzerine görüş ve yorumları talep edilmiştir: Paydaş Toplantısı tarihi belirlenmiştir.
- Kamu ve özel paydaşların katılımlarıyla toplantı yapılmıştır.(26 Haziran 2007)
- Ön değerlendirmenin son aşamasında, ön değerlendirme ekibi ve OP Hazırlık Takımı arasında 24 Temmuz 2007'de toplantı yapılmıştır.
- UOP'un ikinci taslağının dağıtımı yapılmıştır(15 Ağustos 2007).
- Kamu ve özel paydaşlarla UOP'un 2. taslağı ve nihai versiyonu hakkında toplantı (29 Ağustos 2007)
- OP'nin hazırlanmasına taslağına odaklanan haberleşme ile beraber, diğer OP'ler ile tutarlılık ve tamamlayıcılığı sağlamak için, Ulaştırma Bakanlığı'ndan birer temsilcinin her bir OP'nin çalışmalarına katılmasına karar verilmiştir. Ayrıca Ulaştırma Bakanlığı Devlet Planlama Teşkilatı koordinasyonu altında kurulan İletişim Grubuna da katılmaktadır.

Ayrıca, Aralık 2006 ve Ocak 2007de küçük gruplar halinde 5–6 uzamanı içeren gayriresmi alt-sektörel toplantılar da yapılmıştır. Örneğin; öncelikleri ve tedbirlerin düzenlenmesi aşamasında, DM ve DLHİ(liman bölümü) temsilcileri arasındaki toplantılar gerçekleştirilmiştir.

Uygulama sürecinde, STK'ları kapsayan ilgili paydaşların katılımı Sektörel İzleme Komitesinin kuruluşu ile sağlanacaktır. UOP'un 5. Bölümünde belirtildiğı üzere, Sektörel İzleme Komitesi şunlardan oluşacaktır:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya temsilcisi
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Komisyon temsilcisi
- 3. ve 4. bileşenler için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Denizcilik Müsteşarlığı
- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)
- Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü(KUGM)
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü(DHMI)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları (TCDD)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü(KEGM)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü(SHGM)
- Karayolları Genel Müdürlüğü(KGM)
- Sanayi ve Ticaret Bakanlığı(STB)
- Çevre ve Orman Bakanlığı(ÇOB)
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı(ÇSGB)
- Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
- Ro-ro Gemi işletmecileri ve Kombine Taşımacıları Derneğı(RODER)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneğı(UND)
- Demiryolu Ulaştırma Derneğı(DTD)

- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği(TÜRKLİM)
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği(TOBB)
- Türkiye Müşavirler Mühendisler ve Mimarlar Birliği(TMMMB)
- Üniversiteler

## ÖN DEĞERLENDİRME

Sürecin bir parçası olarak, UOP'un ön değerlendirmesi, III ve IV. Bileşenler için Stratejik Koordinatör olan Devlet Planlama Teşkilatı tarafından bağımsız uzman ekibi hizmetlerinden faydalanarak düzenlenmiştir. (Ekonomik ve Sosyal Uyum Alanında Kapasite Geliştirme Projesi altında)

UOP'un taslağı ortaya çıktıktan sonra belgenin ön değerlendirmesi Ocak 2007'de başlamış ve Temmuz 2007'de sona ermiştir. Mr. Klaus Jürgen Uhl UOP için ön değerlendirmeci olmuş ve Ms. Firüzan Silahşör ön değerlendirmenin son aşamasında Mr. Klaus Jürgen Uhl'a eşlik etmiştir.

Ara değerlendirme raporları Ocak ve Mayıs 2007'de hazırlanmıştır. Üçüncü ve nihai raporların değerlendirilmesi Temmuz 2007'de yapılmış ve nihai rapor teslim edilmiştir. (Nihai raporun elektronik kopyası UOP'a ilave edilmiştir.)

Özet olarak, mevcut durum analizi, UOP stratejisinin mantık ve tutarlılığı yeterli bulunmuştur. Öncelikler, tedbirlerin belirtilmesi ve proje stoku da TINA-Türkiye çalışması ve genel ulusal ve AB ulaştırma politikaları ile uyum içinde bulunmuştur. Teknik Destek önceliği de UOP'un başarısı için önemli olarak değerlendirilmiştir.

Rapor aynı zamanda, proje stokundaki projeler için daha geniş pazar etkisini sağlamak için, özellikle demiryolu sektöründe, yasal uyumun gerekliliğine dikkat çekmiştir. Bu çerçevede, TCDD'nin tekrar yapılandırılması konusu aşağıda ele alınmaktadır. (bakınız bölüm 2.1.2) Ayrıca, proje indikatörleri, ortaklık konsültasyonu bölümü ve Teknik Destek önceliği tekrar gözden geçirilmiştir. Kurumsal sürdürülebilirlik, Teknik Destek önceliğine daha fazla önem vererek, gerçekleştirilmeye çalışılmıştır.

Stratejinin yatay etkisi ve UOP'un çevre ile ilgili tedbirleri ön değerlendirmenin nihai raporunda ele alınmıştır. Üçüncü önceliğin 3. tedbiri uygulama sürecinde çevre üzerindeki yatay etkisini ele almıştır. 1. ve 2. önceliklerin etkisi ile ilgili olarak, ÇED, Habitat ve Kuş Direktiflerinin incelenmesi önerilmektedir.

Bu çerçevede, UOP, kara ulaştırmasının, diğer ulaştırma modlarına oranla, egemenliğini azaltmak için, demiryolu ve denizyolu ulaştırması üzerine yoğunlaşmaktadır. Demiryolları enerji-tasarruflu, temiz ve emniyetli bir ulaştırma modu olarak sunulmaktadır. 1. ve 2. öncelik eksenleri demiryolu ve denizyolu altyapısının iyileştirilmesi ile ilgilidir. Çevresel etki değerlendirmesi (ÇED), proje seçim kriterlerinden bir tanesi olarak verilmektedir. Bu bağlamda, ÇED belgeleri olan projelere diğer projeler arasında öncelik verilmiştir. Ayrıca, ilgili AB müktesebatında belirtilen standartları karşılamak için, "Avrupa Entegrasyon Faaliyetlerine Destek (SEIA) Fonu" adı altında mevcut ÇED çalışmalarını gözden geçirmek için bir teknik yardım projesi başlatılmıştır. Aynı zamanda, öncelik 3 altında, çevresel etki değerlendirmelerini de kapsayan gelecek dönem proje stokunun geliştirilmesi düşünülmektedir.

UOP, çevresel standartların ve ÇED aracıyla belirlenen ulaştırma sektörü ve alt sektörlerinin etkisinin farkında olduğunu göstermektedir. SÇB çerçevesinde temin edilen yardım, sürdürülebilir kalkınma ilkesiyle tam uyumlu olmalı, ilgili çevresel normları karşılamalıdır (Natura 2000 bölgeleri olarak belirlenen bölgelerde olumsuz etkileri önlemek için). Finanse edilecek projeler, çevre müktesebatının gerekleri ile uyum içinde olması için tek tek incelenmelidir.

## **2. ORTA VADELİ İHTİYAÇ, AMAÇ VE STRATEJİK ÖNCELİKLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ**

### **2.1. SOSYO-EKONOMİK ANALİZ (GZFT ANALİZLERİ DAHİL)**

1990'larda, Türkiye yüksek enflasyon, artan kamu açıkları, yüksek borç faiz ödemeleri, borç yükü ve istikrarsız büyüme olan bir dönemden geçmiştir. Bunlara ve 2001 ekonomik krizine rağmen, stabilizasyon programı ve yapısal reformlar Türk ekonomisinin etkili dönüşümünü başlatmıştır. Ekonomik Program çerçevesinde ve krizden sonra sağlanan siyasi istikrar ile sıkı para, mali ve gelir politikaları uygulanmıştır. Sonuç olarak, 2002–2005 periyodunda, Gayri Safi Yurt İçi Hâsılası (GSYİH) 2004 yılında yıllık ortalama %7,5-%8,9 oranında, 2006'da %6,1 büyümüştür<sup>9</sup>. Bunların hepsi devam eden yüksek büyüme performansını ortaya koymaktadır. 2020'ye kadar olan süreç için, 2001'den beri Türkiye ekonomisinin tutarlılığından yola çıkılarak ve Türk GSYİH'si doğrudan etkileyecek dünya ticareti perspektifiyle GSYİH büyüme oranı % 6 olarak tahmin edilmektedir.(TINA-Türkiye çalışması)<sup>10</sup>.

Makro-ekonomik gelişmenin yanı sıra, Türkiye nüfusu da son on yıl içinde önemli bir büyüme göstermiştir. Türkiye nüfusu yaklaşık %2 büyüme oranı ile 1995'te 63 milyondan 2004'te 72 milyona yükselmiştir ve nüfusun 2020'de 86 milyon ve 2030'da 93 milyona ulaşması beklenmektedir.

GSYİH'nin büyümesine en çok katkıda bulunan sektörler hizmet ve ticaret sektörleridir. Verimlilik artışı 2001 krizinden sonra gerçekleştirilen politik ve yapısal reformlar sayesinde önceki 20 seneye kıyasla yüksekti. Talep açısından, özel sektöre ayrılan payın artmasıyla, Toplam yatırım harcamalarının GSYİH'ye oranı 2003'te %22,8'den 2005'te % 24.8'e ve 2006'da %23,9'a artmıştır.

Önemli ölçüde verimlilik artışı kaydedilmesine rağmen, Türkiye'nin rekabet edebilirliği iş ortamındaki eksiklikler, kalkınma finansmanında eksiklikler, enerji altyapısı eksikliği, çevrenin yetersiz korunması ve şehir altyapısındaki eksiklikler, AR-GE'nin geliştirilmesindeki eksiklikler, bilgi dağılımındaki zayıflık, iletişim teknolojilerinde eksiklikler ve ulaştırmadaki bir takım eksiklerden dolayı tam potansiyeline ulaşamamaktadır.

Daha yüksek düzeyde bir rekabet edebilirliği sağlamak için, ulaştırma altyapısının gelişimi Türkiye'nin makro-ekonomik politikasındaki temel bileşenlerden birisidir. Örneğin, yüksek GSYİH büyümesi (%6) ve sanayinin önemli bir rol oynadığı üretim ve tüketimdeki ilgili büyümelerden dolayı 2004–2020 arasında yük taşımacılığına olan talebin önemli bir düzeyde artması beklenmektedir. İç pazarda, bu %138'lik bir büyüme olmaktadır. GSYİH'nin %6lık

<sup>9</sup> 9. Kalkınma Planı

<sup>10</sup> TINA-Türkiye çalışması taslak nihai raporu

büyüme oranı ve tüketim ve üretim sektörlerindeki büyüme oranları, ithalatı %132, ihracatı %209 büyümesini sağlayarak etkileyecektir.

Gerekli altyapı gelişimi olmadan, Türk ulaştırma sektörünün artan ihtiyacı karşılaması olanaksızdır ve bu da ülkenin temel amacı olan rekabet edebilirliğin artırılmasına sekte vuracaktır. Diğer taraftan, rekabet edebilirliği arttırarak, Türkiye 2007-2013 dönemi için diğer amacı olan AB üye ülkeleri ile yakınlaşma konusunda yol kat edecektir. Bu yüzden, zaman ve maliyet açısından etkili ve TEN-T ile entegre olan bir Türk ulaştırma altyapısının oluşturulması hayati önem taşımaktadır.

Bu amaçla, Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) çalışması, Türk ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarını analiz etmesi, gerçekçi ve sistematik çözümler ortaya sunması için başlatılmıştır. Gelecek 15 yıl için Türkiye'deki ulaştırma altyapısını belirleyen bir çalışma olan ve Türk ulaştırma altyapısının TEN-T ile entegrasyonunun sağlamaya yönelik çekirdek ulaştırma ağını belirleyen çalışma UOP için de önemlidir. Bu UOP ile TINA Türkiye çalışmasının genel amacı olan Türkiye'de çok modlu ulaştırma şebekesinin gelişimini başlatmak ve Avrupa Birliği'nin TEN-T genişlemesine dahil olmak hususları vurgulanmaktadır.

Aralık 2005'te başlayan (Mayıs 2007'de tamamlanan) TINA-Türkiye çalışması aşağıdaki konularla ilgili öneriler getirmiştir:

- Yolcu ve yükün sürdürülebilir hareketliliğini sağlamak
- Yük, hizmet ve insanların hareket özgürlüğünü sağlamak
- Ekonomik açıdan kabul edilebilir şekilde kullanıcıya yüksek kaliteli altyapı sunmak
- Bütün ulaştırma modlarını, karşılaştırmalı avantajlarını göz önüne alarak, dahil etmek.
- Mevcut kapasitelerin optimal kullanımını sağlamak.
- Ulaştırma modları arasında karşılıklı işletebilirlik ve inermodaliteyi teşvik etmek.

Çalışma, karayolu, demiryolu hatları, liman ve havalimanlarını kapsayan ve aynı zamanda Türkiye aracılığıyla Avrupa'ya/Avrupa'dan önemli uluslararası ticaret akışına ve Türkiye'deki ana ulusal trafik akışına hizmet eden çok modlu ulaştırma şebekesini belirlemiş ve değerlendirmiştir.

Çalışmanın spesifik amaçları şunlardır:

- Gelecek 15 yıl için Türkiye'deki ulaştırma altyapısını belirlemek
- TEN-T kriterlerine göre proje önceliklendirmesi yapmak
- 2020 perspektifiyle ulaştırma tahminleri

TINA metodolojisine dayanan başlangıç ağının tanımı çekirdek ağın tanımı için temeldir. "Türkiye başlangıç şebekesi" için aşağıdaki elementler göz önünde bulundurulmuştur:

- Pan-Avrupa Ulaşım Koridorları ile uyumu sağlamak (örneğin Koridor 4)
- 1991'den bu yana gelişen ve Kafkasya üzerinden Avrupa'yı Orta Asya'ya bağlayan ve bu bölgelerin gelişiminde önemli bir rol oynayan Avrupa Kafkasya Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA) ile uyumu sağlamak
- Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) şebekesinin ağlar tarafından kapsanmayan ilgili kısımlarını belirlemek

- 1975 ve 1985 tarihli Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM AEK) tarafından hazırlanan uluslararası ana trafik arterleri hakkındaki Avrupa Anlaşmasının (AGR) ve uluslararası ana demiryolu hatları hakkındaki Avrupa Anlaşmasının (AGC) ağ elementlerini belirlemek
- Uluslararası uzun mesafe ulaştırması ile ilgili önemli liman ve havalimanlarını belirlemek
- Liman ve hava limanlarının mümkün olan her yerde demiryolu ve karayoluna bağlantılarını sağlamak
- Çevre bölgelerin ana ağa bağlantısını sağlamak

‘Türkiye başlangıç şebekesi’ni sağlam temelde belirlemek için, 2020 yılı için trafik tahmini yapılmıştır; ağ üzerindeki her bir hat için ulaştırma talebi mevcut koşullar altında belirlenmiş ve 2020 yılı için düzenlenmiştir. Gelecek trafik akışları üç farklı altyapı senaryosu ve bir sosyo-ekonomik senaryonun kullanıldığı bir ulaştırma talep modelinden yararlanılarak tahmin edilmiştir. Ağ senaryoları tanımlandıktan sonra, ulaştırma talep modeli tahminleri geliştirmek için kullanılmıştır. Trafik akışları Türkiye içinde ya da Türkiye’deki farklı bölgeler arasındaki ve Türkiye ve diğer ülkeler arasındaki akışlara bağlanmıştır. 2004 baz yılı yolcu ve yük taşımacılık akışları, mümkün olduğunca gözlemlenmiş veriye dayandırılmıştır. Bulunan veri yeterli olmadığında, modeller boşlukları doldurmak için kullanılmıştır<sup>11</sup>.

Geliştirilen sosyo-ekonomik senaryolar aşağıdaki varsayımlara dayandırılmıştır:

- Türkiye’nin nüfusu 2020 de 86 milyona ve 2030 da 93 milyona ulaşacak.
- GSYİH büyüme hızı %6 olacak
- Her 1000 kişi için 80 araba olan araba sahipliği 2020’de 1000 kişi için 600 arabaya çıkacak.

Üç farklı senaryo modeli uygulama olasılığı yüksek mevcut projeler ile daha uzun vadeli altyapı yatırımını kapsayan Devlet projelerini ayırmaktadır. Üçüncü senaryo tüm bu projeler ile diğer alternatiflerin karışımını kapsamaktadır.

---

<sup>11</sup> THA trafik tahmin metodolojisi TINA Nihai Raporunda aşağıdaki gibi özetlenmiştir.

Yolcu tahminlerini yapabilmek için, temel yıl kaynak-varılacak yer(O/D) matrisi uygulanmıştır. Bu genellikle bölgesel seviyede sosyo-ekonomik tahminler ve nüfus durumlarına göre yapılmıştır. Sonra, ulaştırma şebekesine ve diğer seviye-servis bileşenlerinin bahsi geçen değişimleri temel alınarak genel ulaştırma maliyetleri belirlenmiştir. Bu gelecek trafiği tahmin etmek amacıyla kullanılan model parçalarında değişimlere neden olmaktadır.

Yük tahminlerini yapabilmek için, pivot nokta metodu temel yıl O/D matrisini uyarlamak için kullanılmıştır. Bu süreçte, bölgede(uluslararası ulaştırma akışını tahmin ederken ülkeler veya ülke grupları) beklenen üretim ve tüketim büyümesine bağlı olan her O/D ilgisi için ayrı büyüme etkeni belirlenmiştir. Bu ticaret tahminini yaptıktan sonra, ayrılmış parçalar(yolculuk zamanları ve harcanan para olarak ulaştırma şekillerinin masrafını kullanıyor) tahminleri geliştirmek için kullanılıyor. Yolcu ve yük O/D yapıları üç farklı ulaştırma şebekesi senaryosuna yüklenmiştir. Bu tahmin sonuçları Türkiye için çekirdek ağı belirlemek ve değerlendirmek için kullanılmıştır.

Trafik tahminleri ile ‘başlangıç ağının’ belirlenmesinden sonra, çekirdek ulaştırma ağı aşağıda listelenen varsayımlara göre belirlenmiştir:

- Gelecek altyapının teknik standartları ağ bileşenlerinin kapasitesi ile beklenen trafik arasındaki tutarlılığı BM AEK çalışma grubunun Ulaştırma Eğilimleri ve Ekonomi üzerine önerileri ile sağlamalıdır (Trans/WP.5/R.60)
- Ağın oluşturulması için zaman dilimi 2020 olmalıdır.
- Ağın maliyeti finansal kaynaklarla uyum içinde olmalıdır.

**TABLO 2:**

<b>Türkiye için önerilen Çekirdek Ağ</b>			
	<b>Tanım</b>	<b>Uzunluk (km)</b>	<b>Maliyet tahmini (milyon)</b>
<b>Altyapı Hatları</b>	Çekirdek Demiryolları–2020	10,912	€8,878
	Hızlı demiryolu hatları (çekirdek ağa dâhil)	3,508	
	Potansiyel ağ uzantıları(çekirdek ağın henüz parçası değil)	1,438	
	Çekirdek Karayolları–2020	11,978	€8,595
	Potansiyel ağ uzantısı(çekirdek ağın henüz parçası değil)	350	
<b>Altyapı Düzümleri</b>	Tanım	Uzunluk (km)	Maliyet tahmini (milyon)
	Havalimanları(kategori A)	7	
	Havalimanları(kategori B)	7	
	Havalimanları(kategori C)	6	
	Toplam	20	€1,185
	Deniz limanları(kategori A)	27	
	Deniz limanları(kategori B)	7	
	Deniz limanları(kategori C)	5	
	Toplam	39	€1,488
	<b>Toplam Tutar</b>		<b>€20,145</b>

Avrupa’ya bağlantı, stratejik değerlendirme, önemli ekonomik merkezlerin bağlantısı, uluslararası ticaretin kolaylaştırılması, trafik tahmini ve çevresel etkiler Çekirdek Ağın ilgili kısımları için gerekçelendirilmiş kriter olarak kabul edilmiştir.

Belirtildiği üzere, TINA Türkiye çalışması UOP’un strateji programlaması için temel oluşturmaktadır. Çekirdek Ağ, coğrafi yoğunluk için referans noktası olarak alınırken, TINA çalışması UOP’un Türkiye katılım öncesi süreci ile doğrudan bağlantısını sağlamaktadır. Trafik tahminleri, dar geçit analizleri ve proje önceliklendirmesi UOP’un öncelik, tedbir ve projeleri için güvenilir bir bilimsel temel sağlamaktadır.



Trafik tahminlerinin de gösterdiği üzere, senaryolardaki hızlı demiryolu projelerinin uygulanması demiryolu yolcu sayısını iki katına çıkartacaktır. Önemli altyapı yatırımları olmadan demiryolu yolcu taşımacılığında diğer modlara yolcu akışı sürecektir. Trafik tahminleri, aynı zamanda Türkiye’de demiryollarının tam kapasite ile kullanmadığını teyit etmiştir. Ayrıca, tahminler artan uluslararası ticaretin sonucu olarak limanların baskı altında olacağını ortaya koymaktadır. 2020 itibariyle 407 milyon ton Türk limanları aracılığıyla nakledilmesi gerekecektir. Bu değerlendirmeler ve sonuçlar UOP’un genel amacı olan dengeli ulaştırma sistemini sağlamaya katkıda bulunmak için demiryolu ve denizyolu sektörüne önem verilmesi gerektiğini göstermiştir.

Aynı zamanda, darboğaz analizlerinin de gösterdiği gibi, Çekirdek Ağ’da kapasite sorunları ortaya çıkacak ve bu sorunları çözmek için, demiryolları ve limanlarda yeni altyapı yatırımı gerekecektir.

TINA-Türkiye çalışması, Türkiye’nin muazzam çok modlu ulaştırma olanakları sağlayan eşsiz coğrafi konuma sahip olduğunu gösteriyor. Bu olanaklardan en iyi şekilde yararlanmak için, şunlara öncelik verilmelidir.

- Türk ulaştırmasını uluslararası ulaştırma şebekeleri ile daha iyi bütünleştirmek için Kuzey-Güney ve Doğu-Batı ulaştırmasını geliştirmek
- Konteyner ulaştırmasındaki güçlü büyümeden yararlanabilmek için intermodal ulaştırma hizmetlerini geliştirmek
- Denizyolu bağlantıları ve düğüm noktalarını (limanlar) potansiyel endüstriyel ve lojistik platformdaki stratejik rollerinden yararlanmak için geliştirmek

TINA-Türkiye çalışması, sektörün proje stokunu belirlemede ve değerlendirmede de önemli bir rol oynamıştır. Bu bakımdan, trafik tahminleri, darboğaz analizleri ve yatırım senaryoları dışında 2020’ye kadar yapılacak olan projelerin belirlenmesi için proje önceliklendirilmesi yapılmıştır. Bunun için, TINA-Türkiye çalışması planlanmış projeleri değerlendirmek için temel olarak 2004 TEN-T Rehberinin sekiz öncelikli kriterini kullanmıştır. Ek bilgi olarak, 1999 TINA rehberi seçim kriterleri de göz önünde bulundurulmuştur. Proje önceliklendirilmesi için, daha önce bahsedilen kriterlerin birleşiminden oluşan çok kriterli analizler (ÇKA) kullanılmıştır. Ayrıntılı bilgi ve proje önceliklendirilmesinin sonuçları Bölüm 3.5’te verilmiştir.

### **2.1.1 Demiryolu Ulaştırması**

Türkiye’de Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) ve TCDD demiryolu sektöründen sorumlu olan temel kamu kurumları olup, sorumlulukları paylaşmaktadırlar. Bu bağlamda Ulaştırma Bakanlığına bağlı TCDD, tren işletmesi, demiryolu altyapısı bakım ve yönetiminden sorumluyken; yeni demiryolu hatlarının yapımından ise Ulaştırma Bakanlığının merkezi teşkilatın altında bir genel müdürlük olan DLH sorumludur. Altyapı yatırımlarından sorumlu temel kuruluş olan DLH, bölgesel ihtiyaçlara ve çalışmalara göre yeni demiryolu ihtiyaçlarını belirlemektedir. Bölgelerin ihtiyaçlarını değerlendirdikten sonra, yeni demiryolları için projeler ihale yoluyla hazırlanır. Demiryolu hatlarının inşası ihale sürecini takip etmektedir. İnşa aşaması tamamlandıca, yeni hat altyapısının yönetimi ve trenlerin işletilmesi için TCDD’ye transfer edilmektedir.

Türkiye’de demiryollarının mevcut durumuna gelince, 2006 sonu itibariyle toplam demiryolu hattı 10.984 km uzunluğunda olup, bunun 2.336 km.si elektrifikasyonludur. Temel demiryolu hattının uzunluğu 8.697 km olup, bunun da 1.920 km.si elektrifikasyonludur.

**Tablo 3: Demiryolu istatistikleri**

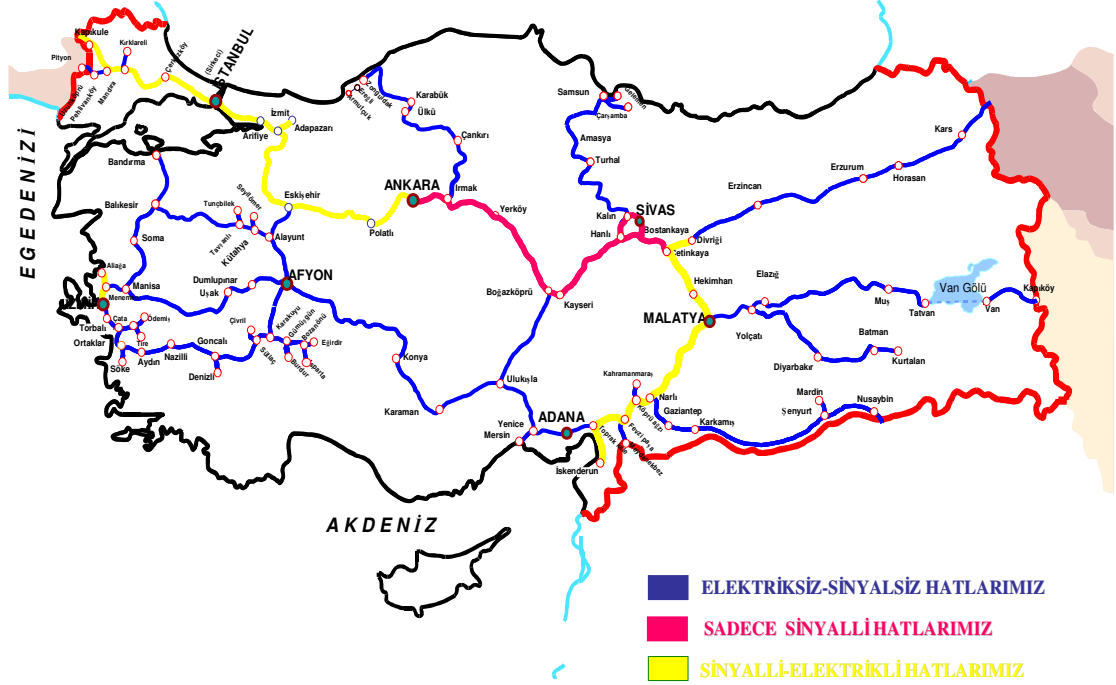
Yıl	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2006
Elektrifikasyon yapılmış bölüm (km)	1.033	1.093	1.093	1.824	2.065	2.065	2.133	2.122	2.122	2.122	2.336
Toplam (km)	10.413	10.386	10.466	10.508	10.508	10.508	10.993	10.922	10.940	10.948	10.984

Harita 1: TCDD Ağı



Map 1 . TCDD Network

**Harita 2: Elektrifikasyonlu ve Sinyalizasyonlu hatlar**



Yolcu taşımacılığı açısından, demiryolu sektörünün en önemli sorunu, nüfus bakımından yoğun ve ekonomik olarak gelişmiş şehirleri birbirine bağlayacak kalitede ve yüksek hızdaki demiryolu ağlarının eksikliğidir. TINA Türkiye Çalışmasının nihai raporundaki istatistiklere göre, Türkiye'nin 2000–2010 yılları arasındaki nüfus artışı 2010–2020 döneminde tahmin edilen %1.03 artış ile karşılaştırıldığında, 1.33 olması beklenmektedir. Bu yüzden, bu beklentiler ışığında, Türkiye'nin nüfusu 2020'de 86 milyon ve 2030'da 93 milyona ulaşması beklenmektedir<sup>12</sup>.

Yolcu taleplerinin demiryolu ulaştırmasına aktarılmasını sağlayacak gerekli yatırımlar zamanında yapılmadığı takdirde, motorlu araç oranı artmaya devam ettiği için modlar arası dengesizlik daha da bozulacaktır. Yine, TINA Türkiye Çalışması trafik tahminlerine göre, hızlı tren yatırımı yapılmadığı takdirde, demiryolunun yurtiçi ulaşımındaki payı 2020 yılında yüzde 3,3 den 2,2 ye düşecektir (2004 istatistikleri)<sup>13</sup>. Diğer taraftan, hızlı tren yatırımının gerçekleştiğini farz eden TINA senaryolarının sonuçlarına göre, demiryolu ile yolcu taşımacılığının pazar payı %4,1 artacaktır. Yolcu taşımacılığı ile ilgili olarak, karayolları ile karşılaştırılınca, daha düşük kalite ile daha uzun seyahat süreleri demiryollarına olan talebin az olmasının ana nedenlerindedir Hızlı tren projelerinin hayata geçirilmesiyle birlikte bu sorunlar ortadan kalkacak ve demiryoluna yönelik yolcu taleplerinde olumlu gelişmeler yaşanacaktır.

Yük taşımacılığına gelince, doğu ile batı arasındaki mesafenin hemen hemen 2.000 km ve kuzeyle güney arasındaki uzaklığın ise hemen hemen 1.500 km olduğu demiryolu yük

<sup>12</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 24

<sup>13</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 28

taşımacılığının görünen avantajlarına rağmen, birkaç grup mal dışında demiryolu ulaştırıcılığı tercih edilmemektedir. Demiryolu yük taşımacılığının, 300 km üzerindeki mesafelerde, diğer bütün koşullar eşit olduğu takdirde, kayda değer ticari potansiyele sahip olduğu açıktır. Bu bağlamda, yatırımı daha fazla maliyete neden olacak dağlık bölgeler dışında, Türkiye'nin coğrafi yapısı demiryolu ulaştırması için uygundur. Örneğin, coğrafi konumları ve taşınan malların türleri itibarıyla Divriği-İskenderun, Irmak-Zonguldak, Elazığ-Tatvan, ve Narlı-Nusaybin demiryolu hatları önemli avantajlara, olanaklara sahip hatlar olarak kabul edilebilir.

Halihazırda, demiryolu altyapısı, müşteri açısından zaman ve maliyet avantajı sağlayan kapıdan kapıya ulaşım hizmeti sunmak için yeterli derecede modernize edilememiştir. Demiryolu ulaştırmasında lojistik hizmetleri yetersiz durumdadır. Hız ve kapasite açısından, demiryolu altyapısının diğer eksiklerinden birisi de demiryolu araçlarının kalite ve sayısal yetersizliğidir. Demiryolu ile dış ticaret (ihracat ve ithalat ulaştırması) konusunda, üretim merkezleri ile ana limanlar arasında hinterland bağlantısının sağlanması hususu çok büyük önem taşımaktadır. Aralarında bağlantı sağlanmadığı takdirde, birçok liman ve kilometrelerce demiryolu hattı inşa edilmesinin verimli sonuçlar doğurmayacağı açıktır. Bundan dolayı, limanlar ile ve üretim yerlerini, özellikle de organize sanayi bölgelerini, bağlayan demiryolu hatları, yük taşımacılığında demiryollarının payını etkileyecek olan önemli bir unsur olmaktadır. Halihazırda, Türk demiryolları altyapısı organize sanayi bölgelerine ve en önemlisi limanlara bu bağlantıyı sağlamaktan yoksundur. Bu da, zamanında ve kapıdan kapıya hizmet sağlayan karayolu taşımacılığının üstünlük sağlamasına etken olmaktadır.

Bağlantıların oluşturulması, yüksek standartlarla yeni hatların inşası ya da mevcut hatların ıslahı ile sağlanabilir. Bu bağlantılar hayata geçirilmeden, demiryolu ulaştırmasının başarısızlığı devam edecektir. Gayri Sahi Yurt İçi Hasıla'nın 2020'ye kadar her yıl %6 artacağı beklentisine karşın, ithalatın %209 ve ihracatın %132 artacağı tahmin edilmektedir<sup>14</sup>. Bu açıdan, artan taleplerin karşılanması için en azından demiryolu altyapısının geliştirilmesi zorunludur.

Yurtiçi bağlantıların sağlanmasının yanında, TEN-T Ağı ile bütünleşme hedefi, Türk ulaştırma politikasının odak noktasıdır. Bu bakımdan, TINA Türkiye Çalışması, sadece sektörün ihtiyaçlarının değerlendirilmesi açısından değil, Türk ulaştırma ağını TEN-T ile birleştirecek TENT-T ilkeleri uyarınca belirlenecek Çekirdek Ulaştırma Ağı ile de ilgilidir. Çekirdek Ulaştırma Ağı sektörün ihtiyaçlarını belirler ve Türk ulaştırma şebekesini TEN-T ile bütünleştiren TEN-T mevzuatları ile uygundur. TEN-T ilkelerinin demiryolu ağı için, öngördüğü temel özellikler aşağıda belirtilmektedir:

- Demiryolu ağı, hızlı demiryolu hatlarını ve konvansiyonel demiryolu hatlarını kapsayacaktır.
- Son teknolojiyi kullanan yüksek hızlı demiryolu hatlarında birlikte işlerliğin sağlanması amacıyla uygulanacak olan ana gereklilikler ve teknik özellikler, Trans-Avrupa hızlı demiryolu sisteminin birlikte işlerliği konusundaki 23 Temmuz 1996 tarihli ve 96/48/EC sayılı Konsey Direktifine uygun olmalıdır.
- Konvansiyonel demiryolu ağı, kombine taşımacılığın demiryolu bölümleri dahil, konvansiyonel yolcu ve yük taşımacılığını ve denize kadarki bağlantıları, ortak fayda konusu olan iç limanları ve tüm operatörlere açık yük terminalleri kapsayacaktır.

<sup>14</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 30

- Demiryolu ağı, demiryolu, karayolu ve uygun olan yerlerde de denizyolu hizmetleri ile hava ulaştırma hizmetlerinin bütünleşmesini sağlayan altyapı ve tesisleri kapsayacaktır.
- Demiryolu ağı aşağıdaki işlevlerden en az birini yerine getirmelidir:
  - Uzun mesafeli mal ve yolcu trafiğinde önemli bir rol oynaması;
  - Uygun olan yerlerde havaalanlarıyla bağlantı sağlamaya izin vermesi;
  - Bölgesel ve yerel demiryolu ağlarına erişime izin vermesi;
  - Yük taşımacılığının öncelikli olduğu güzergâhlara tahsis edilen otoyol güzergâhlarının belirlenmesi ve geliştirilmesiyle yük taşımacılığının kolaylaştırılması;
  - Kombine taşımacılıkta önemli bir rol oynaması;
  - Kısa mesafe deniz taşımacılığı, iç suyollarının ortak kullanılan limanlarla bağlantısının sağlanması.

**Tablo 4: Türkiye'nin ana demiryolu ağının uyumlaştırılması.**

Uyumlaştırma	Uzunluk
<b>TEN-T'nin Türkiye'de, Yunanistan'da ve Bulgaristan'daki devamı</b>	
Bulgaristan-Kapıkule-Edirne-Pehlivan köyü-Mandıra-Çerkezköy-Halkalı-İstanbul'a sınır	318.60 km
Yunanistan-Uzunköprü-Pehlivan köyü'e sınır	30.18 km
<b>TRACECA,AGC</b>	
İstanbul-İzmit-Arifiye(Adapazarı)-Bilecik-Eskişehir-Ankara-Irmak-Kırıkkale-Boğazköprü-Kayseri-Hanlı-Kalın-Sivas-Bostankaya-Tecer-Kangal-Çetinkaya-Erzincan-Erzurum-Kars-Mezra-Akkaya	2,021,66 km
Boğazköprü-Niğde-Ulukışlalı-Yenice	280.20 km
<b>Hinterland bağlantıları(deniz limanlarına ve havalimanlarına) ve stratejik bağlantılar(ulaşabilirlik)</b>	
Zonguldak-Karabük-Çankırı-Irmak	415.19 km
Toprakkale-İskenderun	58.91 km
İzmir-Menemen-Manisa-Soma-Balıkesir-Bandırma	341.72 km
Manisa-Uşak-Afyon	512.49 km
Konya-Karaman-Ulukışlalı	237.63 km
Fevzipaşa-Hudut	36.96 km
Afyon-Konya	272.46 km
<b>TOPLAM mevcut hatlar</b>	<b>7,404,16 km</b>
<b>Yeni inşaa(planlanmış hatlar)</b>	
<b>Konvansiyonel hatlar</b>	
Kars-Çıldır-Gürcistan'a sınır	76 km
Muratlı-Tekirdağ	31 km
Aliğa-Çandarlı	30 km

Adapazarı-Karasu-Zonguldak-Bartın	281 km
Aydın-Güllük	160 km
<b>Yüksek Hızlı hatlar</b>	
İstanbul-Ankara	533 km
Polatlı-Konya	212 km
Bandırma-Bursa-Osmaneli-Ayazma-İnönü	278 km
Ankara(polatlı)-İzmir(menemen)	511 km
Halkalı-Kapıkule	230 km
Ankara-Sivas	466 km
Sivas-Kars	700 km
<b>TOPLAM yeni inşaat</b>	<b>3.508.00 km</b>
<b>Öngörülen Ana ağ uzantıları( devam eden ve planlanan fizibilite çalışmaları ışığında)</b>	
Afyon-Isparta-Antalya	250 km
Karaman-Silifke-Mersin	220 km
Trabzon-Tirebolu-Erbaş-Genç-Kurtulan-İrak	650 km
Yolçatı-Diyarbakır-Batman-Kurtalan	317.97 km
<b>TOPLM Ana Ağ Uzantıları</b>	<b>1.437.97 km</b>

TINA Türkiye çalışması ayrıca, ulaştırma ağının 2020 yılı taşımacılık taleplerini ne ölçüde karşılayabileceği v.s. gibi konularda, bir trafik darboğazları analizi yürütmüştür. Trafik darboğazları analizi ana ağın 2020 trafik ihtiyaçlarını karşılanması konusunda hangi bölgelerde yetersiz kalınabileceğini belirlemek için planlanmıştır.

Demiryollarına gelince, darboğaz analizi, çalışma tarafından devreye sokulan yeni projelerin mevcut demiryolu hattının birçok bölümündeki darboğazları azaltacağı sonucuna varmıştır. Bu yüzden, TINA senaryosunun yeni projeleri aşağıdaki mevcut demiryolu hatları üzerinde önemli bir olumlu etkiye sahip olacaktır:

- Bursa'ya yüksek hızlı bağlantı nedeniyle, Balıkesir-Kütahya (Osmaneli'den Bozüyük'e kadar)
- Yüksek hızlı bağlantı nedeniyle(Ankara), Afyon-Konya, Polatlı-Afyon(İzmir)
- Halkalı-Edirne hızlı hattı nedeniyle Halkalı-Pehlivan köyü
- Ankara-Sivas hızlı hattı nedeniyle Konya-Ulukışlalı
- Ankara-Sivas hızlı hattı nedeniyle Irmak-Kayaş

Demiryolu sektöründe politika belirlenmesi hususunun da sektörel eksikliklerin nedenlerinden birisi olarak bahsedilmesi gerekmektedir.

Politika belirleme de ana faktör özellikle 1950 yıllarından sonra yollara karşı yürütülen ulusal politikadaki değişimdir. 1950'den sonra uygulanan ulusal politikalarda özellikle karayollarına yönelik bir değişim görülmektedir. Bu dönemde demiryolu sektörüne gereken önem verilmemiştir. Demiryolu ile yolcu taşımacılığı %40'dan %3'e ve yük taşımacılığı %55.1'den %4.5'e düşmüştür. Gerçekte, demiryolu altyapısına yapılan yatırımların azaltılması ve kaynakların karayolu taşımacılığına yoğunlaştırılması, yolcu ve yük taşımacılığının kara ulaştırmasına aktarılmasıyla neticelenmiştir. Genel olarak, ulaştırma modları arasındaki ciddi dengesizlik demiryollarının aleyhine gelişmiştir.

Demiryolları genel kanının aksine karayollarına göre önemli avantajlara sahiptir. Yolcu ve yük taşımacılığında yüksek paya sahip karayolu taşımacılığı (toplam yolcu sayısı açısından %95, yük açısından %90) kaçınılmaz olarak karayollarında ciddi bir trafik tıkanıklığına ve büyük şehirlerde gürültü, hava, su ve toprak kirliliği dahil çevre kirliliğine sebep olmaktadır. Karayolu trafik kazalarının etkileri her geçen yıl daha ciddi boyutlara ulaşmaktadır. Bunun aksine, iyi onarılmış bir demiryolu sistemi- 500km'si her yıl bakımdan geçirilmektedir- daha güvenilir ve daha çok çevre dostudur.

Özet olarak, demiryolu sektöründe ülkenin temel stratejisi a) yolcu ve yük taşımacılığında yaşanan modlar arasındaki dengesizliği azaltabilecek yüksek standartlı demiryolu projelerinin yapımına önayak olunması b) TEN-T ile bağlantılar sağlayacak projelerin hayata geçirilmesi c) demiryolu yük taşımacılığının artırılması amacıyla limanlarla hinterlant bağlantısının sağlanmasıdır. Bu stratejileri etkili kılmak için, demiryollarına ayrılan bütçe kaynaklı fonlar 2003–2006 yılları arasında %360 oranında artırılmıştır. Demiryolu sektörüne ayrılan kaynaklar 2003'te 250 milyon YTL (157 milyon avro) idi. 2006 da ise 1145.6 milyon YTL (616 milyon avro) kaynak tahsis edilmiştir. Halihazırda, demiryollarının yeniden yapılandırılması ve modernizasyonunda demiryolu yolcu ve yük taşımacılığının payının artırılması amacıyla hızlı tren projelerine öncelik verilmiştir.

Aynı zamanda Avrupa'yı Kafkaslara bağlanmasını amaçlayan yeni demiryolu hatlarının inşası üzerine devam eden çalışmalar bulunmaktadır. Ana güzergâh Bulgaristan sınırından Gürcistan sınırına kadar uzanmaktadır (Bulgaristan sınırı-İstanbul-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Gürcistan sınırı). DLH tarafından yapılan bu projenin tamamlanmasıyla, Türkiye üzerinden Avrupa ve Kafkaslar arasındaki kesintisiz ve yüksek standartta bağlantı sağlanmış olacaktır.

Halihazırdaki strateji ışığında ve demiryolu sektörüne tahsis edilen kaynak artışının sonucunda, demiryolu sektörünü yeniden canlandırılması amacıyla dört temel hedef belirlenmiş bulunmaktadır:

- gerekli demiryolu hatlarının inşası için hızlı trenlerin devreye sokulması,
- mevcut trenlerin, demiryolu hatlarının ve demiryolu araçlarının ıslahı yoluyla hızlandırılması,
- özel sektöre demiryolu ulaştırma pazarının açılması,
- altyapı ve demiryolları hatlarının işletmesinden sorumlu devlet kuruluşu olan Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları'nın (TCDD) evrensel standartlar uyarınca daha etkin ve verimli hale getirilmesi.

Türkiye'deki demiryolu sektörünün tam resminin ve son dört yıl içinde kaydettiği gelişimin elde edebilmesi için, 2003 - 2006 yılları arasındaki gerçekleştirilen ilgili çalışmalara müracaat edilebilir.



Türkiye’de hızlı trenlerin devreye sokulması hedefi çerçevesinde göze çarpan ilk önemli proje Ankara-İstanbul hızlı tren projesidir.

### HARİTA 3: ANKARA-İSTANBUL HIZLI TREN PROJESİ



2008 yılında bitirilmesi planlanan bu kapsamlı proje tamamlandıktan sonra, Ankara ve İstanbul arasındaki mesafe 533 km’ye ve 7 saat 30 dakika olan seyahat süresi güvenli ve rahat bir şekilde 3 saate inecektir.

Bu çerçevede ikinci proje ise Ankara-Konya hızlı tren projesidir. Bu proje, Ankara’yı Konya’ya ve Akdeniz kıyı şeridine bağlayarak ve aynı zamanda Konya üzerinden Karadeniz’e ulaşımı sağlayarak Akdeniz ve Karadeniz arasında çok önemli bir hattın kurulmasına katkıda bulunacaktır. Bu yeni hattın tamamlanmasından sonra, Ankara-Konya arasındaki seyahat süresi, İstanbul-Konya hattı arasındaki 3 saat 30 dakika olan seyahat süresi ile karşılaştırıldığında yaklaşık 1 saat 15 dakikaya düşecektir.(Harita 4’e bakınız)

#### Harita 4: Ankara-Konya Hızlı Tren Projesi



Mevcut hatların rehabilitasyonu ve demiryolu araçlarının yenilenmesi yoluyla trenlerin hızlandırılması hedefine yönelik olarak, Ankara-İstanbul, İzmir-Bandırma, Adana-Mersin hatlarının 1.312 km.sinin ıslahı şimdiden tamamlanmış bulunmaktadır. Özel sektör ortaklığıyla, hatların 800 km.si yıllık olarak ıslah edilmeli ve bütün şebeke düzenli olarak bakımdan geçirilmelidir.

Amaçlanan plan kapsamındaki bazı projeler: Sivas-Divriği(Tecer-Kangal) Demiryolu İnşası Projesi kapsamında üstyapının tamamlanması ve sinyalizasyon çalışmaları devam etmektedir. Bu bağlamda diğer proje ise Boğazköprü-K.Gediği(Ulukışla)-Yenice, Mersin-Yenice-Adana-Toprakkale hatlarının sinyalizasyonudur. Bu proje, sözkonusu hatların kapasitesini %25-30 artıracaktır ve finansmanı Dünya Bankası tarafından gerçekleştirilecektir.

Demiryolu yük taşımacılığının iyileştirilmesi amacıyla neler yapıldığını açıklamak için aşağıdaki tedbirler gösterilebilir:

- Yük taşımacılığında blok tren başvurusu 2004'te başlamış ve bu yük taşımacılığının hızının %30 artmasına neden olmuş; manevra maliyetlerini %25 azaltmış ve yıllık 10.000 ton yakıt tasarrufu sağlamıştır.
- Yüksek yükleme kapasitesine haiz bölgelerde lojistik köylerin kurulması planlanmıştır. Bu bölgeler teknolojik ve ekonomik gelişmelere daha açıktır ve sanayi faaliyetlerinin diğer bölgelere nazaran yüksek olduğu organize sanayi bölgelerine daha yakındır. Samsun'da lojistik köyü kurulması için inşa çalışmaları başlatıldı. Üretim bölgeleri arasında ulaşırma bağlantısı sağlayarak (yani kapıdan kapıya taşımacılık) daha etkin ve az maliyetli taşımacılık mümkün olabilecek ve bölgenin rekabetçiliği artacaktır.
- Blok trenler Türkiye-Avrupa, Türkiye-Ortadoğu, Türkiye-Orta Asya ülkeleri ile karşılıklı olarak işlemektedir.

Demiryolu sektöründe özel sektörün katılımı;

Çevre kirliliğinin önlenmesi, kombine taşımacılığın geliştirilmesi ve Türkiye-Avrupa arasındaki demiryolu ulaştırmasının geliştirilmesi amacıyla, güzergâh üzerinde bulunan ülkelerle Ro-La taşımacılık anlaşmaları yapılmıştır. Ro-La ulaştırması İstanbul-Avusturya güzergâhında özel sektörün ortak çalışmasıyla 2006'da başlatılmıştır.

Demiryollarında özel sektörün payının ve katılımının artırılması, yeni demiryolu bağlantılarının yapımının sağlanması amacıyla kamu ve özel sektörün işbirliği planı içinde değişik finansman modelleri (yap ve işlet, yap işlet ve devret et. vb.) üzerindeki araştırmalar(kamu özel sektör işbirliği-PPP) sürdürülmektedir. Örnek olarak, Bursa-Osmaneli hattı projesi PPP aracılığıyla yapılacaktır.

Diğer önemli adım ise, organize sanayi bölgelerini bağlayan hatların yapılması ve ana hatlara yakın fabrikalar kurulmasıdır. Böylelikle tüketicilere daha hızlı hizmet sağlanabilecek ve ham maddeler ve mallar fabrikalara demiryolu ile taşınabilecektir. Özel manevra hatların yapımının teşvik edilmesi için gerekli düzenlemeler yapılmıştır. Halihazırda, toplam 25 organize sanayi bölgesi ve fabrikalar ana hatta, 25.5 km manevra hattı eklenerek 2003–2006 yıllarında bağlanmıştır. 2006–2010 döneminde 140 km daha ek hat yapılması planlanmaktadır.

Adapazarı'nda, ulusal ve yabancı işbirliği ile kurulması planlanan yeni bir fabrika ile, hızlı tren setlerinin ve hızlı yolcu vagonlarının üretilmesi hedeflenmektedir.

Gerekli idari yapısal reformlar da programın hayata geçirilmesi açısından önemli görülmektedir. Bu bağlamda, TCDD'nin daha etkin, pazar ve tüketici odaklı bir kuruluşa dönüşmesi kendi başına anahtar bir öneme sahiptir. Bu, Türkiye'nin katılım sürecine de önemli bir katkıda bulunacaktır. AB'nin demiryolu sektöründeki uyumlaştırma politikaları, pazarın liberalleştirilerek üçüncü taraflara açılmasını amaçlamaktadır.

Bu konuda, Almanya ile (özellikle Deutsche Bahn) gerçekleştirilen ve Şubat 2005'te başlayıp Ekim 2006'da tamamlanan demiryolu sektörü twinning projesine de atıfta bulunulmalıdır. Projeden yola çıkarak, Taslak yasa tasarısı proje liderleri tarafından onaylanmış ve Ocak 2007'de Ulaştırma Bakanlığı'na gönderilmiştir. Türk mevzuatının AB müktesebatı ile uyumlaştırılmasını ve demiryolu güvenliği, karşılıklı işlerlik, lisanslandırma ve altyapıya giriş konularında uygulayıcı düzenlemeleri kapsayan “Çerçeve Kanun” ve “ TCDD kanunu”, 25

Ocak 2007’de proje liderleri tarafından hazırlanarak onaylanmış ve Ulaştırma Bakanlığı’na gönderilmiştir.

Yasama süreci devam etmektedir. Bu bağlamda, 2005/9986 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı uyarınca taslak kanunların ortak ve her bir madde için ayrı ayrı gerekçelendirilmesi gerekmektedir. Ayrıca, Düzenleyici Etki Analizi’ne de ihtiyaç vardır. Son olarak, tüm taraflarla (sivil toplum örgütleri, Üniversiteler ve kamu kuruluşları) danışma süreci gerçekleştirilecektir.

Zaman çizelgesinde, teknik çalışmaların tamamlanması amacıyla Ulaştırma Bakanlığı tarafından bir eylem planı hazırlanmıştır. Kanun tasarıları daha sonra yasalaşması için Başbakanlığa sunulacaktır. Kanun tasarılarının, “2007–2013 Türkiye’nin AB Müktesebatına Uyum Programı”<sup>15</sup> uyarınca 2008–2009 dönemi TBMM’de onaylanarak kanunlaşacağı öngörülmektedir.

Bunlar dışında, AB mevzuatı (düzenleyici kurum, güvenlik otoritesi, ruhsatları düzenleyen kuruluş, kaza araştırma kurumu vb.) uyarınca gerekli kurum ve organlar kurulacak ve belirlenmiş rollere, sorumluluklara ve yere sahip (TCDD, Ulaştırma Bakanlığı vb.) bir altyapı yöneticisi atanacaktır. Ayrıca, TCDD’de ana görev birimleri ve alt sektörlerin oluşturulması, kamu hizmeti zorunluluklarının belirlenmesi, kamu hizmeti sözleşmelerinin hazırlanması, hükümetle finansal ilişkilerin tekrar düzenlenmesi hususları “Yeni TCDD Organizasyonu” ve “Türkiye demiryolları sektörünün yeniden yapılandırılması ve güçlendirilmesi çalışmaları kapsamındaki “Hükümetle Finansal İlişkilerin Tekrar Düzenlenmesi ve Finansal Yönetim Bilgi Sisteminin Kurulması” projesi çerçevesinde ele alınmıştır. Bu proje Haziran 2007’de tamamlanmıştır.

### **2.1.2 Denizyolu Ulaştırması**

Denizyolu taşımacılığında, demiryolu sektöründeki gibi, kuruluşlar arasında fonksiyonel bir iş bölümü bulunmaktadır. Demiryollar, Limanlar ve Havaalanı İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), havacılık ve demiryollarında olduğu gibi denizyolu ulaştırmasının altyapı projelerinden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı bir kuruluş olan Denizcilik Müsteşarlığı, yapım dışında, ulusal denizcilik politikasının belirlenmesi, koordine edilmesi ve uygulanması, deniz güvenliği ve emniyetinin sağlanması, sektörün ihtiyaçlarının tespit edilmesi ve deniz ticaretinin düzenlenmesi konularında sorumludur. Genel çerçevede, ulaştırma politikasının belirlenmesi Ulaştırma Bakanlığı’nın ana görevidir. Aşağıdaki belirtilen planlama çalışmaları Bakanlık tarafından yürütülmüştür:

---

<sup>15</sup> Tüm ilgili kamu kurumlarının katkılarıyla hazırlanan “2007–2013 Türkiye’nin AB Müktesebatına Uyum Programı”, Türkiye’nin uyumlaştırma döneminde yol haritası görevini görmektedir. Belgenin elektronik versiyonu için bakınız [www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=1](http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=6&l=1)

1983-1993 Ulaştırma Master Planı,  
Marmara Denizi'nde Limanların Geliştirilmesi Master Planı (1998)- hedef yıl 2015,  
Ülke Genelinde limanlar Master Planı(2000) – hedef yıl 2020,  
Ulusal Ulaştırma Strateji Planı (2005)

Bunlar dışında, Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, bütünsel sektörel planlamadan sorumlu olması sebebiyle, 5 yıllık Kalkınma Planlarını -ki planlar artık 7 yıllık hazırlanmaktadır- koordine etmektedir.

1960'lı yıllardan beri, ulaştırma sistemi dünya çapında metot ve teknoloji bakımından hızlı bir ilerleme sürecinden geçti. Bu hızlı süreç, artan yük elleçlemesi, konteyner taşımacılığının ve çok modlu taşımacılığın hızlanmasını sağlamıştır. Limanlar çok modlu ulaştırma sisteminin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır. Keza, demiryolu bağlantılı Türk limanları sadece Türkiye'nin kendi yararına olmayıp aynı zamanda, coğrafi konumu düşünüldüğünde, Orta Doğu, Kafkasya'ya, denize çıkışı olmayan Asya ülkelerine ve Bağımsız Devletler Topluluğu'na kapı görevi görmektedir.

Altyapıya gelince, Türkiye'de 400'den fazla kıyı tesisi bulunmaktadır. Bunlar limanlar, gemi barınakları, rıhtımlar, balıkçı barınaklarıdır. Bunların hepsi 8,333 km'lik sahil şeridine dağılmıştır. Uzunlukları 33 km'den fazla olan rıhtımların elleçleme kapasitesi, kuru kargo, yakıt ve petrol ürünlerinde yılda 350 milyon tonu aşmaktadır. Bu tesisler arasında, 500 GRT üzerindeki gemileri kabul edebilen 167 adet liman bulunmaktadır. Bu limanlar ISPS kanunu çerçevesinde uluslararası trafiğe açıktır.

İşletme organlarına göre 3 çeşit liman vardır. TCDD ve özel şirketler tarafından işletilen limanlar ve belediyelere ait limanlar bulunmaktadır. TCDD'ye bağlı olan 7 liman ve kamu-özel sektör ortaklığına bağlı olan 13 liman Türkiye'deki mal trafiğinin çoğunu yönetmektedir. Bu 20 liman toplam liman hacminin %60'nı ve kuru kargonun %70'ni yükünü elleçlemektedir. Sözkonusu limanlarda genel faaliyet ortalama %10 artmaktadır. Fakat kuru kargo için yıllık artış %15 seviyesindedir. Bu artışın hemen hepsi konteyner trafiğinden kaynaklanmaktadır.

Altındaki tablolar kamuya ve özel sektöre ait limanları, elleçlenen toplam hacimleri ve 2003 yılındaki artış düzeyini göstermektedir:

**Tablo 5: Mevcut Kamuya Ait Limanlar, Uzatılmış İşler Ve Yeni Liman Projelerinin Listesi**

Liman Adı	Rakamlar (milyon ton/yıl)		
	Mevcut kapasite	Geliştirilme sonrası kapasite	Toplam Kapasite
Hopa Limanı	1,4		1,4
Rize Limanı	1,5		1,5
Trabzon Limanı	4,0		4,0
Giresun Limanı	2,5		2,5
Ordu Limanı	1,0		1,0
Samsun Limanı	2,2		2,2
Sinop Limanı	1,0		1,0

İnebolu Limanı	1,2	1,3		2,5
Bartın Limanı	1,5			1,5
Filyos Limanı <sup>16</sup>			25,0	25,0
Haydarpaşa Limanı	5,0			5,0
Derince Limanı	1,5		10,0	11,5
Kuzey Marmara Limanı			10,0	10,0
Bandırma Limanı	3,0			3,0
Çanakkale Limanı <sup>17</sup>	1,0			1,0
Gökçeada Kuzu Limanı	1,0			1,0
Kuzey Ege (Çandarlı Limanı)			20,0	20,0
İzmir Limanı <sup>18</sup>	5,0			5,0
Güllük Limanı <sup>19</sup>	4,0			4,0
Antalva Limanı	2,5			2,5
Akçansa Limanı Ambarlı		2,0		
Akçansa Limanı Çanakkale		3,0		
Ak Limanı		4,8		
Aksa Limanı	0,3			0,3
Altıntel Limanı	1,0			1,0
Batıçim Limanı	3,0			3,0
Borusan Limanı	3,35	15,65		19,0
Delta Petrol Limanı	6,0			6,0
DP World Limanı			12,0	12,0
Diler Limanı	6,0			6,0
Ege Gübre Limanı	6,5			6,5
Evyap Limanı	2,8	2,5		5,3
Gempport Limanı	3,0	3,6		6,6
İçdaş Limanı	5,0			5,0
Kızılkaya Limanı	2,0			2,0
Koruma Klor Limanı	1,0			1,0
Kroman Çelik Limanı	2,5			2,5
Kumpport Limanı	8,0	3,0		11,0
Rota Limanı	2,5			2,5
Limaş Limanı	1,0			1,0
Mardaş Limanı	5,5			5,5
Marport Limanı	9,0			9,0

<sup>16</sup> Yap işlet devret modeli uygulanacaktır.

<sup>17</sup> Altyapı devlet tarafından uygulanmış, Yap işlet devret modeli ile tamamlanmıştır.

<sup>18</sup> Tarama ve genişletme çalışmaları özelleştirme süreci kapsamında gerçekleştirilecektir. (ilgili ek kapasite listede belirtilmemiştir)

<sup>19</sup> Yap işlet devret modeli uygulanacaktır.

Martaş Limanı	2,2			2,2
Nuh Çimento Limanı	3,0			3,0
Poli Limanı	2,8			2,8
Set Çimento Limanı	1,0			1,0
Solventaş Limanı	2,0			2,0
Toros Tarım Samsun Limanı	4,5			4,5
Toros Tarım Ceyhan Limanı	18			18
Yıl Limanı	4,0	2,25		6,25
DP World Yarımca			12	12
Asya Limanı			10	10
Dilmar			15	15
TOPLAM	155,05	28,3	114	297,35

Kaynak: TCDD ve Türkiye Liman İşletmecileri Birliği

TINA Türkiye Çalışması'nın verileri, yük taşımacılığı talebinin, %6'lık yüksek GSMH oranıyla ve üretim ve tüketim sektörlerindeki kalkınma ile birleştiğinde ( yurtiçi büyüme 138% olarak hesaplanmıştır) 2004–2020 döneminde ciddi oranda artacağını göstermektedir. Bunu doğal bir sonucu olarak, iç ve uluslararası ticarete önemli bir artış olacaktır. Bu bağlamda, ithalatın %132 ve ihracatın %209 oranda büyümesi öngörülmektedir. İthalat ve ihracatta en yüksek büyümenin madeni ve kimyasal maddelerde olacağı hesaplanmaktadır. Bu yüzden, limanlar uluslararası ticarete önemli bir büyüme sağlayacaktır. Tek başına 2020 yılında Türk deniz limanları vasıtasıyla 407 milyon ton malın taşınacağı tahmin edilmektedir<sup>20</sup>.

TEN-T şebekesi ile Türk taşımacılık ağının entegrasyonunun sağlanması amacıyla, Çekirdek Ulaştırma Ağı TINA Türkiye Çalışması'nda gösterilmiştir. Aynı zamanda, Çekirdek Ağın önemli bir parçası olan bu limanlar TEN-T talimatlarında Trafik akışlarına göre A,B ve C olarak gruplandırılmıştır ( 1692/96 ve 84/2004 sayılı kararlar)..

**Tablo 6: 2020 Trafik Tahminlerine Göre Deniz Limanlarının Gruplandırılması**

Kategori A		Kategori B	Kategori C	
Ana Limanlar	Kamu Limanları	Özel Limanlar		
Mersin	Trabzon	Erdemir	Rize	Hopa
Çandarlı (Planlanan)	Samsun	Ambarlı	Ünye	Giresun
	Filyos (Planlanan)	Gemport	Bartın	İnebolu
	Derince	İzmit Körfezi	Zonguldak	Gökçeada
	Tekirdağ	Ceyhan	Mudanya	Bozcaada
	Çanakkale	İsdemir Petrol Terminali	Dikili	
	Bandırma	İskenderun Körfezi	Çeşme (Y&Ro-	

<sup>20</sup> TINA-Türkiye Çalışması taslak nihai raporu, sf. 53

			Ro)	
	İzmir	Karabiga		
	Kuşadası (Y)	Aliağa-Nemrut Körfezi		
	Güllük			
	Bodrum (Y)			
	Marmaris (Y)			
	Antalya			
	Alanya (Y)			
	Taşucu (Y)			
	İskenderun			

Y= yolcu

TINA Türkiye çalışmasında yapılan darboğaz analizleri, liman kapasiteleri ve gelecek talepleri karşılama durumları ile ilgili önemli sonuçlar ortaya çıkarmaktadır.

- Türkiye'deki tüm limanlar 2020'ye kadar kargo haciminde büyük bir artışla karşı karşıya kalacaktır.
- Genel olarak, bu artış TCDD'nin her bir ana limanı için %150–200 oranında gerçekleşecektir. (büyümenin 80 % gerçekleşebileceği Samsun gibi bazı Karadeniz limanları hariç)
- İskenderun dışında, özellikle halihazırdaki kapasiteleri arttırılan İzmir ve Mersin gibi, TCDD'ye ait limanların mevcut kapasiteleri, 2020'de çok büyük miktarda arttırılacaktır.
- TCDD tarafından işletilen yedi ana limana gelince; bu limanların tahmin edilen ek kargo hacmi, mevcut hacimleri 44.6 milyon ton'a kıyasla 2020'de aşağı yukarı 70 milyon tona ulaşacaktır.
- Bazı limanların kapasite rezervleri ve Ulaştırma Bakanlığı'nın genişletme ve yeni limanların yapımı konusundaki mevcut planları 2020'ye kadar aşağı yukarı 95 milyon ton toplam ek kapasite sağlayacaktır. Bu, ek kapasite kamuya ait limanlarının Türkiye'de liman sektöründe önemli bir rol oynamaya devam edeceğini göstermektedir. Planlanmış ek kapasiteler aşağıda gösterilmektedir:
  - Rezerv kapasiteleri toplamda 6.5 milyon tondur. (belirlenen politikalarda ele alınmayan Haydarpaşa limanı rezerv kapasitesini de kapsamaktadır.)
  - Mersin'in genişletilmesi (2 aşamada): 20 milyon ton
  - Çandarlı'nın yeniden yapımı: 20 milyon ton
  - Filyos'un yeniden yapımı: 25 milyon ton
  - Derince'nin genişletilmesi: 10 milyon ton
  - Marmara denizindeki birçok limanın genişletilmesi: 10 milyon ton
  - İskenderun'un genişletilmesi: 4 milyon ton

Darboğaz analizi kapasite açısından aynı zamanda bu projelerin etkilerini de değerlendirmiştir. Bunlar:

- Derince ve bazı Marmara limanlarının genişletilmesi, büyük İstanbul bölgesinin kargo taşımacılığında toplamda 20 milyon tona varan büyümeyle başa çıkılması ve İstanbul bölgesindeki liman ve kara trafiğinin ortadan kaldırmasını gerektirmektedir.



- Çandarlı limanın yapımı ile sağlanacak 20 milyon tonluk ek kapasitenin, halihazırda zaten azami limitine ulaşan İzmir limanın tahmin edilen kargo büyümesiyle başa çıkabilmesi gerekmektedir.
- Mersin limanında yapılacak 20 milyon tonluk kapasite artırımı(Mersin konteyner limanın yeniden yapımı) 2020'ye kadar beklenen trafik artışını karşılayabilecektir.

Filyos'un geliştirilmesi Zonguldak bölgesinin ve hinterlandının liman ihtiyaçlarını karşılayacak ve İstanbul'a giden ya da Türk boğazlarından geçen taşımacılığın dikkatini çekerek İstanbul bölgesinde trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkı sağlayacaktır.

Halihazırda, hem ithalat hem de ihracat açısından, deniz ulaştırmacılığı ulaştırma ticaretinde İthalatta %83 ve ihracatta %94.1'lük oranla en büyük paya sahiptir. TINA Türkiye çalışması senaryolarına göre, 2020'de limanlardan çıkan iş miktarı 2004'teki 153,60 milyon tonla karşılaştırsak 398 milyon ton olacaktır.<sup>21</sup>

Bu veriler artan pazar ihtiyaçlarının karşılanması ve Avrupa-Asya arasında transit/nodal nokta olarak kullanılabilmesi için liman kapasitelerinin acilen artırılmasının gerekli olduğunu açıkça göstermektedir. TINA Türkiye çalışmasının bu konudaki yorumları aşağıda gösterilmiştir:

Uluslararası ulaştırma koridorlarındaki girişlerin nodal noktaları olarak planlanan ve uluslararası pazarlar arasında çevre dostu, düşük maliyetli ulaştırma türleri yaratan aday merkez limanların önemi( 2 milyon TEU kapasitesi ile Çandarlı limanı ve 4 milyon TEU kapasitesi ile Mersin konteyner limanı) açıkça belirtilmelidir. Her iki liman da büyük çatma bölgelerinde (berthing) tesisleri ve malzemeleri elleçleyen yüksek kapasiteli iskeleler ve merkez limanların teknik gereklerini yerine getirilmesi amacıyla 16 metre su derinliğine sahip olacak şekilde dizayn edilmiştir.

#### **İzmir bölgesindeki limanlar**

İzmir bölgesi aracılığıyla deniz ulaştırması 2004'te 36.4 milyon ton iken bu rakamın 2020'de 103 milyon ton olacağı tahmin edilmektedir (senaryolara göre). İzmir limanı aracılığıyla deniz ulaştırması 2004'te 12,5 milyon ton olarak gerçekleşmiştir. Bölgenin büyümesi göz önünde bulundurulduğunda, yer için ihtiyaç 35,4 milyon ton olacaktır. Yine de, hemen hemen 70 milyon ton bölgedeki diğer limanlar aracılığıyla ulaştırılabilecektir. Çandarlı limanı aracılığıyla gerçekleştirilecek taşımacılık hacmi uygun olan kapasiteyi takip edecektir.<sup>22</sup>

Türk deniz ulaştırmacılığının gelecekteki ihtiyaçları hakkındaki TINA çalışması kararlarına gereken önem verilmemesine rağmen, liman kullanım ihtiyacının giderek arttığına dair tarihi performans verileri mevcuttur (bakınız Tablo 7) ve liman kapasiteleri artırılması ile ilgili sadece ulusal rekabet edebilirlik değil aynı zamanda bunun bir bütün olarak Akdeniz bölgesinin gelişimine etkileri hakkında soru işaretleri ortaya çıkmaktadır.

<sup>21</sup> TINA Türkiye Çalışması, Taslak Nihai Rapor, s.40

<sup>22</sup> TINA Türkiye Çalışması, Taslak Nihai Rapor, s.46

**Tablo 7:**

<b>TÜRK LİMANLARINDA YÜK ELLEÇLEME</b>								
<b>KONTEYNER (TEU)</b>								
	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel sektör limanları	1.080.336	43,28	1.424.655	46,23	1.579.295	47,84	1.930.324	50,50
TCDD limanları	1.416.054	56,72	1.656.696	53,77	1.721.845	52,16	1.892.403	49,50
<b>TOPLAM</b>	<b>2.496.390</b>	<b>100</b>	<b>3.081.351</b>	<b>100</b>	<b>3.301.140</b>	<b>100</b>	<b>3.822.727</b>	<b>100</b>
<b>GENEL KARGO</b>								<b>ton</b>
	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel Sektör limanları	22.334.234	53,35	40.663.400	66,46	47.829.751	71,45	57.046.602	74,43
TCDD limanları	19.531.400	46,65	20.522.682	33,54	19.107.512	28,55	19.594.116	25,57
<b>TOPLAM</b>	<b>41.865.634</b>	<b>100</b>	<b>61.186.082</b>	<b>100</b>	<b>66.937.263</b>	<b>100</b>	<b>76.640.718</b>	<b>100</b>
<b>SIVI DÖKME YÜKLER</b>								<b>ton</b>
			2004	%	2005	%	2006	%
Özel Sektör Limanları			3.086.428	24,63	4.465.337	36,33	4.642.719	41,3
TCDD limanları			9.442.492	75,37	7.825.044	63,67	6.599.263	58,7
<b>TOPLAM</b>			<b>12.528.920</b>	<b>100</b>	<b>12.290.381</b>	<b>100</b>	<b>11.241.982</b>	<b>100</b>

Kaynak: Türkiye Liman İşletmeleri Kurulu

Yine, taşımacılık modları bakımından Türkiye'nin 2002-2005 yılları arasındaki (Bakınız Tablo 8) uluslararası yük taşımacılığında kaydettiği gelişme ile ilgili olarak, dış ticaret taşımacılığında 2005'de kaydedilen %86'lık oran uluslararası yük taşımacılığında deniz taşımacılığının önemli bir etken olduğunu göstermektedir.

**Tablo 8: Modlara göre Dış Ticaret Taşımacılığı (ton)**

Yıl	Deniz %	Demiryolu %	Kara %	Hava %	Diğer %
2002	87,3	0,7	9,7	0,2	2,1
2003	87,6	0,8	10,5	0,1	1
2004	87,4	1,2	10,3	0,1	1
2005	86,0	1,2	11,9	0,2	0,7

Kaynak: TÜİK

Bu durum, 2002–2005 arasındaki dört yıllık dönemde deniz taşımacılığı konusunda ortaya çıkan istatistikler (bakınız Tablo 9) tarafından da desteklenmektedir. Sözkonusu istatistiklerde, 2005 yılında gemi ile ihracat 54 milyon tona ve ithalat 127 milyon tona çıktığı görülmektedir. Türk bayraklı gemilerin toplam kargo ticaretindeki payının %26 olduğu göz önünde bulundurulursa, Türk limanlarının uluslararası önem taşıdığını açıkça görülmektedir.

**Tablo 9: Denizyolu Taşımacılığındaki Gelişmeler (milyon ton)**

Yıl	Toplam	İhracat	İthalat	Türk bayraklı gemiler %	Yabancı Bayraklı gemiler %
2002	125	39	86	33	67
2003	140	41	99	25	75
2004	152	47	105	23	77
2005	182	54	127	24	76

Kaynak: TÜİK

Nitekim, bölgesel dinamikler de Türk ulaştırma sektörünün gelişimi açısından önemli bir oynamaktadır. Akdeniz bölgesinin dünya konteyner trafiğinde kaydedeğer bir payı bulunmaktadır. Diğer taraftan, Türkiye'nin içinde bulunduğu Karadeniz dahil Doğu Akdeniz bölgesinin Batı ile karşılaştırıldığında talep yönünden hızlı bir artış göstermektedir. Güneydoğu Avrupa'daki ulaştırma talebi gelecek yıllarda altyapı yatırımı kararlarına daha fazla önem verileceğini göstermektedir. Türkiye'nin dış ticareti dikkate alındığında baskın olduğu görülen ve en az maliyet oranına (ton/km) sahip olan deniz taşımacılığı sektörü, Akdeniz bölgesindeki konteyner trafiği arttıkça gelişmeye devam edecektir.

Halihazırda, Türkiye liman kargolarında konteynerleşme oranı sadece 15% düzeyindedir. Konteyner taşımacılığının yaygınlaşması modlararası taşımacılığı kolaylaştırdığı ve liman-demiryolu taşımacılığının Marco Polo Programı aracılığıyla Avrupa Birliği tarafından cesaretlendirildiği dikkate alındığında, Türkiye'nin Ege ve Akdeniz kıyı şeridi üzerinde yeni konteyner terminalleri inşa ederek konteynerleşirmeyi sağlaması çok önemli bir husustur. Bu limanlar, Türkiye yoluyla Avrupa'dan Kafkasya'ya ve Orta Doğu'ya olan trafik üzerinde önemli geçit görevi görmekte ve Deniz Otoyolları üzerinde anahtar noktaları temsil etmektedir.

1990'lı yıllardan beri yürütölen çalışmalar ve TINA Çalışması bulguları uyarınca, Kuzey Ege Çandarlı Limanı (merkez liman), Mersin Konteyner Limanı ve Filyos Limanı (Karadeniz) giderek artan deniz ticareti karşılayabilecek ideal merkezlerdir. Sözkonusu limanlar aracılığıyla, Filyos limanından güneydeki Akdeniz sınırı olan Mersin Limanına, kuzey Ege ya da İzmir limanına ya da Orta Doğu pazarlarına mevcut demiryolları, karayolları ve otobanlar vasıyatıyla en kısa güzergahtan kargo trafiği gerçekleştirilebilmektedir.

**Tablo 10: 2006 yılı sonunda TCDD ve Özel Sektör Limanlarının Konteyner Trafieği**

	LİMAN	2003	%	2004	%	2005	%	2006	%
Özel Limanlar	AKPORT	4000	0,16	4.434	0,14	1,292	0,04	235	0,01
	BORUSAN	80.909	3,24	82.806	2,69	90,513	2,74	94.772	2,48
	EYAP			0		14.007	0,42	32.972	0,86
	GEMPORT	172.806	6,92	204.893	6,65	240.953	7,3	274.559	7,18
	KUMPORT	439.993	17,63	483.831	15,7	438.849	13,29	531.382	13,9
	MARDAŞ	85.914	3,44	132.566	4,3	158.099	4,79	194.282	5,08
	MARPORT	250.126	10,02	462.009	14,99	589.644	17,86	720.603	18,85
	YILPORT	31.731	1,27	34.180	1,11	33.785	1,02	35.830	0,94
	ANTALYA	11.196	0,45	18.387	0,6	11.843	0,36	40.247	1,05
	TRABZON	3.661	0,15	1.549	0,05	310	0,01	5.442	0,14
	<b>TOPLAM</b>	<b>1.080.336</b>	<b>43,28</b>	<b>1.424.655</b>	<b>46,24</b>	<b>1.579.295</b>	<b>47,84</b>	<b>1.930.324</b>	<b>50,5</b>
TCDD	DERİNCE	1.936	0,08	1.509	0,05	550	0,02	609	0,02
	HAYDARPAŞA	244.467	9,79	316.982	10,29	340.629	10,32	400.067	10,47
	İSKENDERUN	1.745	0,07	607	0,02	0	0	52	0
	İZMİR	700.795	28,07	804.563	26,11	784.377	23,76	847.926	22,18
	MERSİN	467.111	18,71	532.999	17,3	596.289	18,06	643.749	16,84
		<b>TOPLAM</b>	<b>1.416.054</b>	<b>56,72</b>	<b>1.656.660</b>	<b>53,76</b>	<b>1.721.845</b>	<b>52,16</b>	<b>1.892.403</b>
<b>TÜRKİYE TOPLAMI</b>		<b>2.496.390</b>	<b>100</b>	<b>3.081.315</b>	<b>100</b>	<b>3.301.140</b>	<b>100</b>	<b>3.822.727</b>	<b>100</b>

Kaynak: Liman Operatörleri Birliği

Ro-Ro taşımacılığının, modlararası taşımacılığın önemli bir yönünü oluşturması sebebiyle Türk limanlarında Ro-Ro trafiği çok önemlidir. Türkiye'deki Ro-Ro trafiğe gelince, TIR araçlarının Avrupa'ya deniz ulaştırmasıyla taşınması amacıyla, İtalya (Trieste) ve Türkiye (İstanbul) arasında 1994 yılında bir Ro-Ro şirketi (UN Ro-Ro Enterprises Co.) kurulmuştur. Söz konusu hat o zamandan beri Akdeniz de kısa mesafe deniz taşımacılığıyla ilgilenen en büyük şirkete dönüştü ve halihazırda da dünyadaki en büyüklerden biri haline gelmiştir. Bu hat artan taleplere paralel olarak sürekli büyümeye devam etti. Çeşme, Ambarlı gibi diğer limanlarda bu hat tarafından kullanılmaktadır.

Halihazırda, on iki Ro-Ro gemisinin -6'sı Pendik'ten, 3'ü Ambarlı'dan, 3'ü Çeşme'den olmak üzere- düzenli olarak Trieste-İtalya limanına sefer yapmakta ve hem ihracat hem de ithalat amacıyla 190.000'den fazla araç taşınmaktadır. Bu sayı AB'nin ihracat taşımacılığının yarısına tekabül etmektedir. Limandan kalkış ve limana varış süresi (vasıtaların yüklenip, boşaltılması da dahil) 6 gündür. Bu hat üzerinde taşınan araçlar tüm üniteler (traktör ve yarı römork) ya da sadece yarı römorklardan oluşmaktadır. 2006'da yarı-römork taşımacılığı Trieste'ye gerçekleştirilen Ro-Ro taşımacılığının %64,32'sini oluşturmaktadır.

Ro-Ro hatları vasıtasıyla oluşturulan yarı-römork taşımacılığını yürüten ve bu taşımacılık türünün avantajlarından yararlanan şirketler, karayolu ulaştırmasında olduğu gibi çok modlu hatlar için olan tırlar ve yarı römorklar arasında birebir eşleştirilme gerekliliği olmadığından, traktörlere olan yatırımlarını giderek azaltmaya başlamışlardır. Çalışmalar, yarı-römork taşımacılığını kullanan şirketlerin konvasiyonel karayolu ulaştırmasını kullanan şirketlere oranla traktörlerin yarı sayısı ile işlerini sürdürebildiklerini göstermektedir. Şirketler, çok modlu taşımacılığın bu avantajı sayesinde, çekici araçları yatırımında çok büyük tasarruf sağlayabileceklerdir.

Akdeniz'de kurulan hatlar diğer Ro-Ro hatlarının kurulmasına ön ayak olmuştur. Bu hatlar Karadeniz'de yaklaşık 20.000 aracın Samsun-Novorossisky (Rusya), Zonguldak-Evpatoria (Ukranya), ZonguldakSkadovsk (Ukranya) ve Trabzon-Sochi (Rusya) ulaşımını sağlayan tek yönlü hatlardır. Söz konusu hatlar: Karadeniz coğrafi durumuna cevap olarak yapılmış ve 1995 yılından beri işlemektedir. Altyapı problemlerinin çözülmesi ve Ukrayna ile Zonguldak limanlarının ıslah edilmesi yoluyla, Zonguldak-Ukrayna Ro-Ro hatlarında tek yön araç taşımacılığı yılda 20.000 birime çıkartılabilecektir.

Dış ticaretin %86'sı deniz taşımacılığı marifetiyle yapılırken, deniz taşımacılığının gerçekleştirdiği kabotaj yük taşımacılığı sadece %3 oranındadır. Deniz yoluyla kabotaj taşımacılığının artırılması için hala bir olanak vardır. AB'nin kısa deniz taşımacılığı politikası doğrultusunda, limanların hinterlandları ile birlikte ıslah edilmesi de yurtiçi deniz ticaretinin artmasına yardımcı olacaktır. Türkiye'nin, 2000, 2001, 2004 ve 2005 yıllarında kabotaj taşımacılığında gerçekleşen toplam kargo hacimleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

**Tablo 11: Denizcilik Kabotajı( milyon ton)**

<i>Yıllar</i>	<b>Yüklü</b>	<b>Yüksüz</b>
2000	16,5	21
2001	13,5	12,5
2004	14,5	14,5
2005	14,2	13,8

Kaynak: TURKSTAT

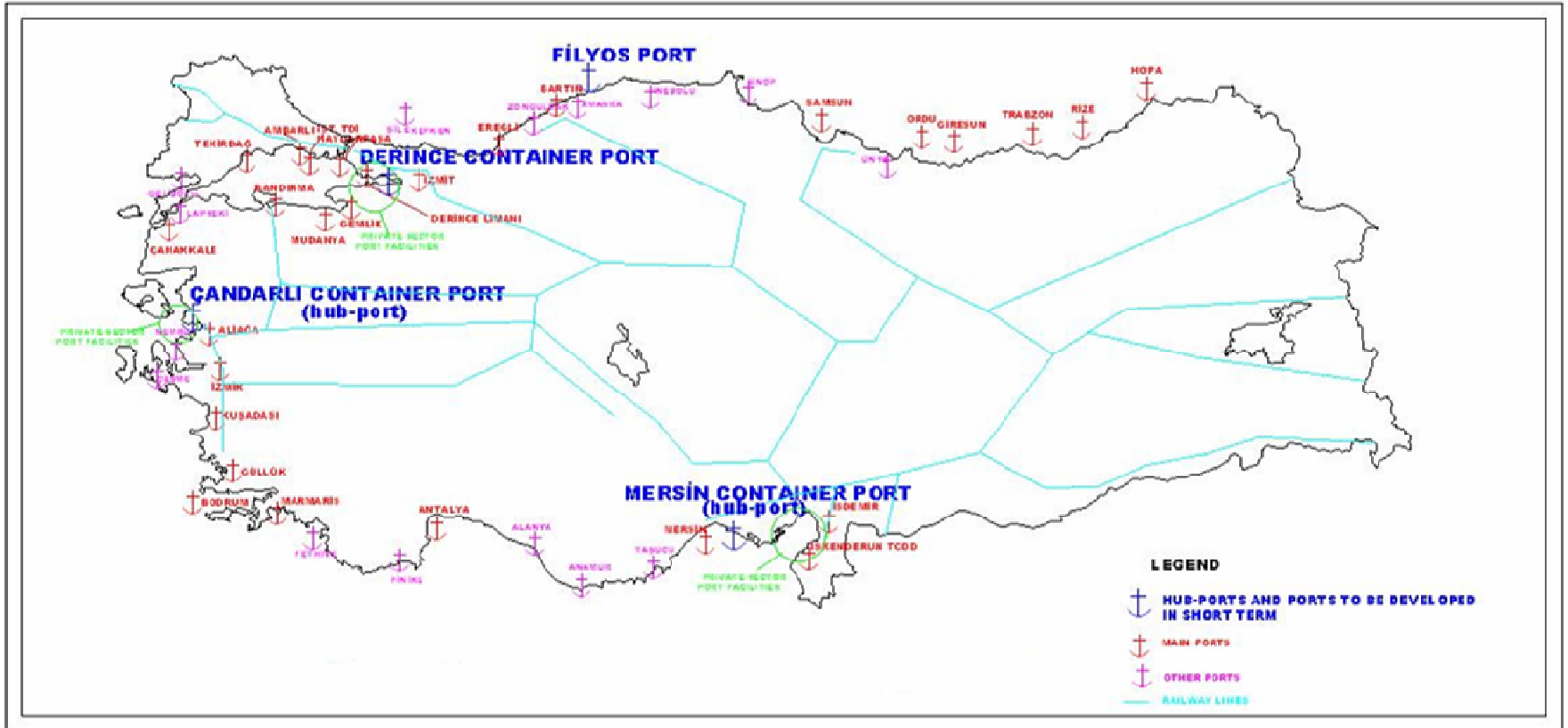
Geçen bir kaç yılda, denizcilik turizmi ve deniz yolculuğu seferlerinin artarak tüm Akdeniz'e genişlediğini böylece, denize kıyısı olan ülkelerle karşılıklı ekonomik ve kültürel faydalar sağladığını belirtmek gerekmektedir. Türkiye, yat ve kruvazör terminallerinde yeni kapasitenin oluşturulmasına büyük önem vermiştir. Gemi ve yat yapımı sanayi umut vadeden gelişmelerden birisi olmuştur.

**Tablo 12: Ro-Ro Hatlarında İhracat Taşımacılığı**

	2006			2005			2004		
	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam	İç	Dış	Toplam
<b>Pendik/ Haydarpaşa- Trieste</b>	53,653	4,039	57,692	50,760	2,869	53,629	52,271	3,335	55,606
<b>Çeşme- Trieste</b>	17,304	982	18,286	16,385	855	17,240	15,073	1,149	16,222
<b>Ambarlı- Trieste</b>	19,139	2,587	21,726	16,339	2,253	18,592	17,530	2,457	19,987
<b>Samsun- Novorossisky</b>	12,134	1,751	13,885	11,731	1,897	13,628	9,734	1,506	11,240
<b>Zonguldak- Ukraine</b>	5,231	4,426	9,657	4,352	3,434	7,786	3,541	1,905	5,446
<b>Rize-Poti</b>	470	11	481	2,561	41	2,602	2,903	141	3,044
<b>Trabzon- Sochi</b>	2,957	0	2,957	1,553	0	1,553	1,609	0	1,609
<b>Toplam</b>	<b>110,888</b>	<b>13,796</b>	<b>124,684</b>	<b>103,681</b>	<b>11,349</b>	<b>115,030</b>	<b>102,661</b>	<b>10,493</b>	<b>113,154</b>

**Kaynak: Ro-Ro ve Kombine Taşımacıları Birliği**

Harita 5: Türkiye Liman Altyapısı



### 2.1.3 Karayolu Ulaştırması

Önceden de belirtildiği gibi, karayolu taşımacılığı %95'lik yolcu ve %91'lik yük taşımacılığı payı ile diğer ulaştırma modları arasında egemen olan sektördür.

Kurumsal yapıya gelince, Ulaştırma Bakanlığı adı altında Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü karayolu ulaştırmacılığının ekonomik, sosyal, teknik ve uluslararası anlamda politikasının belirlenmesinden ve karayolu ulaştırması pazarına erişim ve mesleğe katılım konularındaki düzenlemeden sorumludur. Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) yol altyapısını hakkında politikaların belirlenmesinden ve aynı zamanda otoyolların, il ve ilçe yollarının planlanması, tasarlanması, inşası, bakımı ve işletmesinden sorumludur.

Sektör, günümüzde en büyük ulaşım filolarından birine sahip olup yüksek kapasiteli iyi organize olmuş şirketlerden oluşmaktadır. Uluslararası yük taşımacılığında toplamda, 1,507 şirket, 32,930 traktör, 17,431 kamyon, 37,571 yarı römork ve 2,486 römork kullanılmakta bu ise toplamda 1.278.553 tonluk bir kapasiteyi oluşturmaktadır. Toplam 174 şirket 2,079 otobüs ve 95,774 oturma kapasitesi ile uluslararası yolcu taşımacılığında faaliyet göstermektedir. Ayrıca, 1,013 şirket de 10,903 otobüs ve 430,552 oturma kapasitesi ile yolcu taşımacılığına müdahil olmuş durumdadır.

**Harita 6:**



Türkiye’de ülke genelinde yol şebekesine erişim konusunda sorun yaşanmamaktadır. Genel yol politikası, trafik talepleri doğrultusunda mevcut şebekenin geliştirilmesi ve ıslah edilmesi şeklindedir. Başlangıçta, KGM yol işlerini kendi kendine yapmıştır ancak bugün dizayn, yapım, denetim işleri için özel şirketlerle anlaşmalar akdedilmektedir. Bu sebepten dolayı, otoyollarının dizaynı, yapımı ve denetimi tamimiyle özel şirketler tarafından yapılmaktadır.

KGM, 1980’den bu yana, ulusal fonlar yanında, Dünya Bankası ve Avrupa Yatırım Bankası ve müteahhitler aracılığıyla yabancı kredi sağlamaktadır.



Son yıllarda, ulaştırma ve iletişim sektörlerinin payı devletin sabit sermaye yatırımlarının hemen hemen %30'una ulaşmıştır. Tahsis edilen bu miktarın yarısı KGM'ye ayrılıyordu ancak KGM bunun ülkenin ihtiyaçları için yeterli olmadığını söylüyordu.

Türkiye'de kırsal kesimdeki yollar dört tabakalı sisteme gruplandırılmıştır: otoyollar (çok şeritli, girişleri kontrol edilen otoyollar), devlet yolları, şehir yolları ve köy yolları. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) otoyolların, devlet yollarının ve şehir yollarının idaresinden sorumludur. Köy ve orman yolları yerel yönetimlerin sorumluluğundadır. Ek olarak, yerel yönetimlerin sorumluluğu altında bulunan bazı şehir yolları da bulunmaktadır.

Köy yollarını içine almayan yol şebekesi aşağı yukarı 63,714 km uzunluğundadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün şimdiki yol şebekesi şöyledir:

**Tablo 13: KGM'nin yol şebekesi** (1 Ocak 2006'dan itibaren)

Yol Tipi	Asfalt (km)	Sathi Kaplama (km)	Parke taşı (km)	Stabilize (km)	Toprak (km)	Diğer (km)	Toplam (km)
Otoyollar	1.775	-	-	-	-	-	1.775
Devlet Yolları	6.199	24.541	42	254	86	249	31.371
Şehir yolları	881	25.761	91	1.953	1.243	639	30.568
<b>Toplam</b>	<b>8.855</b>	<b>50.302</b>	<b>133</b>	<b>2.207</b>	<b>1.329</b>	<b>888</b>	<b>63.714</b>

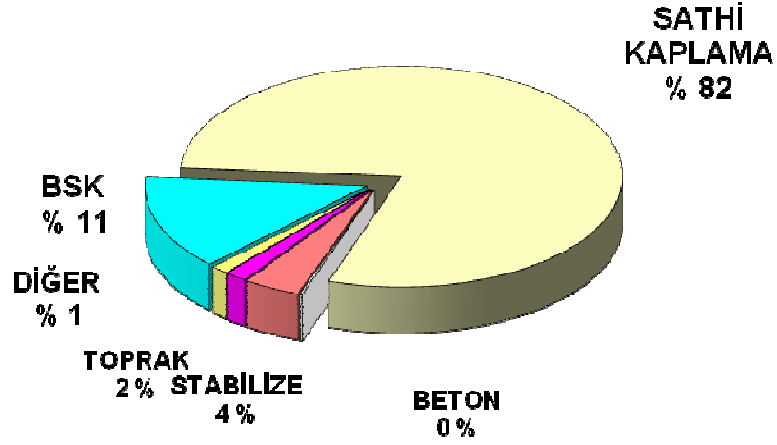
Türkiye'de çok şeritli yol şebekesi, 1.775 km olan karayolları dahil, 11.500 km.dir. Yeni bölünmüş otoyolların çoğu sathi kaplamadır.

**Tablo 14: Karayolu ve Otoyolların Yoğunluğunun Karşılaştırılması(2003)**

Ülkeler	Otoyol km / 100 km <sup>2</sup>	Karayolu Km/ 1000km <sup>2</sup>	Otoyol Km / nüfus (milyon)	Karayolu Km / nüfus (milyon)
Çek Cum.	70.3	6.6	5,436	50.8
Polonya	56.2	1.3	4,600	10.6
Almanya	64.8	33.7	2,805	146.0
Fransa	72.8	19.1	6,614	173.3
AB-25	47.5	14.9	4,045	127.3
AB-15	42.1	17.5	3,472	144.0
Türkiye	20.1 (1)	2.3	885	24.7

Kaynak: AB enerji-ulaştırma istatistikleri(2005) ve yol ulaştırması istatistikleri(2003),Eurostat (1) asfaltlanmış köy yolları da dahil

**Grafik 7:**



Düşük fiziksel standartlar ve yetersiz sermayeye ve uygunsuz yönetim prosedürlerine bağlı bakım onarım eksikliği ciddi yol şebekesi sorunlarıdır. Ulusal yol şebekesinin sadece 8,855 km'si ziftli karışımla asfaltlanmıştır. Tüm sathi kaplamaları ziftli sıcak karışıma çevirmeye gerek vardır.

Bütün karayolları ve 8,878 km olan yüksek standartlı yol şebekesinin bir bölümü, Ana Avrupa Uluslararası Trafik Arterleri (AGR) Anlaşması kapsamında Güneydoğu Avrupa Uluslararası Karayolu Şebekesinin uzantısı olan e-yol olarak tanımlanmaktadır.

Trans-Avrupa Kuzey-Güney Karayolu (TEM) Projesi Gdansk'dan (Polonya) başlayarak Türkiye'den geçerek Asya'ya ulaşan ve merkezi ve güneydoğu Avrupa ülkelerinin de dahil olduğu bölgesel bir ulaştırma altyapı projesidir. Ocak 2006 itibariyle, Türkiye'deki TEM şebekesinin uzunluğu aşağı yukarı 6,937 km.dir.

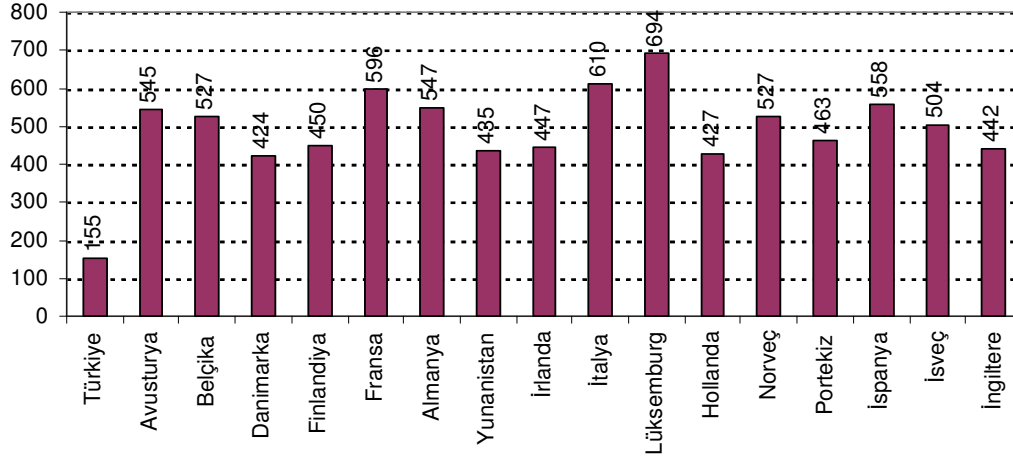
Kapıkule'den (Türkiye-Bulgaristan sınır kapısı) başlayan ve İstanbul'da sonlanan 4 nolu Pan-Avrupa koridoru'nun Türkiye tarafındaki bölümü, 261 km uzunluğunda otoyol olarak inşa edilmiştir.

Artan karayolu ulaştırmasının en temel sorunlarından birisi trafikteki ağır vasıtaların oran olarak fazla olmasıdır.(hemen hemen %35). Toplam kamyon sayısının %22'sini oluşturan ağır vasıtalar ve aşırı dingil yükü, normal kullanım sürelerinden önce karayolların kötüleşmesine neden olmakta ve ciddi onarım gerektirmektedir. Bu hususla ilgili olası bir idari önlem olarak ağırlık kontrolü yapan istasyonların yapımı devam etmektedir.

Bu ve çevre ve yol güvenliğini kapsayan diğer kaygılar ışığında, uluslararası ve uzun mesafeli yük taşımacılığının mümkün olduğu kadar otoyollardan, demiryolları ve deniz ulaştırmasına kaydırılmasının gerektiği açıktır. Ulaştırma modları arasındaki denge ulaştırma vergilerinde azalmaya neden olacak ve bu ise ulaştırma maliyetlerini olumlu yönde etkileyecektir. Ayrıca, karayollarının yıpranma düzeyi otomatik olarak düşecek ve diğer yolları kullananlar açısından fayda düzeyi artacaktır.

Türkiye’de her 1000 kişiden 80’i otomobil sahibidir. Bu göz önünde bulundurulduğunda, sözkonusu oran doyma noktasının oldukça altındadır ve gelecek 10 yıl içinde artması beklenmektedir. Bu yüzden, karayolu şebekesinin fiziksel ve geometrik standartlarının geliştirilmesine, hem gelecek taleplerin karşılanması hem de yol güvenliğinin artırılması açısından ihtiyaç duyulmaktadır.

**Grafik 8:**



Kaynak: “Dünya Karayolu İstatistikleri, 2005”, Uluslararası Yol Federasyonu, (Veri yılı 1999-2003) Türkiye verileri 2005 yılına aittir.

Yol güvenliği konusunda, son rakamlar toplam 11,2 milyon motorlu araçtan 5.8 milyonunun otomobil olduğunu göstermektedir. 2005 yılında toplam 621,183 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazalarda 4,525 insan hayatını kaybetmiş ve 154,094 kişi yaralanmıştır. Yollardaki trafik kazalarından dolayı ortaya çıkan toplam ekonomik maliyetin Gayri Safi Yurt İçi Hasıla’nın %2’ne denk geldiği tahmin edilmektedir.

Durumun ciddiliğini göstermek amacıyla, Türkiye istatistiklerini iki AB üye ülkesiyle karşılaştırmak faydalı olacaktır. Türkiye’de her 6.95 kişiye düşen bir otomobil düşerken, İspanya da her 1.7 kişiye bir ve Almanya’da her 1.53 kişiye bir otomobil düşmesine rağmen, Türkiye’de her 100,000 araç için ölüm sayısı 43 olarak gerçekleşirken, İspanya da bu rakam 21 ve Almanya’da 12 olarak gerçekleşmektedir. Çeşitli ülkeler arasındaki farklar tabloda detaylı olarak verilmiştir.

**Tablo 15: Farklı ülkelerin trafik verilerinin karşılaştırılması (2003)**

Ülke	Kaza Sayısı (Yaralı)	Ölü sayısı	Araç sayısı (x1000)	Population (x1000)	Ölü / 100.000 araç
Avusturya	43 426	931	5 114	8 118	18
Belçika*	47 619	1 353	5 980	10 356	23
Çek Cumhuriyeti	27 320	1 447	4 490	10 203	32
Fransa	90 220	6 058	36 198	59 625	17
Finlandiya	6 907	379	2 657	5 206	14
Almanya	354 534	6 613	53 656	82 537	12
Hollanda	31 635	1 028	8 387	16 192	12
İspanya	99 987	5 399	25 170	42 196	21
İsveç	18 365	529	4 998	8 941	11
İsviçre	23 840	546	4 888	7 318	11
İzlanda	787	23	207	290	11
Japonya	947 993	8 877	80 970	127 619	11
Kore	240 832	7 213	17 519	47 925	41
Macaristan *	19 686	1 326	3 141	10 142	42
Yeni Zelanda	10 615	461	2 801	4 009	16
Norveç	7 921	280	2 752	4 577	10
Slovakya *	7 866	610	1 834	5 379	33
Slovenya	11 910	242	1 065	1 996	23
<b>Türkiye</b>	<b>73 600</b>	<b>4 428</b>	<b>10 236</b>	<b>71 152</b>	43

Kaynak: Uluslararası Yol Trafik ve Kaza Veri tabanı(Eylül 2005) (\*): 2002 yılı verisi.  
Türkiye verisinde 2004 yılı baz alınmıştır.

Stratejik konumundan dolayı, tüm Avrupa ve Asya arasındaki kara bağlantıları Türkiye'den geçmektedir. E-yolları (Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu Avrupa Ana Arterler Antlaşması), TEM (Kuzey-Güney Avrupa Karayolları), TRACECA (Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridorları), Pan-Avrupa Koridorları ve TETEK (Türkiye Transit Otoyolu) gibi uluslararası güzergâhlar Türkiye'nin ulaşım şebekesinin bir bölümünü oluşturmaktadır.

TINA-Türkiye Çalışması aynı zamanda TEN-T Şebekesi ile bağlantıyı gösteren TEN-T talimatları uyarınca Çekirdek Ağı da belirlemektedir. Bu bağlamda, karayolu ağının ana özellikleri şunlardır:

Trans-Avrupa karayolu şebekesi otoyolları ve mevcut ya da yeni ya da yapılacak olan yüksek kaliteli yolları kapsamalıdır. Bu yollar:

- Uzun mesafeli trafikte önemli bir rol oynamalıdır, veya
- Şebeke tarafından belirlenen güzergâh üzerinde olan ana şehir merkezlerinden geçmemelidir, veya
- Diğer ulaşım modları ile karşılıklı bağlantı sağlamalıdır, veya
- Denize kıyısı olmayan ve çevre bölgeleri Toplumun merkez bölgelerine bağlamalıdır.

Ağ, kullanıcılara yüksek seviyeli, bir örnek ve devamlı hizmet, konfor ve güvenlik sağlayacaktır.

**Tablo 16: Merkezi Karayolu Şebekesinin Uyumlaştırılması**

Güzergah	Uzunluk
<b>Yunanistan ve Bulgaristan TEN-T ağına Türkiye uzantısı</b>	
Bulgaristan sınırı – Kapıkule – Edirne – İstanbul	261.00 km
Yunanistan sınırı – İpsala – Keşan – Tekirdağ (çevre yolu dahil) – Kınalı Kavşağı	182.00 km
<b>TRACECA, AGC, KEİ</b>	
İstanbul – Bolu – Gerede – Merzifon – Refahiye – Erzincan – Erzurum – Doğubeyazıt – Gürbulak (İran sınırı)	1,493.00 km
Horasan – Kars	121.00 km
Doğubeyazıt – Iğdır – Dilucu (Azerbaycan sınırı)	134.00 km
Karakoyunlu – Alican (Ermenistan sınırı)	6.00 km
(Merzifon – Amasya) Kavşağı – Samsun (çevre yolu dahil) – Trabzon – Rize – Hopa – Sarp (Gürcistan sınırı)	642.00 km
Gerede – Ankara – Pozantı – Gaziantep – Şanlıurfa – Silopi – Habur (Irak sınırı)	1,312.00 km
Ankara K1 – Esenboğa K12 – Samsun 2 K91 – Konya Karayolu 2 K71	71.00 km
İskenderun K6 – Belen K71 – Belen – Kırıkhan – Reyhanlı – Cilvegözü (Suriye sınırı)	91.00 km
Çeşmeli D400 K9 – Mersin K6 – Tarsus Doğu1 K2	67.00 km
Samsun 2 K91 – Kırıkkale – Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey Çevre Karayolu dahil) – Sivas – Refahiye Kavşağı	700.00 km
Trabzon – Gümüşhane – Aşkale – Erzurum – Bingöl – Diyarbakır – Mardin – Kızıltepe	720.00 km
Şanlıurfa – Diyarbakır – Silvan – Bitlis – Van – Kapıköy (İran sınırı)	658.00 km
İzmir Batı1 K9 – İzmir Batı2 K191 – Gölcük – Bursa (Bursa Çevre Karayolu dahil) – Balıkesir – Akhisar – Manisa – İzmir	504.00 km
(Bursa-Mustafa Kemal Paşa) Kavşağı – (Mustafa Kemal Paşa-Susurluk) Kavşağı	39.00 km
Ankara – Eskişehir – Bursa – Bandırma – Lapseki – Çanakkale	625.00 km
Keşan – Gelibolu – Çanakkale – İzmir – Aydın – Denizli – Antalya	899.00 km
Sivrihisar – Afyonkarahisar – Uşak – Salihli – İzmir (Üniversite K10)	438.00 km
<b>Hinterland bağlantıları (limanlara ve havaalanlarına) ve Stratejik Bağlantılar (erişilebilirlik)</b>	
Aydın – Yatağan – Bodrum	152.00 km
Adapazarı - Bilecik – Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Kızılören – Keçiborlu – Burdur – Antalya	559.00 km
(Salihli – Kula) Kavşağı – (Buharkent – Denizli) Kavşağı	107.00 km
Afyonkarahisar – Akşehir – Konya – Karapınar – Ereğli – (Ulukışla-Aksaray) Kavşağı	400.00 km
Antalya – Manavgat – Alanya	122.00 km
Konya – Seydişehir – (Manavgat – Alanya) Kavşağı	231.00 km
Denizli – Dinar	107.00 km
Pozantı – Niğde – Kayseri – Himmetdede – Boğazlıyan – Yozgat – Çorum – Merzifon	530.00 km
Kırıkkale – Sungurlu – Çorum	167.00 km
Narlı 1 K11 – Pazarcık – Malatya – Elazığ – Diyarbakır	453.00 km
Yeniçağa K21 – Yeniçağa – Mengen – Devrek – Çaycuma – Hisarönü (Filyos)	114.00 km
İskenderun Kavşağı Batı K4 – İskenderun Limanı	67.00 km
İSKENDERUN DOĞU K5 – GÖZENLER K2	12.00 km

TOPLAM ÇEKİRDEK AĞ	11,984.00 km
<b>Öngörülen Çekirdek Ağ Uzatmaları (süre gelen ve planlanan fizibilite çalışmalarına bağlı olarak)</b>	
Kayseri – Malatya	350.00 km
<b>TOPLAM Çekirdek Ağ Uzatmaları</b>	<b>350.00 km</b>

Çekirdek Ağa ek olarak, TINA Türkiye Çalışması bir trafik darboğazları analizi yapmıştır. Karayolu altyapısı kapasitesine gelince, karayolu trafiği akışının büyümesi, 2002 yılında 1500 km'den fazlası trafik yükü bakımından zaten günlük 10,000 fazla kamyon ile yüklü olan ulusal karayollarını büyük oranda etkilemektedir. Bu ağır yük oranı darboğazların oluşmasına neden olmakta ve karayolu şebekesi kapasitesini olumsuz etki etmektedir. Bu bağlamda, iki yönlü mevcut yük taşıma yolları ve çeşitli iki hatlı yolları genişletilmezse ve kapasiteleri artırılmazsa karayolundaki darboğazlar var olmaya devam edecektir.

#### **2.1.4. Hava Taşımacılığı**

Hava taşımacılığı sektöründeki temel kurumlar, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) ve Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)'dür. Havaalanlarının işletilmesi ve hava trafik kontrol hizmetleri DHMİ tarafından yürütülürken, SHGM hava taşımacılığı alanında politika oluşturulması ve piyasanın düzenlenmesinden sorumludur.

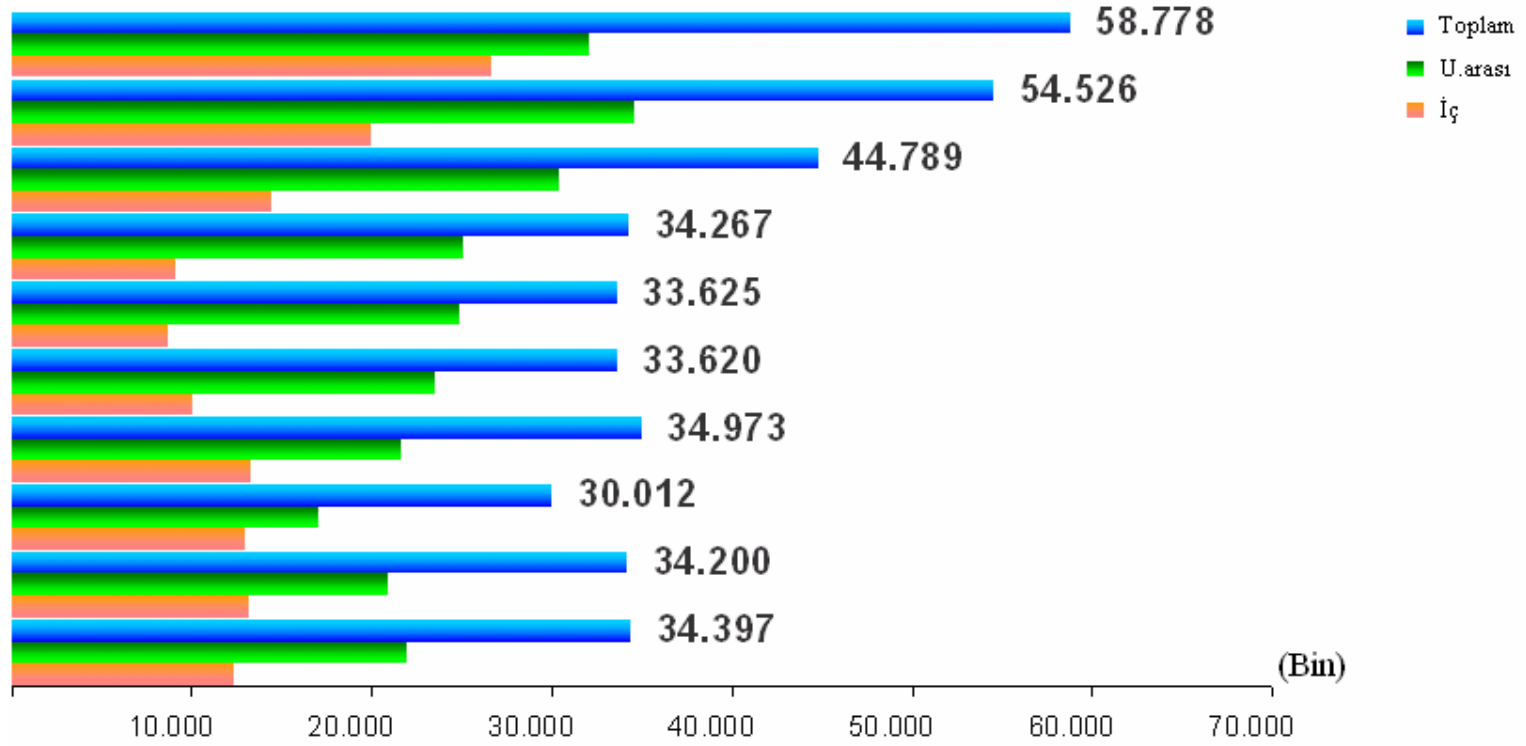
Ulaştırma Bakanlığı'nın hava taşımacılığının ulusal ve uluslararası taşımacılık payını artırmayı amaçlayan Bölgesel Havacılık Politikasının bir sonucu olarak hava taşımacılığı sektörü hızla gelişmektedir. Driver Geliştirme Girişimleri, özellikle havaalanı ve terminal inşasında yap-işlet devret sistemi gerekli altyapı gelişimini ve Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve AB kurallarının gerektirdiği uygulamaları da içermektedir. Bu durum, sektörün rekabet edebilirliğini artırmaktadır.

Havaalanı ve hava trafik yönetim kapasitesine ilişkin olarak, Türk hava sahasında iniş, kalkış ve transit uçuşlar için 125 uçuş rotası (hava koridoru) bulunmaktadır. Uluslararası uçuş güvenlik (emniyet) standartlarına göre, 53.793 km uçuş rotası şebekesi ilan edilmiştir. Transit uçuşlar için 39 adet giriş ve çıkış noktası da mevcuttur.

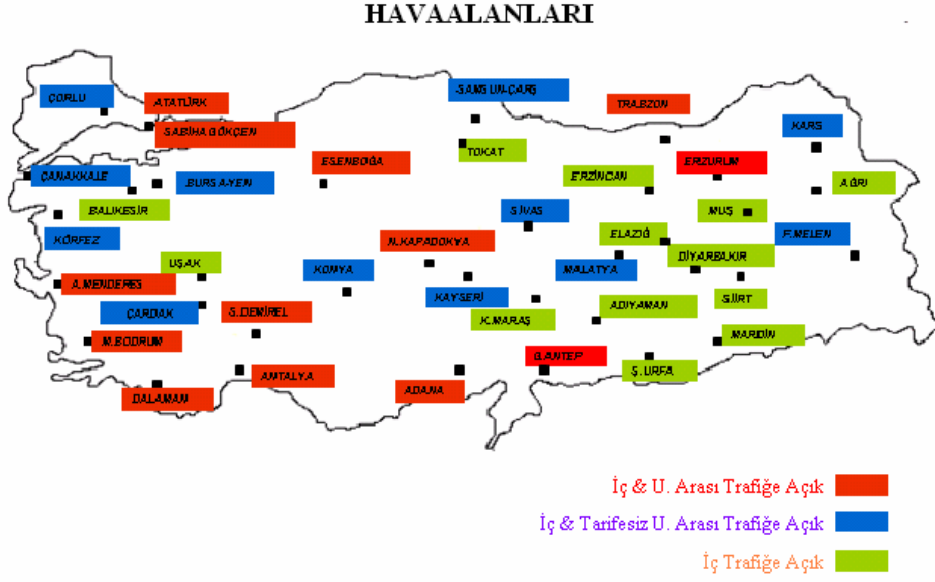
DHMİ 37 havaalanını işletmektedir. Bunların 12 tanesi hem tarifeli hem de tarifersiz uluslararası ve iç uçuşlara açıktır, 12 tanesi tarifersiz uluslararası ve iç uçuşlara açıkken, 13 havaalanı sadece iç uçuşlara açıktır.

Grafik 9:

DHMI Havaalanlarında Yolcu Trafiki 1997-2006



## Harita 7:



Havaalanlarının ihtiyaçları, otomatikman tüm yatırım planlarına uygulanan ICAO kurallarına göre belirlenmektedir. Gerekli donanım ve yedek parçalar Türkiye veya yurtdışından kolaylıkla temin edilmektedir.

DHMI'nin işlettiği havaalanlarındaki hava trafiği 2006 yılında % 11.4'lük artışla 594,749 olarak hesaplanmıştır. Hava sahasındaki uçak trafiği %17.6'lık artışla 224,774 olmuş, yolcu trafiği ise bir önceki yıla karşılaştırıldığında %7.8'lik artışla 58,778,131'e ulaşmıştır.

Yolcu trafik rakamları, özellikle iç hatlar için bir önceki yıla göre önemli bir artışa işaret etmektedir. Bu durum, Ulaştırma Bakanlığı'nın, sektöre yeni havayolu şirketlerinin girmesini sağlayan ve sektöre gerçek rekabeti getiren Bölgesel ve Düşük Maliyetli hava taşımacılığı politikasının sonucudur.

2003 yılında (her vatandaş hayatında en az bir kez uçağa binecek parolasıyla) yaygın hava taşımacılığı hizmetlerine teşvik edebilmek için Bölgesel Havacılık Politikası ortaya konulmuştur. Uçuş sayıları, uçuş noktaları ve uçak sayısındaki artış önemli bir trafik talebi doğurmuştur. Sektörün genişlemesinden kaynaklanan rekabete eşlik eden bilet ücretlerindeki düşüş ve kısalan yolculuk süreleri birincil etmenlerdir. Talep düzeyi, resmi olarak aktif olmayan havaalanlarının işletmeye açılmaya zorlamıştır.

2006 yılı sonu itibariyle, hava taşımacılarının sayısı 2002 yılıyla karşılaştırıldığında %53 artarak 20'ye yükselmiştir. Bununla birlikte, yolcu taşımacılığı için kullanılan büyük uçak sayısı 2002 yılında 150 iken %72'lik artışla 2006 yılı sonunda 258'e yükselmiştir. Ekim 2006 itibariyle Türk sicilindeki uçak sayısı 816'dır.



**Tablo 17: Son 10 Yıllın Yolcu ve Yük Trafığı**

İŞLETME HİZMETLERİ	1995 1996 1997 1998 1999 2000 2001 2002 2003 2004 2005										
	Uçak Trafığı (Bin)	348	372	404	415	389	391	374	371	368	441
İç	169	176	197	218	213	201	168	155	154	193	257
Uluslararası	179	196	207	197	176	190	206	216	214	248	277
Uçuş	123	124	125	131	149	152	149	156	154	191	206
Yolcu Trafığı (Bin)	27.767	30.781	34.397	34.200	30.012	34.973	33.620	33.625	34.267	44.789	54.526
İç	10.347	10.863	12.414	13.239	12.922	13.339	10.057	8.698	9.125	14.428	19.943
Gelen	5.145	5.425	6.189	6.617	6.477	6.664	5.150	4.418	4.622	7.286	10.078
Giden	5.202	5.438	6.225	6.622	6.455	6.675	4.907	4.280	4.503	7.142	9.865
Uluslararası	17.420	19.918	21.983	20.961	17.090	21.634	23.563	24.927	25.142	30.361	34.583
Gelen	8.656	9.936	10.896	10.320	8.484	10.655	11.796	12.546	12.661	15.056	17.041
Giden	8.764	9.982	11.087	10.641	8.606	10.979	11.767	12.381	12.481	15.305	17.542
Transit Yolcu (Bin)	265	229	301	452	384	1.593	2.293	2.316	2.084	2.108	2.182
Kargo-Posta-Bagaj-Trafığı (Bin Ton)	577	652	792	726	686	796	764	880	931	1.126	1.331
İç	172	182	212	210	218	226	172	181	189	263	72
Gelen	84	90	105	104	108	117	86	91	95	133	36
Giden	88	92	107	106	110	109	86	90	94	130	36
Uluslararası	405	470	580	516	468	570	592	699	742	863	1.259
Gelen	179	205	241	225	217	275	260	304	331	400	119
Giden	226	265	339	291	251	295	332	395	411	463	140

Türk sivil hava işletmecileri yurt içinde 38 yurtdışında ise 103 noktaya uçuş yapmaktadır. 2002 yılı ile karşılaştırıldığında, 2006 yılı sonu itibariyle, iç hatlardaki toplam yolcu sayısı %239, uluslararası hatlardaki yolcu sayısı ise % 31 artmıştır. Kargo kapasitesinde de önemli gelişmeler söz konusudur. 2002 ile 2006 yılları arasında kargo kapasitesinde iç hatlarda % 105, uluslararası hatlarda ise % 39 artış olmuştur. 2006 yılı sonu itibariyle iç ve uluslararası hatlardaki toplam kargo kapasitesi 1,346,989 tondur. Türk hava taşımacılarının uluslararası taşımalardaki payı 2002'de %18 olan payı 2005 sonu itibariyle %56'ya yükselmiştir.

Türkiye 2005 yılında, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) ve Avrupa Hava Seyrüsefer Emniyeti Örgütü (EUROCONTROL) gibi uluslararası örgütlerin 2015 yılı itibariyle gerçekleştirebileceğini öngördüğü bir trafik artışı sağlamıştır. Türkiye'de sivil havacılık alanındaki gelişme %30 olarak gerçekleşmiş ve dünya ortalaması olan %5'in üstüne çıkmıştır.

Hava taşımacılığı sektörünün mevcut durumunda, TINA Türkiye çalışması Türk havaalanlarının kapasitesi ve Türkiye'deki Çekirdek Ağ üzerindeki durumları konusunda önemli bilgiler vermektedir. TEN-T ağları ile entegre olabilmesi için, havaalanları TEN-T ilkelerine bağlı olarak aşağıdaki gibi sınıflandırılmıştır:

Kategori A	Kategori B	Kategori C
Ankara Esenboğa	Adana	Denizli Çardak
Antalya	Diyabakır	Erzurum
Dalaman	Gaziantep	Kars
İstanbul Atatürk	Kayseri	Konya
İstanbul Sabiha Gökçen	Samsun-Çarşamba	Malatya
İzmir Adnan Menderes	Trabzon	Van Ferit Melen
Milas-Bodrum	Şanlıurfa GAP	

Havaalanı kapasitesine ilişkin olarak TINA-Türkiye çalışmasının temel sonuçları aşağıdaki gibidir:

- Türkiye'deki ana havaalanlarının kapasitesi 2020'ye kadar, İstanbul Atatürk Havaalanı hariç, bir darboğaz göstermektedir. Trabzon Havaalanı 2020'den hemen sonra kapasite sorunları yaşayabilir.
- Bununla birlikte, 2020 yılından sonra aşağıdaki havaalanları önemli terminal kapasitesi darboğazları beklenebilir:
  - Atatürk Havaalanı
  - Antalya Havaalanı
  - Trabzon
  - Adana
  - Bodrum

Havacılık sistemlerinin iyileştirilmesi ve havaalanlarının kapasitesinin artırılması için hava taşımacılığı altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonuna yönelik olarak DHMİ tarafından bazı önlemler alınmaktadır. Hava trafik kontrolüne ilişkin olarak, EUROCONTROL ile birlikte yürütülen SMART Projesi (Türkiye'nin Hava Trafik Yönetim Kaynaklarının Sistemik Modernizasyonu- Systematic Modernisation of Air Traffic Management Resources in Turkey) Ankara'da Merkezi Saha Kontrol Merkezi kurmayı ve hava trafik kontrol hizmetlerinin sorumluluğunu üstlenmeyi amaçlamaktadır.

Yap-İşlet-Devret modeli havaalanı altyapı yatırımlarının finansmanı için seçilen temel model durumuna gelmiştir. Böylece, projeler kamu kaynakları yerine özel sektör sermayesi kullanılarak finanse edilmektedir. Antalya Havaalanı 1. Uluslararası Terminal Binası, Atatürk Havalimanı Uluslararası Terminali ve otomobil parkı, Antalya Havaalanı 2. Uluslararası Terminal Binası, Dalaman Havaalanı Uluslararası Terminali, İzmir Adnan Menderes Havaalanı Uluslararası Terminali ve son olarak Esenboğa Havaalanı İç hatlar ve Uluslararası Terminal Binası Yap-İşlet-Devret yönteminin başarılı bir biçimde kullanılmasının örnekleridir.

## 2.2 STRATEJİK ÖNCELİKLER

### Ulaştırma Operasyonel Programının Genel Amacı

Türkiye'de yapılan sektörel değerlendirmelerde belirtildiği üzere ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin sosyal hayat ve ekonomide önemli dezavantajlar doğurmaktadır.

---

Demiryollarının standartları düşük, yolculuk zamanları uzunken, hava taşımacılığı pahalı ve havaalanlarına ulaşım çok zordur. Bu nedenlerle, karayolu ulaştırması halkı tarafından en uygun yol olarak görülmektedir. Bu sebeple, ana akslar üzerinde (Ankara-İstanbul, Ankara-İzmir, Ankara-Sivas gibi) trafik yoğunluğu fazla emniyet ise düşük seviyededir. Karayolunun modlar arasındaki hakimiyeti ve karayolu ağının ulaşılabilirliği kamu yatırımlarının karayoluna yoğunlaşmasına neden olmaktadır.

Ulaştırma Operasyonel Programının, ulaştırma sektörünün, sektörel değerlendirmelerde ortaya konulan eksikliklerini göz önünde bulundurarak Stratejik Çerçeve Belgesine yansıtılan genel amacı “Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesidir”<sup>23</sup>

Ulaştırma sektörünün eksiklikleri ve ihtiyaçları göz önünde bulundurulmak suretiyle ve genel amaçla uyumlu biçimde öncelikler şu şekilde ortaya konmuştur:

- Demiryolu altyapısının geliştirilmesi
- Liman altyapısının geliştirilmesi
- Teknik Yardım

Bu bağlamda, yine ulaştırma sektörünün ihtiyaçlarıyla, Türkiye'nin temel politikasıyla ve önceliklendirilmiş proje havuzuyla birlikte TINA çalışmasının sonuçlarıyla uyumlu olarak (ve IPA fonlarının uygunluğu), iki öncelik altında iki önlem sunulmuştur:

- 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu
- 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımı

Bu yolla, hem demiryolu ve liman altyapısı için gereken yatırımları gerçekleştirmek ve hızlandırmak hem de seçilmiş önlem ve projelere yoğunlaşarak Ulaştırma OP'sinin etkisini pekiştirmek mümkün olacaktır.

Bu önceliklerin başarılması doğrudan şu etkilerde bulunacaktır:

- Türkiye ile Avrupa arasında çevresel olarak da olumlu biçimde, iki modda (demiryolu ve denizyolu) ticaret için sürdürülebilir bir tedarik zinciri sağlamak,
- Kilit bir öge olarak Türkiye'nin bölgenin çok modlu tedarik zincirleriyle bütünleşmesini sağlamak– Yakın Doğu, Ortadoğu, Kafkasya ve Avrupa arasında bağlantı
- Türkiye'yi Asya ile Avrupa ve Asya ile Karadeniz arasında çok modlu tedarik zincirleri için lojistik bir kavşağa ya da merkeze dönüştürmek,

Eksik hatlar ve etkin olmayan demiryolu altyapısı nedeniyle, demiryolları daha ekonomik ve çevre dostu olmasına rağmen yük taşımacılığı için otoyollar daha tercih edilir durumdadır. Eksik hatların inşaatı güçlü ve ortak bir yük taşıma sistemi meydana getirecektir. Kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi/inşaatı da modlar arası dengesizliğin azaltılmasına önemli etkide bulunacak ve ekonomik anlamda rekabet gücünü artıracaktır.

---

<sup>23</sup> Stratejik Çerçeve Belgesi, sf. 35

---

Intermodal taşımacılık liman hinterland bağlantılarıyla önemli ölçüde gelişecektir. UOP'deki öncelikler denizyolu ulaştırması altyapısını iyileştirecek, mevcut liman kapasitelerini geliştirecek ve/veya Akdeniz'de, Ege'de ve Karadeniz'de Deniz Otoyolları bağlamında hinterland bağlantıları olan yeni merkezlerin gelişimine ve geniş ölçekli limanlara öncülük edecektir.

Tüm bu nedenlerle, güçlü demiryolu altyapısı ve liman kapasitesi modern ve gelişmiş bir Türkiye'nin ve verimli Asya-Avrupa bağlantısının önkoşuludur. Türkiye'nin demiryolu altyapısının TEN-T ağı ve ana koridorlarla bütünleşmesi, Türkiye'nin Avrupa ile artan ticaret hacmi (veya tersi) ve Türkiye'nin rekabet gücüne katkı sağlayacak yolcu taşımacılığı için çok önemlidir.

Emniyetli, hızlı ve rahat yolculuk yeni demiryolu altyapısı ile birlikte sağlandığında, yolcu taşıma payının artması beklenmektedir. Örneğin, Ankara-Sivas demiryolu projesinin tamamlanmasıyla yolculuk süresi karayolunda 6 saatken, 3 saate düşecektir. Bu avantajla, demiryollarının rekabet gücünün önemli ölçüde artması beklenir.

Demiryolu bağlantılı limanların geliştirilmesi ve uygulanması etkin bir Avrupa-Asya ulaştırma ağının yanı sıra düzgün bir ulaştırma altyapısı sistemine ulaşmak için ekonomik ve çevre dostu bir ağ sağlayacaktır. Liman demiryolu bağlantısı yoluyla, konteyner depolama kapasitesi artacak ve dağıtım kara konteyner terminalleri ve lojistik merkezleriyle kolaylaşacaktır. Bu merkezler, mal taşımalarını kolaylaştıracak, forwarder'ları ve taşımacıları örgütleyerek tarifeleri azaltacak ve Türkiye'nin rekabet gücünü artıracaktır. Bunun da ötesinde, modern ve son teknoloji donanımlı limanlarla, ulaşım fiyatları azalacak, trafik hacmi artacaktır. Geniş ölçekli limanların yokluğu ve yük trafiğinin küçük ölçekli liman ve iskeleler arasında dağılması sebebiyle denizyolu taşımacılığındaki ölçek ekonomilerinden yararlanamamak Türkiye'nin ulaştırma sektöründeki zayıf noktalardan birisidir. Altyapının gelişmesiyle birlikte trafik hacmindeki artış sektördeki girişimcileri gemilerini yenileme ve filoyu sayı ve tonaj olarak artırma konusunda harekete geçirecektir.

Tüm bu faktörlerle birlikte, Avrupa piyasalarıyla Ortadoğu ve Kafkasya'nın bağlantısını sağlayacak TEN-T ağı bağlantılarının belirlenmesi de, 9. Kalkınma Planının sütunlarından ve Stratejik Çerçeve Belgesinin ana amaçlarından biri olan Türkiye'nin rekabet gücüne katkıda bulunacaktır.

UOP'nin ana politika dokümanları ile uyumu stratejik önceliklerin hem Topluluk politikalarına hem de ana strateji dokümanlarında-MIPD, Beyaz Kitap, TSİ, 9. Kalkınma Planı, Ulaştırma Ana Plan Stratejisi ve SÇB (Ulaştırma Politikası için Ulusal Politika Çerçevesi'nin ve 1.1 Ulusal Politika ve Sosyo-Ekonomik Bağlam alt bölümünde ve Topluluk Strateji Çerçevesi'nin 1.2 bölümünde detaylı biçimde açıklandığı gibi)-belirtildiği üzere ulusal politikalara uygun bir biçimde belirlenmesiyle sağlanmıştır. UOP'nin SÇB'de de dile getirilen stratejik öncelikleri şunlardır:

- Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşası ve TEN-T üzerinde kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi
- Bu önceliklere ilişkin olarak Teknik Yardım

---

UOP'nin stratejik önceliklerinin 2007–2013 dönemi için temel ulusal politika belgesi olan 9. Kalkınma Planı, mevcut programlama dönemi için ana referans dokümanları olan MIPD ve onun ulusal karşılığı SÇB ile uyumunun gösterilmesi memnuniyet vericidir.

Bu bağlamda, 9. Kalkınma Planı'nda belirtildiği üzere Türkiye'nin 2007-2013 dönemi için stratejik amacı ülkenin rekabet kapasitesini artıracak etkin, emniyetli ve dengeli bir ulaştırma altyapısının kurulması için politikaları uygulamaktır. Bu amaçla, yük taşımacılığının demiryoluna aktarılması, lojistik merkezler olarak limanların kapasitelerinin artırılması, özellikle karayollarında emniyetin artırılması ve TEN-T ağları ile bütünleşme istenilen faaliyetlerdir. Demiryollarının yeniden yapılandırılması planın stratejik amaçlarından birisine katkıda bulunacaktır: demiryolunun yük taşımacılığındaki payını artırmak. Denizyolu taşımacılığına ilişkin olarak 9. Kalkınma Planı Deniz Otoyollarını destekleyecek kombine taşımacılığa uygun lojistik merkezler olarak faaliyet gösterecek liman imkanlarının geliştirilmesine, Ege, Marmara ve Akdeniz'deki limanların kapasitelerinin geliştirilmesine atf yapmaktadır. UOP, öncelik ve tedbirleri ile ulaştırma modları arasında daha sağlıklı bir dengeyi sağlamak suretiyle ülkenin rekabet gücünün artırılmasına katkıda bulunacak hayati ve gerçekçi bir araçtır.

UOP'nin stratejik öncelik ve tedbirleri önceliklerini TEN-T ile-Demiryolu altyapısı, liman hizmetleri, çok modlu taşımacılık, TINA çalışmasından türeyen sınır aşan ve ulusal bağlantılar ve karşılıklı işletilebilirlik projeleri ve akıllı ulaştırma sistemleri (ITS). MIPD'nin koşulları ile tasarlanan SÇB'nin stratejik öncelikleri, UOP'nin kendi önceliklerini tanımlarken ki ana referans noktasıdır.

SÇB'nin genel amacı “Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmasına, bölgesel farklılıkları azaltmak ve insan kaynaklarını geliştirmek suretiyle hem ulusal hem de bölgesel düzeyde katkıda bulunmak”tır. UOP'nin noktada olduğu Bölgesel Kalkınma Bileşeni'nin temel genel amacı “Bölgesel farklılıkları azaltmak, rekabet gücünü geliştirmek, çevreci faaliyetleri ve ulaştırma altyapısını desteklemek suretiyle Türkiye'nin Bölgesel Kalkınmasına destek olmak”tır. Daha belirgin biçimde, Türkiye'deki ulaştırma sektörünün temel amacı emniyet ve modlar-arasılığı göz önünde bulundurarak Türkiye'nin gelecek TEN-T'si üzerindeki ulaştırma altyapısını geliştirmektir. Ulaştırma sektörünün yukarıdaki amaçları gerçekleştirmek üzere belirlenen 7 yıl için planlanan SÇB'deki öncelikleri şunlardır: Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşası ve TEN-T üzerinde kavşak ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi, TEN-T ile uyumlu olarak karayolu ağının inşası ve geliştirilmesi ve Teknik Yardım.

Bu amaçları yürürlüğe koyacak seçilmiş projelere ve IPA çerçevesinde finansmanlarına ilişkin olarak, ulaştırma sektöründeki temel altyapı yatırımları her zaman önemli miktarda finansman gerektirmektedir. IPA Tüzüğü'nün en az %25 eş-finansman öngören hükümlerine ek olarak, faydalanıcı ülke büyük miktarda yatırım yapmak durumundadır. UOP'nin Avrupa Yatırım Bankası (AYB) ve diğer Uluslararası Finansla Kuruluşlarından fon teminine açık olduğu dikkate alınmalıdır. Nitekim, Türkiye halihazırda İstanbul Boğaz Tüp Tüneli (MARMARAY) ve Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi gibi ulaştırma altyapı projelerinin bir bölümünün finansmanını AYB ile gerçekleştirmektedir. Yine de, ulusal bütçeden yapılacak katkı ile Uluslararası Finansal Kuruluşlardan temin edilecek kredi miktarına henüz karar verilmemiştir.

Aşağıdaki tablo UOP'nin MIPD, 9. Kalkınma Planı ve SÇB öncelikleri ile uyumunu göstermektedir:

MIPD	9. Kalkınma Planı	SÇB	UOP	
<p><b><u>Amac :</u></b></p> <p>Türkiye'ye ekonomik kalkınma ihtiyaçlarını gidermede yardım etmek – Artan rekabet gücü; AB ile uyum; bölgesel eşitsizliklerin azaltılması; istihdamın artırılması; sosyal içermenin geliştirilmesi; ve tarımın yeniden yapılandırılması</p>	<p><b><u>Vizyon:</u></b></p> <p>İstikrarlı biçimde büyüyen ve gelirini adilane paylaşan, küresel rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşmüş ve AB üyeliği ile uyumunu tamamlamış bir Türkiye</p>	<p><b><u>Genel Amac:</u></b></p> <p>Hem Türkiye'nin AB'ye yaklaşmasına hem de bölgesel farklılıkları azaltıp insan kaynaklarını geliştirerek ekonomik ve sosyal kalkınmasına katkı sağlamak</p>	<p><b><u>Genel Amac:</u></b></p> <p>Etkin ve dengeli bir ulaşım sistemi kurarken, gelecek TEN-T Ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliği sağlayan ulaşım altyapısının geliştirilmesi</p>	
<p><b><u>Temel Müdahale Alanları:</u></b></p> <p>*AB ile sağlayan ana akslar Türkiye'de TEN-T'nin geliştirilmesinin temeli olacaktır.</p> <p>*Türkiye'nin Ulaştırma Sisteminde mevcut payı çok az olan demiryolu altyapısı odak olacaktır.</p> <p>*Deniz Otoyolları dikkate alınacaktır. (ekonomik kalkınmayla bağlantısı olan liman hizmetleri).</p> <p>*İlgili önemli çalışmalara ve yukarıdaki projelerle alakalı gerekli hizmetlere destek</p>	<p><b><u>Ekonomik ve Sosyal Kalkınma Aksları:</u></b></p> <p>*Artan rekabet gücü -enerji ve ulaşım altyapısının geliştirilmesi</p> <p>*Artan istihdam</p> <p>*İnsan sermayesini ve sosyal dayanışmayı güçlendirmek</p> <p>*Bölgesel kalkınmayı temin etmek</p> <p>*Kamu hizmetlerinin</p>	<p><b><u>Ulaştırmaya Özel Amac:</u></b></p> <p>Türkiye'nin gelecekteki TEN-T ağı üzerinde emniyet ve karşılıklı işletilebilirliğe ilişkin olarak ulaşım altyapısını geliştirmek</p> <p><b><u>Ulaştırma için Öncelikler:</u></b></p> <p><i>Öncelik 1:</i> Gelecek TEN-T ağı üzerindeki demiryollarının rehabilitasyonu ve/veya yeni inşaatı ve TEN-T üzerinde nodal ve transit noktası olarak limanların geliştirilmesi/ inşaatı</p> <p><i>Öncelik 2:</i> TEN-T ile uyumlu</p>	<p><b><u>Öncelikler:</u></b></p> <p><i>Öncelik 1:</i> Demiryolu Altyapısının geliştirilmesi</p> <p><i>Öncelik 2:</i> Liman Altyapısının geliştirilmesi</p> <p><i>Öncelik 3:</i> Teknik Yardım</p>	<p><b><u>Önlemler:</u></b></p> <p>1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</p> <p>2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte yapımı</p> <p>3.1 Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirme dahil olmak üzere OP</p>

<b><u>Temel Öncelikler</u></b>	<b>kalite ve etkinliğini temin etmek</b>	<b>olarak karayolu ağının inşaa ve geliştirilmesi</b>	<b>uygulamasına destek</b>
<b>Batıda AB üyesi ülkelerle demiryolu bağlantısı</b>	<b><u>Ulaştırmaya İlişkin Amaç:</u></b>	<b>Öncelik 3: Teknik Yardım</b>	<b>3.2 Bilgi ve bilgilendirme ve propaganda kampanyalarına destek</b>
<b>Çok modlu ulaştırma</b>	<b>Ülkenin rekabet gücünü artıracak hızlı ve emniyetli bir ulaştırma altyapısı kurulması</b>		<b>3.3 Proje havuzunun geliştirilmesine destek</b>
<b>TINA Çalışmasından türeyen sınır aşan ve ulusal bağlantılı ve karşılıklı işletilebilir projeler</b>	<b>Ulaştırma altındaki tematik 4 konu: Etkin bir Ulaştırma Sistemi Kurulması</b>		
<b>Yukarıdaki altyapılar gerektirdiğinde, Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS)</b>	<b>Geliştirilmiş Emniyet ve Güvenlik</b>		
<b>Yukarıdaki projelerle ilişkili önemli çalışmalara ve hizmetlere destek</b>	<b>Avrupa ve Komşu ekonomilerle bütünleşme</b>		
	<b>Mali ve Çevresel Sürdürülebilirlik</b>		

<b>Güçlü</b>	<b>Zayıf</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye'nin Avrupa ve Ortadoğu'nun yanı sıra Avrupa ve Asya arasındaki transit taşımacılığa ilişkin stratejik pozisyonu</li> <li>• Mevcut ve potansiyel Türk limanlarının TEN-T ağında kavşak ve merkez liman olmaya uygun coğrafi pozisyonları</li> <li>• Demiryolu sektörüne siyasi destek</li> <li>• Ulaştırma altyapısı konusunda uluslararası tecrübesi bulunan firmaların varlığı ve bu firmalardaki kalifiye insan kaynağı</li> <li>• Marmaray Projesinin tamamlanması sonrasında aktarmasız demiryolu taşıması.</li> <li>• Türkiye'nin coğrafi yapısının etkin uzun mesafe demiryolu taşımacılığına uygunluğu</li> <li>• Uluslararası karayolu taşımacılığı alanında yüksek kapasiteli filoya sahip iyi organize edilmiş firmaların varlığı</li> <li>• Hızlı trenle yolcu taşımacılığının başlaması</li> <li>• Yap-İşlet-Devret modelinin özellikle havaalanı ve terminal yapımında başarılı biçimde uygulanması</li> <li>• TINA çalışmasında tavsiye edildiği gibi gerçekleştirilecek öncelikli projeler listesi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Değişik modlar arasında karayolu lehine dengesizlik</li> <li>• Az gelişmemiş kuzey-güney ulaştırma koridorları</li> <li>• Yetersiz kamu finansman kaynakları</li> <li>• Kamu yönetiminde AB tarafından finanse edilen projelerle ilgili yetersiz tecrübe</li> <li>• Uygulanmaya hazır olgun proje sayısının yetersizliği</li> <li>• Çoğunlukla eski tek hat demiryolu ağı ve büyük şehirler arasında yüksek hızlı demiryolunun bulunmaması</li> <li>• Özellikle demiryolu bağlamında yetersiz hinterland erişimi</li> <li>• Ulusal şebekeyle bölgesel gelişme noktaları arasında yetersiz bağlantı</li> <li>• TEN-T ağına transit noktası olarak hizmet verecek büyük ölçekli limanların yetersizliği</li> <li>• Geleneksel tipte liman altyapısı ve uzmanlaşmış konteyner liman sistemlerinin bulunmaması</li> <li>• Bazı limanlar ve hinterlandlarında yetersiz altyapı</li> <li>• Düşük karayolu ve demiryolu yoğunluğu</li> <li>• Yük ve yolcu taşımacılığı payının yüksek olmasına bağlı olarak eskimiş otoyol kaplaması</li> <li>• Otoyollarda yetersiz üst yapı ve geomotirik standartlar</li> </ul>
<b>Fırsat</b>	<b>Tehdit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye, Orta Asya Türk Cumhuriyetleri ve Ortadoğu arasındaki yolcu ve yük taşımalarını demiryolu ve çok-modlu liman-demiryolu hinterland bağlantılarına aktarma potansiyeli</li> <li>• Türkiye'nin Ortadoğu ve Kafkasya'daki gelişen piyasalara yakın pozisyonu</li> <li>• Avrupa, Asya ve Ortadoğu'da artan ulaştırma hizmetleri talebi</li> <li>• Türk limanlarının önemli transit noktaları olarak Türkiye ile TEN-T'yi bağlamak suretiyle artan potansiyeli</li> <li>• Ro-La taşımacılığının uygulanması ve lojist köylerin kurulması ile yük miktarındaki artış</li> <li>• Bölgesel Havacılık Politikası ile hava taşımacılığının payını diğer modlarla karşılaştırıldığında artıracak ispatlanmış kapasite</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki rolünü tehdit edebilecek, Rusya-İran-Hindistan Kuzey-Güney Ulaştırma Koridorunun gelecekte kullanılması</li> <li>• Komşu ülkelerle ulaştırma hizmetlerini kesintiye uğratabilecek bölgesel çatışmalar</li> <li>• Ulaştırma için ithal yakıt kaynaklarına yüksek derecede bağımlılık</li> <li>• Akdeniz'deki diğer limanlarla rekabet</li> <li>• AB fonlu faaliyetlerin sınırlı uygulanma dönemi</li> </ul>



---

### 3. Programlama Stratejisi

Operasyonel programın programlama stratejisi TINA-Türkiye çalışmasının çıktıları üzerine kurulmuştur. Öncelikler, tedbirler ve projeler, her sektörün analizini içeren TINA çalışmasından, SÇB'nin ve MIPD'nin öne sürdüğü koşullardan belirlenmiştir.

Bu değerlendirme, öncelikler, tedbirler ve projelerin belirlenmesinde demiryolu, limanlar ve intermodalite konularında sektörel bir konsantrasyona yol açmıştır.

#### Genel Kriter:

İlk adım olarak, önerilmiş koridorlar ve ulaştırma modları üzerinde seçilebilir tüm potansiyel projelerin toplanmasından sonra, aşağıdaki eleme kriterlerini sağlayamayan projeler dikkate alınmamıştır (öncelik sırasına göre):

- Proje TINA ağıyla yüksek derecede ilintili olmalıdır;
- Mali plan gerçekçi olmalı, ikincil yatırım maliyetini (bakım) içermeli ve özeld e ulusal ve dış finansman arasındaki farkı belirtmelidir;
- Projenin uygulanmasında karşılaşılabilecek yasal/idari engeller (arazi iktisap sorunları, yol hakkı, vs.) dikkate alındığında proje yeterli olgunlukta olmalı;
- Proje yeterli büyüklük ve önemde olmalı;
- Proje üçüncü kişilerin çalışmalarıyla birebir aynı olmamalı fakat sinerji oluşturmak amacıyla diğer tamamlayıcı projelerle eşleşmeli;
- Hükümetten veya yerel yönetimden açık bir taahhüt olmalı (projeleri uygulamak için; projelerin daha önceden karar verilmiş olan ilgili öncelikli proje listesinde yer almasına göre tercih edilmiş olmalı)
- Proje modal denge sağlamalı ve çevresel korumaya katkıda bulunmalı
- Projenin temel teknik özellikleri, stratejik hedeflere ulaşmada alternatif teknik seçeneklere göre daha maliyet etkin (talep merkezli) olmalı ve uluslar arası standartlarla uyumlu olmalı

Genellikle, daha önceden seçilmiş bulunan ve 2007-2009 dönemi için indikatif proje listesinde yer alan öncelikli projelerin hepsi proje hazırlama safhasında belirli bir aşama kaydetmiş olmakla beraber teknik, ekonomik ve gerek olursa çevresel çalışmalara ihtiyaç duymaktadır.

Bu nedenle, ikinci değerlendirme aşamasında, önerilmiş öncelikli projeler aşağıdaki eleme kriterlerine göre kontrol edilecektir.

#### Özel Kriter:

Önerilmiş projeler aşağıdaki hazırlık mahiyetindeki standart faaliyetleri tamamlamalarını sağlamak için Avrupa Komisyonunun onayına gönderilmeden önce kontrol edilecektir:

- Ön mali ve ekonomik analiz, Finansal İç Getiri Oranı (FİGO) ve Ekonomik İç Getiri Oranının (EİGO) hesaplanması ile nihai taslak çizimleri içerir Ön-fizibilite çalışması;
- Uluslar arası Finansman Kuruluşlarının muhtemel katılımını içeren eş-finansmanın elverişliliği
- Toplumsal (harici) etkileri de hesaba alan mali ve ekonomik analizler ile fayda-maliyet analizi, finansal karşılanabilirlik analizi, taslak ve detaylı teknik dizaynlar, faaliyet planları, vs. içeren detaylı fizibilite çalışması;

- 
- İhtiyaç halinde Avrupa yönetmeliklerine uygun olarak düzenlenmiş Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) çalışması;
  - İlgili/etkilenmiş kişilerle yapılan istişare raporları;
  - Onaylar ve izinler (örn: inşaat izinleri, çevresel izinler, arazi hakları, vs.)
  - IPA başvuru formunun tüm alanlarının tatmin edici bir şekilde doldurulması (10 milyon avro üzerindeki projelerde AB Komisyonu 'büyük projeler' şablonu)

İkinci aşama eleme sürecinin hedefi,

- uygulamaya hazır oluş (olgunluk)
- ulaşım etkinliğini geliştirme
- mali ve çevresel sürdürülebilirliği garanti etme
- ulaşım emniyetini ve güvenliğini geliştirme

konularında en hızlı ve en önemli etkiyi sağlayacak en uygun projeleri belirlemektir.

Etki, mümkün mertebe parasal şartlarda değerlendirilecek ve duyarlık analizine tabi tutulacaktır. Büyük Projeler IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150 ve 157. maddelerine uygun olarak hazırlanacaktır. Yalnız yeterli yüksek getiri oranına (FIGO, EİGO) sahip projelerin hayata geçirilmesi düşünülecektir.

Son olarak, başvuruların değerlendirilmesinde yasal ve mali iki mülhaza hesaba katılacaktır: Birincisi, altyapının kamu mülkiyetinde kalacağına anlaşılması ve taahhüt edilmesi, ikincisi, projelerde Türk eş-finansmanının sağlanması için bütçe kaynaklarının elverişliliğinin ve finansman dönemi boyunca bunların sürdürülebilirliğinin sağlanmasıdır.

Ulaştırma Operasyonel Programı'nın stratejik hedefinin uygulanması için aşağıda önerilen UOP öncelik ve tedbirleri, AB ulaştırma müktesebatı yükümlüklerini yerine getirirken; bir taraftan demiryolu ve limanların gelişimi için diğer yandan da toplum ve çevre için en faydalı yol olarak düşünülmektedir.

### **Gelir Getiren Projeler:**

Gelir Getiren Projeler IPA Uygulama Tüzüğü'nün 150. maddesinde tanımlandığı üzere, katılım öncesi yardım kapsamında önerilen kullanımı doğrudan kullanıcılardan kaynaklanan ücretlere bağlı olan ve gelir getiren altyapı yatırım faaliyetleri içeren operasyonlar veya arazinin/binanın satışı veya kiralanmasını içeren operasyonlardır.

---

### 3.1. ÖNCELİK EKSENLERİ VE TEDBİRLER:

#### Öncelik 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi

##### Amaç:

TEN-T ağına entegrasyonun sağlarken gerek yolcu gerekse de yük taşımacılığında artan talebin karşılanması için demiryolu altyapısının modernleştirilmesi vasıtasıyla ülkenin rekabet edebilirliğini artırmak

##### Özel Hedefler

- İlgili TEN-T öncelikli akslarının geliştirilmesi ve modernizasyonu yoluyla AB ile etkin bağlantıların sağlanarak Türkiye’de uluslararası ve transit yolcu ve yük geçişlerini teşvik etmek
- Her bir ulaştırma modunun rekabet üstünlüğü ayrı ayrı ele alınarak, demiryolu taşımacılığının gelişimini teşvik etmek yoluyla modlararası dengesizliği gidermek
- Türk demiryolu taşımacılık ağını TEN-T’ye bağlayan eksik hatları tamamlamak
- Demiryolu ağında güvenli, etkin, iyi çalışan, kullanıcı ve çevre dostu ulaşımı sağlamak
- Halihazırdaki hatları rehabilite edecek ve Türk demiryolu ağı ile TEN-T bağlantısını sağlayan eksik hatları tamamlayacak ve özellikle ulusal ağların TEN-T ile karşılıklı bağlantısını, karşılıklı işletilebilirliğini ve intermodalitesini içeren altyapı projelerini hayata geçirmek
- Yüksek standartta altyapının sağlanması yoluyla hız ve konforun sunulmasıyla demiryolu taşımacılığında yolcu talebini artırmak
- Avrupa’yla limanlar yoluyla stratejik bağlantıların sağlanarak demiryoluna olan yük talebini artırmak

##### Gerekçe

Demiryolu sektörünün sektörel değerlendirmesinde de belirtildiği gibi, gerçek zamanda yapılması gereken demiryolu altyapısının eksikliği, halihazırdaki ulaştırma sisteminin zayıf noktalarından biridir ve karayolu ulaştırmasının üstünlüğünün sebebidir. Türkiye’nin mevcut gelişme oranı ve dinamizmi, yüksek kaliteli ulaşım sistemi içinde ilave kapasiteye ihtiyaç duymaktadır. Artan talep ve modlararası dengesizlik, altyapının iyileştirilerek denizyolu ve demiryolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artmasıyla çözülecektir. Seyahat süresi ve kullanıcı maliyetlerindeki düşüş ve hizmet kalitesindeki artış demiryollarının payının artırılmasında başlıca etkenlerdir. Altyapının geliştirilmesi bu sonuçlara ulaşmada kilit unsurlardan biridir.

TINA çalışması, demiryollarında yurtiçi yolcu talebinin 2004 yılındaki (TINA için baz yıl) 5 milyar yolcu/km seviyesinden 2020 yılında 5.6 milyar yolcu/km seviyesine yükseleceğini tahmin etmektedir (sadece devam eden ve 2020 yılında bitmesi öngörülen projelerin dikkate alındığı Referans Senaryo’ya göre). Yurtiçi demiryolu yük taşımacılığı 2004 yılındaki yıllık

---

14.14 milyon ton seviyesinden 2020 yılında yıllık 31.5 milyon ton seviyesinde bir artış işaret etmektedir<sup>24</sup>. (bkz. Referans Senaryo)

Demiryolu taşımacılığının ulaştırmanın diğer modlarla rekabet edebilirliğinin artırılarak bu talebin karşılanması için gerekli altyapı düzenlemelerinin vaktinde yapılması gerekmektedir. Yeni ve yüksek standartlı demiryolu hatlarının yapılmasına ilaveten, hat kapasitesi; frekans, emniyet ve trenlerin kontrolünü sağlayan sinyalizasyon ve çekme kuvvetini artıran ve maliyet etkin faaliyet sağlayan elektrifikasyon ile artırılabilecektir. Böylece, bu öncelik, modlararası dengesizliğin azaltılmasına olan katkısının yanında, Türkiye'nin rekabet edebilirliğini artırmak genel amacına da yardımcı olacaktır.

Ulaştırma altyapısı ve hizmetlerinin niteliksiz oluşu sosyal uyum ve ekonomik kalkınmanın ana engelidir: örn. rekabet edebilirliği, malların ve yolcuların dolaşımını, ticari yapılaşmayı ve yatırımları engellemektedir. Taşımacılık sisteminin yeniden düzeltilmesi acil öneme sahiptir ve büyük yatırımlara gereksinim duymaktadır. Finansman kısıtları ön değerlendirmeler, açık hedefler ve bütünleştirilmiş faaliyet stratejisine dayanan önceliklendirmeyi mecbur kılmaktadır.

Türkiye'nin AB üye ülkeleriyle sosyal ve ekonomik kalkınma farklılıklarını azaltma ihtiyacını göz önüne aldığımızda, verimli, esnek ve emniyetli bir ulaştırma sisteminin varlığı önemli bir önkoşul olarak karşımıza çıkmaktadır.

### **Tanım**

Bu öncelik, ulaştırma sektöründeki zayıflıkların giderilmesi için Türkiye'de demiryolu altyapısının TEN-T ile aynı doğrultuda yapılmasını ve halihazırdaki hatların rehabilitasyonunu sağlamaktadır. Yapım, analiz, değerlendirme çalışmaları ve başarılar TINA çalışmasının sonuçlarına uygun gerçekleşebilecektir.

Demiryolu altyapısının iyileştirilmesiyle, bu öncelik, insanların ve malların mümkün olan en iyi sosyal, çevresel ve güvenli koşullar altında sürdürülebilir hareketlilik güvencesine yardımcı olacak, TEN-T çatısı altında tüm ulaştırma modlarını bütünleştirecek ve Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına büyük ve önemli katkıda bulunacaktır.

Önceliğin genel ulusal strateji dokümanlarıyla olan ilişkisini göz önüne aldığımızda, Stratejik Çerçeve Belgesi'nin genel hedefi, Türkiye ile Avrupa Birliği üyesi ülkeler arasındaki sosyal ve ekonomik kalkınma farklılıklarının azaltılması amacıyla rekabet edilebilirliğin yükseltilmesi, **temel altyapının geliştirilmesi** ve insan kaynaklarının geliştirilmesi ve etkin kullanımına yönelmektedir. Bunun yanında, Stratejik Çerçeve Belgesi'nde ulaştırma sektörü için belirlenen başlıca hedef, malların ve insanların ulusal sınırlar ve Avrupa içinde emniyetli ve verimli hareket etmesine yardımcı olmaya ve Türkiye'nin ekonomik kalkınmasına olumlu ve önemli katkıda bulunmaya odaklanmıştır.

### **Hedefleme**

Bu öncelik hedefinde doğrudan demiryolu sektörü ve ilişkili yatırımcı kamu kurumları bulunmaktadır.

---

<sup>24</sup> TINA Türkiye Çalışması taslak nihai rapor, sf.28-9

---

## **Tedbirler**

UOP kapsamında finanse edilecek projelerin sayısı ihtiyaç gereği sınırlıdır. Keza tedbirler de sınırlıdır. Bu nedenle, demiryolu sektörüne ait olan ve yeni demiryolu hatlarının yapımına odaklanan tedbir aşağıdadır:

1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu

Demiryolu önceliğinde yer alan bu tedbir, gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu veya mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayan yeni inşaat projelerine odaklanmıştır. Türkiye'nin demiryolu altyapısının TEN-T ile bütünleştirilmesi, yolcu ve yük taşımacılığına yardımcı olan standart, yüksek hızlı demiryolu hatlarının yapılmasını sağlayarak diğer modlara oranla demiryolu taşımacılığının payını artırmak ve demiryolu taşımacılığını daha çekici hale getirmek amaçlanmıştır.

### **Uygun Faaliyetler**

- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan yeni inşaat projeleri
- Mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayacak yeni inşaat projeleri
- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan rehabilitasyon projeleri

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Bu tedbir altında bulunan faaliyetler sinyalizasyon, telekomünikasyon, emniyet ve güvenlik teçhizatı gibi hat boyu altyapının iyileştirilmesini amaçlamaktadır: Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirme, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) içerecektir.

### **Önceliğin Yürütülmesi**

Önceliğin yürütülmesinde aşağıdaki noktalar dikkate alınacaktır:

- TINA-Türkiye çalışmasının sonuçları
- Ülkenin rekabet edebilirliği ve sosyal uyum
- TEN-T'ye bağlanacak ulaştırma ağındaki eksik bağlantıların tamamlanması
- Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi ve intermodalitenin sağlanması
- Çevrenin sürdürülebilir korunması
- TEN-T ile bütünleşme amacı doğrultusunda mevcut kapasitenin azami kullanımı
- Kararlaştırılmış ağ üzerinde kolay ve emniyetli ulaşımın sağlanması

## Hedefler ve Göstergeler:

Göstergeler			Başlangıç	2013 Hedefi	Kaynak
	Çıktı	Proje sayısı	0	1	TÜİK TCDD
		Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	230 km	TÜİK TCDD
	Sonuç	Belirlenen güzergahta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma	0	20%	TÜİK, TCDD KGM
		Belirlenen güzergahta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl <sup>25</sup>	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK TCDD
		Demiryolu güzergahında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl <sup>26</sup>	10.464.000 ton/yıl	TÜİK TCDD

Başlangıç ve 2013 hedefi verileri Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi'nin fizibilite çalışmasından alınmıştır.

### Tedbir 1.1. Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu

#### Özel Hedefler

- Demiryollarında emniyeti artırıp seyahat süresini kısaltırken demiryollarının mevcut piyasa payını artırmak
- Türk demiryolu ağı ile TEN-T bağlantısını sağlayan eksik hatları tamamlayacak ve özellikle ulusal ağların TEN-T ile karşılıklı bağlantısını, karşılıklı işletilebilirliğini ve intermodalitesini içeren altyapı projelerini hayata geçirmek
- Demiryollarına daha fazla yolcu ve yük çekebilmek için yeni hatlar inşa ederek demiryolu taşımacılığının kalitesinin artmasına katkıda bulunmak

#### Gerekçe

Daha önce belirtildiği gibi ulaştırma modları arasındaki dengesizlik ve demiryollarının mevcut ulaşım sistemindeki düşük payı da göz önüne alındığında; kapasitesini modern teknolojiler vasıtasıyla artırmak, toplam ulaşımdaki payını artırmak ve hizmet talebindeki artışı karşılamak için demiryolları altyapısı yatırıma ihtiyaç duymaktadır. Demiryollarında gerekli yatırımın iki ayağı vardır: yeni hatların yapımı ve/veya mevcut olanların rehabilitasyonu. 1950'lerden beri demiryollarına ayrılan kamu yatırımlarının düşük payından ötürü Türkiye'de demiryollarının yoğunluğu azdır. Bunu yanında, Türkiye'nin Avrupa ile

<sup>25</sup> 2004 Yolcu trafiği bazyılı verisi olarak alınmıştır

<sup>26</sup> 2004 Yük trafiği bazyılı verisi olarak alınmıştır

---

Asya arasında bir geçiş ülkesi olmasına rağmen halen Avrupa ile bağlantılarında eksiklikler mevcuttur. Türkiye'nin Çekirdek Ulaştırma Ağı'nı saptayan TINA-Türkiye Çalışması çözüm yolunu belirtmekte ve yeni yatırımların stratejik gerekçesini ortaya koymaktadır.

## **Tanım**

Bu tedbirin hedefi, demiryolu altyapısının, sinyalizasyon ve elektrifikasyonu da dahil ederek, yeni inşa veya rehabilitasyon yoluyla iyileştirilmesidir. Esas odak noktası, altyapının bütünleştirilmesi ve hatlar arasında karşılıklı işletilebilirliğin en iyi şekilde sağlanması için, TEN-T ile bağlantılar ve gelecek TEN-T'nin iyileştirilmesi olacaktır.

Bu faaliyetler, darboğazları ortadan kaldırmak için gerekli olan bağlantıların, ana bağlantıların ve karşılıklı bağlantıların geliştirilmesini, eksik bölümlerin yapılmasını ve ana güzergahların tamamlanmasını amaçlamaktadır.

Hedefi, Avrupa çapında etkin karasal uyumun yanında yurtiçi uyumun da sağlanması için uyum politikasının, ağların TEN-T ağı ile bağlantılarının geliştirilmesi hedefi doğrultusunda yolcu ve yük trafiğinin yüksek emniyet, hız ve hizmet kalitesiyle artırılmasıdır.

## **Uygun Faaliyetler**

- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan yeni inşaat projeleri
- Mevcut Trans-Avrupa Şebekeleri ile bağlantı sağlayacak yeni inşaat projeleri
- TINA – Türkiye çalışmasının Çekirdek Ulaştırma Ağı'nda yer alan rehabilitasyon projeleri

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Bu tedbir altında bulunan faaliyetler sinyalizasyon, telekomünikasyon, emniyet ve güvenlik teçhizatı gibi hat boyu altyapının iyileştirilmesini amaçlamaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirme, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) içerecektir.

## **Seçim Kriterleri**

Projelerin resmi seçim kriterleri aşağıdaki faktörler referans alınarak belirlenecektir:

- Projenin olgunluk seviyesi
- TINA-Türkiye Çalışması'nın Çekirdek Ulaşım Ağı üzerindeki yeri
- TEN-T ile bağlantı ve/veya karşılıklı işletilebilirlik sağlaması
- Projenin katma değeri, örn: demiryolu taşımacılığında artan yolcu veya yük sayısı
- Çevresel değerlendirme

## **Nihai Faydalanıcılar**

Demiryolu altyapısının inşası veya rehabilitasyonundan sorumlu kamu kurumları faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

İnşaat işleri ihale yoluyla gerçekleştirileceğinden, mühendislik veya inşaat firmaları da OP'nin uygulanmasının tamamlayıcı unsurları olacaklardır.

Göstergeler	Başlangıç	Hedef	Kaynak
<b>Sonuç</b>			
Proje sayısı	0	1	TÜİK ve TCDD
Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni demiryolu uzunluğu - km	0	230 km	TÜİK ve TCDD
<b>Çıktı</b>			
Belirlenen güzergahta karayolundan yük ve yolcu taşımacılığındaki kayma	0	20%	TÜİK, TCDD KGM
Belirlenen güzergahta demiryolu yolcu trafiğindeki artış (yolcu-km)	409.107 kişi/yıl <sup>27</sup>	5.565.000 kişi/yıl	TÜİK TCDD KGM
Demiryolu güzergahında yük trafiğinin artışı (ton-km)	2.487.500 kişi/yıl <sup>28</sup>	10.464.000 ton/yıl	TÜİK TCDD KGM

## Öncelik 2: Liman altyapısının geliştirilmesi

### Amaç

Artan talebi karşılamak ve modlararası dengesizliği gidermek için limanların kapasitesini artırmak amacıyla Türkiye’de liman altyapısının modernize etmek.

### Özel Hedefler

- Deniz ulaştırmasının rekabet avantajına dayanarak ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermek
- Verimli liman hizmeti sağlanması yoluyla Türk limanlarında elleçlenen uluslar arası ve transit yük miktarını artırmak
- Avrupa ve Asya arasındaki transit yük taşımacılığını çekmek
- Söz konusu bölgede liman kapasitesini ve hizmet kalitesini artıracak liman projelerini gerçekleştirmek

### Gerekçe

Türkiye gelişmekte olan bir ülkedir ve Türkiye'nin artan ticaret hacmi yeni kapasitelere ve büyük ölçekli limanları da içeren yüksek kaliteli taşımacılık sistemine ihtiyaç duymaktadır. Türkiye'nin Orta Doğu ve Kafkaslar gibi önemli bölgelere ulaşım imkanı sağlayan ve bunun yanında yüksek turizm potansiyeline sahip avantajlı coğrafi konumu modern ve teknolojiye dayanan altyapıya ihtiyaç duymaktadır. Küçük ölçekli limanlar ve iskeleler yerine ana liman özelliği taşıyan büyük ölçekli limanlar deniz taşımacılığında daha fazla yük ve nakliye

<sup>27</sup> 2004 yolcu trafiği bazyılı verisi olarak alınmıştır.

<sup>28</sup> 2004 yük trafiği bazyılı verisi olarak alınmıştır.



---

çekecektir. Bu sebeple, ulaştırma modları arasındaki dengesizliği gidermeye olan katkısıyla da birleştiğinde bu öncelik, Türkiye'nin rekabet edebilirliğinin artırılması yönündeki genel amaca da hizmet edecektir.

Limanlar TEN-T Ağının, özellikle AB Deniz Otoyolları (MoS) konsepti dahilinde en önemli unsurlarından birini temsil etmektedir. TINA Türkiye Çalışmasının Çekirdek Ağı olan gelecek TEN-T Ağı içinde yeni limanların inşa edilmesi, Türkiye'nin Avrupa ulaştırma altyapısıyla bütünleşme amacının gerçekteşmesine katkıda bulunacaktır.

## **Tanım**

Bu öncelik TEN-T ağıyla bütünleşmeye önem vererek liman altyapısının iyileştirilmesini öngörmektedir. Bu öncelik kapsamında gelecek TEN-T ağında yer alan yeni liman inşaatlar gerçekteştirilecektir.

## **Hedefleme**

Bu önceliğin hedefi denizyolu sektöru ve liman yatırımlarından sorumlu ilişkili kamu kurumlarıdır.

## **Tedbirler**

Bu öncelik altında bir tedbir belirlenmiştir.

1. Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı

Gelişmekte olan bir ülke olarak Türkiye, coğrafi, jeopolitik özelliklerinden ve ekonomik ve sosyal durumundan kaynaklanan yüksek bir potansiyele sahiptir.

Ulaştırma sektörünün ekonominin gelişmesindeki önemli yansımaları dikkate alındığında ve hatta 8.333 km'lik sahile sahip bir kıyı devletinde, en ekonomik ve en çevre dostu ulaştırma modu olarak denizyolu ulaşımının önemi göz önünde bulundurulursa, denizyolu ulaşımının iyileştirilmesi bir zarurettir. Bu sebeple liman altyapısı, gerekli liman kapasitesinin sağlanması ve ulusal ve Avrupa ile ilişkiler dahilinde uluslararası öncelikli intermodal arterler kapsamında verimli düğüm noktaları olarak hizmet verilebilmesi için uygun bir şekilde yenilenecektir. Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından ve aynı zamanda, intermodal bir bakış açısıyla kolay ve emniyetli ulaşımın garantisi olduğu için, vazgeçilmez bir unsurdur.

## **Uygun Faaliyetler**

- Gelecek Trans-Avrupa şebekesi üzerinde yer alan limanların gerekli hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı
- Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından vazgeçilmez bir unsurdur.

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik

hizmetleri, ihale değerlendirmesi, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme içerecektir.

### Önceliğin Yürütülmesi

Önceliğin yürütülmesi aşağıdaki noktalar referans alınarak gerçekleştirilecektir:

- TINA-Türkiye çalışmasının sonuçları
- TEN-T'ye bağlanacak ulaştırma ağındaki eksik bağlantıların tamamlanması
- Ulaştırma modları arasındaki dengesizliğin giderilmesi ve intermodalitenin sağlanması
- Çevrenin sürdürülebilir korunması
- TEN-T ile bütünleşme amacı doğrultusunda mevcut kapasitenin azami kullanımı
- Kararlaştırılmış ağ üzerinde kolay ve emniyetli ulaşımın sağlanması

### Hedefler ve Göstergeler

Bu öncelik için hedef ve göstergelerin belirlenmesinde Ege Kıyısı'nda yer alan Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin gerçekleştirileceği varsayılmıştır. Bu sebeple, tahminler Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin fizibilite çalışmasından alınmıştır.

Göstergeler		Başlangıç* (2007)	Hedef* (2013)	Kaynak
	<b>Çıktı</b>			
	Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni limanlar	0	1	DLH Den. Müst
	Liman ve demiryolu arasında inşa edilen demiryolu uzunluğu - km	0	28	DLH TCDD
	Liman için tahmin edilen elleçleme kapasitesi (TEU)	0	940.000	DLH Den. Müst
	Liman için tahmin edilen depolama kapasitesi (TEU)	0	1.3 milyon	DLH Den. Müst
	<b>Sonuç</b>			
	Bölgedeki elleçleme kapasitesindeki artış (TEU)	890.000	1.84 milyon	Den. Müst
	Bölgedeki depolama kapasitesindeki artış (TEU)	650.000	1.75 milyon	Den. Müst

\* Başlangıç ve hedef verileri Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin fizibilite çalışmasından toplanmıştır.

### Tedbir 2.1. Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı

#### Özel Hedefler

- Türkiye üzerinden TEN-T Ağı üstünde sürekli ve güvenli ulaştırma için uygun düğüm noktalarını hazırlamak
- Limanların kapasitesini artırarak ve AB'nin Deniz Otoyolları politikalarıyla uyum halinde hinterlant bağlantılarını kurarak intermodaliteyi iyileştirmek

- 
- Verimli ulaştırma ve onun ekonomi üzerindeki etkisi yoluyla Türkiye'nin AB ile uyumunu sağlamak
  - Türkiye'nin ticaret hacminin artması için gerekli olan altyapının sağlanması yoluyla denizyolu ulaştırma ihtiyaçlarını artırarak ekonomiye katkı sağlamak
  - Denizyolu ulaşımının payının artırmak ve AB ulaştırma politikalarıyla uyum sağlanmak vasıtasıyla ulaştırma modları arasında denge sağlamak
  - TEN-T 'ye katkıda bulunma amacı doğrultusunda mevcut liman kapasitesinin azami oranda kullanmak

## **Gerekçe**

Türkiye'nin merkezinde yer aldığı Akdeniz ve Karadeniz Bölgeleri dünya çapında konteyner trafiği işlem hacimlerini artırmaktadırlar. Bu durum Türkiye'ye uluslararası çok modlu ağ içinde doğu-batı ve kuzey-güney aksları için önemli bir kavşak olma ve Avrasya ulaştırma bağlantılarını geliştirme rolünü vermektedir. Mevcut denizyolu altyapısı, bu bölgelerden gelmesi tahmin edilen talebe yeterli oranda karşılık verebilecek kapasitede değildir. TEN-T bağlantısının kurulmasında limanlar önemli ana kapılar olacaklardır. Sonuç olarak, ulusal ve Avrupa ile ilişkiler dâhilinde gerekli liman kapasitesini sağlamak ve uluslararası öncelikli intermodal arterler kapsamında verimli düğüm noktaları olarak hizmet verilebilmek için liman altyapılarının inşası/yenilenmesi zaruridir.

Yatırımların sonucunda, ölçek ekonomisine uygun büyük liman altyapıları verimli ulaştırma sisteminin oluşmasını sağlayacaklardır. Bu ise, ihracat ve ithalatın lehine, azalan ulaştırma maliyetleri olarak dönecektir. Bu limanlar, daha sonra ekonomiye katkıda bulunacak ve Türkiye'nin AB ile uyumunu artıracak olan transit kargolara hizmet edecektir.

## **Tanım**

Bu tedbir denizyolu altyapısının yükseltilmesini gerektirmektedir. TEN-T ile bütünleşme bu tedbirin de esas faydalarından biridir. İnşaat faaliyetleri öncelikli liman altyapılarını, hinterlant bağlantılarını, depolama kapasitelerini ve mevcut liman ve lojistik merkezlerinin güçlendirilmesini hedefleyecektir.

## **Uygun Faaliyetler**

- Gelecek Trans-Avrupa Şebekesi üzerinde yer alan limanların gerekli hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı
- Seçilmiş limanlarda hinterlant bağlantılarının yapımı ve/veya güçlendirilmesi, Türk denizyolu ağının TEN-T ile bağlanması amacıyla eksik bağlantıların tamamlanması açısından vazgeçilmez bir unsurdur.

Bu tedbir altında yer alan yardımlar tedarik kontratlarına dayanmaktadır. Söz konusu yardım inşaat, teçhizat temini ve hizmetleri (denetim hizmetleri, uygulama destekleri, müşavirlik hizmetleri, ihale değerlendirmesi, önceden belirlenmiş projeler için proje hazırlanması, proje izleme ve değerlendirme) içerecektir.

## **Seçim Kriterleri**

Projelerin resmi seçim kriterleri aşağıdaki faktörler referans alınarak belirlenecektir:

- Projenin olgunluk seviyesi

- TINA-Türkiye Çalışması'nın Çekirdek Ulaştırma Ağı üzerindeki yeri
- Projenin katma değeri, örn: Akdeniz veya Karadeniz bölgesi konteyner trafiğini çekmek
- Çevresel değerlendirme

### Nihai Faydalanıcılar

Denizyolu altyapısının inşası veya rehabilitasyonundan sorumlu kamu kurumları faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Denizcilik sektöründe politika saptamakla görevli olan ve limanların gelişimiyle doğrudan ilgilenen Denizcilik Müsteşarlığı da, UOP'nin uygulanmasında önemli bir rol üstlenecektir. İnşaat işleri ihale yoluyla gerçekleştirileceğinden, mühendislik veya inşaat firmaları da OP'nin uygulanmasının tamamlayıcı unsurları olacaklardır.

Göstergeler	Başlangıç* (2007)	Hedef* (2013)	Kaynak
<b>Çıktı</b>			
Çekirdek Ağ üzerinde bulunan yeni limanlar	0	1	DLH Den. Müst
Liman ve Demiryolu arasında inşa edilen demiryolu uzunluğu - km	0	28	DLH TCDD
Liman için tahmin edilen elleçleme kapasitesi (TEU)	0	940.000	DLH Den. Müst
Liman için tahmin edilen depolama kapasitesi (TEU)	0	1.3 milyon	DLH Den. Müst
<b>Sonuç</b>			
Bölgedeki elleçleme kapasitesindeki artış (TEU)	890.000	1.84 milyon	Den. Müst
Bölgedeki depolama kapasitesindeki artış (TEU)	650.000	1.75 milyon	Den. Müst

\* Başlangıç ve hedef verileri Çandarlı Limanı Yapım Projesi'nin fizibilite çalışmasından toplanmıştır.

### Nihai Faydalanıcılar

Türkiye'de denizcilik altyapısı inşaatından ve rehabilitasyonundan sorumlu olan kamu kurumu nihai faydalanıcı olacaktır:

- Demiryolları, Limanlar, Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü

Denizcilik sektöründe politika oluşturma konusunda sorumlu olan ve limanların geliştirilmesiyle doğrudan uğraşan Denizcilik Müsteşarlığı da Ulaştırma Operasyonel Programının (UOP) uygulanmasında önemli bir rol oynayacaktır. İnşaat işleri, ihale yoluyla gerçekleştirileceği için mühendislik ve inşaat firmaları da OP uygulamasının ayrılmaz parçaları olacaktır.

## İzleme Göstergeleri:

Göstergeler	Temel Yıl* (2007)	Hedef Yıl* (2013)	Bilgi Kaynağı
<b>Çıktı</b>			
Çekirdek Ulaştırma Ağında Yeni Limanlar	0	1	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Liman ve Demiryolu arasında inşa edilen demiryolu km.si	0	28	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Elleçleme için Tahmini Liman Kapasitesi (TEU)	0	940.000	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
Depolama için Tahmini Liman Kapasitesi (TEU)	0	1.3 milyon	DLH Denizcilik Müsteşarlığı
<b>Sonuç</b>			
Bölgedeki elleçleme kapasitesinde artış (TEU)	890.000	1.84 milyon	Denizcilik Müsteşarlığı
Bölgedeki depolama kapasitesinde artış (TEU)	650.000	1.75 milyon	Denizcilik Müsteşarlığı

\*Temel yıl ve hedef yıl verileri Çandarlı Limanı Projesinin fizibilitesinden alınmıştır.

## 3.2 TEKNİK DESTEK

### Amaç

Teknik Destek önceliğinin temel amacı Ulaştırma Bakanlığı'nı, AB fonlarını yönetme konusundaki deneyim yetersizliğinin üstesinden gelebilmesi için desteklemek ve OP'nin başarılı şekilde tamamlanmasını sağlamak için gerekli idari kapasitesini geliştirmektir.

### Özel Hedefler

- Ulaştırma OP'sinin uygulanmasında Program Otoritesi'ne destek vermek
- Komisyon'un 2499/2007 sayılı direktifinin 28. maddesinde belirtilen faaliyetleri yapmakla sorumlu olan (geçiş döneminde ihale, sözleşme ve ödemeye ilişkin faaliyetler hariç tutulmak üzere) Program Otoritesi'nin idari kapasitesini arttırmak
- Eğitim, bilgilendirme ve görünürlük faaliyetleri yoluyla kamu ve özel kesim paydaşların IPA farkındalığını arttırmak.
- IPA ve Yapısal Fon düzenlemeleri ile ilgili eğitimler vermek, proje yönetimi, IPA uygulama kuralları, değerlendirmeler, uzman raporları, istatistikler ve çalışmalar, değerlendirme metodlarındaki gelişmeler ve bu alanda pratikle ilgili bilgi değişimi konusunda ilgili personeli eğitmek
- Bilgiyi yaymak, ağ oluşturmak, farkındalığı arttırmak, işbirliğini desteklemek ve deneyimleri paylaşmak için UOP tedbirleri altında finanse edilecek projelerin uygun görünürlüğünü sağlamak
- Ulaştırma sektörünün hazmetme kapasitesini arttırmak amacıyla 2010-2013 dönemi için proje havuzunu geliştirmek

- 
- Operasyonel Programın revizyonunu desteklemek
  - Eğitimler yoluyla insan kaynakları kapasitesi ve uzmanlığın emilimini arttırarak UOP'nin kurumsal sürdürülebilirliğini sağlamak
  - Yönetim, izleme, denetim ve değerlendirme için bilgisayarlı sistemlerin kurulması, işletilmesi ve birbirine bağlamak

## **Gerekeçe**

2007-2009 dönemi UOP Program Otoritesi'nin AB katılım öncesi fonlarını yönetme konusunda bir ilk olacaktır. Daha önceki dönemde Ulaştırma Bakanlığı ve diğer paydaşların deneyimi sadece, bütçesi UOP'nin bütçesinden önemli ölçüde düşük olan, yasal düzenlemelere yönelik Eşleştirme ve Teknik Destek Projeleri üzerine olmuştur. IPA'yla birlikte ilk kez, Türk kurumları AB katılım öncesi fonlarını kullanarak ve AB şartlarına uyarak büyük ulaştırma altyapı projeleri gerçekleştireceklerdir. Ulaştırma Bakanlığı ve diğer ilgili kuruluşlar, bütün ulaştırma sektörlerinde, ulusal bütçe ve uluslar arası kredi kuruluşlarınca temin edilen fonların kullanıldığı büyük altyapı projelerinin uygulanmasında önemli deneyimlere sahiptir.

Ulaştırma Operasyonel Programında ise, AB standartlarına göre projelerin programlama, uygulama, izleme ve değerlendirmesi gibi anahtar unsurlar ve fonlar yenilikçi bir niteliğe olacaktır. Bu ihtiyaçlarla tam uyumu sağlamak için danışmanlık ve eğitim gereksinimi vardır.

Sürecin şeffaflığını sağlamak açısından, eğitim ve ilgili faaliyetlerin yanı sıra, OP'nin promosyonunda AB'nin bilgi ve tanıtım koşulları ve ihale prosedürleri büyük önem taşıyacaktır.

Özellikle 2010-2013 döneminde, IPA fonlarının verimli bir şekilde hazmedilmesini sağlamak için, TINA-Türkiye Çalışması proje önceliklendirmesi sonucu ortaya çıkan proje havuzunun ve ilgili faaliyetlerin geliştirilmesi önem taşımaktadır. Projeleri olgunlaştırmak amacıyla Ulaştırma Bakanlığı ve DPT Müsteşarlığı tarafından 2006 Avrupa Bütünleşmesi Faaliyetlerine Destek (Support to European Integration Activities- SEIA) fonlarından finanse edilmek üzere bir proje başlatılmıştır. İki basamaklı bir yaklaşım tasarlanmaktadır. Halihazırda ihale süreci tamamlanmak üzere olan birinci adımda, 20 adet demiryolu ve liman projesinin (TINA-Türkiye Çalışmasında önceliklendirilmiş) fizibilite ve Çevre Etki Değerlendirme raporları, IPA finansman standartlarına göre eksikliklerinin belirlenmesi amacıyla revize edilecektir. Eksikliklerin belirlenmesini müteakip, UOP altında yer alan projelere ait hazırlık çalışmalarının eksikliklerinin giderilmesi işi gerçekleştirilecektir. Bu yolla, UOP projeleri olgun hale gelecek ve IPA çerçevesi içinde uygulamaya hazır olacaktır. Bu bağlamda UOP'nin bir Teknik Destek önceliği, projelerin gelecek uygulama dönemi için hazırlanması ve diğer gerekli hazırlık çalışmalarının yapılmasıdır.

## **Tanım**

Teknik Destek önceliği, Program Otoritesi olan Ulaştırma Bakanlığı ve UOP uygulanması sürecinde görevli diğer bütün ilgili kuruluşların desteklenmesi faaliyetlerine odaklanacaktır. Teknik destek faaliyetleri yoluyla, OP uygulaması içinde görevli olan kurumlar yönetimde, uygulamada, izleme ve değerlendirmede daha etkin olacaklardır. AB'nin bilgilendirme ve tanıtım gereklilikleri de bu Teknik Destek önceliğiyle desteklenecektir. Teknik destek Önceliği, projelerin revizyonu ve geliştirilmesi gibi teknik konularda da Program Otoritesi'ni destekleyecektir.

---

## Hedefleme

Bu öncelik, OP uygulanması sürecinde sorumlu olan kamu kurumları ve özel kuruluşların desteklenmesini hedeflemektedir. Kaynaklar, OP promosyon faaliyetleri ve diğer ilgili bilgilendirme kampanyaları ile proje havuzu geliştirilmesi çalışmalarının yanında çoğunlukla eğitim ve danışmanlık faaliyetlerinde kullanılacaktır.

## Tedbirler

Teknik Destek önceliği altındaki tedbirler aşağıdaki gibidir:

1. Yönetim, programlama, izleme ve değerlendirmeyi içeren OP uygulamasına destek.

Ulaştırma Bakanlığı'nın idari kapasitesini arttırmak için, yönetim, programlama, uygulama, izleme, kontrol, değerlendirme ve denetleme faaliyetleri ile ilgili gerekli eğitimi vermek, Sektörel İzleme Komiteleri ve mevcut OP'nin revizyonunu desteklemek

2. Bilgilendirme ve tanıtım faaliyetlerine destek.

UOP hakkında farkındalığı arttırmak için AB'nin de gerekli bulunduğu şekilde seminerler ve konferanslar yanında, web ve/veya çıktı ve diğer medya platformları yoluyla UOP'nin tanıtımı.

3. Proje havuzunun geliştirilmesine destek.

Finansal ve teknik fizibilite yanında çevresel etkilerin değerlendirilmesi gibi proje havuzunun geliştirilmesine yönelik çalışmalar da Teknik Destek önceliğinin altında değerlendirilebilir.

## Önceliğin Yürütülmesi

Teknik destek önceliğinin yürütülmesi ile ilgili olarak, Teknik Destek önceliği ile 1. Bileşen altından finanse edilen projeler arasında ortaya çıkabilecek çakışmaların da önleneceğini belirtmek gerekir. Ayrıca belirtildiği gibi, OP uygulamasının her aşamasında sorumlu olacak kuruluşların desteklenmesi faaliyetlerine odaklanılacaktır.

## Çıktılar

- Eğitimler ve seminerler
- Çalışma ziyaretleri/stajlar
- Sektörel İzleme Komiteleri
- Tanıtım kampanyaları
- Fizibilite çalışmaları
- Çevresel değerlendirme çalışmaları

## Hedefler ve Göstergeler

Göstergeler	Temel	Hedef	Bilgi Kaynağı
<b>Çıktılar</b>			
Organize edilecek eğitim sayısı	0	10	Eğitim dokümanları ve sertifikalar
Organize edilecek seminer sayısı	0	10	Seminer dokümanları ve sertifikalar
Eğitim alacak personel sayısı	0	100	Eğitim sertifikaları
Gerçekleştirilmiş çalışma ziyaretleri/stajlar	0	4	Düzenli izleme raporları
Finanse edilecek Sektörel İzleme Komitesi toplantı sayısı	0	10	Düzenli izleme raporları
UOP için web sayfası kurulması			Ulaştırma Bakanlığı resmi web sayfası
UBAK'ın web sayfasında sunulacak duyuru sayısı	0	20	Web duyurularının çıktıları
Yapılacak fizibilite sayısı	0	2	Fizibilite çalışması
Yapılacak ÇED sayısı	0	2	ÇED
<b>Sonuçlar</b>			
OP'yi uygulayan personel arasında farkındalığın artması			Anketlerle ölçülecek

### 3.3 YATAY KONULAR

Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı hükümlerine göre, OP'lerin içine dört yatay konu eklenmesi planlanmaktadır. Bu yatay konular şunlardır: 1) Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği, 2) çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma, 3) sivil toplum katılımı, 4) coğrafi, sektörel ve/veya tematik yoğunlaşma.

#### Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği

Erkekler ve kadınlar için fırsat eşitliği, temel olarak Anayasanın 10. maddesinde garanti altına alınmıştır: "Bütün bireyler, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi görüş, felsefi inanç, din vb. ayırım gözetilmeksizin eşittirler. Erkekler ve kadınlar eşit haklara sahiptir ve Devlet bu hakları uygulamakla yükümlüdür."

Müktesebat tarafından şart koşulduğu üzere, hukuk, kadın ve erkeklere eşit ödeme yapılması ilkesini garantilemektedir. Eşit ücret ilkesi 4857 sayılı İş Kanunu ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu kapsamına giren tüm çalışanlara uygulanır.

İstihdama erişim, mesleki eğitim ve terfi, çalışma koşulları ve sosyal güvenlik ile ilgili konularda, çeşitli kanunlarda eşit muameleye odaklanan hükümler vardır:

- 4857 sayılı İş Kanunu: İş ilişkisinde dil, ırk, cinsiyet, siyasal düşünce, felsefî inanç, din ve mezhep ve benzeri sebeplere dayalı ayırım yapılamaz. İşveren, biyolojik veya işin niteliğine ilişkin sebepler zorunlu kılmadıkça, bir işçiye, iş sözleşmesinin yapılmasında, şartlarının oluşturulmasında, uygulanmasında ve sona ermesinde, cinsiyet veya gebelik nedeniyle doğrudan veya dolaylı farklı işlem yapamaz.



- 
- 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu: cinsiyet ve çalışma şekli dikkate alınmaksızın bütün çalışanlar bu kanun güvencesi altındadır.
  - 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu: Eğitim, çalışma koşulları ve sosyal güvenlikle ilgili genel hükümler cinsiyetten bağımsızdır.
  - 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu: İstihdama erişim, terfi, eğitim ve çalışma koşulları ve sosyal güvenlikle ilgili genel hükümler cinsiyetten bağımsızdır. Devlet memurlarının görevlendirilmesinde genel ve özel şartlar vardır, bu şartlar kadın ve erkekler için aynıdır.

Kadın ve erkekler UOP sürecinde rol almak konusunda aynı ve eşit fırsatlara sahiptirler. Kadın devlet görevlileri UOP'nin hazırlanış aşamalarının her birine olumlu bir biçimde katılım sağlamışlardır. Uygulamayla ilgili olarak, Ulaştırma Bakanlığı bir politika olarak kadınların yüksek oranda katılımını sağlayacaktır.

### **Rekabet Politikası**

Yapım, hizmet ve tedarik sözleşmelerinin tüm ihale süreçleri AT Dış Faaliyetleri için Sözleşme Pratik Rehberi (Practical Guide to Contract Procedures for EC External Actions-PRAG) hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilecektir<sup>29</sup>. AB'nin rekabet kurallarıyla uyum sağlanacaktır.

### **Çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma**

Diğer üç yatay konu arasında çevresel koruma ve sürdürülebilir kalkınma, UOP öncelikleri ve tedbirleri ile en fazla uyumlu olanıdır. Vurgulandığı üzere, Türk ulaştırma sektörünün en büyük problemi modlar arasında dengesizlik olması ve karayolunun baskın mod olmasıdır. Bu da çevredeki gaz emisyonunun zararlı etkilerini arttırmakta ve ithal edilen ve sınırlı olan petrol rezervleri nedeniyle düşük sürdürülebilirlikle sonuçlanmaktadır. Bu durumun aksine, UOP, daha az hava kirliliği ve daha sürdürülebilir ulaştırma sistemleriyle sonuçlanacak olan, demiryolu ve deniz taşımacılığını güçlendirmek üzerine odaklanmaktadır.

Güvenli ve çevre dostu tek ulaştırma, sürdürülebilir ulaştırmadır. Beyaz Kitap<sup>30</sup>, ulaştırma kullanıcılarını, kazaları azaltma ve daha temiz teknolojileri geliştirme olan ulaştırma politikasının kalbine yerleştirmektedir.

Türk ulaştırma sisteminin mevcut gelişim problemlerini, özellikle ulaştırma modları arasındaki eşit olmayan büyümeyi etkisizleştirmek için, ekonomik kalkınmayı başarmadan ve AB'ye planlanan üyeliği gerçekleştirmeden önce demiryollarının düşük piyasa payını daha da azaltmamak için, OP demiryollarının yeniden canlandırılmasına vurgu yapmaktadır. Bu nedenle, Avrupa Konseyi tarafından Haziran 2001'de Göteborg'da kabul edildiği üzere, OP, sektörel sürdürülebilirlik stratejisini takip etmektedir.

Ayrıca, UOP, proje havuzu içindeki projelerin ÇED raporlarını dikkate alarak çevresel konulara da önem vermektedir. IPA altından finanse edilecek altyapı projeleri, AB standartlarına göre hazırlanmış ÇED raporları yoluyla çevresel olarak kabul edilebilir olmalıdır. Türkiye Cumhuriyeti, 7 Şubat 1993 yılında kabul edilen Çevre Etki Değerlendirme

<sup>29</sup> Belge için bkz: [http://ec.europa.eu/europeaid/tender/practical\\_guide\\_august2006/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/europeaid/tender/practical_guide_august2006/index_en.htm)

<sup>30</sup> Beyaz Kitap, Brüksel, 12.9.2001, COM(2001) 370 final

---

Yönetmeliğine uygun olarak, 1993 yılından bu yana çevre etki değerlendirmesi yapmaktadır. Şu anda Türk Çevre Etki Değerlendirme Yönetmeliği, halkın sürece katılımıyla ilgili hükümler, ek I'deki bazı maddeler ve sınır ötesi ÇED'ler gibi konular nedeniyle, ilgili AB müktesebatıyla tam uyumlu değildir.

TINA Türkiye çalışması sonucu ortaya çıkan proje havuzunun olgunluğu ile ilgili olarak, projelerin fizibilite, ÇED ve diğer ilgili dokümanlarının değerlendirilmesi ve AB standartlarına göre eksikliklerinin belirlenmesi ile ilgili bir çalışma başlatılmıştır. SEIA fonlarıyla finanse edilen bu çalışmanın tamamlanmasıyla birlikte, AB gereklerine tam olarak uyumu sağlamak amacıyla fizibilite, ÇED ve diğer ilgili dokümanların revize edilmesine yönelik yeni bir ihale başlatılacaktır.

Stratejik Çerçeve Belgesi altında sağlanan desteğin, sürdürülebilir kalkınma prensipleriyle tam uyumlu olması ve ilgili çevre normları ve ÇED, Habitat ve Kuşların Korunması Yönetmeliği gibi (Natura 2000 sahaları olarak belirlenecek alanlara menfi etkilerin önlenmesi amacıyla) ilgili çevre müktesebatının gereklerini uygun olduğu şekilde karşılaması gerekmektedir. Finanse edilecek projelerin, çevre müktesebatının ilgili yükümlülükleriyle uyumunun sağlanması için ayrıntılı şekilde tek tek değerlendirilmesi gerekmektedir.

Stratejik Çevresel Değerlendirmenin Türkiye'deki son durumuyla ilgili olarak, taslak bir yönetmelik üzerinde çalışmalar devam etmektedir. Diğer taraftan, sera etkisinin azaltılması ve Kyoto Protokolüne gelindiğinde, Türkiye, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Konvansiyonu kapsamında, Çerçeve Konvansiyon Sekretaryasına Ulusal Bildiri sunmuştur. Bahsi geçen belgede, Türkiye sera gazı emisyonu konusunda mevcut durumunu bildirmiştir. Bu konuda çalışmalar sürdürülmektedir.

Türkiye'de ulaştırmanın ve ulaştırmayla ilgili faaliyetlerin doğal çevre üzerindeki etkisi 1993 yılından beri izlenmektedir. Ulaştırma yatırımlarının etkileri, ÇED Yönetmeliğinin ek I ve ek II kısımlarındaki eşik değerler dikkate alınarak izlenmektedir.

Kirleten öder ilkesi, 5491 sayılı kanunun 2, 3 ve 11. maddeleriyle değişen 2872 sayılı Çevre Kanunu ve Su Kirliliği Yönetmeliği, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Katı Atık Kontrolü Yönetmeliği ve Kullanılmış Pil ve Akümülatör Kontrolü Yönetmeliğinde belirtilmiştir.

Kanunun 2. maddesine göre, kirleten şöyle tanımlanmıştır; “İşlemleriyle doğrudan ya da dolaylı olarak ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına ve çevre kirliliğine yol açan gerçek ya da tüzel kişilerdir.”

Kanunun 3. maddesine göre “Kirlenme ve bozulmanın önlenmesi, sınırlandırılması, giderilmesi ve çevrenin iyileştirilmesi için yapılan harcamalar kirleten veya bozulmaya neden olan tarafından karşılanır.”

Kanunun 11. maddesine göre, atık su ve toprak doldurma faaliyetlerinin “yatırım, işletme, bakım, onarım ve rehabilitasyon harcamaları” bu hizmetlerin mevcut ve gelecekteki kullanıcılarından tahsil edilir. Dolayısıyla bu sistemde “kirleten öder” ilkesi sadece endüstriyel kuruluşlarda değil, her bir bireysel faaliyette de uygulanır. Atıksu altyapı sistemlerini kullanan ve/veya kullanacaklar, bağlantı sistemlerinin olup olmadığına bakılmaksızın, arıtma sistemlerinden sorumlu yönetimlerin yapacağı her türlü yatırım, işletme, bakım, onarım, ıslah ve temizleme harcamalarının tamamına kirlilik yükü ve atıksu miktarı oranında katılmak zorundadırlar. Bu hizmetlerden yararlananlardan, belediye meclisince ve bu maddede sorumluluk verilen diğer idarelerce belirlenecek tarifeye göre atık su toplama, arıtma ve bertaraf ücreti alınır.

---

Kanunun yukarıda belirtilen maddelerine ek olarak “kirleten öder” prensibi, Su Kirliliği Yönetmeliği, Atık Yağların Kontrolü Yönetmeliği, Katı Atık Kontrolü Yönetmeliği ve Kullanılmış Pil ve Akümülatör Kontrolü Yönetmeliğinde de yer almaktadır ve bu ilke taslak 2007-2013 yılları için AB’nin Türkiye Birleşik Çevresel Yaklaşım Stratejisi’nin temel ilkeleri arasındadır.

### **Sivil toplumun katılımı**

Sivil toplum kuruluşları, odalar, birlikler ve üniversiteler gibi sivil toplum temsilcilerinin katılımı Program Otoritesi tarafından sağlanacaktır. Bu farkındalığı arttırmak için Teknik Destek tedbirlerinden birini oluşturmaktadır.

### **Coğrafi, sektörel ve/veya tematik yoğunlaşma**

Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanında belirtildiği üzere, OP’nin güçlü bir sektörel ve coğrafi yoğunlaşması planlanmaktadır. Yine söz konusu belgeye göre, UOP için coğrafi bir yoğunlaşma beklenmemektedir. Bu yüzden UOP tüm Türkiye coğrafyasını kapsamaktadır. Yine de UOP, karayolları, havaalanları ve hava taşımacılığı yerine demiryolu ve denizcilik bağlantılarına özel önem vererek Türkiye’deki TEN-T’nin genişletilmesine odaklanmaktadır. Bunun yanı sıra, Türk ulaştırma altyapısını mevcut TEN-T ağına bağlayacağı için, AB tarafından finanse edilen TINA Türkiye çalışması her zaman dikkate alınacaktır.

### **3.4 DİĞER YARDIM TÜRLERİYLE TAMAMLAYICILIK VE SİNERJİ**

IPA bileşenleri arasında tamamlayıcılık ve sinerji konusu, IPA fonlarının tam ve bütünlük etkisini sağlamak açısından önemlidir. Bu bağlamda Yönetim Otoriteleri, personelini diğer OP’lerin hazırlık takımlarında görevlendirerek OP’ler arasında bir bağlantı kurmuşlardır. OP’lerin içeriğiyle ilgili olarak Çok Yıllı İndikatif Planlama Dokümanı ve Stratejik Uyum Çerçevesi, önceliklere ve OP’nin müdahale alanlarına karar vererek temel ilkeleri ortaya koymaktadır.

Genel ifadelerle, UOP çevre dostu ulaştırma modlarıyla ilgilendiği için en fazla Çevre OP’siyle ilgilidir. Demiryolu ve deniz taşımacılığını teşvik ederek UOP aynı zamanda gaz emisyonlarının azaltılmasına ve ülkenin çevresel sürdürülebilirliğine katkıda bulunacaktır.

Bölgesel rekabet edebilirlik OP’siyle ilgili olarak, ulusal ağı TEN-T ağlarına bağlayacak olan projeler, ulaştırma altyapısındaki Türkiye ve AB arasındaki eşitsizlikleri azaltacak ve bölgelerarası ulaşılabilirliği arttıracaktır. Bu da bölgesel eşitsizliklerin azalmasına ve ekonomik rekabet edebilirliğin artmasına katkıda bulunacaktır.

Bütün amacı, daha iyi işler ve daha büyük sosyal uyum yoluyla ekonomik büyümenin sürdürülebilir olduğu, bilgi temelli ekonomiye geçişi desteklemek olan İnsan Kaynakları OP’si ve Ulaştırma OP’sinin ortak amacı farklı yaklaşımlarla ve perspektiflerle de olsa rekabet edebilirliği arttırmaktır.

### **3.5 BÜYÜK PROJELERİN İNDİKATİF LİSTESİ**

Ulaştırma OP’ sinin öncelikleri ve tedbirleriyle uyumlu olarak dizayn edilen indikatif proje listesi, TINA çalışmasının özellikle Proje Önceliklendirme sonuçlarından alınmıştır.

---

## TINA'da Proje Önceliklendirmesi

TINA Türkiye Çalışması, planlanan yatırımların ilgisini değerlendirirken 2004 TEN-T rehberlerindeki (madde 5) 8 öncelik kriterini kullanmıştır. Ek bilgi olarak, 1999 yılı TINA rehberleri de seçim kriteri olarak dikkate alınmıştır. Proje önceliklendirmesi yapılırken yukarıda belirtilen kaynaklarda kullanılan kriterlerin bir kombinasyonunu temsil eden Çok Kriterli Analiz kullanılmıştır.

TEN-T rehberlerinde yer alan 8 öncelik kriteri şu şekildedir:

- 1) Uluslar arası kilit bağlantılara ilintili olma
- 2) Ulusal ağlara ilintili olma
- 3) Karşılıklı işletilebilir demiryolu ağının teşviki
- 4) Denizciliğin teşviki
- 5) Demiryolu ve hava taşımacılığının entegrasyonunun teşviki
- 6) Ulaştırma optimizasyonu ve intermodalitenin teşviki
- 7) Güvenlik ve çevresel amaçların teşviki
- 8) Sürdürülebilirliğin sağlanması

Diğer kriterlerin yer aldığı kaynaklar şunlardır:

- 1999 TINA rehberleri
- Türkiye 9. Kalkınma Planı
- Ulusal Limanlar Master Planı

1999 TINA rehberleri aşağıdaki öncelik kriterlerini önermektedir:

- Ekonomik fizibilite seviyesi (EİGO>%10, %5-10)
- Projenin maliyet etkinliği (ulaştırma miktarı başına fayda)
- Proje çeşidi (yeniden yapım, iyileştirme ve yeni inşaatın daha yüksek puanlandırılır)

Diğer AB kaynaklarında yer alan, projelerin ön seçimi ve nihai seçimi için kullanılan seçim kriterleri şöyledir:

- Uluslar arası kilit bağlantılara katkı
- Ulaştırma optimum maliyet etkinliğinin teşviki
- Projelerin ölçeği ve önemi (rehabilitasyon, güvenlik, çevresel projeler, Deniz Otoyolları ve trafik yönetim projeleri istisna olmak üzere)
- Projenin olgunluğu (ulusal menfaat ve taahhüt)
- Minimum ekonomik etkinlik (EİGO>%6)
- Güvenlik ve emniyet amaçları

Planlanmış bir projenin TINA Türkiye Çekirdek Ağında yer alması, Çok Kriterli Analiz (ÇKA) Puanlaması için ön koşuldur. Çok Kriterli Analiz, tanımlanmış ağırlıklarıyla beraber aşağıdaki 7 kriteri içerir:

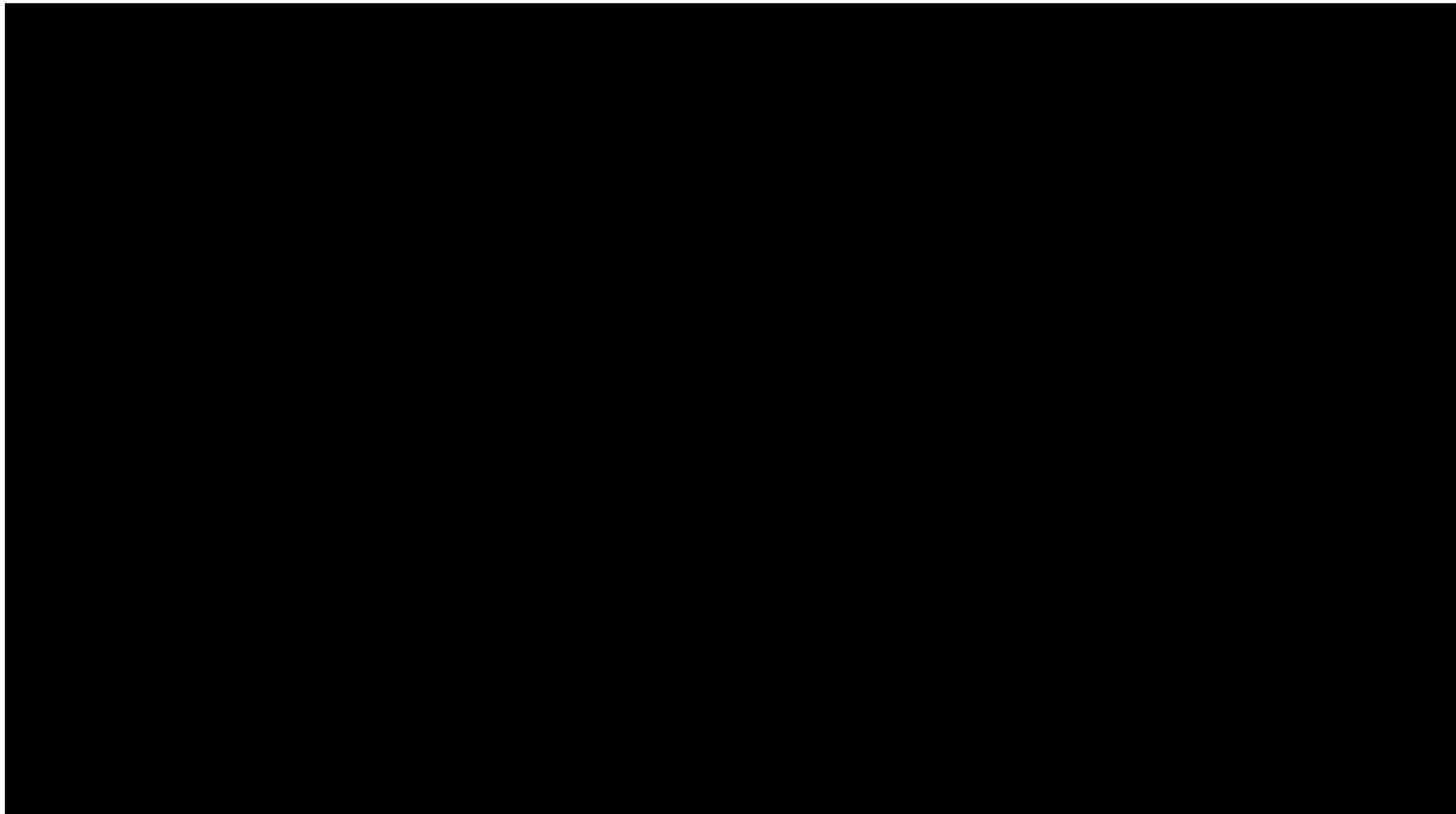
- Planlanmış projeye ilgili ulusal menfaat ve taahhüt seviyesi (projenin olgunluğu) - %20
- Genel olarak, planlanmış projenin TEN-T rehberleriyle uyumu (genel ilişki kontrolü) - %10
- Planlanmış projeye başarılacak ekonomik etkinlik seviyesi - %15

- 
- Güvenlik ve çevresel amaçlara katkı - %10
  - Planlanmış projenin leği ve nemi - %10
  - Projenin eşidi -%5
  - Planlanmış projenin azaltacağı dar boğazın nemi -%25

Ancak planlanmış projenin, Ekonomik İ Getiri Oranı (EİGO) cinsinden ekonomik etkinliğine dair mevcut veriler ne tamdır ne de karşılaştırılabilir, ayrıca AB tarafından finanse edilen projeler için kullanılan metodolojik gerekliliklerle uyumlu değildir. Bu nedenle %15 ağırlığa sahip olan bu kriter için herhangi bir puanlama yapılmamıştır. Ulaşılabilecek maksimum puan 100 yerine 85'tir. Aşğıdaki tablolar proje önceliklendirme sonuçlarını göstermektedir:

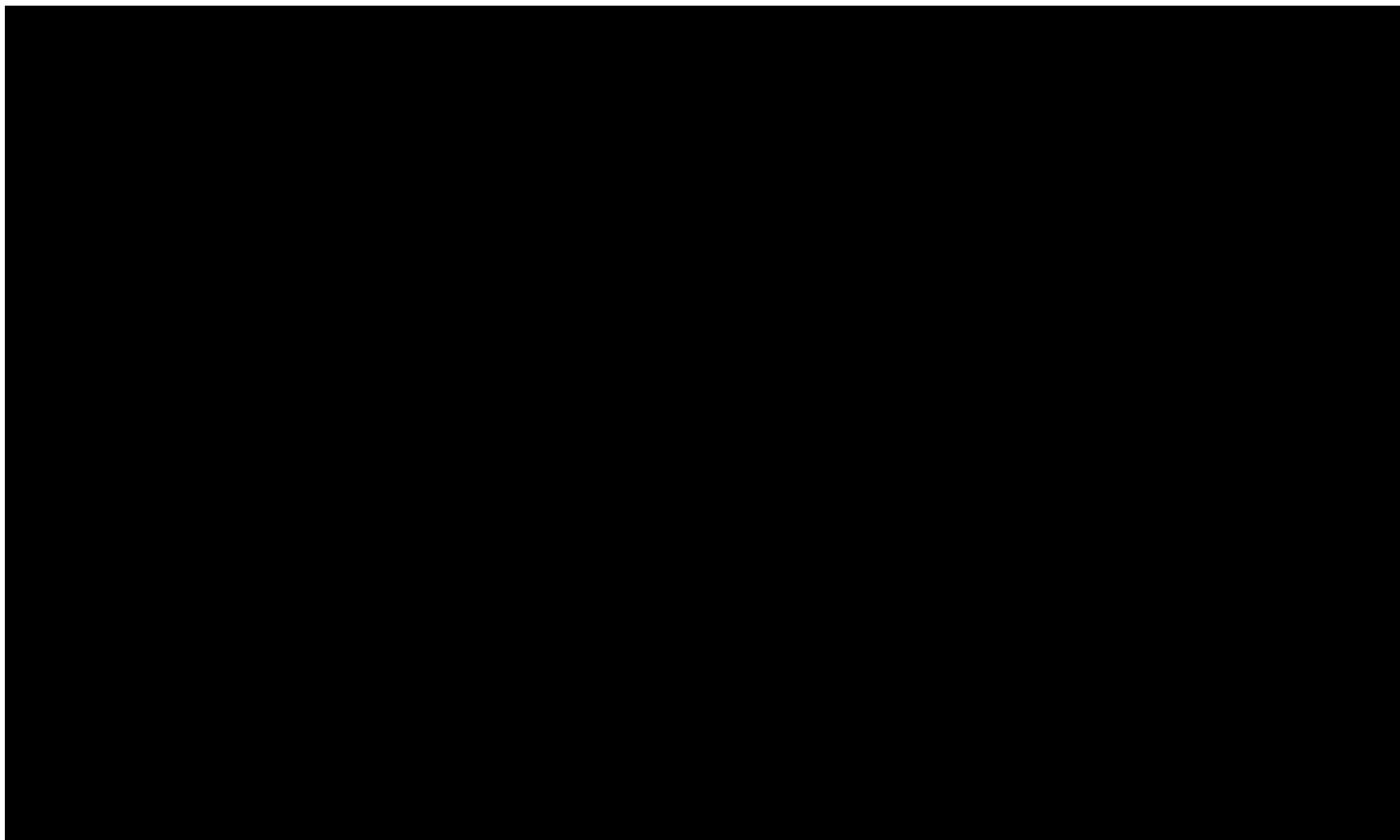
---

**TABLO 19:**



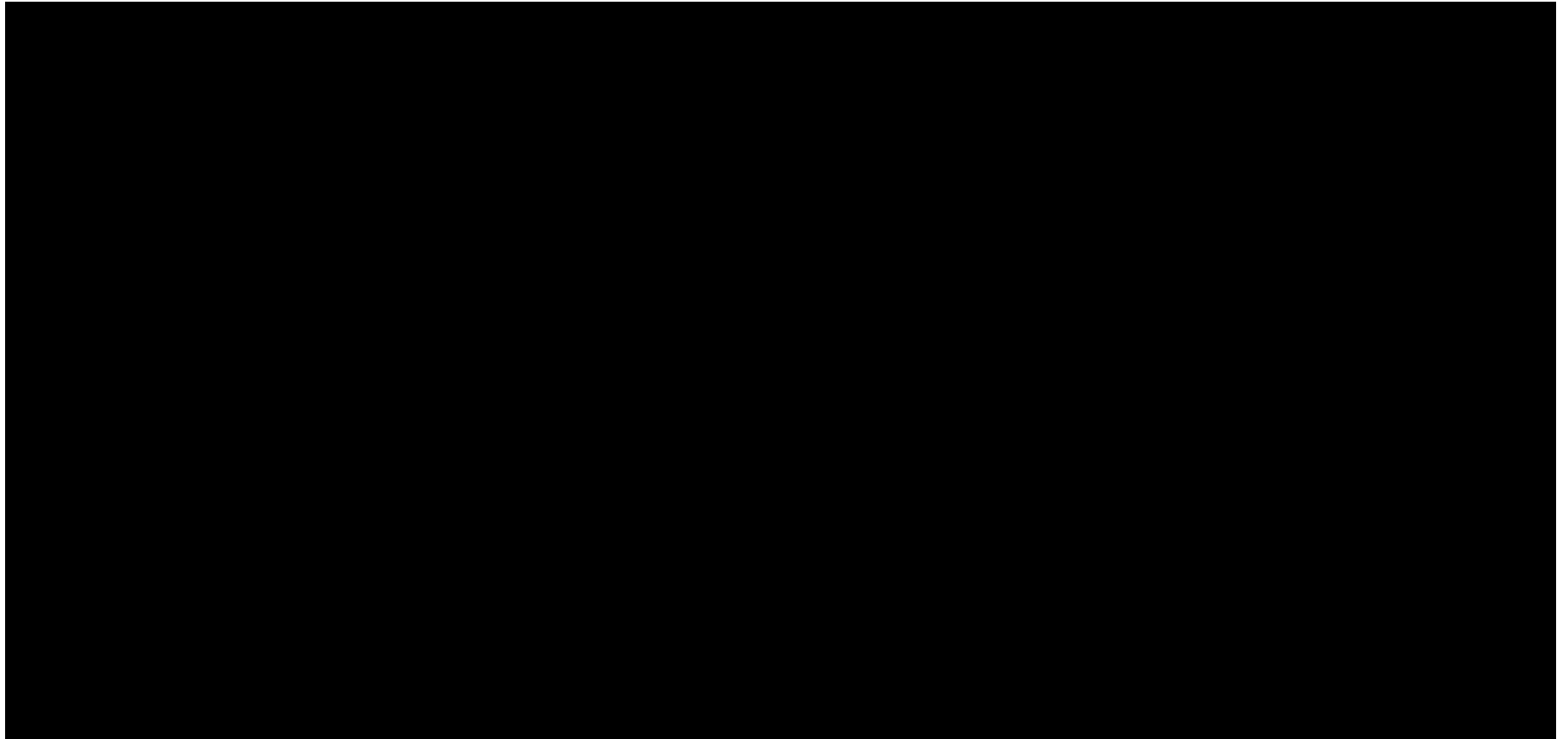
---

**TABLO 20:**



---

**TABLO 21:**





---

Çok Kriterli Analiz sonucu 13 demiryolu, 14 karayolu, 3 liman projesi öncelikli proje olarak tanımlanmıştır. ÇKA, basitleştirilmiş olmasına ve zorunlu olarak belirli bir oranda öznellik içermesine rağmen yine de net ve rasyonel sonuçlar ortaya koymaktadır. Kapsamlı bir ulaştırma stratejisi bağlamında ana ulaştırma koridorları ve bağlantılarına ilişkin öncelikli projeler aşağıdaki gibidir:

- 33 öncelikli proje arasında üç demiryolu projesi (Halkalı-Kapıkule, Ankara-Sivas, Kırıkkale-Çetinkaya) ve 1 karayolu projesi (Kırşehir-Kayseri) mevcut Pan-Avrupa Koridoru IV ve bunun Orta ve Doğu Anadolu'ya uzantısını desteklemektedir.
- Öncelikli altı demiryolu projesi İzmir-Ankara, Bandırma-Menemen, Samsun-Kalın, Bandırma-Bursa-Osmaneli, Mersin-Adana-Toprakkale ve Irmak-Zonguldak, ülkenin ana limanları üzerinden taşımacılığın gelişmesini desteklemekte, dolayısıyla Türkiye'de modlar-arası koordine ulaştırma ağının önemli bir bileşenini oluşturmaktadır. Bu öncelikli demiryolu projeleri, gerek Akdeniz'de (Ege ve Marmara Denizleri dahil) gerekse Karadeniz'de (Samsun, Zonguldak/Filyos) ana limanlara demiryolu bağlantılarını desteklemektedir.
- Modlar-arası ulaştırmanın etkin gelişimi, ülke çapında planlanan 6 konteyner terminali (lojistik merkezler) tarafından desteklenmektedir.
- Öncelikli beş liman projesi (İzmir Limanında konteyner limanının tevsii, Derince Konteyner Terminalinin inşası, Çandarlı Limanının inşası, Mersin Konteyner Limanının inşası ve Filyos Limanının inşası) demiryolu öncelikli projeleri kapsamında iyileştirilecek demiryolu bağlantılarına bağlanmaktadır.
- Öncelikli 5 karayolu projesi (Çanakkale-İzmir, Balıkesir-Akhisar-Manisa, Bala kavşağı-Aksaray-(Ereğli-Ulukışla) kavşağı, Antalya-Denizli-Salihli, Bozüyük-Kütahya-Afyonkarahisar-Dinar-Çardak-Denizli), Orta ve Batı Anadolu'da Kuzey-Güney koridorlarını desteklerken, dördü (Gerede-Merzifon, Merzifon-Refahiye kavşağı, Afyonkarahisar-Konya-Ereğli-(Aksaray-Ulukışla) kavşağı, 6. bölge sınırı-Kırşehir-Kayseri) Orta Anadolu'da ve ikisi (Kınalı Kavşağı-Yunan sınırı ve Refahiye Kavşağı-Erzurum-Gürbulak-İran sınırı) komşu ülkelere (Yunanistan ve İran) olmak üzere Doğu-Batı bağlantılarını desteklemektedir.

TINA Türkiye Çalışmasının sonuçları ve analizleri ve sektörel değerlendirme bölümünün bulgularına dayanarak, UOP için, demiryolu altyapısı ve liman altyapısının geliştirilmesi olarak iki öncelik oluşturulmuştur. OP'nin öncelikleri ve tedbirleri ve TINA Türkiye Çalışmasının sonuçlarıyla uyumlu olarak ve 2007-2009 dönemi için IPA fonlarının miktarını göz önüne alarak, gerçekleştirilmek üzere 4 adet proje seçilmiştir:

1. Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı yapımı
2. Çandarlı Limanı yapımı
3. Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyon ve Elektrifikasyonu
4. Mersin Konteyner Limanı yapımı

Projelere ait amaç ve hazırlık safhalarını içeren teknik detaylar, Avrupa Komisyonu tarafından sağlanan şablonda gösterilmekte olup Ek 2'de yer almaktadır.

#### 4. FİNANSAL TABLOLAR

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2007 - 2009	Toplam Kamu Harcaması (1) =(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için  Diğer (UFK, vb.) (Eur)
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<b>Öncelik Eksen 1*</b>	<b>212,144,000</b>	<b>159,108,000</b>	<b>53,036,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 1.1	212,144,000	159,108,000	53,036,000	75%	0
<b>Öncelik Eksen 2</b>	<b>22,800,000</b>	<b>17,100,000</b>	<b>5,700,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1	22,800,000	17,100,000	5,700,000	75%	0
<b>Teknik Destek</b>	<b>4,656,000</b>	<b>3,492,000</b>	<b>1,164,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 3.1	1,396,800	1,047,600	349,200	75%	0
Tedbir 3.2	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.3	2,793,600	2,095,200	698,400	75%	0
<b>2007 - 2009</b>	<b>239,600,000</b>	<b>179,700,000</b>	<b>59,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

\*Bu öncelik altından finanse edilmesi öngörülen projenin toplam maliyeti 646.106.161 €'dur.

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2007	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<i>Öncelik Eksen 1*</i>	<i>68,981,333</i>	<i>51,736,000</i>	<i>17,245,333</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 1.1	68,981,333	51,736,000	17,245,333	75%	
<i>Öncelik Eksen 2</i>	<i>7,600,000</i>	<i>5,700,000</i>	<i>1,900,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	
<i>Teknik Destek</i>	<i>1,552,000</i>	<i>1,164,000</i>	<i>388,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	
<b>2007</b>	<b>78,133,333</b>	<b>58,600,000</b>	<b>19,533,333</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2008	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<b>Öncelik Eksen 1*</b>	<b>71,914,667</b>	<b>53,936,000</b>	<b>17,978,667</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 1.1	71,914,667	53,936,000	17,978,667	75%	0
<b>Öncelik Eksen 2</b>	<b>7,600,000</b>	<b>5,700,000</b>	<b>1,900,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	0
<b>Teknik Destek</b>	<b>1,552,000</b>	<b>1,164,000</b>	<b>388,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	0
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	0
<b>2008</b>	<b>81,066,667</b>	<b>60,800,000</b>	<b>20,266,667</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

NOT: (1) sütun 5 altında yer alan finansal veriler sadece bilgi için olup herhangi bir yasal taahhüt oluşturmaz.  
(2) tedbir bazında yer alan finansal veriler indikatiftir. (Madde 155.2(h))

2009	Toplam Kamu Harcaması (1)=(2) + (3) (Eur)	Kamu Harcaması		IPA eş-finansman oranı (4)=(2)/(1) (%)	Bilgi için
		Topluluk Katkısı (IPA) (2) (Eur)	Ulusal Katkı (3) (Eur)		
<i>Öncelik Eksen 1*</i>	<i>71,248,000</i>	<i>53,436,000</i>	<i>17,812,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 1.1	71,248,000	53,436,000	17,812,000	75%	0
<i>Öncelik Eksen 2</i>	<i>7,600,000</i>	<i>5,700,000</i>	<i>1,900,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 2.1	7,600,000	5,700,000	1,900,000	75%	0
<i>Teknik Destek</i>	<i>1,552,000</i>	<i>1,164,000</i>	<i>388,000</i>	<i>75%</i>	<i>0</i>
Tedbir 3.1	465,600	349,200	116,400	75%	0
Tedbir 3.2	155,200	116,400	38,800	75%	0
Tedbir 3.3	931,200	698,400	232,800	75%	0
<b>2009</b>	<b>80,400,000</b>	<b>60,300,000</b>	<b>20,100,000</b>	<b>75%</b>	<b>0</b>

---

## 5. UYGULAMA HÜKÜMLERİ

### 5.1 Uygulama hükümleri

Operasyonel Program'ın bu bölümü; uygulamadaki sistem ve düzenlemeleri Operasyonel Program taslağı hazırlanırken bilindiğı şekliyle tanımlamaktadır. Ancak, yönetim ve bilgi sistemlerine ek olarak yapılar ve sorumluluklar hakkında bazı önemli kararlar, OP'nin kabulünden farklı bir zamanlama takip eden merkezi olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Bu amaçla, merkezi olmayan yönetimin akreditasyonundan sonra imzalanacak olan Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşması, yönetim ve kontrol sistemleri hakkında detaylı hükümler koyacaktır. Bu nedenle, bu bölümdeki hükümler bu anlaşmaların uygulanacak hükümlerince yapılacak uyarlamalara tabi olarak anlaşılmalıdır.

Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı'nı (IPA) kuran 17 Temmuz 2006 tarih ve 1085/2006 sayılı Konsey Tüzüğü ve 12 Haziran 2007 tarih ve 718/2007 sayılı Komisyon Tüzüğüne (IPA Uygulama Tüzüğü)'ne uygun olarak .... tarihli Başbakanlık Genelgesi, IPA yönetimi ve uygulama görevleri için temel yapıları ve otoriteleri belirlemiştir. Bu bölüm UOP için uygulama düzenlemelerini anlatmaktadır.

Bu bölüm ayrıca yönetim, izleme, değerlendirme, mali yönetim ve kontrol ve UOP'nin bilgi ve tanıtımı için genel çerçeveyi de düzenlemektedir. IPA Uygulama Tüzüğü'nün 10. maddesine göre, Komisyon IPA yardımını 3. ve 4. bileşenler için başlangıçta ön kontrollü (ex-ante control) merkezi olmayan yönetim aracılığıyla uygulayacaktır. Ancak nihai hedef, ön kontrolsüz merkezi olmayan yönetimin komisyonca ulusal otoritelere devridir. Komisyonun gerekli bütün yönetim ve kontrol sistemlerinin topluluk kuralları ve ulusal kurallara uygun olarak etkin şekilde işlediğini doğrulayacağı bir geçiş döneminin ardından ön kontrolsüz merkezi olmayan yönetim, Komisyon tarafından ulusal otoritelere devredilebilir.

### 5.2 Yönetim ve Kontrol Yapıları

#### 5.2.1 Organ ve Otoriteler

Ulusal kaynaklardan ve IPA kaynaklarından eş-finanse edilen faaliyetlerin etkin ve verimli yönetimini sağlamayı teminen yapılar ve otoriteler ve bunların işleyişleri ve sorumlulukları, IPA Uygulama Tüzüğü'nün ilgili hükümleriyle (21 ila 31. maddeler) uyumlu olarak bu bölümde tanımlanmıştır. Bu otoriteler ve yapılar etkin bir şekilde uygulanmalı ve Komisyon merkezi olmayan yönetimi devretmeden önce operasyonel olarak hazır ve akredite olmalıdır.

Bu yapılar ve otoriteler aşağıda verilmiştir:

- (a) Ulusal IPA Koordinatörü
- (b) 3. ve 4. Bileşenler için Stratejik Koordinatör
- (c) Yetkili Akreditasyon Görevlisi
- (d) Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- (e) Ulusal Fon
- (f) Denetim Otoritesi
- (g) IPA bileşeni veya Program için Program Otoritesi

Program otoriteleri haricinde yukarıda belirtilen organların temel görev ve sorumlulukları IPA Uygulama Tüzüğü'nün ilgili maddelerinde ve Taslak Çerçeve Anlaşma Ek A'da verilmiştir.

---

Bu çerçevede, Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)'nın yönetim ve uygulamasından sorumlu Program Otoritesinin görevleri bu bölümde yer alacaktır.

### **Ulaştırma OP için Program Otoritesi**

Başbakanlık Genelgesi..... altında, Ulaştırma Bakanlığı UOP için Program Otoritesi olarak tayin edilmiştir.

### **Görevler**

UOP'yi yönetecek olan Program Otoritesi, IPA Uygulama Yönetmeliğinin 28. maddesiyle uyumlu olarak, aşağıdaki görevlerden sorumlu olacaktır:

- a. Yıllık veya çok yıllık programları hazırlamak;
- b. Programın izlenmesi ve 59. maddede tanımlanan sektörel izleme komitesi çalışmalarına, özellikle programların uygulama kalitesinin izlenmesi için gerekli dokümanları sağlayarak rehberlik etmek;
- c. 61(1). maddenin tanımlandığı üzere sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarını hazırlamak ve bunların sektörel izleme komitesi tarafından değerlendirilmesini müteakip raporları Komisyona, Ulusal IPA Koordinatörüne ve Ulusal Yetkilendirme Görevlisine sunmak;
- d. Operasyonların finansman için seçildiğini ve programlara uygulanabilen mekanizmalar ve kriterlere uygun olarak onaylandığını ve bunların ilgili topluluk kuralları ve ulusal kurallarla uyumluluğunu sağlamak;
- e. Uygun denetim izini sağlayacak gerekli bütün dokümanların saklanması sağlamak için 20. maddeye göre prosedürler çıkarmak;
- f. İhale ve hibe karar prosedürlerinin, izleyen sözleşmelerin düzenlenmesi, nihai yararlanıcıya ödemelerin yapılması ve nihai yararlanıcıdan ödenen paranın geri alınmasını sağlamak;
- g. Operasyonların uygulanmasında yer alan bütün organların ayrı bir muhasebe sistemi ve ayrı bir muhasebe kodifikasyonunu korumasını sağlamak;
- h. Ulusal fonun ve ulusal yetkilendirme görevlisinin harcamalar konusunda uygulanan prosedürlerle ve kontrollerle ilgili gerekli bütün bilgileri almasını sağlamak;
- i. Raporlama ve bilgi sistemlerini kurmak, bakımını yapmak ve güncellemek;
- j. Bildirilen harcamaların uygulanan kurallara uygun olarak yapıldığını, ürün veya hizmetlerin onay kararına uygun olarak verildiğini ve nihai faydalanıcı tarafından talep edilen ödemelerin doğruluğunu sağlamak için kontroller yürütmek. Bu kontroller, uygun olduğu şekilde operasyonların idari, mali, teknik, ve fiziksel durumlarını kapsamalıdır.
- k. Farklı organlarının iç denetimini sağlamak;
- l. Usulsüzlük raporlamasını sağlamak;

---

m. Bilgi ve tanıtım gereklilikleriyle uyumu sağlamak.

IPA Uygulama Yönetmeliği madde 28(2)'den doğan yukarıda belirtilen sorumluluklara ek olarak Program Otoritesi ayrıca:

- UOP İzleme Komitesinin sekreteryasını yürütmekten;
- UOP'nin değerlendirilmesini sağlamaktan;
- UOP'nin Teknik Destek öncelik altında yer alan tedbirleri uygulamaktan

sorumludur.

### **Mahiyet**

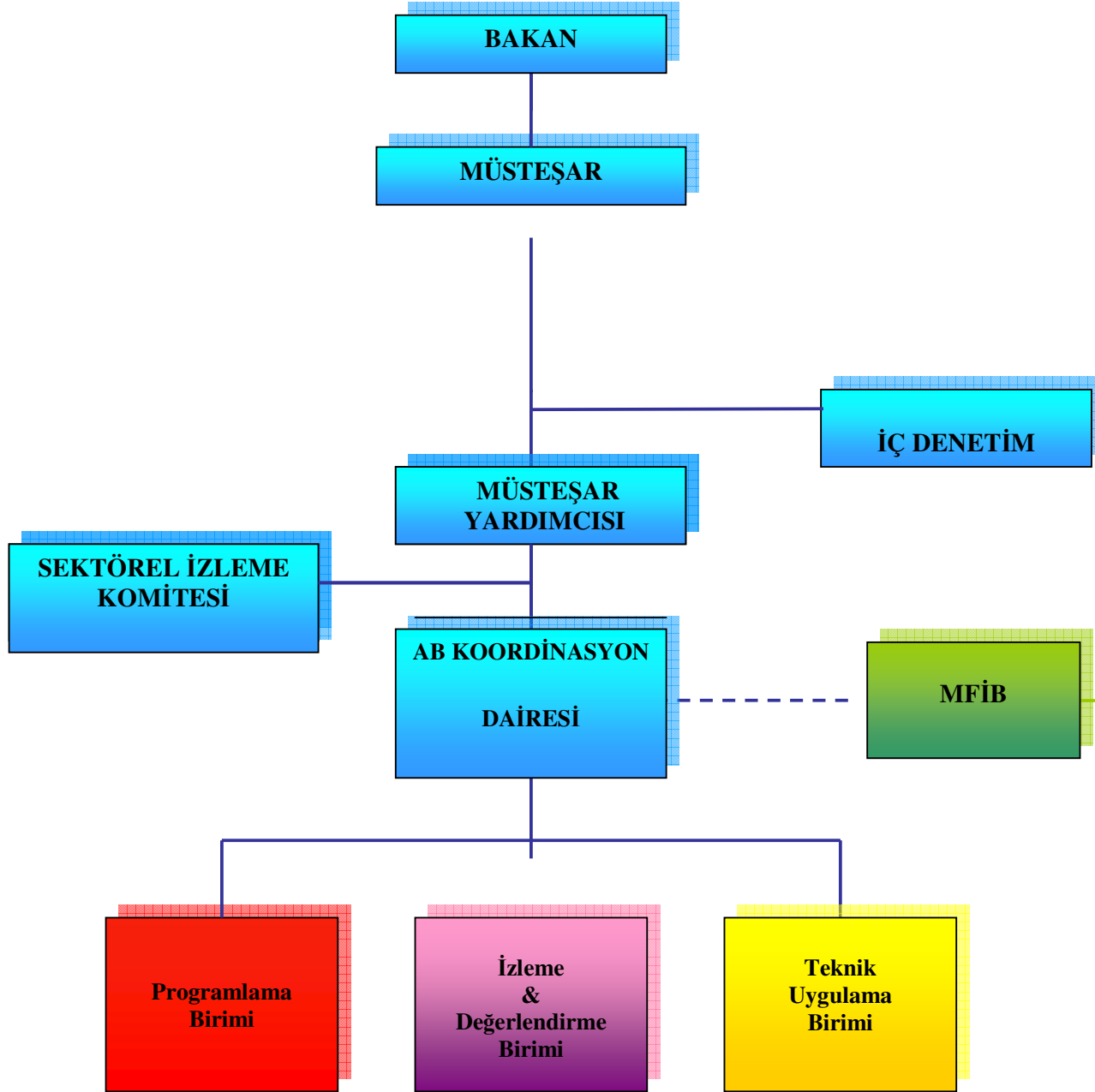
Program Otoritesi aşağıdaki organlardan oluşacaktır:

Program Otoritesi temel olarak aşağıdaki birimleri içerecektir:

- 1) AB Koordinasyon Dairesinde yer alan **IPA Yönetim Birimi**. Dairenin başkanı aynı zamanda IPA Yönetim Biriminin de başkanı olarak görev yapacaktır. Birim ilave olarak ilgili konulardan sorumlu 3 alt birim içerecektir;
  - a) Programlama
  - b) İzleme ve Değerlendirme
  - c) Teknik Uygulama
- 2) Ulaştırma OP için Sektörel İzleme Komitesi
- 3) 5018 sayılı kanunla kurulan ve Müsteşara bağlı olan **İç Denetim Birimi** TOP aracılığıyla kullanılacak IPA fonlarının iç denetimi işlevini yürütecektir.
- 4) İşbirliği Anlaşması, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 28. maddesinde tanımlanan bazı görevleri Merkezi Finans ve İhale Birimine devredecektir.



## Ulaştırma OP için Program Otoritesinin Organigramı



Program Otoritesini oluşturan organların başkanları açıkça belirtilmeli ve onların birimlerine devredilen görevlerden sorumlu olmalıdır.

Program Otoritesini oluşturan organların başkanları aşağıda verilmiştir:

<b>Program Otoritesi Başkanı</b>	<b>Sn. Suat Hayri AKA</b> Müsteşar Yardımcısı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 11 41 Fax: 00 90 312 203 11 51 E-posta: <a href="mailto:aka@ubak.gov.tr">aka@ubak.gov.tr</a>
<b>IPA Birimi Başkanı</b>	<b>Dr. Mustafa KAYA</b> AB Koordinasyon Dairesi Başkanı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 18 90 Fax: 00 90 312 203 19 13 E-posta: mustafa.kaya@ubak.gov.tr
<b>İzleme Komitesi Başkanı</b>	<b>Sn. Suat Hayri AKA</b> Müsteşar Yardımcısı Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 11 41 Fax: 00 90 312 203 11 51 E-posta: <a href="mailto:aka@ubak.gov.tr">aka@ubak.gov.tr</a>
<b>İç Denetim Birimi Başkanı</b>	<b>Sn. Sami KALAYCI</b> İç Denetim Birimi Adres: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Hakkı Turaylıç Caddesi No: 5 Emek Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 203 10 68 Fax: 00 90 312 203 10 89 E-posta: samikalayci@gmail.com
<b>Merkezi Finans ve İhale Birimi Başkanı</b>	<b>Sn. Muhsin ALTUN</b> Adres: Eskişehir Yolu 4.Km. 2.Cad. (Halkbank Kampüsü) No: 63 C-Blok 06580 Söğütözü Ankara/Türkiye Tel: 00 90 312 295 49 00 Fax: 00 90 312 286 70 E-posta: muhsin.altun@cfcu.gov.tr

---

## **Görev Dağılımı**

IPA Yönetim Birimindeki alt birimler aşağıdaki görevleri yürütecektir:

### **Programlama Alt Birimi:**

- Operasyonel Programın hazırlanması ve güncellenmesi
- Büyük Projelerin hazırlanması ve sunulması (IPA Uygulama Tüzüğü, madde 157)
- Proje seçim kriterlerinin belirlenmesi
- UOP'ye dayanan projelerin hazırlanması ve seçilmesi
- Operasyonların finansman için seçildiğinin ve programlara uygulanabilen mekanizmalar ve kriterlere uygun olarak onaylandığının ve bunların ilgili topluluk kuralları ve ulusal kurallarla uyumluluğunun sağlanması
- Teknik Destek önceliğinden doğan görevlerin yürütülmesi
- Mali planlama, bütçeleme, eş-finansman
- Fizibilite çalışmaları, Etki değerlendirmesi, Pazar araştırması
- Bilgi ve tanıtım gereklilikleriyle uyum sağlanması
- İletişim Stratejisinin hazırlanması ve uygulanması

### **İzleme ve Değerlendirme Birimi:**

- Yıllık sektörel ve nihai raporların hazırlanması (IPA Uygulama Tüzüğü, madde 169)
- Program izlemesi ve sektörel izleme komitesi çalışmalarına rehberlik edilmesi
- Sektörel izleme komitesinin sekreteryası
- Uygun denetim izi sağlayacak gerekli bütün dokümanların saklanmasını sağlamak için prosedürler çıkarılması
- Usulsüzlük raporlamasının sağlanması
- UOP'nin değerlendirmesinin sağlanması
- Değerlendirme planının ayrıntılı dizaynı
- Performans değerlendirmesine ilişkin çalışmaların koordinasyonu
- Raporlama ve bilgi sisteminin kurulması, bakımı ve güncellenmesi

### **Teknik Uygulama Birimi (MFİB ile imzalanacak İşbirliği Anlaşmasına göre revize edilecektir):**

- Programlanan IPA projelerinin etkin şekilde uygulanmasının ve aynı zamanda ilgili Finansman Anlaşmasında öngörülen sonuçlara ulaşılmasının sağlanması
- Projeler için ayrıntılı uygulama planlarının hazırlanması
- Ön ihale duyurularının ve ihale duyurularının hazırlanması ve MFİB'ye sunulması
- Değerlendirme komitesinin oy hakkına sahip üyelerinin onay için MFİB'ye önerilmesi (ve bu üyelerin özgeçmişlerinin sunulması) ve önerilen üyelerin komite toplantılarında hazır bulunmalarının ve toplantıya devamlarının sağlanması
- Muhtemel teklif verecekler için ihale dosyasının açıklığa kavuşturulması konusunda MFİB ile işbirliği yapılması
- Muhtemel teklif vereceklerce sunulan talep ve şikayetlerin MFİB ile birlikte gözden geçirilmesi ve gerekçeli cevap hazırlanması
- Sözleşmenin teknik uygulamasının yürütülmesi ve izlenmesi, bir Proje İzleme Komitesinin oluşturulması ve komitenin çalışmalarına başkanlık edilmesi
- Sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarının hazırlanması

- 
- Faturaların ve MFİB'nin idaresindeki tedarik, hizmet ve inşaat sözleşmelerinde belirtilmiş diğer dokümanların kontrolü ve onaylanması (okundu ve onaylandı)
  - Operasyonların ödeme talepleri üzerine teknik ve fiziksel kontrolleri
  - Projelerin teknik uygulaması hakkında MFİB tarafından iletilen forma uygun olarak MFİB ilerleme raporlarının; aylık, çeyrek ve nihai raporların ve IPA projelerinin uygulamasıyla ilgili diğer bilgilerin sunulması
  - Raporlarda sunulan bilgilerin doğruluğunun sağlanması ve MFİB'nin bu bilgileri tasdik etmesine izin verilmesi
  - Nihai faydalanıcılar ve müteahhitlerle düzenli toplantılar yapılması
  - Proje uygulaması ile ilişkili risklerin değerlendirilmesi ve proje uygulamasında olumsuz etkisi olabilecek durumlar hakkında MFİB'nin derhal bilgilendirilmesi
  - NAO ve MFİB'nin bulunan veya şüphe duyulan usulsüzlüklerden derhal haberdar edilmesi ve MFİB tarafından iletilen forma göre ilerleme raporlarına ek olarak aylık usulsüzlük raporlarının MFİB'ye sunulması
  - IPA projesine ilişkin dokümanların, Program Otoritelerinin çalışmalarının dayandığı Manuellerin ilgili hükümlerine göre arşivlenmesi ve saklanması.

### ***MFİB'ye Devredilen Görevler:***

Ulaştırma OP Öncelik Eksenleri 1 ve 2 / Tedbirler 1.1 ve 2.1 ile ilgili aşağıdaki görevler geçiş döneminde Merkezi Finans ve İhale Birimi (MFİB)'ne devredilecektir. (*Program Otoritesi ile MFİB arasında imzalanacak İşbirliği Anlaşmasına göre revize edilecektir*):

Geçiş döneminden sonra, Program Otoritesi bünyesinde UOP için bir Finans ve İhale Birimi kurulacaktır.

- İhale ve hibe prosedürünü düzenlemek
- İhale Otoritesi sıfatıyla hareket etmek
- Nihai faydalanıcıya ödeme yapmak ve nihai faydalanıcıdan ödenen parayı geri almak
- Ulusal Fon ve NAO'nun, harcamalara ilişkin prosedürler ve kontroller hakkında gerekli bütün bilgiye ulaşmasını sağlamak
- Bildirilen harcamaların uygulanan kurallara uygun olarak yapıldığını, ürün veya hizmetlerin onay kararına uygun olarak verildiğini ve nihai faydalanıcı tarafından yapılan ödeme taleplerinin doğru olduğunu sağlamak için kontroller yapmak. Bu kontroller, uygun olduğu şekilde operasyonların idari, mali, teknik, ve fiziksel durumlarını kapsamalıdır.
- AB tarafından finanse edilen belirli projelerin etkin mali yönetimini sağlamak

### **İç Denetim Birimi:**

- Doğrulamayı hedefleyen denetimleri ihtiva eden yıllık denetim iş planları hazırlamak ve uygulamak
- Yönetimin etkin işleyişi
- Komisyona sunulan muhasebe bilgisinin güvenilirliğini sağlamak
- Aşağıdakileri Denetim Otoritesi'ne sunmak:
  - Yıllık denetim faaliyet raporu
  - UOP'nin yönetiminin AB Tüzükleriyle uyumu konusunda çerçeve anlaşmada belirlenen modele göre yıllık mütalaa
  - Harcamaların nihai beyannamesine ilişkin mütalaa
  - Yıllık denetim iş planı için ilerdeki spesifik gereksinimler

---

## 5.2.2 Görevlerin Ayrımı

Tayin edilen birimler arasında ve içinde, IPA Uygulama Yönetmeliği madde 21.2'ye ve Başbakanlık Genelgesi-2007/...'nin maddelerine göre, uygun görev ayrımı sağlanacaktır.

OP taslağı hazırlanırken planlanan faaliyetlerin tanımı aşağıdadır. Ancak, daha önce belirtildiği gibi, yönetim ve bilgi sistemlerine ek olarak yapılar ve sorumluluklar ile ilgili bazı önemli kararlar merkezi olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Bu amaçla, merkezi olmayan yönetimin devrinden sonra imzalanacak Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşma yönetim ve kontrol sistemleri ile ilgili detaylı hükümler ortaya koyacaktır. Bu nedenle, bu bölümdeki hükümler, bu anlaşmaların uygulanan hükümlerince gerektiğinde yapılacak sonraki uyarlamalara tabi olarak anlaşılmalıdır.

### Birimler arası görev ayrımı

Tayin edilen IPA birimleri arasında kesin bir görev ayrımı sağlanmıştır.

Bu hususta, Program Otoritesi ve Ulusal Fon tarafından yürütülecek olan doğrulamalar, kontroller ve değerlendirmeler arasında kesin bir ayrım sağlanmıştır. Hazine Müsteşarlığı bünyesindeki Ulusal Fon doğrulamalar, kontroller ve değerlendirmeler yaparken Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Program Otoritesinin de farklı bölümleri bu görevleri yerine getirecektir.

Ayrıca, denetimler ve uygulama ve ödeme prosedürleri arasındaki kesin ayrım bu görevleri yürütmekten sorumlu birimler birimlerin ayrımı aracılığı ile sağlanmıştır. Program Otoritesi ve MFİB uygulama ve ödeme prosedürlerini gerçekleştirirken denetimler Denetim Otoritesi olarak görev yapan Hazine Kontrolörleri Kurulu ve Ulaştırma Bakanlığındaki İç Denetim Birimi tarafından yürütülecektir.

### Birimlerin içindeki görev ayrımı

Tayin edilen IPA birimleri içinde uygun görev ayrımı sağlanmıştır.

Program Otoritesindeki kurumsal mekanizma düzenlenirken ve Program Otoritesini oluşturan her birim için görevler tanımlanırken görev ayrımı ilkesi gözetilmiştir.

Bu bakımdan, bir faaliyetin işlevsel ve mali yanı KPG (Kıdemli Program Görevlisi) ve nihai faydalanıcı bünyesindeki personel tarafından başlatılacak ve uygulanacaktır. Program Otoritesindeki IPA Yönetim Biriminin Teknik Uygulama Alt Birimi personeli bunları doğrulayacaktır.

Bu süreçte MFİB'nin sorumlulukları, "MFİB'ye devredilen görevler" bölümünde tanımlanmaktadır. MFİB, uygun olduğu şekilde, faaliyetlerin idari, mali, teknik ve fiziksel doğrulamalarını yapacaktır.

## 5.3 İzleme ve Değerlendirme

### 5.3.1 İzleme Düzenlemeleri

*Operasyonel Programın bu bölümü, uygulamadaki sistemleri Operasyonel Program hazırlanırken bilinen şekliyle tanımlamaktadır. Ancak, yapılar ve sorumluluklarla ilgili bazı önemli kararlar Operasyonel programın kabulünden farklı bir zamanlama takip eden merkezi*

---

*olmayan yönetimin devri için akreditasyon kapsamında alınacaktır. Dolayısıyla, merkezi olmayan yönetimin devrinden sonra imzalanacak olan Çerçeve Anlaşma ve Finansman Anlaşması yönetim ve kontrol sistemleri hakkında detaylı hükümler ortaya koyacaktır. Bu bölüm bu anlaşmaların uygulanan hükümleriyle yürürlükten kaldırılacaktır ve geçici olarak anlaşılmalıdır.*

## **İzleme Komiteleri**

IPA yardımının uygulanması sürecine ek olarak IPA bileşenleri, programlar ve operasyonlarda uygunluk ve koordinasyonu sağlamak üzere aşağıdaki izleme komiteleri kurulmalıdır:

- Bütün IPA bileşenlerini kapsayan IPA İzleme Komitesi
- Her OP için Sektörel İzleme Komitesi
- Ulusal Koordinasyon Yapıları:
  - Mali İşbirliği Kurulu
  - IPA'nın 3. ve 4. bileşenleri için Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynaklarının Gelişimi Koordinasyon Komitesi

### IPA İzleme Komitesi

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 58. maddesine göre; Türkiye, bütün IPA bileşenlerinin uygulamasında uygunluk ve koordinasyonu sağlamak için, IPA Uygulama Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde NIPAC ve Komisyonla mutabık kalarak bir IPA İzleme Komitesi oluşturacaktır.

IPA İzleme Komitesi, bütün programların ve operasyonların Finansman Anlaşması ve MIPD ile konulan hedefleri karşılamak doğrultusunda genel etkinlik, kalite ve uygunluğuna dair ikna olmalıdır. Bu amaçla, kendini sektörel izleme komiteleri tarafından sunulan unsurlara dayandırılmalıdır.

IPA İzleme Komitesi, Komisyona, NIPAC'a ve NAO'ya değişik bileşenler altında uygulanan programlar ve operasyonlar arasında uygunluk ve koordinasyon sağlayacak her faaliyet için ve sağlanan yardımın genel hedeflerine ulaşmanın sağlanması ve genel etkinliğinin geliştirilmesi için gerekli her çapraz bileşen düzeltici önlemleri için önerilerde bulunabilir.

Ayrıca, program hedeflerine ulaşmayı ve UOP altında sağlanan yardımların etkinliğinin geliştirilmesini sağlayacak düzeltici önlemlerle ilgili kararlar için Ulaştırma OP'nin İzleme Komitesine de önerilerde bulunabilir.

IPA İzleme Komitesi, ulusal, kurumsal, yasal ve mali çerçeve içinde Komisyon tarafından oluşturulacak izleme komitesi emirnamesi (mandate) ile uyumlu kendi iç usul kurallarını kabul edecektir.

IPA İzleme Komitesi üyeleri arasında Komisyon, NIPAC, NAO, Program otoritesi temsilcilerini ve sektörel koordinatörü bulunduracaktır. Komisyon ve NIPAC temsilcileri IPA İzleme Komitesine eş başkanlık yapacaktır.

IPA İzleme Komitesi yılda en az bir defa toplanacaktır. Özellikle konu temelinde ara toplantılar da yapılabilir.

---

## Ulaştırma OP için İzleme Komitesi

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 59. maddesine göre Program Otoritesi Başkanı, IPA Uygulama Yönetmeliğinin yürürlüğe girmesinden itibaren altı ay içinde UOP için bir sektörel izleme komitesi kuracaktır.

UOP İzleme Komitesi'ne UOP için Program Otoritesi Başkanı sıfatıyla Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ve Komisyon temsilcisi eş başkanlık yapacaktır. Program Otoritesi, Komisyonla mutabık kalarak, izleme komitesinin mahiyetine karar verecektir.

UOP İzleme Komitesi üyeleri:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya onun temsilcisi
- Komisyon temsilcisi
- 3. ve 4. bileşenler için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Program otoritesinin her biriminden temsilcileri (**indikatif liste**):
  - Denizcilik Müsteşarlığı
  - Demiryollar, Limanlar ve Havameydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLHİ)
  - Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü (KUGM)
  - Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI)
  - TC Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü (TCDD)
  - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü (KEGM)
  - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
  - Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
- Sektörel İzleme Komitesi, programın uygulanmasıyla ilgili olan ve uygulamaya katkıda bulunan sivil toplum temsilcilerini ve sosyo-ekonomik ortakları, bölgesel ve ulusal kuruluşları içerir. Bunlar: (**indikatif liste**):
  - RODER (Ro-Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği)
  - UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)
  - DTD (Demiryolu Taşımacılığı Derneği)
  - TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)
  - TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
  - TMMMB (Türk Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği)
  - Üniversiteler
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Diğer Program Otoritelerinin temsilcileri:
  - Sanayi ve Ticaret Bakanlığı
  - Çevre ve Orman Bakanlığı
  - Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
  - Tarım ve Köyişleri Bakanlığı

UOP İzleme Komitesinin mahiyeti, yeterli temsili ve üyeliği sağlamak için Komisyonla anlaşma sağlanarak Program Otoritesi Başkanı tarafından gözden geçirilebilir ve genişletilebilir.

---

UOP İzleme Komitesi, komite tarafından görüşülecek evrakın hazırlanması veya yazılı prosedür yetkisi için program otoritesi tarafından sağlanacak sürekli bir sekreteryaya ile desteklenecektir.

UOP Program Otoritesinin organigramında belirtildiği üzere, Program Otoritesi Başkanı (Bakanlık Müsteşar Yardımcısı) UOP Sektörel İzleme Komitesine başkanlık eder. IPA Yönetim Biriminin İzleme ve Değerlendirme Alt Birimi aynı zamanda Sektörel İzleme Komitesinin Sekreteryaya görevini yerine getirecektir.

UOP İzleme Komitesi IPA İzleme Komitesine raporlama yapacaktır. Görevleri aşağıdaki hususlar içermektedir:

- a. Operasyonların seçimi için genel kriterleri hazırlamak ve onaylamak ve bu kriterlerin programlama ihtiyaçlarına göre revizyonunu onaylamak;
- b. Her toplantıda, program otoritesi tarafından sunulan dokümanlara dayanarak, operasyonel programdaki spesifik hedeflere ulaşmak için kaydedilen ilerlemeyi gözden geçirmek;
- c. Her toplantıda, özellikle her bir öncelik eksenini ve tedbir için konulan hedeflere ulaşma olma üzere uygulama sonuçlarını ve ara değerlendirmeleri gözden geçirmek, söz konusu izleme önceden anlaşmaya varılan göstergelere atıf yapılarak gerçekleştirilebilir;
- d. OP özet tabloları içeren sektörel yıllık ve nihai uygulama raporlarını gözden geçirmek;
- e. Yıllık denetim faaliyet raporundan veya raporun operasyonel programa atıfta bulunan kısmından haberdar olmak;
- f. Programın finansman anlaşmasını değiştirmek için yapılan her öneriyi incelemek ve hem program hedeflerine erişmeyi mümkün kılmak veya, mali yönetimi de dahil, yönetimini geliştirmek hem de kesişen konuları ve tanıtım tedbirlerini denetlemek için program otoritesine programın revizyonunu veya değerlendirilmesini teklif etmek;
- g. UOP hazırlıklarını yönlendirmek;
- h. Mevcut gelişmelere istinaden UOP için değişiklik önerisinde bulunmak;
- i. Her bir öncelik için yıllık finansman planını gözden geçirmek ve onaylamak;

UOP izleme komitesi, programı onaylayabilir veya program otoritesi başkanına, komisyona, stratejik koordinatöre ve NIPAC'a yardımcı izlemek için kullanılacak sonuçları, çıktıları ve mali göstergeleri içeren ilgili bir değerlendirmeyi takiben programı revize etmeleri önerisinde bulunabilir.

UOP İzleme Komitesi usul kurallarını program otoritesi ve IPA izleme komitesi ile mutabık kalarak koyar. İzleme Komitesi, yılda en az iki defa ve Komisyonun önerisi üzerine toplanır. Gerekli olması halinde ara toplantılar yapılabilir.

12 Temmuz 2007 tarih ve 718/2007 sayılı IPA Uygulama Tüzüğü madde 167.2'ye göre, UOP İzleme Komitesi usul kurallarını Komisyon tarafından konulacak sektörel izleme



---

emirnamesiyle uyumlu olarak ve ilgili faydalanıcı ülkenin kurumsal, yasal ve mali çerçevesi içinde düzenleyecektir. Bu usul kurallarını, görevlerini uygulama tüzüğüne uygun olarak yerine getirmek için, Program Otoritesi ve IPA İzleme Komitesi ile mutabık kalarak kabul edecektir.

Yeterli nitelikte proje değerlendirmesi için, İzleme Komitesi özellikle yatay konuların izleme faaliyetleri ve bağımsız uzmanların görüşlerini istemek için çalışma grupları oluşturabilir.

### **Ulusal Koordinasyon Yapıları**

AB ile mali işbirliği için genel uyum ve topluluk programlarına katılma politik sahiplik altında bütün kilit aktörlerin (NIPAC, NAO ve Stratejik Koordinatör) katılımıyla iç mekanizmalar aracılığıyla sağlanacaktır. Dolayısıyla, bu iki yeni yapının tanımlanması tasarlanmaktadır: Mali İşbirliği Kurulu ve Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi.

### ***Mali İşbirliği Kurulu***

Mali İşbirliği Kurulunun NAO, NIPAC, Stratejik Koordinatör, Dışişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı'nın katılımıyla Baş Müzakerecinin başkanlığı altında kuruması tasarlanmaktadır. Ulaştırma Bakanlığı, Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, Çevre ve Orman Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Tarım ve Köyişleri Bakanlığı ve diğer ilgili kamu kurumları uygun olduğu takdirde katılım sağlayabilirler. ABGS, kurulun sekretaryasını sağlayacaktır.

Bu kurul, politik sahiplik ve bakanlıklar arası koordinasyonla AB ile mali işbirliği için genel uyumu sağlayacaktır.

Kurul;

- Genel finansal işbirliği sürecinin izlenmesi ve yönlendirilmesinden,
- Fonların IPA bileşenleri arasındaki genel ve yıllık dökümünün değerlendirilmesinden

sorumlu olacaktır.

### ***Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi***

IPA altındaki kurumsal yapının bir parçası olarak, SÇB için bir Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi kurulacaktır. Komite, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) müsteşarı veya müsteşar yardımcısı başkanlığında, operasyonel programlardan sorumlu program otoritelerinin müsteşarları ve Dışişleri Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Hazine Müsteşarlığı, ABGS ve İller Bankası'nın üst düzey temsilcilerinden oluşacaktır. DPT, Koordinasyon Komitesinin sekretaryasını sağlayacaktır.

Bölgesel Gelişme ve İnsan Kaynakları Gelişimi Koordinasyon Komitesi'nin temel görev ve sorumlulukları aşağıdaki gibidir:

- SÇB'nin yönetimine yön vermek
- OP'lerin SÇB ile uyumunu sağlamak
- OP temelinde gerçekleştirilecek hedef ve amaçlara ulaşmada kaydedilen ilerlemeyi gözden geçirmek

- 
- Program hedeflerinin elde edilmesi ve programın yönetimini geliştirilmesi için program otoritesine programın revizyonunu önermek.
  - Programın finansman anlaşmasının değişikliği için yapılan teklifleri düşünmek ve onaylamak.

### 5.3.2 Yönetim Bilgi Sistemi

Program otoritesi başkanı, yönetim ve uygulamanın etkinliği ve doğruluğundan ve özelde izleme göstergeleri, değerlendirme ve bu verinin NIPAC ile Komisyon arasında anlaşılan düzenlemelere göre iletilmesi için uygulamada güvenilir mali ve istatistiki bilginin bir araya getirilmesi için düzenli bir raporlama ve uygulama sisteminin kurulmasından, bakımından ve güncellenmesinden sorumludur.

İzleme ve Değerlendirme alt birimi Ulaştırma OP için Yönetim Bilgi Sisteminin kurulmasından ve bakımından sorumlu olacaktır. Program otoritesi ve uygulamada yer alan birimler bu sisteme erişebilecektir.

Bu sistem Program Otoritesi tarafından seçilecek ve aşağıdakileri mümkün kılacak formda bir veya birkaç bilgisayarlı sistem haline getirilecektir:

- Operasyonların ve projelerin uygulamasını, ihale ve ihale çağrısından OP'nin sonlanmasına kadar, özellikle fizibil olduğu her zaman sonuçları ve çıktıları olmak üzere, izlemek ve yönetmek.
- Mali süreci yürütmek ve izlemek
- OP'nin uygulamasındaki raporlanma gereksinimlerini sağlamak.

### 5.3.3 İzleme Sistemi ve Göstergeler

Programın uygulamasındaki niceliksel ve niteliksel ilerleme ve hedeflerine ilişkin etkinliği ve etkililiği münferit tedbirlerin sonuç ve çıktılarına ait değerlendirme ve izleme göstergelerinin kullanımıyla ölçülecektir.

Uygun izleme ve değerlendirme indikatörlerinin tanımlanmasında, Komisyon tarafından yayımlanan metodolojiler, rehberler ve örnek listeleri ve özellikle "Değerlendirme metodları için İndikatif Rehber: İzleme ve Değerlendirme Göstergeleri" (Ağustos 2006, 2007-2013 dönemi için çalışma dokümanı No.2) dikkate alınmıştır. 4. bileşen programları için, İstihdam, Sosyal İşler ve Eşit Fırsatlar Genel Müdürlüğü tarafından OP izlemesi ve değerlendirmesi için kullanılacak formatı takip eden OP özet tablosunun kullanılması tavsiye edilmektedir.

Program Otoritesi Başkanı programın izlemesinden sorumludur. Bu kapsamda, Program Otoritesi operasyonlardan ve projelerden performans verilerini (çıktılar, sonuçlar ve harcamalar) toplayacaktır. Bu proje seviyesindeki veriden faydalanarak raporlama ve bilgi sistemini kuracak, bakımını yapacak ve güncelleyecek ve öncelik eksenlerini ve tüm OP seviyelerini ölçmek için bir araya toplayacaktır. Nihai faydalanıcılara ilişkin veriler her proje için toplanmalı ve tedbir ve öncelik seviyesinde birikim için kullanılmalıdır. Bu temelde, Program Otoritesi, amaç ve hedefler bazında OP'nin ilerlemesini her seviyede değerlendirecek, Sektörel İzleme Komitesine raporlar hazırlayacak, uygulamaya ilişkin sektörel yıllık ve nihai raporları hazırlayacak ve gerektiği takdirde ara değerlendirme başlatacaktır. 4. bileşen programları için, bu raporlar doldurulmuş OP özet tablolarını içermelidir.

---

İzleme kapsamında ve indikatör kullanım amacı için, Program Otoritesinin rolü aşağıdakileri sağlamak olacaktır:

- a) İzleme gereksinimlerinin ihale çağruları ve teklif dokümanlarına yerleştirilmesi (başvuru formları ve başvuru sahipleri için rehber);
- b) Proje başvurularının (değerlendirildiğinde ve seçildiğinde) uygun tedbirler için OP göstergeleriyle uyumlu önerilen çıktı ve sonuçları içermesi;
- c) Veri hazırlanmasının faydalanıcıya bir yükümlülük olarak sözleşmeye konulması ve performans verisinin proje geri ödeme talebi yanında faydalanıcılar tarafından sistematik şekilde ve zamanında sağlanması.

### **5.3.4 Operasyonların seçimi**

Bütün hizmet, tedarik, inşaat ve hibe sözleşmeleri Finansal Tüzükte yer alan dış yardım kurallarına ve ihale veya hibe prosedürü başladığı tarihte EuropeAid web sayfasında yayınlanan PRAG'a göre kararlaştırılmalı ve uygulanmalıdır. PRAG'da sağlanan standart şablonlar ve modeller kuralların uygulanmasını kolaylaştırmak için kullanılmalıdır.

Büyük olmayan ve ulusal kamu kurumlarının haricindeki nihai faydalanıcılar tarafından uygulanan bütün projeler teklif çağrısı yoluyla seçilmelidir.

Program otoritesi spesifik bir tedbir altında finanse edilecek projelerin seçimi için başlatılan her bir teklif çağrısı için bir seçim komitesi kuracaktır. Seçim komitesi proje başvurularını seçim kriterlerine ve Sektörel İzleme Komitesi tarafından kararlaştırılan ve teklif çağrısı dokümanlarında yayınlanan metodolojilere göre değerlendirecektir. Başvurular ilk olarak ilgili tedbirlerde (eksiksizlik, doğruluk vs.) konulan ilgili seçilebilirlik koşullarını karşılayan seçilebilirlik kriterleri ve idari kriterlere uyumu açısından elemeyi geçirecek ve daha sonra kalitelerine göre değerlendirilecektir. Ardından seçim komitesi IPA Uygulama Tüzüğü'nün 158.maddesine göre program otoritesine tavsiyelerde bulunacaktır. Seçim Komitesi üyeleri proje başvurularını niteliksel biçimde değerlendirecek yetkinlikte en uygun memurlar ve teknik yeterliğe sahip uzmanlar olmalıdır.

Tedarik de (büyük projelerin ihale kararını içeren) yukarıda belirtilen ihale verme usulünü izleyecektir. İhale Seçim Komitesi hizmet, inşaat ve tedarik ihalelerinin değerlendirmesi için kurulacaktır.

Daha önce belirtildiği gibi, ihale, sözleşme, ödeme ve muhasebeye ait belli görevler 2007-2009 geçiş döneminde Merkezi Finans ve İhale Birimine devredilmiştir. Bu nedenle; MFİB Program Otoritesi adına ihaleyi başlatacak, değerlendirme sürecini ve ihale kararını denetleyecek ve yine MFİB koordinasyonunda bir ihale seçim komitesi kurulacaktır. MFİB'den resmi davet alması üzerine Program Otoritesi, ihale seçim komitesinde yer alacak, uygun deneyim ve geçmişe sahip uzmanların isimlerini tayin edecektir. Sürecin bütün aşamalarında PRAG'da açıkça belirtilen kurallar izlenmelidir.

### **5.3.5 Sektörel yıllık ve nihai uygulama raporları**

Program Otoritesi IPA Uygulama Tüzüğü'nün 169. maddesine göre sektörel yıllık ve nihai uygulama raporları hazırlayacaktır. Bu raporlar, konulan hedeflere erişmeyi, program yönetilirken karşılaşılan sorunları ve alınan önlemleri, mali uygulamayı, yürütülen izleme ve değerlendirme faaliyetlerini kapsayan uygulama seyrini değerlendirecektir. Bu faaliyet, 3.

---

bileşen programları için her bir büyük proje hakkında Komisyon tarafından kararlaştırılan formata uygun spesifik ilerleme raporları içerebilir. 4. bileşen programları için güncel OP özet tablosu içerebilirler. Bunlar, en azından her yılın ikinci Sektörel İzleme Komitesinde tartışılırlar.

### **5.3.6 Değerlendirme Düzenlemeleri**

Değerlendirmeler, mali yardımların uygunluğunun, etkinliğinin ve etkililiğinin yanı sıra beklenen sonuçların etkisinin ve sürdürülebilirliğinin değerlendirilmesi için bir araçtır. Ön değerlendirme (ex-ante evaluation) ve ara değerlendirmeler Program Otoritesi Başkanının sorumluluğunda ve en azından IPA Uygulama Tüzüğünde ve Komisyon tarafından sağlanan rehberde konulan kurallara uygun olarak yapılacaktır.

Programın değerlendirme düzenlemeleri ve faaliyetleri ölçülülük ilkesini gözetecektir.

#### **Değerlendirme çeşitleri:**

##### **Ön değerlendirme**

Programın ön değerlendirmesi, Program Otoritesinin ve Stratejik Koordinatörün sorumluluğunda “*Ekonomik ve Sosyal Uyum Tedbirlerimim Merkezi, Bölgesel ve Yerel Düzeyde Uygulanmasına Yönelik DPT’ye Destek*” isimli teknik destek projesi çerçevesinde bağımsız uzmanlarca yapılmış olup program ekinde yer almaktadır. Ön değerlendirme sonuçlarının özeti ve yürütülen değerlendirme yöntemi bölüm 1.5’te verilmiştir.

Bu hususta, bağımsız uzmanlar UOP ön değerlendirme raporunu hazırlamıştır ve ön değerlendirme raporuna ilişkin kilit noktalar ektedir.

Ön değerlendirmenin temel amaçları:

- Programın bütününe Türkiye’nin karşılaştığı sorunlara hitap eden uygun bir araç olup olmadığını değerlendirmek
- Programın iyi tanımlanmış stratejik eksenlere, önceliklere ve Türkiye’nin ihtiyaçlarına uygun ve erişilebilir hedeflere sahip olup olmadığını kontrol etmek
- Hedefleri ölçmeye ilişkin tavsiyede bulunmak ve izleme ve gelecekteki değerlendirme işi için bir temel oluşturmak
- Uygulama ve izleme düzenlemelerinin yeterliliğini gözden geçirmek ve proje seçim prosedürü ve kriterleri düzenlenmesine yardım etmektir.

##### **Ara değerlendirme**

Programın uygulanması boyunca, özellikle izlemenin ilk başta konulan hedeflerden önemli bir sapma gösterdiğinde ve programın revizyonu için önerilerde bulunulduğunda, UOP’nin izlenmesini tamamlayıcı ara değerlendirmeler yapılacaktır. Her halükarda, izleme sistemi aracılığıyla edinilemeyecek ve OP çerçevesinde kabul edilen göstergelerle ilgili veri sağlanması için değerlendirmeler planlanmalıdır. Buna ek olarak, stratejik ve tematik değerlendirmeler program otoritesinin sorumluluğunda gerçekleştirilebilir. sonuçlar, değerlendirmelerle ilgili geçici komiteye, Sektörel İzleme Komitesine ve Komisyona gönderilmelidir.

## **Nihai (Ex-post) değerlendirme**

Nihai değerlendirme Stratejik Koordinatörle işbirliği içinde Avrupa Komisyonunun sorumluluğunda olacaktır. Nihai değerlendirme bağımsız uzmanlar tarafından yapılacak ve programlama döneminin bitiminden itibaren en geç 3 yıl içinde tamamlanacaktır. Değerlendirmelerin sonuçları belgelere erişimde uygulanan kurallara göre yayınlanacaktır.

## **Değerlendirme görevi**

Program Otoritesi Başkanı operasyonel programın yeterli bir biçimde değerlendirilmesini sağlamaktan sorumludur. Yönetim ve kontrol sisteminden işlevsel olarak bağımsız iç veya dış uzmanlar veya kurumlar değerlendirmeleri yapacaktır.

IPA Yönetim Biriminin İzleme ve Değerlendirme Alt Birimindeki uzman veya uzmanlar yukarda tanımlanan değerlendirme görevlerini yerine getirecektir. Bu alt birim Programlama ve Teknik Uygulama Birimlerinden işlevsel olarak bağımsızdır. Alt birimde, rolü ve sorumlulukları Uygulama Manuellerinde tanımlanacak, değerlendirmeyle ilgili en az bir uzman olacaktır. Manueller, değerlendirme uzmanlarının diğer uzmanlardan işlevsel bağımsızlığını sağlayacak prosedürler tanımlayacaktır. Bazı aşamalardaki birtakım değerlendirme görevleri Teknik Destek önceliğine ayrılan bütçenin belli miktarı kullanılarak dışardan bir uzmana verilebilir.

Değerlendirme Biriminin görevleri:

- UOP'nin değerlendirilmesini sağlamak,
- Performans değerlendirmesi ve UOP'nin başarısına ilişkin çalışmaları koordine etmek,
- Bir sonraki programlamaya girdi sağlamak, değerlendirme uygulamaları boyunca edinilen dersler temelinde safhaları tanımlamak ve düzenlemek.

## **Değerlendirme komitesi**

Sektörel İzleme Komitesi, program otoritesine değerlendirme çalışmalarında destek sağlayacak geçici bir komite tayin etmelidir. Komite üyeleri değerlendirme ve, 4.bileşen programları için, istihdam/sosyal içerme politikalarında uzmanlar olmalıdır. Değerlendirmenin her aşamasında yardım (rehberlik, planlama, uygulama, sonuçların tebliği) yer alabilir. İlgili paydaşlar da katkıda bulunabilir.

## **Değerlendirme aktiviteleri ve zamanlama**

<b>İndikatif Değerlendirme Aktiviteleri</b>	<b>Zamanlama</b>
UOP'nin ön değerlendirmesi.	UOP'nin hazırlanma süreciyle paralel. Programlama sürecinin başlamasından OP'nin onaylanmasına kadar.
UOP'nin ara değerlendirmesi.	2009
UOP'nin nihai değerlendirmesi.	Programlama döneminin sona ermesinden itibaren en geç üç yıl içinde.

## 5.4 Bilgilendirme ve Tanıtım

### Referanslar

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 62 ve 63, 169(3)(e) maddeleri  
1828/2006 sayılı Komisyon Tüzüğü  
45/2001 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü  
1605/2002 sayılı Konsey Tüzüğü

### 5.4.1 Giriş

Bilgilendirme ve tanıtım, katılım öncesi yardımın önemli bir yönünü oluşturmakla beraber, özellikle ortaklık temelinde yürütülen operasyonel programların başarılı bir şekilde dizayn edilmesi ve uygulanması açısından önem taşımaktadır. Başarılı bir yönetimin gösterilmesi ve operasyonel programların uygulanması bir dizi bilgilendirme ve tanıtım eylemleri ile gerçekleştirilebilir.

Dolayısıyla, IPA Uygulama Tüzüğü'nün 62. maddesi, Topluluk tarafından finanse edilen programlar ve operasyonlar hakkında bilgi ve reklamlar konusundaki gereklilikleri, Topluluğun finansman ve şeffaflık alanındaki rolünün vatandaşlar ve yararlanıcılar tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla ortaya koymaktadır.

İşleyen yapılar tarafından sağlanacak bilgiler, nihai yararlanıcıların listesinin, operasyonların isimleri ve Topluluk finansman oranının duyurulmasını da içermektedir. Komisyon ayrıca, ihaleler ve kontratlarla ilgili gerekli bilgilerin Avrupa Birliği Resmi Gazetesi'nde ve ilgili diğer basında ve internette duyurulmasını sağlamak zorundadır.

IPA uygulama tüzüğü'nün 63. maddesi Komisyon ve yararlanıcı ülkenin ilgili diğer otoritelerinin, operasyonel programın Teknik Destek önceliği tarafından finansmanı sağlanacak ortak bir eylem konusunda mutabık kalması ve IPA yardımı konusundaki bilginin yayınlanmasını sağlamaktadır.

Bu hükümler uyarınca, IPA Yönetim biriminin programlama alt birimi, programa ilişkin bilgi ve eylemlerin duyurulmasından sorumludur. Söz konusu bilgi, Türkiye vatandaşları ve genel olarak Avrupa vatandaşlarına ve potansiyel yararlanıcılara hitap etmelidir. Burada amaç Topluluğun rolünün belirtilmesi ve IPA yardımında şeffaflığın sağlanmasıdır.

Ulaştırma Bakanlığı, uygulayıcı yapı olarak şunlardan sorumludur:

- Bilginin sağlanması, programların tanıtımının yapılması, *Toplumun rolünün açıklanması* ve Fonlardan sağlanacak yardımın şeffaf olmasının güvenceye alınması
- Nihai faydalanıcıların listesinin, uygulamaların isimlerinin ve uygulamalar için Topluluk fonu tarafından tahsis edilen yardım oranının ilan edilmesinin organizasyonu.

### 5.4.2 Gereklilikler

IPA Uygulama Tüzüğü'nün 63. maddesi uyarınca, IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt Birimi IPA yardımı ile ilgili bilgilerin duyurulmasına ilişkin eylemlerin stratejik tutarlılığının sağlanması için bir iletişim eylem planı hazırlamaktan sorumludur. Söz konusu iletişim eylem planı tüm 2007-2013 dönemini içerecektir. IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt Birimi taslak iletişim eylem planını, operasyonel programı kapsayacak Finansman Anlaşmasını imza tarihinden itibaren dört ay içerisinde Komisyon'a gönderecektir. İletişim eylem planı asgari olarak aşağıdaki hususları içerecektir:

- 
- Amaçlar ve hedef gruplar
  - Strateji ve içerik
  - İndikatif bütçe
  - İdari departmanlar
  - Değerlendirmelerde kullanılacak kriterler

#### **5.4.3 Eylemler**

IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt birimi, en geniş medya katılımını içermeyi amaçlayan iletişim eylem planı uyarınca devreye sokulacak bilgi ve tanıtım önlemlerinin uygun düzeyde duyurulmasını sağlayacaktır. IPA Yönetim Birimi Programlama Alt birimi aşağıdaki bilgi ve tanıtım önlemlerinin organizasyonundan sorumludur:

- iletişim eylem planının nihai versiyonunun yokluğu halinde dahi, operasyonel programın başlatılmasına ilişkin tanıtım eylemi hakkında geniş bir bilgi verilmesi;
- iletişim eylem planında da belirtildiği üzere, yılda en az bilgilendirme eyleminin gerçekleştirilmesi, ana projeleri de içerecek operasyonel programın kazanımlarının sunulması;
- yararlanıcıların listesinin, uygulamaların isimlerinin ve Topluluk ve ulusal bütçeden tahsis edilen fonların oranının elektronik ortamda veya diğer yollardan yayınlanması

IPA Yönetim Biriminin Programlama Alt birimi potansiyel yararlanıcılara aşağıdaki hususlarda doğru ve detaylı bilgi verecektir:

- OP vasıtasıyla, Topluluk ve yararlanıcı ülkenin ortak olarak sunduğu finansman fırsatları;
- Operasyonel program altında finansmana hak kazanmak için yeterli koşulları;
- Finansman uygulamaları ve zaman dilimleri konusunda prosedürlerin tanımlanması;
- Fon sağlanacak uygulamaların seçiminde gözetilecek kriterler;
- Operasyonel programlar konusunda bilgi alınabilecek ulusal, bölgesel ve yerel düzeyde temas noktaları.

#### **5.4.4 İndikatif Bütçe**

Operasyonel program kapsamında 2007-2013 dönemi için hazırlanacak İletişim Eylem Planı indikatif bütçesi, tanıtım ve bilgilendirme maliyetleri için yeterli olacak seviyede belirlenecektir. 2010-2013 dönemi için gerekli olan indikatif oranlar dahil olmak üzere yıllık bütçe tahsisi İletişim Eylem Planı'nda belirtilecektir.

#### **5.4.5 Yönetim ve uygulama**

IPA Yönetim Biriminde, Bilgilendirme ve İletişim görevi, bilgi ve tanıtımla ilgilenecek bir ekibe sahip olacak olan Programlama Alt Birimine verilmiştir. Bilgilendirme ve tanıtım ekibi IPA Yönetim Birimi, görevleri Program Otoritesinin başkanını aşağıdaki fonksiyonlar ve sorumluluklar kapsamında desteklemek olan uzmanlarda oluşacaktır:

- komisyon ile iletişim eylem planının tartışılması;

- 
- finansmanı IPA tarafından yapılan bilgi ve tanıtım faaliyetlerinin koordinasyonu;
  - medya ile iletişim;
  - iletişim eylem planı programlarının hazırlanması, uygulanması ve değerlendirilmesi;
  - ilgili ulusal ve Komisyon ağlarında programın temsil edilmesi;
  - yararlanıcılardan ihale belgesinin alınması;
  - yararlanıcıların bilgilendirme ve tanıtım gerekliliklerini karşılamaları hususun gözetilmesi ve kontrolü;
  - bilgilendirme materyallerinin geliştirilmesi, üretimi ve dağıtılması ve kamu etkinliklerinin organizasyonu;
  - program internet sayfasının içeriğinin geliştirilmesi ve sürdürülmesi;
  - IT teknik bakımı ile irtibatın sağlanması;
  - taşeron hizmetlerinin yönetimi;
  - Yıllık iletişim eylem planlarının oluşturulması ve denetlenmesi ile iç etkinliklerin ve eğitim faaliyetlerinin koordinasyonu.

Bazı bilgiler ve tanıtım önlemleri profesyonel hizmetler (örneğin; dizayn ve basım öncesi, internet sayfası, basım, reklam, fotoğraf ve kamuoyu yoklaması) yani taşeron hizmetleri gerektirecektir. Bu tür hizmetlerin yönetimi ve söz konusu hizmetlerin kamu ihale yasalarına uygun akdedilmesi bilgi ve tanıtım takımının sorumluluğundadır.

#### **5.4.6 İzleme, değerlendirme ve raporlama**

İzleme, değerlendirme ve raporlama işlemleri haberleşme eylem planının içerdiği tanıtım önlemleri uygulamaları uyarınca zorunlu olan gerekliliklerdendir.

İletişim eylem planının uygulanması süreci Sektörel İzleme Komite toplantılarında rapor edilecektir. Program Otoritesi Başkanı, alınan bilgi ve haberleşme önlemleri ve kullanılan haberleşme türleri hakkında Sektörel İzleme Komitesi'ni bilgilendirecektir.

Program Otoritesi Başkanı yürütülen iletişim önlemleri örneklerini Sektörel İzleme Komitesi'ne sunacaktır.

Operasyonel Programın uygulanmasına yönelik nihai ve yıllık raporlar şu hususları içerecektir:

- Operasyonel program kapsamındaki iletişim eylem planının uygulamasında yürütülen bilgi ve iletişim önlemleri;
- Elektronik yoldan yapılacak tanıtım işlemleri, yararlanıcı listesi veya uygulama isimleri ile kamu finansman oranı konusunda alınacak bilgi ve iletişim önlemlerinin düzenlenmesi;
- İletişim eylem planında yapılacak büyük değişikliklerin içeriği.

Tanıtım faaliyetlerinin uygulanmasının etkinliği ve verimliliği için tanıtım önlemlerinin değerlendirilmesi konusunda birtakım göstergelerin iletişim eylem planına eklenmesi ve planın esas bölümünü temsil etmesi gerekmektedir.

Yıllık niteliksel ve niceliksel analizlerinin sonuçları yıllık iletişim eylem planları oluşturulmasında ve tadilata ihtiyaç olduğu takdirde planın değişikliğinde kullanılır.

#### **5.4.7 Ortaklık ve ağ oluşturma**

Programın yayınlanması için kullanılacak ve kamuyu bilgilendirmek amacıyla duyuru yapabilecek organlar şunlardır:



- 
- Profesyonel ve ticari ortaklıklar ve örgütler;
  - Ekonomik ve sosyal ortaklar;
  - Hükümet-dışı örgütler;
  - Eğitim kurumları;
  - İş dünyasını temsil eden organizasyonlar;
  - Operatörler;
  - Avrupa bilgi merkezleri ve o yararlanıcı ülkedeki Komisyon temsilciliği;
  - Her önceliğin diğer ana paydaşları

Program Otoritesi yukarıda belirtilen organlarla IPA katılım öncesi yardım stratejisi ve program hakkındaki bilginin dağıtımı ile ilgili olarak yakın işbirliği içerisinde çalışacaktır.

#### **5.4.8 İnternet**

Programın internet adresinden IPA, ECD, DG ELARG, DG EMPL ve DG REGIO internet sayfalarına ve diğer programların internet sayfalarına bağlanılabilecektir. Söz konusu sayfa aşağıdaki ilkeler doğrultusunda oluşturulacaktır:

- **Mümkün olan en fazla kullanıcı tarafından erişilebilirlik** – internet safasının basit bir adresi olacak; kolayca bulunabilmesi amacıyla büyük arama motorlarına kayıtlı olacak; dizayn bakımından düşük özellikli monitörler ve programlar tarafından bile görünür olacak; yükleme işlemleri kolayca yapılacaktır.
- **Zengin bilgiye hızlı erişimin öncelikli hale getirilmesi** – İnternet sayfası iyi organize edilmiş olmalı böylece kullanıcılar aradıkları hususlara kolayca ve hızlıca ulaşabilmeli; bilgiler pdf formatında ve yüklenebilir olmalı.
- **Görünüm** – sayfanın görsel kimliği logolar ve renklerin kullanımıyla güçlendirilmeli. Bunu yaparken netlik, basitlik ve hızdan ödün verilmemeli.
- **Sürdürülebilir kaynak gibi geliştirilmeli**
- **Etkileyici içeriğe sahip olmalı ve internet sayfalarındaki kazanımları içermeli**

## EK A

### OP Tablosu detaylı özeti

<b>Öncelik eksen 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi, modlar arası dağılımın demiryolu sektörü lehine geliştirilmesi.</b>			
<b>Önlem 1.1: Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>			
<b>Özel Amaç 1</b>	<b>Sonuç Göstergeleri</b>	<b>Başlıca operasyon türleri</b>	<b>Çıktı göstergeleri</b>
<p>Demiryollarının Pazar payının artırılması diğer taraftan güvenlik düzeyini artırılması, demiryolu seyahat süresini azaltılması ve TEN-T Ağı ile bağlantının oluşturulması.</p> <p>Demiryolu sektörü ve ilgili yatırımcı kamu kuruluşları hedef alınmıştır. Bu önlem ile coğrafi olarak, TEN-T bağlantısına olanak sağlayan ve AB toprağına yakın olan alanlar hedeflenmektedir.</p>	<p>Yük ve yolcu taşımacılığının karayolundan belirlenen güzergahlara kayması</p> <p>Belirlenen güzergahlarda demiryolu ile yük taşımacılığı trafiğinin artış göstermesi (t-km)</p> <p>Belirlenen güzergahlarda demiryolu ile yolcu taşımacılığı trafiğinin artış göstermesi (yolcu-km)</p>	<p>Yeni bir demiryolu hattı inşası ya da Türkiye'nin ana ulaştırma ağı üzerindeki mevcut hattın rehabilitasyonu</p>	<p>TEN-T ile bağlantılı onaylanmış proje sayısı</p> <p>Ana Ulaştırma Ağı üzerinde yerleştirilecek yeni demiryolunun uzunluğu (km)</p>
<b>Öncelik eksen 2: Liman altyapısının iyileştirilmesi/ modlar arası dağılımın denizcilik sektörü lehine getirilmesi.</b>			
<b>Önlem 2.1: Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>			
<b>Özel Amaç 1</b>	<b>Sonuç göstergeleri</b>	<b>Başlıca operasyon türleri</b>	<b>Çıktı göstergeleri</b>
<p>Türkiye vasıtasıyla TEN-T üzerinden yapılacak taşımaların güvenli ve sürdürülebilir olması için uygun düğüm noktalarının sağlanması.</p> <p>Limanların kapasitesinin artırılması ve hinterlant bağlantılarının AB Deniz</p>	<p>Bölgedeki elleçleme kapasitesinin artırılması</p> <p>Bölgede depolama kapasitesinin artırılması</p>	<p>Türkiye toprakları içinde gelecekte TEN-T Ağı üzerinde yeni limanların inşası.</p>	<p>Ana ulaştırma ağı üzerinde yeni limanların konumlandırılması</p> <p>Limanlarla demiryolları arasında inşa edilecek demiryolu hattının uzunluğu (km)</p> <p>Elleçleme için öngörülen liman kapasitesi (TEU)</p>

---

<p>Otoyolları politikasına uygun olarak geliştirilmesi.</p> <p>Denizcilik sektörü ve liman yatırımından sorumlu ilgili kamu kuruluşları hedef alınmaktadır.</p> <p>Bu önlem ile coğrafi olarak, TEN-T bağlantısına olanak sağlayan ve AB toprağına yakın olan alanlar hedeflenmektedir.</p>			<p>Depolama için öngörülen liman kapasitesi (TEU)</p>
---	--	--	---

---

**EK B**

Türkiye’de ulaştırma sektöründe yürütölen bölgesel kalkınma programı ana projeleri listesi.

<b>Proje adı</b>	<b>Tahmini proje değeri Milyon €</b>
1. Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı Yapımı	646
2. Çandarlı Limanı Yapımı	185
3. Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Sinyalizasyonu ve Elektrifikasyonu	160
4. Mersin Konteyner Limanı Yapımı	370

<b>Proje No:</b>		<b>Öncelikli eksen: 1 Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi</b>		<b>Önlem No.: 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>	
<b>Proje Yeri</b>					
1. Proje İsmi		<b>Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattının İnşası</b>			
2. Yatırım Miktarı (Tahmini)		<b>646,106,161 Avro</b>			
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması		Bu proje yüksek standartlı demiryolu teknolojisine uygun yeni bir demiryolu hattı altyapısının inşasını öngörmektedir. Mali problemler yaşanmayacağı varsayılırsa projenin 3 yıl içerisinde bitirilmesi hedeflenmektedir. Projenin genel olarak altı ana adımı bulunmaktadır- fizibilite çalışması, çevresel etki değerlendirmesi, uygulama projeleri (maliyet-fayda analizi, finansal analiz ve dizayn çalışmaları), ihale dokümanlarının hazırlanması, kamulaştırma ve ihale prosedürlerinin başlatılması ardından inşaatın başlaması.			
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması		Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, 4.Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru üzerindeki Asya-Avrupa bağlantısını güçlendirecektir. Bu proje, Bulgaristan sınırını Gürcistan sınırıyla bağlayacak olan Doğu-Batı demiryolu hattının ilk aşamasını oluşturmaktadır. Dahası, Kapıkule-Halkalı Demiryolu Hattı, Türkiye için en önemli ticaret bölgesi olan Trakya bölgesindeki ekonomik sirkülasyona katkı sağlayacaktır. Proje sonucunda ortaya çıkacak yüksek standartlı hat Avrupa ile karşılıklı işlerliği sağlayacaktır. Hatta hem yolcu hem yük taşımacılığı yapılacak ve hattın hızı Bulgaristan ile bağlanacak hattın hızıyla uyumlu olacaktır. Proje, karayolu yoğunluğu ve buna bağlı olarak ortaya çıkan sorunları (kazalar, hava kirliliği vs.) azaltacaktır. Türkiye’de halihazırda, ulaştırma modları arasında büyük bir dengesizlik bulunmaktadır. Karayolu ulaştırması yolcu ve yük taşımacılığını büyük oranda domine etmiş durumdadır. Bu yüksek standartlı demiryolu hattı sadece ulaştırma alanında büyük bir iyileştirme sağlamayacak aynı zamanda ulaştırma modları arasındaki dengesizliği dizginleyecektir.			
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl		<b>2008 sonu</b>	6. Projenin uygulamasının biteceği ay ve yıl		<b>2011 sonu</b>
			7. Proje süresi (ay)		<b>40</b>
8. Temel Proje dokümanlarının hazırlanması					
Doküman türü	Durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	

Fizibilite öncesi çalışması	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.05.2006	
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizleri de içeren maliyet-fayda analizi)	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
EIA çalışması	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
İhale Dokümanları	<input checked="" type="checkbox"/>	tamamlandı	09.2007	
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			

9. Proje dizayn dökümantasyonu ve izinlerin durumu				
Doküman türü	Durum (kutuyu işaretleysin)	Durum açıklaması (gelişme yok/gelişme aşamasında/tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Kavramsal Dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	04.2006	
Ön Dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	04.2006	
Ana dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	03.2007	
Nihai dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	09.2007	
Yer izni	<input type="checkbox"/>			
Bina izni	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı:				
Proje koridoru üzerinde özel ve kamuya ait topraklar bulunmaktadır. Bu kapsamda, 2942 sayılı kanun uyarınca kamulaştırma yapılacaktır.				
11. Projenin				

halihazırdaki durumunun tanımlanması	Ön-fizibilite çalışmaları ve maliyet-fayda analizi (finansal analiz dahil) tamamlanmıştır. Fizibilite çalışmaları, çevresel etki değerlendirmesi, dizayn çalışmaları ve ihale dokümanlarının hazırlanması devam etmekte ve 2007 yılının 9. ayında bitirilmesi beklenmektedir.		
12. Nihai yararlanıcının adı	Demiryollar, limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	13. Operatörün adı	TCDD
14. Finansman kaynakları : Tablonun bu bölümü ortak finansman oranına ilişkin hesaplamalar tamamlandıktan sonra doldurulacaktır.			
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer bağışçı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı
..... AVRO	386, 098,161 AVRO	..... AVRO	159,108,000 AVRO
15. Diğer açıklamalar:			

<b>Proje No: -</b>		<b>Öncelik Eksen: Liman Altyapının iyileştirilmesi</b>		<b>Tedbir no.: 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>	
<b>Proje Yeri</b>					
1. Proje Adı		<b>Çandarlı Limanı (Kuzey Ege Denizi Limanı)</b>			
2. Yatırım miktarı (tahmini)		<b>185.000.000 AVRO</b>			
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması		<p>Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve 16 merte derinliğe sahip terminallere ve geniş çatma alanına ihtiyaç duyan (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanı sağlaması planlanmaktadır. Koridor, Akdeniz ticaret hatlarını Karadeniz ülkelerine bağlayacak olan koridor Çandarlı limanını kullanacaktır.</p> <p style="text-align: center;">Tesisin toplam kapasitesi : 2 milyon TEU İlk aşamanın kapasitesi : 1 milyon TEU</p>			
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması		<p>Çandarlı limanı uygulaması -</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Batı Anadolu Hinterlandının alternatif bir limanı olarak işlev görecektir,</li> <li>▪ Avrupa/Orta Doğu/Doğu/Kara Deniz ülkeleri arasındaki çok modlu taşımacılık trafiğinde bir aktarma merkezi (ana liman) olacaktır.</li> </ul> <p>Proje ana-liman özelliği taşıdığından tüm Türkiye açısından faydalı olacak ve Batı Anadolu hinterlandını olumlu etkileyecektir.</p>			
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl		2009 <sup>31</sup>	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl		2011
				7. Proje süresi (ay)	36

<sup>31</sup> Fizibilite çalışması ve EIA'nın 2007-2008 döneminde yenileneceği gözönünde tutulduğunda, Projenin uygulamasının başlangıç yılı 2009 olarak belirtilmiştir



8. Temel Proje dokümanlarının hazırlanması				
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Ön fizibilite çalışması				
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	X	Fizibilite çalışması 2005 yılında tamamlanmıştır.	14.12.2005	
EIA Çalışması	X	EIA onayı Çevre Bakanlığı'ndan alınmıştır.	17.03.2005	
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu				
Doküman türü	durum (kutuyu işaretleyin)	Durum açıklaması (gelşme yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama
Kavramsal dizayn	X	Tamamlandı	14.12.2005	
Ön design	X	Tamamlandı	14.12.2005	
Ana design	<input type="checkbox"/>			
Nihai design	<input type="checkbox"/>			
Yer izni	X	Tamamlanmak üzere		
Bina Permit	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı:				

Toprak kamu arazisinden oluşmaktadır.			
11. Projenin halihazırdaki durumunun tanımlanması	Fizibilite çalışması AB yardımıyla tamamlanmıştır.EIA onayı Çevre Bakanlığı'ndan alınmıştır, yerleşim planlarının onaylanması işleminin 2007 yılı içinde sonuçlanması beklenmektedir. Projenin uygulaması (detaylı dizaynın hazırlanması ve inşaat) AB fonları tarafından finansmanı için gönderilmiştir.		
12. Nihai yararlanıcının adı:	Demiryollar, limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	13. Operatorün adı	
14. Finansman kaynakları : Tablonun bu bölümü ortak finansman oranına ilişkin hesaplamalar tamamlandıktan sonra doldurulacaktır.			
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer bağışçı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı
167,900,000 AVRO	.....AVRO	.....AVRO	17,100,000 AVRO
15. Diğer açıklamalar:			

<b>Proje No: -</b>	<b>Öncelik Eksen: 1</b>	<b>Önlem no.: 1.1 Mevcut TEN-T ile bağlantı sağlayan veya gelecekteki TEN-T ağları üzerindeki demiryolu hatlarının yapımı ve/veya rehabilitasyonu</b>
<b>Proje Yeri</b>		
1. Proje adı	<b>Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattına sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi</b>	
2. Yatırım miktarı (tahmini)	160.000.000 AVRO	
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	<p>Bu Proje ile Irmak-Zonguldak hattına yeni sinyalizasyon,elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemi yüklenmesi öngörülmektedir. Ayrıca, bazı istasyonlardaki demiryolları genişletilecek ve 7 yeni yan hat inşa edilecektir.</p> <p>Yeni sinyalizasyon, elektrifikasyon ve telekomünikasyon sistemleri Karabük'teki merkezi operasyon birimleri tarafından control edilecektir. Sinyalizasyon sistemi 1. seviye ETCS standartları ile, elektrifikasyon sistemi (AC) 50 Hz, 24kV ve 160 km/s hat hızıyla uyumlu ve telekomünikasyon sistemi Irmak-Zonguldak arasında yeraltı fiber-optik kablolarıyla ve SDH sistemleriyle kurulacak olan komuta ve uzaktan control sistemlerini destekleyecektir. Yeni inşa edilecek olan elektronik seviye-geçiş koruma sistemleri, projenin içerdiği tüm seviyedeki sinyalizasyon ve elektrifikasyon sistemleriyle uyumludur</p> <p>Sinyalizasyon ve telekomünikasyon tesislerindeki bakım ve onarım işleri ve gelecekteki altyapı tesisleri için Irmak, Çerkes ve Karabük'te uygun yerlerde hizmet merkezleri ve yönetim binalarının yapılması planlanmaktadır.</p>	
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	<p>Projenin amacı Irmak-Karabük-Zonguldak demiryolu güzergahının hat kapasitesinin iyileştirilmesi, demiryolu sektörünün ulaştırma pazarı içerisindeki payının artırılması, tren yönetim sisteminin iyileştirilmesi, çalışan sayısının asgariye indirilmesi, operasyon maliyetlerinin azaltılması, çevrenin korunmasına ve bölgenin kalkınmasına büyük katkı sağlanmasını amaçlamaktadır.</p> <p><u>Faydalar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Projenin uygulanmasıyla, net yük taşımacılığı 7 milyon tona çıkacak böylelikle %30 oranında kapasite artırımını sağlayacaktır.</li><li>- Tren hareketleriyle ilgili, trenlerin makas değiştirmesi ve mekanik sinyallerin değiştirilmesi, gibi işlemler</li></ul>	

	<p>manuel yollardan yapıldığından, istasyonlarda personele ihtiyaç duyulmakta ve insan faktörü de yüksek hata riskini beraberinde getirmektedir. Bu proje insan faktöründen kaynaklanan hata risk oranını yok etmekte ve aynı zamanda operasyon maliyetlerini azaltmakta ve seyahat sürelerinde meydana gelecek gecikmelerini önlemektedir.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mevcut telekomünikasyon sistemi hava koşulları karşısında çok hassas olmakla beraber yer altı kablo sistemlerinden daha fazla teknik personel çalıştırılmasını gerekli kılmaktadır. Yeni telekomünikasyon sisteminin yüklenmesi ile hava koşullarına bağlı olarak sıklıkla yaşanan kesintilerin azaltılması sağlanacaktır.</li> <li>- Dizel lokomotiflerin elektrikli lokomotiflerle yer değiştirmesi çevreye verilen zararların azaltılması sağlanacaktır.</li> </ul>				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	2009 sonu	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	2012	7. Proje süresi (ay)	36
8. Temel proje dokümanlarının hazırlanması					
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Ön-fizibilite çalışması	X				
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	X		2005		
EIA çalışması					
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>				
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>				
9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu					
Dokümantasyon türü	durum (kutuyu)	Durum açıklaması (gelişme)	Tamamlanma tarihi	Açıklama	

	<i>işaretl eyin)</i>	<i>yok/gelişme aşamasında/ tamamlandı)</i>		
Kavramsal dizayn				
Ön dizayn				
Ana dizayn	<input type="checkbox"/>			
Nihai dizayn	<input type="checkbox"/>			
Yer izni				
Bina izni	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı :				
Toprak kamu arazisinden oluşmaktadır.				
11. . Projenin halihazırdaki durumunun tanımlanması	Teknik fizibilite çalışmaları henüz tamamlanmamıştır. Sadece projenin genel değerlendirmesini gösteren fizibilite çalışması hazırlanmış bulunmaktadır.			
12. Nihai yararlanıcının adı:	Ana yararlanıcı TCDD'dir.	13. Operatörün adı:	TCDD	
14. Finansman kaynakları: IPA ve diğer kaynaklardan finansman sağlanacaktır.				
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer başışçı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı	
.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	
15. Diğer Açıklamalar:				

<b>Proje No: -</b>	<b>Öncelik eksen: 2</b>	<b>Önlem No.: 2.1 Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterlant bağlantıları ile birlikte yapımı</b>
<b>Proje Yeri</b>		
1. Proje adı	<b>Mersin Konteyner Limanı</b>	
2. Yatırım miktarı (tahmini)	370.000.000 AVRO (İlk aşama)	
3. Projenin ana unsurlarının ve/veya faaliyetlerinin tanımlanması	<p>Tesisin ANA LİMAN olarak hizmet vermesi ve (postpanamax) türü büyük konteyner gemilerine dahi yeterli bağlama alanları sağlaması planlanmaktadır. Orta Asya ve Orta Doğu ülkelerini bağlayacak olan koridor Mersin limanını kullanacaktır.</p> <p>AB yardımları altında gerçekleştirilen fizibilite çalışması sonuçları uyarınca, tahmin edilen kapasite etaplar halinde şöyle olacaktır;</p> <p>Etap 1: 1 milyon TEU Etap 2: 2 milyon TEU Etap 3: 4 milyon TEU tüm kapasite</p>	
4. Projenin ana amaçlarının ve beklenen sonuçların tanımlanması	<p>Türkiye'nin Doğu Akdeniz kıyı şeridindeki limanların mevcut kapasitesi, Türkiye üzerinden gerçekleştirilecek denizyolu trafiğinde gelecekte ortaya çıkacak talepleri karşılama konusunda yetersiz kalmaktadır. Bu da, ayrıcalıklı coğrafi konumu nedeniyle etkin hizmetlerin devreye sokulması bakımından yüksek derecede rekabetçi ve ölçek ekonomisi olacak yeni liman kapasitelerinin sağlanması gerekliliğini ortaya çıkarmaktadır. Mersin Konteyner Limanı Akdeniz Konteyner Gemicilik Hatları ile Orta Asya'daki denize çıkışı olmayan ülkeler arasında bir geçiş kapısı görevi görecektir.</p> <p><u>Faydalar:</u></p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Mersin Konteyner Limanı Projesi Orta ve Doğu Anadolu hinterlandına özellikle GAP Projesine hizmet edecektir.</li><li>- Akdeniz ve Karadeniz arasında kargo aktarma olanağı sağlaması bakımından boğazlardan geçen gemi sayısının azalmasını sağlayacaktır.</li></ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ana liman fonksiyonu kaydadeğer bir ekonomik ve stratejik faydalar sağlayacaktır.</li> <li>- Mersin Konteyner Limanı uluslararası çok modlu ulaştırma sisteminin önemli bir unsurunu oluşturacak ve demiryolu bağlantısı nedeniyle sadece Orta Doğu ülkelerine değil aynı zamanda Kafkasya, denize çıkışı olmayan Asya ülkeleri ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine de geçiş noktası görevi görecektir.</li> </ul>				
5. Proje uygulamasının başlayacağı ay ve yıl	<b>2008</b>	6. Proje uygulamasının tamamlanacağı ay ve yıl	<b>2010</b>	7. Proje süresi (ay)	<b>24</b>
<b>8. Temel proje dokümanlarının hazırlanması</b>					
Doküman türü	durum	Durum açıklaması	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Ön-fizibilite çalışması					
Fizibilite çalışması (ekonomik ve finansal analizlerini de içeren maliyet-fayda analizi dahil)	<b>X</b>	Fizibilite çalışması 2005 yılında tamamlanmıştır.	02.06.2005		
EIA çalışması	<b>X</b>	Nearly completed.			
İhale dokümanları	<input type="checkbox"/>				
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>				
<b>9. Proje dizayn dokümantasyonu ve izinlerin durumu</b>					
Dokümantasyon türü	durum (kutuyu işaretleyin)	Durum açıklaması (gelişme yok/gelişme aşamasında/tamamlandı)	Tamamlanma tarihi	Açıklama	
Kavramsal dizayn	<b>X</b>	Tamamlandı	02.06.2005		

Ön dizayn	<input checked="" type="checkbox"/>	Tamamlandı	02.06.2005	
Ana dizayn	<input type="checkbox"/>			
Nihai dizayn	<input type="checkbox"/>			
Yer izni	<input checked="" type="checkbox"/>	O.K		
Bina izni	<input type="checkbox"/>			
Diğer (belirtiniz)	<input type="checkbox"/>			
10. Toprak mülkiyeti statüsünün tanımı : Toprak kamu arazisinden oluşmaktadır.				
11. Projenin mevcut durumunun tanımlanması	Fizibilite İspanyol mali yardımı altında tamamlanmıştır. EIA onayı Çevre ve Orman Bakanlığı'ndan alınacaktır. Yerleşim planlarının onayı yakın bir zamanda sonuçlanması beklenmektedir.			
12. Nihai yararlanıcının adı:	Demiryollar, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	13. Operatörün adı:	Demiryollar, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH)	
14. Finansman Kaynağı: IPA ve diğer kaynaklar				
Ulusal unsur (nihai yararlanıcı dahil)	IFI (belirtiniz)	Diğer başışçısı (belirtiniz)	Önerilen IPA yardımı	
.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	.....AVRO	
15. Diğer Açıklamalar:				



---

--	--