



ULAŖTIRMA SEKTÖREL OPERASYONEL PROGRAMI

ÖNSÖZ

IPA Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı (SOPT), Avrupa Birliği mali desteğinin Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı altında Türkiye’de ulaştırma sektöründe kullanılması için temel araçtır. SOPT, Avrupa Komisyonu-Genişleme Genel Müdürlüğü ve aynı zamanda Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu (Ankara) ile ayrıca ulaştırma sektöründe faal olan sosyal paydaşlar ve sivil toplum örgütleri ile görüşülerek geliştirilmiştir.

Belge, Türkiye Hükümeti ve Avrupa Birliğinin ilgili mevcut stratejilerine dayanmaktadır. En önemli olanları, Türkiye’nin 10. Ulusal Kalkınma Planı; önümüzdeki süreçte ülke için AB destek önceliklerini belirleyen, Ulaşım ve İletişim Stratejisi – Vizyon 2023 ve Türkiye için AB’ nin *Ülke Strateji Belgesi*’ dir.

SOPT, mali açıdan, toplam 370,82 Milyon Avro toplam bütçe ile 2014 – 2016 yılları arasında döneminde üç yıllık bir dönemi kapsamaktadır. Belirtilen miktarın 315.20 Milyon Avroluk, IPA II bütçesinden karşılanacaktır. Programın tematik çerçevesi, öncelikleri ve amaçları, AB’ nin mevcut finansal perspektifi olan 2014-2020 sonuna kadar uzanan yedi yıllık bir bakış açısı ile tasarlanmıştır. Bununla beraber, 2016 yılından sonraki süreye ilişkin planlar indikatif niteliktedir ve daha sonraki aşamada AB ve Türkiye arasında gerçekleştirilecek programlama görüşmelerine tabi olacaktır.

Hem ulusal hem de AB politika çerçeveleri ile uyumlu olarak SOPT’ un tematik öncelikleri;

- Sürdürülebilir ve emniyetli ulaştırmayı geliştirmek;
- Ulaştırma sisteminin etkinliğini geliştirmek;
- Hem ulusal hem de kentsel düzeyde bireyselden sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişi teşvik etmek;
- Kademeli olarak Türk ulaştırma sektörünü AB ulaşım müktesebatı ile uyumlu hale getirmek, idari kapasiteyi daha da geliştirmek ve Tek Avrupa Ulaştırma Alanına daha ileri entegrasyonu kolaylaştırmak.

Program belgesi aşağıdaki şekilde yapılandırılmıştır:

- Bölüm 1, AB desteğinin gereksinimi tanımlayacak şekilde uygulanan ulusal ve AB-seviyesindeki politikalar bağlamında, Türkiye’deki ulaştırma sektörünün sosyo-ekonomik açıdan analizini vermektedir;
- Bölüm 2, 2014-2020 dönemi için IPA Tüzüğü’nde ön görüldüğü şekilde ülkenin sektörel bir yaklaşımla çok yıllık planlama ve programlama uygulanmasına hazır olma durumunu değerlendirmektedir.
- Bölüm 3, Bölüm 1 içerisindeki analize yanıt olarak programın amaçları hakkında genel bir bakış sağlamaktadır.
- Bölüm 4, programın destekleyeceği ve uygulayacağı eylem ve faaliyetler hakkında detaylı bilgi vermektedir.
- Bölüm 5-6-7, SOPT için finansal çerçeveyi belirlemekte, programlama sürecindeki kamuoyunun görüşlerinin alınması hakkında bir rapor içermekte ve program için uygulama düzenlemelerini açıklamaktadır.

SOPT hakkında daha fazla bilgi, Türkiye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Dış İlişkiler ve AB Genel Müdürlüğünden elde edilebilir.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	3
İÇİNDEKİLER	4
KISALTMALAR	6
1 SEKTÖR ANALİZİ	8
1.1 Ulusal politika ve sosyo-ekonomik kapsam	8
1.2 Sosyo-ekonomik analizler (SWOT analizi dahil)	14
2 Sektör Yaklaşımı için Kapsam	20
2.1 Ulusal sektör politika(ları) / strateji(leri)	20
2.2 Kurumsal düzen, liderlik ve kapasite	20
2.3 Sektör vedonör koordinasyonu	22
2.4 Orta vadeli bütçeye bakışlar	23
2.5 Uygulama değerlendirme çerçevesi	25
2.6 Kamu finans yönetimi	25
2.7 Makro ekonomik çerçeve	26
2.8 Genel Değerlendirme	27
3 IPA sektör desteğinin amaç(ları)	29
4 Programın operasyonel özellikleri	33
4.1 Coğrafi ve Tematik Konsantrasyon	33
4.2 Diğer sektörlerde IPA II programları ile programın etkileşimi	35
4.3 IPA II desteğinin sektördeki diğer donörlerle olan tamamlayıcılığı	36
4.4 Eşit fırsatlar ve toplumsal cinsiyet politikası	36
4.5 İklim Eylemi ve Sürdürülebilir Gelişim	37
4.6 Program Stratejileri-Aktivite ve Eylemler	39
4.6.1 Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	39
4.6.2 Eylem 2 – Etkim Ulaştırma	59
4.6.3 Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	67
4.6.4 Eylem 4 – Müktesebat Uyumu ve AB entegrasyonu	75
4.6.5 Eylem 5 – Teknik Destek	84
5 Finansal Tablolar	92
6 Müzakere sürecine genel bakış	100
7 Uygulama düzenlemeleri	102
7.1 OP idaresi ve kontrolü için yapı ve yetkililerin açıklaması	102

7.2 İzleme düzenlemeleri	102
7.3 Değerlendirme düzenlemeleri	103
7.4 İletişim ve görünürlük	104
8 Performans göstergeleri	106
9 EKLER	111
EK II – SOPT’un hazırlanmasında yer alan taraflar	118

KISALTMALAR

AFD	Fransız Kalkınma Ajansı
AIP	Yıllık Yatırım Programı
CBRT	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
CFCU	Merkezi Finans ve İhale Birimi
CHU	Merkezi Uyumlaştırma Birimi
CSP	Ülke Strateji Belgeleri
DG	Genel Müdürlük
DKK	Denizcilik Koordinasyon Komisyonu
DTD	Raylı Ulaşım Birliği
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
EBRD	Avrupa Kalkınma Bankası
EIA	Çevresel Etki Değerlendirmesi
EIB	Avrupa Yatırım Bankası
EU	Avrupa Birliği
GDP	Gayrisafi Yurtiçi Hâsıla
GHG	Sera Gazları
HANKOK	Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesi
IBRD	Dünya Bankası
IFI	Uluslararası Finans Kuruluşları
INTOSAI	Yüksek Denetim Kurumları Uluslararası Örgütü
IPA	Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı
ITS	Akıllı Ulaşım Sistemleri
JBIC	Japon Uluslararası İşbirliği Bankası
JICA	Japon Uluslararası İşbirliği Teşkilatı
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Logframe	Mantık Çerçevesi Metrisi (analitik araç)
MARA	Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı
MARMARAY	İstanbul Boğazı Tüp Tünel Projesi
MoD	Kalkınma Bakanlığı
MoENR	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
MoEU	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
MoF	Maliye Bakanlığı
MoFSP	Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı
MoLSS	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
MoSIT	Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
MoTMC	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
MTFP	Orta Vadeli Mali Plan
MTP	Orta Vadeli Program
NAMA	Ulusal Uygunluk Hafifletme Eylemi (iklim değişikliği)
NAO	Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
NCCAP	Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı
NCCS	Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi
NF	Ulusal Fon
NGO	Sivil Toplum Örgütleri
NIPAC	Ulusal IPA Koordinatörü
OECD	Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Organizasyonu
OS	Program Otoritesi

PIPIS	Kamu Yatırımları Proje Bilgi Sistemi
PMFC	Kamu Finans Yönetim ve Kontrolü
PPP	Kamu Özel Ortaklığı
R&D	Araştırma ve Geliştirme
RODER	Gemi Operatörleri ve Kombine Taşıyıcılar Birliği
SETA	Tek Avrupa Ulaştırma Alanı
SMC	Sektörel İzleme Komitesi
SOPT	Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı
SWOT	Güçlü, Zayıf, Fırsat ve Tehdit (analitik araç)
TA	Teknik Destek
TCA	Sayıştay
TCDD	Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü
TCK	Karayolları Genel Müdürlüğü
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı
TGNA	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TINA	Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Etüdü
TMMMB	Türkiye Müşavir Mühendisler ve Mimarlar Birliği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
ToR	Şartname
TURKSTAT	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRKLM	Türkiye Liman İşletmecileri Birliği
UN	Birleşmiş Milletler
UND	Uluslararası Taşımacılar Birliği
UNFCCC	İklim Değişikliği Üzerine Birleşmiş Milletler Çerçeve Anlaşması
UoT	Hazine Müsteşarlığı
WB	Dünya Bankası
WEF	Dünya Ekonomi Forumu

1 SEKTÖR ANALİZİ

1.1 Ulusal Politika ve Sosyo-ekonomik kapsam

Makroekonomik kapsam

Türkiye, 783,562 kilometrekare yüzölçümü ile (göller ve adalar dâhil) aday ülkelerin en büyüğüdür. Ülke %1.37 büyüme hızına sahip (büyüklüğe göre sıralamada AB'den daha fazla) ve yarısı 30 yaşın altında olan 76,7 milyon nüfusa sahiptir. 2023 yılına kadar toplam nüfusun 84 milyonu¹ aşacağı tahmin edilmektedir. 614 milyar Euro² gayrisafi yurtiçi hâsıla (GSYH) ile **dünyanın en büyük 16. ekonomisidir.** (GSYH-satın alma gücü paritelerinde)³. On yıldan daha kısa bir sürede, ülkedeki kişi başına düşen gelir neredeyse üç katına çıkmıştır ve şimdi ise 8000 Euro' nun üzerindedir⁴. Türkiye, geçmiş on yıl içerisinde rekabet edebilirlik alanında kayda değer ilerleme kaydetmiş; *Dünya Ekonomik Forumu Global Rekabet Edebilirlik Endeksinde*⁵ 16 sıra ilerleyerek 43. sıraya yerleşmiştir.

Türkiye, makroekonomik yönetim bütünlüğüne duyulan ve zor elde edilmiş olan güven sayesinde küresel ekonomik krizin etkilerinden hızlı kurtulmuştur. Ekonomide büyüme tekrar yükselişe geçmiştir⁶. Orta vadeli zorluk ise hala rekabet edebilirliği arttırmaktır. Türkiye'nin 10. Kalkınma Planına göre, 2023 yılı için başlıca makroekonomik hedefleri GDP' yi 2 trilyon Dolara yükseltmek ve kişi başı geliri ise 25,000\$' a yükseltmektir⁷. Yüksek büyüme Türkiye'yi **Avrupa Ekonomisinin motoru** olarak işaret etmektedir.

Dış ticaret de önemli bir oranda artmış ve on yıl içerisinde üç katına çıkmıştır. Türkiye ve AB arasında 1996 yılından bu yana Gümrük Birliği ilişkisi vardır. AB, 2012 yılında toplam ticaretin %37,7' si ile Türkiye'nin açık ara en büyük ekonomik ortağıdır (aynı zamanda Türkiye, AB' nin altıncı en önemli ticari ortağıdır)⁸. Bu nedenle, AB ve Türkiye arasındaki ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi önümüzde duran bir diğer zorlu görevdir.

Türkiye'nin hedefi, Türkiye ekonomisinin Tek Avrupa Pazarına **daha da entegre olması ve** ayrıca Tek Avrupa Ulaştırma Alanına tam entegrasyonudur. Demiryolu altyapısını diğer modlar ile entegre ve rekabetçi bir şekilde geliştirmek için stratejik ihtiyaçlar ve ve AB topluluk *müktesebatı* ile uyumlu ikincil tedbirler ile liberalizasyon sürecinin tamamlanması özellikle Türk ulaştırma sektörünü ve Türkiye ekonomisinin küresel rekabet edebilirliğini korumak için şarttır.

Avrupa ve Asya arasındaki **stratejik konumu ile** Türkiye, bölgede önemli bir rol oynamaktadır. AB üyesi ülkeler dâhil olmak üzere sekiz farklı ülke ile sınırı ayrıca Karadeniz,

¹ <http://unstats.un.org/unsd/demographic/products/dyb/dyb2009-2010/Table03.pdf>

<http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15974>

<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00006&plugin=1>

<http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15844>

² <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tgs00028&plugin=1>

³ <http://www.imf.org/external/ns/cs.aspx?id=28>

⁴ <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tgs00028&language=en>

⁵ http://www3.weforum.org/docs/CSI/2012-13/GCR_Rankings_2012-13.pdf

⁶ http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/economics/oecd-economic-outlook-volume-2013-issue-2/turkey_eco_outlook-v2013-2-37-en#page

⁷ Türkiye 10. Kalkınma Planı, s. 28, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

⁸ http://trade.ec.europa.eu/doclib/docs/2006/september/tradoc_113456.pdf

Akdeniz ve Ege Denizinde sınırları bulunmaktadır. Geleneksel ticari güzergâhlar ve su yolları, eski zamanlarda bile Avrupa'yı Türkiye üzerinden Orta Doğu'ya ve Uzak Doğu'ya bağlamıştır.

Bugün, Türkiye, Ortadoğu ve Kafkasya'daki büyüyen pazarlara mükemmel bir geçiş noktası sunmaktadır. Bununla beraber, büyüyen transit geçiş Türkiye'ye komşu olan bağlantı güzergâhlarının tamamlanmaması ve eksikliği nedeniyle sınırlı durumda kalmaktadır. AB ve Asya ülkeleri arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler artarken ve ülkelerdeki devam eden ulaştırma altyapı yatırım projeleri tamamlanırken, **transit geçiş** Türk ulaştırma kapasitesini test ederek artmaya devam edecektir.

Sektör Kapsamı

Mevcut **düşük yoğunluklu ulaştırma altyapısı**, rekabet edebilirliği, malların ve yolcuların taşınmasını, ticari yerleşimleri ve yatırım kararlarını engellediği için sosyal uyum ve ekonomik kalkınma için önemli bir engel teşkil etmektedir. 1000 km² başına işletilen **demiryolu** hatlarının toplam uzunluğu (km) 14.8km'dir, bu rakam diğer Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşük kalmaktadır⁹. Mevcut ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ihtiyacı yaygın biçimde kabul edilmektedir.

Sürekli talep olması nedeniyle sektör; hem hizmet sağlanması hem de altyapı alanında büyüklük ve kalite bakımından gelişmektedir ve tüm ülkede ekonomik büyüme için bir kaldıraç haline gelmiştir. Dünya Bankası (DB) *Lojistik Performans Endeksinde*, Türkiye'nin 155 ülke arasında 2007 yılında 34. Sıra iken 2014 yılında 30. sıraya yükselmiştir. Artan ticaret ile uyumlu olarak ve Türkiye'nin 2023 Vizyonu'nda koyulan iddialı büyüme hedefleri sayesinde bu trendin önümüzdeki yıllarda devam etmesi beklenmektedir.

Türkiye ulaştırma sektörü çeşitli **sorunlarla** karşı karşıyadır, bunlardan en belirgin olanı ise, geçmişte **uyumlu bir intermodal bir ulaştırma ağının** geliştirilmemesidir. 1950 yılında, yolcu taşımacılığında modlara göre dağılım %49,9 kara yolu %42,2 demiryolu %7,5 deniz yolu ve %0,6 ise hava yolu ile şeklindedir. Yurtiçi yük taşımacılığında ise, demiryolunun %55,1, deniz yolu ulaşımının %27,8 ve karayolu ulaşımının ise %17,1 payı bulunmaktadır¹⁰. Ancak, 1950 li yıllardan sonra, karayolu taşımacılığı karayolu ağına yapılan yatırımlar ile hızla gelişmiş ve diğer ulaşım modlarına yeteri kadar yatırım yapılmamıştır. Genel olarak, yatırım oranlarını etkiler şekilde ulusal ulaştırma önceliklerinde oluşan geçişler ve yatırımların dağılımını sektörde günümüzde yaşanan sorunlara yol açmıştır. Karayolunun zaman ve maliyet etkin bir ulaştırma hizmeti sağlaması sonucu diğer ulaştırma modlarının üstüne çıkmış ve böylece hem yolcu hem de yük için yerel ulaştırma piyasasında baskın bir pozisyon elde etmiştir.. Sonuç olarak, mevcut durumda, Türkiye ulaştırma sektörü **yüksek oranda karayolu taşımacılığına bağımlı** (yerel yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık %90'ı) ve demiryolu sisteminin yetersiz rolü olduğu şeklinde nitelendirilmektedir.

Yeni yüzyıla adım atıldığından beri, oldukça büyük demiryolu altyapı yatırımları yapılmış ve hükümetler demiryolu taşımacılığının stratejik önemine vurgu yapmıştır. 2009 yılında, Türkiye, hızlı trenlerin kullanılmasında dünyada 8. , Avrupa'da ise 6. ülke konumuna gelmiştir. *Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi hakkında Kanun*, 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁹ http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?q_s_id=47&lang=1 aynı istatistikler sırasıyla

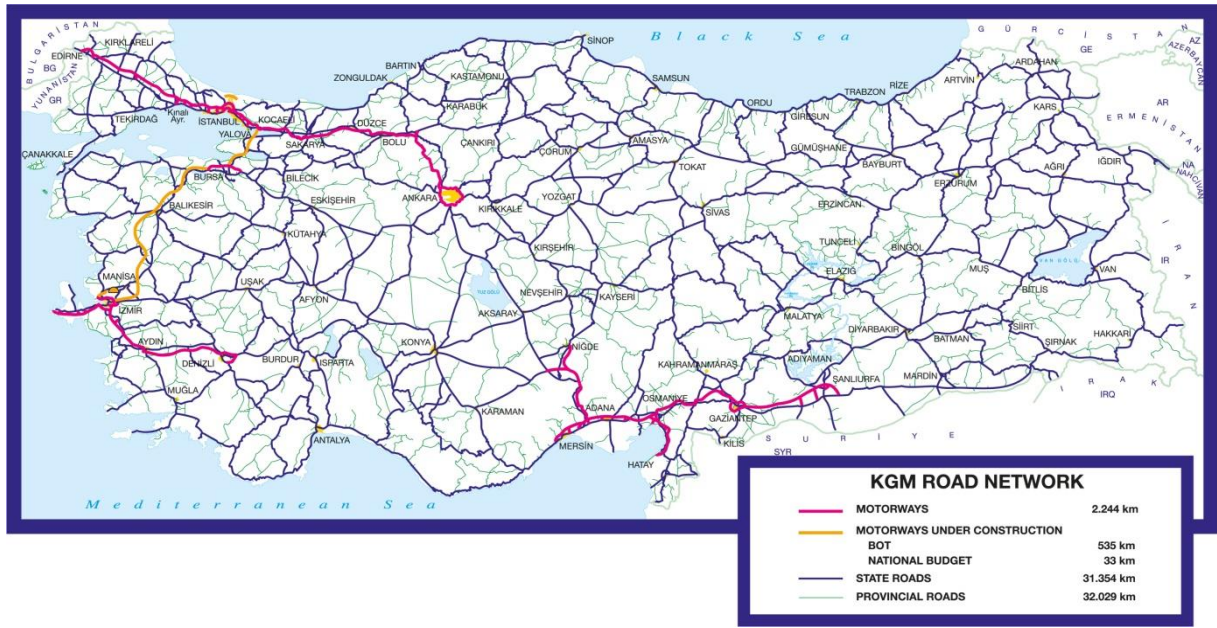
Birleşik Krallık, Polonya, Almanya, İtalya, İspanya ve İrlanda için 129, 121, 105, 5, 80.4, 37.5 e 27. sayfalarda verilmiştir.

¹⁰ Ulaşım Ana Plan Stratejisi, s. 15

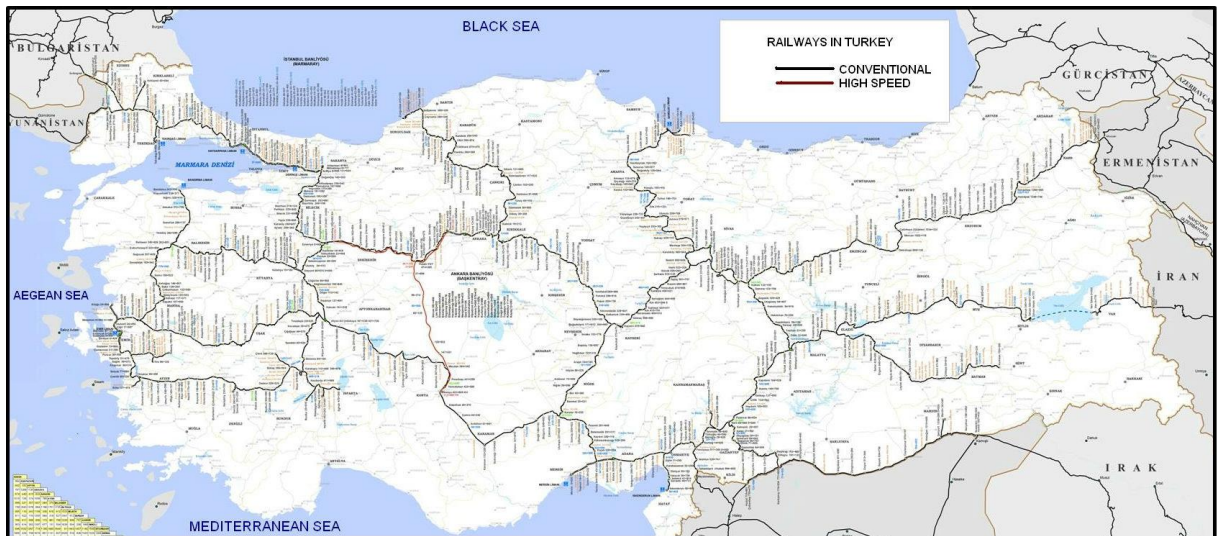
Bununla beraber şehir içi yolcu ve yük taşımacılığı hala büyük oranda karayolu ile yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığı sektörü modern bir filo ile kesintisiz, hızlı ve kapıdan kapiya yük ve yolcu taşımacılığı hizmeti vermektedir. Modlar arası dengeli dağılım demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının kara yolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşımacılığın etkinliğini sağlayacak olan bir yatırım ve operasyon yaklaşımı ile desteklenebilecektir.

Modlar arası geçiş, akıllı ve **intermodal çözümler** ile de desteklenebilir (örn. yük ve şehir lojistikleri, demiryolu ve liman bağlantıları ve şebeke optimizasyonu, kentsel ulaşım).

Şekil 1 – Türkiye Karayolu a Ağı



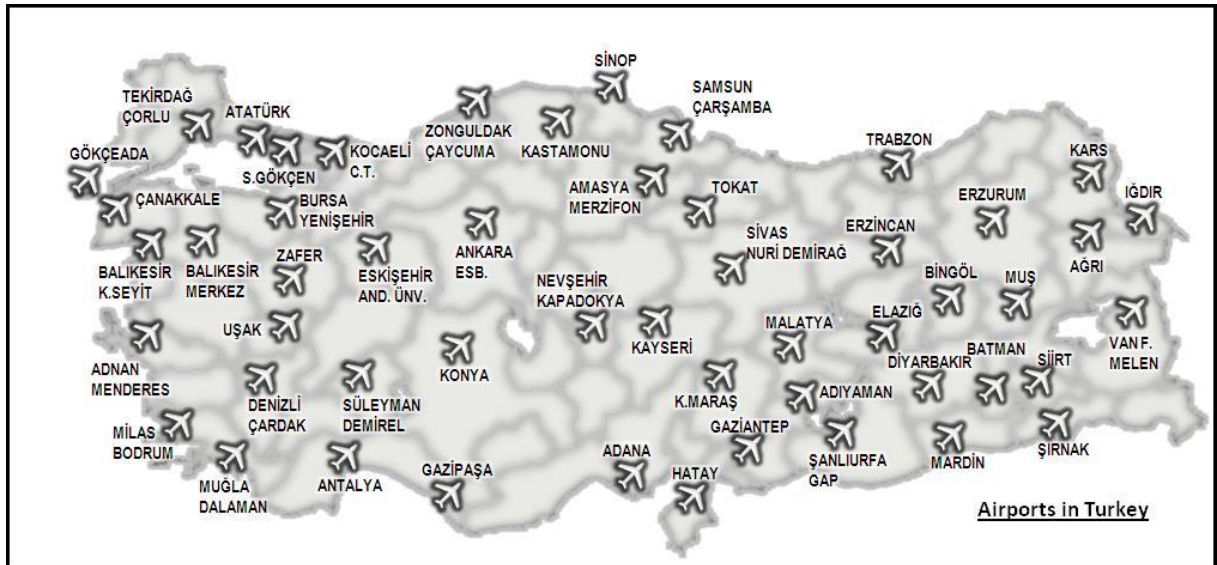
Şekil 2 – Türkiye Demiryolu Ağı



Şekil 3- Türkiye'nin Limanları



Şekil 4- Türkiye'nin Havalimanları



Güvenlik ve Sürdürülebilirlik

Son 30 yıl içerisinde, trafik kazaları nedeniyle **350 binden fazla kişi hayatını kaybetmiştir**. Son yıllarda ise her yıl trafik kazaları yaklaşık olarak 4000 ölüm ve 250 bin yaralanma ile sonuçlanmaktadır.

Kazaların %90' dan fazlası, **sürüş yönetmeliklerine ve yol güvenlik kurallarına uymayan sürücülerin hatalarından** kaynaklanmaktadır¹¹. Türkiye, 2020 yılına kadar trafik kazası ölümlerini %50 oranında azaltmayı hedeflemektedir.

Bununla beraber, karayolu trafik güvenliği, Türkiye' nin şu anda gündeminin en üst sıralarında yer almaktadır ve modlar arası denge aynı zamanda ölüm oranlarının azalmasına da katkı sağlayabilir. Amaç, diğer ulaşım modlarında da emniyeti arttırmak özellikle emniyet kurallarına uyulması/bu kuralların uygulanmasını arttırmak ve sağlam emniyet yönetim sistemleri oluşturarak ulaştırma emniyeti alanında hiçbir şeyin atlanmamasını sağlamaktır.

Türkiye'de ulaştırma alanında sera gazı (GHG) salınımları son yirmi yıl içerisinde iki katına çıkmıştır ve bu durumda toplam GHG salınımının %13-14' üne tekabül etmektedir . Kara ulaştırması %85-90 ile aslan payının sahibidir (diğer en yüksek salınımına sahip alan ise havacılık sektörüdür)¹². 2010 yılında, ulaştırma sektörü ülkedeki toplam petrolün %50'sini kullanmaktaydı¹³. Ulaştırma sisteminin petrole olan bağımlılığı, kara ulaştırmasının hakimiyeti, kombine taşımacılığın etki kullanılmaması ve az gelişmiş olan intermodalite, fazladan çevresel ve finansal yük oluşturmaktadır. Aynı zamanda, demiryolu taşımacılığında GHG salınımları yavaş azalmakta ve 2008 yılında düşüş oranı %1' in altına inmiş bulunmaktaydı. **Emisyon alanında gün geçtikçe daha kısıtlayıcı olan Avrupa konvansiyonları ve Uluslararası konvansiyonlarının** yanı sıra çevre koruma ve iklim değişikliğinin etkilerinin azaltılması üzerine artan toplum ve kamu bilinci ile birlikte Türkiye, emisyon artışının ekonomik ve mali sonuçlarına maruz kalmaktadır. 2008 yılında yürürlüğe giren *Ulaştırma sektöründe Enerji verimliliğinin geliştirilmesi Yönetmeliği* motorlu taşıtların yakıt tüketiminin azaltılması, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılması ve trafik akışının geliştirilmesine ilişkin prosedürler ve esaslar içermektedir. Yüksek Planlama Konseyi tarafından 20.2.2012 tarihinde onaylanan *Enerji Verimliliği Strateji Belgeleri* (EVSD) karayolundan demiryolu ve deniz yolu taşımacılığına yönlendirmeyi amaçlayan politikalar içermektedir.

Modlar arası denge artan salınımların sınırlandırılması için de bir araçtır. Yavaş bir de karbonizasyon iklim değişikliği adaptasyon ve etkilerinin azaltılması için tedbirlerin tanımlanması ve uygulanması yolları ile yapılabilecektir. Türkiye 2011 yılında, 2010 yılında Yüksek Planlama Konseyi¹⁴ tarafından onaylanan "*Ulusal İklim Değişikliği Stratejisinin*" uygulanması için bir "*Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı*" (National Climate Change Action Plan-NCCAP) hazırlamıştır. NCCAP, İklim Değişikliği üzerine BM Çerçeve

¹¹ http://www.turkstat.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=365

¹² Ülkeler tarafından UNFCCC' ye gönderilmiş sera gazı salınımları üzerine veriler <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/national-emissions-reported-to-the-unfccc-and-to-the-eu-greenhouse-gas-monitoring-mechanism-4> adresinde mevcuttur.

¹³ Petrol ve Gaz Acil Durum Politikası – Türkiye 2013 güncelleme

https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/2013_Turkey_Country_Chapterfinal_with_last_page.pdf

¹⁴ Yüksek Planlama Konseyinin görevi, ekonomik, sosyal ve kültürel politika hedeflerinin belirlenmesinde Bakanlar Kuruluna destek olmak ve belirlenen esaslar çerçevesinde hazırlanan plan ve programları Bakanlar Kuruluna sunmadan önce hedeflerinin uygun veya yeterli olup olmadığını incelemektir. (<http://www.devplan.org/Yasa-en/aboutspo.pdf>)

Anlaşması bağlamında sorumluluklarını yerine getirme amacıyla tüm sektörler için sera gazı azaltma politika ve tedbirlerini belirlemektedir.

Şehircilik

Türkiye, nüfusunun **%72'si şehirlerde yaşayan** yüksek şehirleşme oranına sahip bir ülkedir. Son yirmi yıl içerisinde, oran 10^{15} artmış ve AB ortalamasına yaklaşmıştır. Birçok trafik hareketi kentsel alanlarda başlamakta ve sona ermektedir.

Şehirlerin hızlı büyümesi, kentsel ulaşım için **toplu taşımacılığın karşılayamadığı** bir talep artışına neden olmuştur. Araç sayısı son on yıl içerisinde iki katına çıkmış¹⁶ ve – aile başına araç sayısı hala Avrupa'dan daha azdır – büyüme devam edecektir. **Trafik sıkışıklığı olağanüstü şekilde artmış** ve kentsel alanlarda sürdürülemez bir durum oluşmasına neden olmuştur.

Türkiye'de yaklaşık 8,4 milyon **engelli kişi** (toplam nüfusun %12,3'ü) bulunmaktadır. Bu engel türleri aşağıdaki gibi detaylandırılabilir: % 9,7 – akıl sağlığı ve kronik tıbbi hastalık; %1.25 – fiziksel engel; %0.48 – öğrenme zorluğu (zihinsel engel); %0.38- konuşma ve dil engeli; %0.37 – işitme engeli; %0,6- görme engeli¹⁷. Engelli vatandaşlar tam olarak seyahat etme hakkını kullanamamaktadır. Sivil toplum, söz konusu sorunlara karşı artan bir farkındalık oluşmasını sağlamıştır.

Sürdürülebilir ve kapsayıcı kentsel ulaştırma sistemlerinin oluşması ülke için önceliklidir. Sürdürülebilirlik, alternatif ulaştırma modlarını desteklemeye, daha yeşil bir kentsel ulaşım, ulaşım erişebilirliğin artırılması için vatandaşların ihtiyaçlarına odaklanan ve kentsel ulaşımın tüm karmaşıklığı ile başa çıkabilecek bütünleşik politikaların desteklenmesini öngörmektedir.. Kapsayıcılık, engelli vatandaşları, diğerleri ile aynı şartlarda fiziksel ortamlara, ulaştırma hizmetlerine ve diğer ilgili tesislere erişmesini garanti etmelidir. Bu hedeflere erişmek için, vatandaşların aktif katılımı, planlama ve politika diyalogları için yerel kapasitelerin oluşturulması oldukça önemli olarak değerlendirilmektedir.

İdari Kapasite

Türkiye idari yapısında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulaştırma alanında merkezi bir politika oluşturma kurumudur. Bakanlığın güçlü liderliği, Bakanlığın ülke yatırım bütçesinde üçte birinden daha fazla pay sahibi olması ve karlı yatırım projeleri ve operasyonlarında **ilave mali kaynaklar bulunması** ile etkisini iki kat artırmıştır.

Bakanlık, **kamu ve Kamu-Özel İşbirliği projelerinin** tanımlanması ve uygulanmasında oldukça **fazla deneyime** sahiptir. EIB, EBRD, WB, CEB, KfW, AFD ve diğerleri gibi uluslararası finans kuruluşları özellikle enerji, ulaştırma ve çevre gibi sektörlerde, kredi programlarıyla oldukça aktiftir, böylece kapasitelerin artırılması için yerel ve uluslararası çabalar etkin olarak kullanılmaktadır.

¹⁵ AB ortalaması %74' tür. Kentsel nüfus, ulusal istatistik ofislerinin tanımlandığı şekilde kentsel alanlarda yaşayan insanları ifade etmektedir. Bu, Dünya Bankası nüfus öngörülleri ve Birleşmiş Milletler Dünya Kentleşme Beklentilerinden elde edilen kentsel oranlar kullanarak hesaplanmakta ve aşağıdaki internet adresinde yayınlanmaktadır:

<http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS/countries/1W-TR-EU?display=graph>

¹⁶ http://www.turkstat.gov.tr/PreIstatistikTablo.do?istab_id=1581

¹⁷ http://www.turkstat.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1017

1.2 Sosyo-ekonomik analiz (GZFT analizleri dahil)

Ulaştırma sektörü için Türkiye'nin ulusal stratejisinin genel amacı, **Avrupa ve Dünyanın geri kalanı ile kusursuz bağlantıya sahip, sorunsuz işleyen, emniyetli, yeşil, akıllı, erişilebilir, sürdürülebilir ve interoperabiliteye sahip ulusal ulaşım sistemini oluşturmaktır.** Bu amaçla, Türkiye'nin *Ulaşım ve Haberleşme Stratejisi: Hedef 2023*, daha iyi mobilite, daha az trafik sıkışıklığı, azaltılmış emisyon, kaza, ölüm ve yaralanma oranlarının azaltılması yoluyla daha fazla emniyet, akıllı fiyatlandırma, akıllı şehir planlama ve artan toplu taşımacılığı ile birlikte düşük maliyetli mobilite sağlamayı hedeflemektedir¹⁸.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB), vizyonunu “*Nitelikli, dengeli, emniyetli, çevre dostu, adil ve ekonomik bir yöntemle tüm kullanıcılar için ulaşırma, bilgi ve haberleşme hizmetleri sağlamak ve izlemek*” olarak tanımlamaktadır. Bakanlık misyonunu vizyonu ile uyumlu olarak “modern medeniyet seviyesi üzerinde ulaşırma ve haberleşme hizmeti sağlayarak küresel rekabet edebilirliği ve vatandaşların yaşam kalitesini artırmak” olarak tanımlamaktadır¹⁹.

Buna göre ulaşırma, **Türkiye'nin yatırım planlarının en üst noktasında** bulunmaktadır. 2007-2013 döneminde, toplam sabit kamu sermaye yatırımlarında ulaşırma sektörünün payı %37,4'tü ve benzer şekilde Türkiye'nin 10. Kalkınma Planı uyarınca, kamu yatırımlarının aslan payı 2014-2018²⁰ yılları için %34 oran ile ulaşırma sektörüne fayda sağlamak için planlanmaktadır.

GZFT analizleri

Türk ulaşırma sektörünü niteleyen güçlü ve zayıf yanlar önceki bölüm içerisinde tanımlanmıştır. İlgili trendler yine bu bölümde analiz edilmiş ve ister pozitif fırsatlar ister tehdit olarak nitelendirilen negatif olası sonuçlar da. (Genel amaç, ilgili testler için kullanılmıştır). Stratejik eylemler daha sonra eşleşme veya dönüşüm stratejisi olarak listelenmiştir. Eşleşen stratejiler, mevcut güçlü yanlar temelinde fırsatlardan faydalanmaktadır. Dönüşüm stratejileri, tehditler ile güç kazanan zayıflıkları azaltmayı hedeflemektedir.. Eşleşme ve dönüşüm stratejileri eylemler olarak gruplanmıştır. İlgili güçlü ve zayıf yanlar ile trendler, fırsatlar ve tehditler aşağıdaki SWOT tablosunda sunulmuştur.

¹⁸ Türk Ulaşırma ve Haberleşme Stratejisi – Hedef 2023, s. 39,

http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf

¹⁹ http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/en/en_new_html/20091202_121818_204_2_64.php

²⁰ Türkiye 10. Kalkınma Planı, Tablo 18, s.92, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

Tablo 1- Türkiye’de Ulaşım Sektörü için SWOT Analizi

GÜÇLÜ	ZAYIF
- Orta Asya ve Kafkasya’da büyüyen piyasalara yakın stratejik konum - Türkiye, geleneksel ticaret güzergâhlarının ve su yollarının üzerinde bulunmaktadır - Güçlü büyüme oranına sahiptir - AB, Türkiye ticaretinde en büyük paya sahiptir - Nispeten genç nüfus - Ulaştırma politikası, TC hükümeti için yüksek derecede öncelik taşımaktadır - Ulaştırma, Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paylardan birisine sahiptir - Mevcut çok yıllık bütçe planlama geleneği - IPA 1 döneminde çok yıllık Ulaştırma OP deneyimi - Türkiye 21. Müzakere faslını teknik olarak kapatmaya hazırdır - Türkiye ulaştırma sektörünün AB müktesebatı ile genel uyumunun “orta derecede gelişmiş” olması - Ulaştırma sektöründe aktif sivil toplum örgütleri ile iyi ilişkiler içinde olma - Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim - Bakanlığın bütçe-dışı mali kaynakları	- Komşu ülkelerle ulaştırma bağlantılarının az gelişmiş olması - Türkiye ve AB arasında yetersiz demiryolu bağlantısı - Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik Ulaştırma için sektörel çevre stratejisinin olmaması - Yüksek seviyede yol kazaları, ölümler ve yaralanmalar - Yanlış sürüş alışkanlıkları ve kurallara uymama - Az gelişmiş intermodalite - Intermodal ulaştırma stratejileri ve yatırımları konusunda kamu kurumları arasında bütünleşik yaklaşım eksikliği - Karaulaştırmasının birim maliyetlerinin hala sürdürülebilir yöntemlerden daha düşük olması- modlar arası geçişi engellemekte - Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği - İdari yetkililerin AB entegrasyonu, alt-sektör politikaları ve çevresel konularda daha fazla eğitime gereksinim duyması - Ulaştırmada araştırma kapasitesinin az gelişmiş olması, Ulaşım Araştırma Merkezinin henüz aktif olmaması - Genel kabul görmüş ITS standartlarının eksikliği - Kent merkezlerinde istihdam ve yüksek nüfus nedeniyle trafik sıkışıklığı - Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk - İthal edilen ve sürdürülemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık
FIRSAT	TEHDİT
- AB Ülkeleri ile ticaretin büyümesi - AB ile Orta Doğu ve Kafkasya bölgesi arasında büyüyen ticaret - Avrupa’ya ve Avrupa’dan artan ulaştırma talebi - Kentsel ulaşım hizmetleri için artan talep - Transit trafikte artış - Ulaştırma konularında (çevresel boyut ve erişilebilirlik boyutu dâhil) sivil toplumun bilincinin artırılması Ulaştırma ve lojistik alanlarında gelir getirici kamu ve özel yatırımları için fırsatlar - Yenilikçi ulaştırma, bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon teknolojilerinin gelişiminin ulaştırmanın etkinliğini artırmaya yönelik fırsatlar sunması	- Ulaştırma talebinden dolayı ulusal altyapı ve çevre üzerine baskı - Ulaştırma yatırımına ilişkin (uluslararası ortalamada) (birim) maliyetlerin artması - Enerji ithalatına artan ihtiyaç - Tehlikeli mal taşınmacılığının artışı - Artan emisyon oranları - Kirliliğin kamu sağlığı üzerindeki olumsuz etkisi - Kentleşmenin artması - Trafik sıkışıklığı – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olmaktadır.

SWOT tablosuna dayanan sosyo-ekonomik analiz, dört eylemde gruplanan stratejik eylemleri oluşturmuştur.

Ulusal ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliğinin ve emniyetinin geliştirilmesi

Son on yıl içerisinde yaşanan **Türk ekonomisindeki dinamik büyüme**, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerindeki için tahmini sürekli artan talebin ardında yatan önemli etkenlerden birisidir.. Son yıllarda hızla büyüyen ancak aynı zamanda diğer alternatiflere kıyasla azalmakta olan **AB ile ticaret**, Gümrük Birliği ve **Birliğin bütünleşme süreci** ile çelişki teşkil etmektedir. Bu alanda, başlıca zorluklardan birisi Türkiye ve AB arasındaki demiryolu bağlantılarının yetersizliğidir., Orta Doğu ve Kafkas ülkeleri başta olmak üzere, komşu bölgelerde politik istikrarsızlık önemli bir sorun olmaya devam etmesine rağmen; Avrupa ile Orta Doğu ve Kafkasya arasındaki ticaret güzergahları ve deniz yollarının geliştirildikçe **transit ticaret Doğu-Batı ticaretine paralel olarak artmaktadır**.

Ulaştırma talebindeki artış fırsatlar yaratmakta, ancak aynı zamanda **ulaştırma kapasitelerini de test etmektedir**. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesi rekabet edebilirliğini uluslararası standartlara çıkarmak için çabalayan bir ülke en temel etkenlerden biri haline gelmektedir. Türkiye'nin ulaştırma politikası uyarınca, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin omurgası **yüksek kaliteli ve düşük maliyetli ulaştırma ağı ve hizmetleridir**. Hizmetlerin konforu, emniyeti, erişilebilirliği, güvenilirliği ve entegrasyon, hizmet kalitesinin başlıca özellikleridir. Bu hedefleri gerçekleştirmek için, Türkiye'nin 10. Kalkınma Planı, önceliklendirilmiş dönüşüm programlarını tanımlamaktadır. Bu dönüşüm programlarından birisi, “*Ulaştırmadan Lojistiğe Dönüştürme*”. Bu program temelde ulaştırma ve lojistik sektörlerinin ulusal ve küresel rekabet edebilirliğini arttırmayı hedeflemektedir. Türkiye, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde²¹ ilk 15 ülke arasına girebilmek için çaba göstermektedir.

Altyapı gelişimi açısından, ülkenin önceliği, Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) ile Türkiye demiryolu ağının bağlantılarını güçlendirmektir. Bir önceki IPA dönemine göre IPA II döneminde aşamalı olarak kaldırma yaklaşımı ile daha az altyapı projesi finanse edilecek olup, ilk yıllarda (2014-2020), destek daha çok Türkiye'yi TEN-T ağına bağlayacak seçilmiş bir demiryolu yük taşımacılığı projesine odaklanılacaktır. Bu dönemde destek daha çok yatırım içermeyen projelere odaklanacaktır. Buna paralel olarak, özellikle demiryolu altyapısı projelerinde programlama/uygulama sürecinde uluslararası finans kuruluşları ile işbirliğinin artması beklenmektedir. IPA hibelerinin uluslararası finans kuruluşları kredileri ile birleşmesi IPA fonlarının en iyi şekilde kullanılmasını ve daha güçlü bir etki elde edilmesini sağlayacaktır.

Sürdürülebilirlik açısından Türk ulaşım sektöründeki önemli bir sorun, sürdürülebilir olmayan ve ithal edilen fosil yakıtlara bağımlılığını arttıran ve enerji tedarik riski oluşturan kara ulaştırmasının aşırı ağırlığıdır. Yük ve yolcu ulaştırmasında modal denge Türkiye'de sürdürülebilirlik için zorunludur. Ulaştırma ağının sürekli genişlemesi ve modernizasyonu, yatırımları ulaştırmanın daha sürdürülebilir biçimlerine odaklayarak modal dengenin sağlanması için eşsiz bir fırsat sunmaktadır.

Türk Ulaştırma ve Haberleşme Stratejisi – Hedef: 2023, 2023 yılına kadar şehir içi yük ve yolcu taşımacılığında **demir yolu sektörünün payını**, sırasıyla %15' e (şu anda %4.76) ve

²¹ Türkiye 10. Kalkınma Planı, s.206 http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

%10' a (şu anda %2.22) yükseltmeyi amaçlamaktadır²². Bunun için, demiryolu altyapısını ve demiryolu şebekesinin yoğunluğunu geliştirmek Türkiye için en önemli önceliktir.

Ulaştırma sektöründeki **AB Hedefleri** – ki bunlar; Avrupa yüksek hızlı demiryolu şebekesinin tamamlamak, 2030 yılına kadar mevcut yüksek hızlı demiryolu şebekesinin uzunluğunu üç katına çıkarmak, tüm Üye Ülkelerde yoğun demiryolu şebekesi elde etmek ve 2050 yılına kadar orta mesafe yolcu taşımacılığının çoğunlukla demiryolu ile yapılmasını sağlamaktır – Türkiye' nin bu önceliği ile uyumludur. TEN-T ağına bağlanan demiryolu güzergâhlarının geliştirilmesi ve darboğazların ortadan kaldırılması, dönüşüm sürecinde oldukça önemlidir.

Emisyonlar konusunda giderek daha sıkı olmaya başlayan ulusal ve uluslararası süreç, **emisyonları azaltmak için** ve çevre sorunu ile başa çıkmak için **yeni itici güçler** eklemiş ve eklemeye de devam etmektedir. Karbon ticareti ve uluslararası gözetim, kirleten-öder prensibini uygulamak ve çevreye zararlı tutumu değiştirmek için oluşturulan mekanizmalara sadece birer örnektir. Sera gazı emisyonunun doğrudan etkilerinin ötesinde, karayolu taşımacılığının aşırı ağırlığı, sürücülerin kurallara uymamasının yarattığı tehlikeli sonuçlarını da arttırmaktadır. Sürekli bir kirlilik riski kaynağı olan tehlikeli mal taşımacılığının artması, da emniyet sistemlerini test etmektedir. Modlar arası dengeye paralel olarak, çevresel mevzuatı geliştirmek ve uygulamak için idari kapasitelerin artırılması da önemli bir görevdir.

Benzer şekilde, artan seyahat talebi ve karayolu seyahatini çok fazla kullanmak da, kötü sürüş alışkanlıkları kaynaklı karayolunda ölüm sayısının yüksekliğini etkilemektedir. *BM Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem* belgesine paralel olarak, Türkiye Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı, bir Başbakanlık Genelgesi ile 31 Temmuz 2012 tarihinde yayınlanmıştır. Eylem planı, tüm ilgili yönetmeliklerin değerlendirilmesini, akıllı sistemlerin ve otomatik tatbik sistemlerinin uygulanmasını ve risk faktörleri ve güvenlik çözümlerinin araştırılması ile tanımlanmasına ilişkin çalışmalar yapılmasını hedeflemektedir. Kanun uygulama kapasitesinin geliştirilmesinin ötesinde, sürücülerde güvenlik yönetmelikleri ve yaya yol kullanımına konularında farkındalığın artırılması da oldukça önemlidir.

Aslında karayolu taşımacılığı kapıdan kapıya yük taşıma hususunda yenilemez olmasına rağmen, orta ve uzun mesafede demiryolu ve deniz yolu ulaşımı için de fırsatlar bulunmaktadır. Ulaştırmanın daha sürdürülebilir biçimlerinin ekonomik faydalarından yararlanılması ve artan ulaşım taleplerinin karşılanmasında, **mevcut intermodalitenin az gelişmiş olan durumu**, ayrıca önemli bir engeldir. Bununla beraber, Türkiye'nin özel coğrafi konumu, zengin multi-modal taşımacılık imkânları sunmaktadır. Bu bağlamda, Türk ulaşım politikası, konteyner taşımacılığındaki artan trendden faydalanmak amacıyla tüm ülkede intermodal ulaşım tesis ve hizmetlerini geliştirmeyi ve özellikle sanayi bölgelerinde modern lojistik merkezler inşa etmeye devam etmeyi amaçlamaktadır.

Modlar arası dengeyi sağlamak için, multi-modal lojistik merkezler kurmak ve akıllı intermodal çözümler oluşturmak üzere teşvik ve usta bir planlama Ayrıca, kentsel lojistik merkezlerince sunulacak son yol çözümleri, için **tamamlanmamış yasal çerçeve ve kentsel ulaşım planlaması ve uygulaması için yetersiz kurumsal kapasite** nedeniyle aksaklığa uğramaktadır. İntermodaliteyi planlamak, düzenlemek ve desteklemek için idari kapasitelerin geliştirilmesine yönelik yatırım içermeyen projeler gereklidir. Ayrıca, intermodal çözümlere yönelik yenilikçi çözümler ve küçük-orta boyutlu altyapı projeleri uygulanmalıdır.

²² Türk Ulaşım ve Haberleşme Stratejisi – Hedef: 2023, s 41,
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WTYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf

Bu projeler, demiryolu, denizcilik ve lojistik operasyonlarında yatırım, mevzuat ve geliştirmelere ihtiyaç duyan bir sistem olan ve farklı ulaştırma modlarını dengeleyen entegre bir ulaştırma sistemi tanımlayan Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisinin bir parçasıdır.²³

Türk ulaştırma sektörünün kaynak ve maliyet etkinliğinin arttırılması

Karayolu ulaştırması, yük ve yolcu için hızlı ve etkin ancak sürdürülebilir olmayan bir taşımacılık biçimi sunarken, alternatif ulaşım sistemleri, düşük kalite ve hizmetteki verimsizlikleri nedeniyle etkinliklerini kaybetmiştir. İlgili birim maliyet ve teknolojiler bugün bile modlar arası dengeye ket vurmaktadır. Akıllı ulaşım sistemleri (ITS) üzerine yapılacak ARGE faaliyetlerine destek veren politika girişimleri, güvenliğin interoperabilitenin ve trafik yönetiminin etkinliğinin artırılmasına ve ulaştırma kaynaklı emisyonların ve trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkıda bulunabilir. Toplum tarafından bilgi teknolojilerinin kullanımının artması ve akıllı cep telefonlarının yaygınlaşması ITS'in yayılması için olumlu koşullar yaratmaktadır. Kullanıcı perspektifinde, seyahat süresi ve alternatif rotalar üzerine mevcut bilgilerin ulaşılabilirliği kapıdan kapıya sorunsuz erişim ve herkesin hayat kalitesinin arttırılması için temeldir. **ITS, tüm ulaştırma sektörlerinde verimliliği arttırabilir. Ancak aşırı modal dengesizliği kendiliğinden tekrar dengelemek için bir yol olarak görülemez; aslında yenilikçilik bunu üzerine eklemeye bulunabilir.**

Türkiye ulaştırma politikası, sektörde araştırma ve yenilik hususlarını destekleyerek **ulaştırmada etkinliği** arttırmayı hedeflemektedir. UDHB, **yeni yatırım çözümlerinin oluşturulması ve kullanılması için**, uzun vadeli ARGE ve ITS stratejilerinin tasarlanması ve uygulanması için mükemmel bir konumdadır. 2013 yılında, UDHB, idari ve teknik mevzuatı geliştirmek, ülkede akıllı ulaştırma sistemlerini yaygınlaştırmak, engelli insanların ulaştırma araç ve hizmetlerine erişimini arttırmak ve karayolu ulaştırması kaynaklı gaz emisyonu ve yakıt tüketimini düşürmek için *ITS Strateji ve Eylem Planını* hazırlamıştır. ITS' in yaygınlaştırılması, Türkiye' nin AB GNSS (Galileo/EGNOS – Avrupa Sabit Konumlu Navigasyon Yerleşim Hizmeti) sistemin entegrasyonu ile daha da desteklenmektedir.

Bireyselden daha Sürdürebilir Kentsel toplu taşıma yöntemlerine geçişin desteklenmesi, trafik sıkışıklığının azaltılması

Kent merkezlerindeki trafik sıkışıklığı, yüksek nüfus ve istihdam ile özel araçların yoğun kullanımından kaynaklanmaktadır. Yolcu ve yük taşımacılığındaki ciddi modlar arası dengesizlik karayolu şebekelerine aşırı yüklemeye bulunurken, dar boğazlara ve geçici tıkanmalara neden olmaktadır. **Özel araç kullanımında artışın** devam etmesinin beklenmesi nedeniyle, durum daha da kötüleşmeye mahkûmdur. Diğer yandan, düşük yoğunluk ve fiziksel engeller, özellikle ekonomik gücü ve fiziksel kapasitesi sınırlı olan insanların yerel toplu taşımaya erişimini engellemektedir.

Kentsel ulaşım ancak toplu taşımayı yaygınlaştırarak önemli oranda geliştirilebilir. Bunun için şehir planlaması şarttır. Kentsel taşımacılığın planlaması ve uygulanması için yasal çerçeve ve kurumsal kapasite, yetersizdir ve geliştirilmesi gerekmektedir.

²³ İspanya-Türkiye eşleştirme projesinde geliştirildiği gibi

Katılımcı şehir planlaması için artan bir halk talebi bulunmaktadır. Oluşan sinerjiden, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının tanımlanmasında yerel işbirliği teşvik edilerek faydalanılabilir.

Bu çerçevede, engelli kişilerin ulaşımına erişilmesi konusuyla ilgili tüm kurumları, birlikleri ve organizasyonları bir araya getirmek, bunların eylemlerini koordine etmek, aradaki işbirliğini desteklemek oldukça önem taşımaktadır. Söz konusu planların uygulanması için küçük ölçekli altyapı projeleri için proje havuzu oluşturulacak ve uygulamak için kamu fonları da kullanılabilir.

Türkiye'nin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına Entegrasyonu

Ulaştırma sektörüne küresel bir açıdan bakıldığında Türkiye'nin stratejileri ve hedefleri, ulaştırmanın farklı modlarını birbirine bağlayan ve yolcuların ve yüklerin taşınmasında büyük bir değişimi destekleyen **Tek Avrupa Ulaşım Alanının** oluşturulması ile uyumludur. Türkiye ulaştırma politikası, AB *müktesebatı* ile Türk **ulaştırma mevzuatının** dinamik bir biçimde uyumlaştırılmasını amaçlamaktadır. Son on yıl boyunca başarılan mevzuata yönelik ve organizasyonel reformlar etkileyicidir ancak hala uygulayıcı eylemlerine gereksinim duymaktadır. Bundan başka, AB desteği ile başlatılan ve devam eden teknik ve idari eylemler derinleştirilmeli ve AB *müktesebatının* dinamikliği dikkate alınarak takip edilmelidir. Nitekim, AB yardımları ile oluşturulan tüm sektör stratejileri, AB politikaları ve ilgili müktesebatında gerçekleşen gelişmeleri göz önünde bulundurarak düzenli olarak güncellenmelidir. Ayrıca, ilgili Türk mevzuatı, bu dinamik süreç uyarınca tekrar tasarlanmalıdır.

Ulaştırma sistemi, şu anda büyük bir dönüşüm içerisinde. Örneğin, demiryolu şebekesi özel kurumlara açılmakta ve piyasa liberal hale getirilmekte, kombine taşımacılık ve tehlikeli malların taşınması katı bir düzenleyici süreçten geçmekte ve Bakanlık tekrar yapılanmaktadır. Ulaştırma alanındaki tüm kurumlar, etkinliği artırılması ve açık ağlarda multi-modal operasyonların entegrasyonu konusunda sınırlı deneyime sahiptir. Özellikle, alt-sektörlerde düzenleyici görevlere sahip kamu kurum/idareler olmak üzere ilgili Genel Müdürlüklerin yetersiz kapasitesi teknik destek ihtiyacı doğurmaktadır. Bu kapsamda, demiryolu, karayolu, denizyolu, içsu yolları, hava, kombine ve tehlikeli mal taşımacılığı sektörlerinde düzenleyici ve uygulayıcı birimler ve AB uyum sürecine dâhil olan diğer birimler, AB ile teknik ve mali işbirliğinde emniyet, güvenlik, çevresel koruma, pazar erişimi ve düzenleme, eğitim, sertifikasyon ve lisans verilmesi, rekabetçi kurallar, ARGE, teknik ve sosyal koşullar vs. konularda önemli işler yapacaktır.

2 Sektör Yaklaşımı için Kapsam

2.1 Ulusal sektör politika(ları) / strateji(leri)

Sektör yaklaşımı için gerekli olan **temel ulusal ve ulaştırma sektörü politika belgeleri, Türkiye’ de mevcut durumdadır**. Ülke, Ulaştırma sektöründe güçlü birçok yıllık planlama geleneğine sahiptir. Önemli belgeler aşağıdaki gibidir:

- 10. Ulusal Kalkınma Planı
- Ulaştırma ve Haberleşme Stratejisi: Vizyon 2023
- Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (NCCAP)
- Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planı
- Ulusal ITS Stratejisi ve Eylem Planı

Bunlara ilaveten, demiryolu, deniz yolu ve kara yolu ulaşım sektörlerinde **bir dizi alt-sektör strateji belgesi ve eylem planı** bulunmaktadır ve Ulaştırma Operasyonel Programı altında (UOP) eylem ve faaliyetlerin tasarımı kullanılmaktadır.

Ulusal ve sektör-seviyesindeki stratejiler, rutin olarak **sivil toplum paydaşları ile işbirliği içerisinde geliştirilmektedir**. Bunun bir yansıması olarak, UOP, kamu ve sivil toplum paydaşlarının geniş katılımı ile temel bir görüş alışverişi ve politika geliştirme platformu olan; Hükümete öneriler sunmak üzere periyodik olarak toplanan ve sonuncusu 600 kişinin katılımıyla Eylül 2013 tarihinde gerçekleşen Ulaştırma Forumundan sonuçlarını dikkate almaktadır.

IPA’ya ilişkin olarak, halihazırda **2007-2009** dönemi için çok yıllık bir **Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP)** hazırlanmış ve uygulanmıştır. UOP ara değerlendirmeye müteakip olarak güncellenmiş ve **2010-2013** yılı için uygulanmıştır. Bu Operasyonel Program, söz konusu programların üzerine kurulmakta; bununla beraber 2007-2013 döneminde IPA 1. bileşeni altında yer alan unsurları da içermektedir.

Önceden söz edilen ulusal stratejiler ve sektör stratejilerinin öncelikleri, ve amaçları aşağıda sıralanan **temel Topluluk strateji belgelerinde** tanımlanan önemli sorunlar ve zorluklara **cevap verecek** nitelikte hazırlanmıştır:

- Beyaz Kitap 2011 “Rekabetçi ve Kaynak-verimli Ulaştırma Sistemine yönelik Tek Avrupa Ulaştırma Alan için Yol Haritası”,
- Avrupa 2020 stratejisi.

2.2 Kurumsal düzen, liderlik ve kapasite

Sektör için **lider kurum, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıdır (UDHB)**. Bakanlık, ulusal politikaların, stratejilerin ve eylem planlarının geliştirilmesi ve uygulanmasından sorumludur. Ayrıca, ulusal altyapı ağlarının planlanması, inşası ve yönetimini sağlamaktan sorumludur. Ayrıca, Türkiye’de ulaştırma hizmetlerinden sorumlu tek düzenleyici kurumdur.

[655 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname \(Kasım 2011\)](#) uyarınca, Bakanlık her birisi bir alt-sektörden sorumlu 10 genel müdürlük olarak organize edilmiştir:

- 1) Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- 2) Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- 3) Deniz ve İç Sular Genel Müdürlüğü
- 4) Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
- 5) Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- 6) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- 7) Haberleşme Genel Müdürlüğü
- 8) Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü
- 9) Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- 10) Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü

Organizasyon yapısında ayrıca üç Başkanlık bulunmaktadır:

- 1) Denetim Hizmetleri Başkanlığı
- 2) Strateji Geliştirme Başkanlığı
- 3) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırma Merkezi Başkanlığı

Aynı zamanda yatay destek birimleri de bulunmaktadır.

Mevcut Ulaştırma OP' ye dahil olan **Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı** bağlı, ilgili ve ilişkili kuruluşları şunlardır:

- Karayolları Genel Müdürlüğü (TCK)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)
- Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD)
- Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketi (PTT)
- Bilgi ve İletişim Teknolojileri Kurumu
- Türksat Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme anonim Şirketi

Konuyla ilgili sorumlulukları olan **diğer Bakanlıklar** aşağıdaki gibidir:

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (ÇŞB)
- Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı (ETKB)
- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı (BSTB)
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı (ÇSGB)
- Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı (ASPB)

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, araştırma ve kalkınma faaliyetlerine ilaveten, çevre ve Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı açısından diğerlerinin üstünde paya sahiptir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı, genel olarak insan kaynakları, erişilebilirlik ve özellikle şehircilik anlamında ulaşırmada kapsayıcılık ile ilgilenmektedir.

Belediyeler, kent alanlarında ulaştırma politikası, altyapı şebekeleri ve ulaştırma hizmetlerinin sağlanmasından sorumludur. Belediyeler bu sorumluluklarını Hükümet ile işbirliği içerisinde ve ulusal kanunlar çerçevesinde yerine getirmektedir. Belediyeler, yerel

ulaştırma kalkınma konseptleri ve stratejileri tasarlamakta, projeler geliştirmekte ve uygulamakta ayrıca yerel ulaştırma hizmetlerini düzenlemekte ve işletmektedir.

2.3 Sektör ve Donör Koordinasyonu

Ulusal seviyede sektör politikalarının koordinasyonu iki önemli ulusal kurum tarafından yapılmaktadır:

- Genel olarak ulusal kalkınma için bakanlıklar arası koordinasyon ve karar verme otoritesi **Yüksek Planlama Kurulu'dur**.
- İlâveten, ulusal seviyede bölgesel kalkınma politikasına ilişkin üst karar verme organı olan **Yüksek Bölge Kalkınma Kurulu** kurulmuştur. Kurulun başlıca görevi, bölge kalkınma politikalarının diğer merkezi seviyedeki sektörel ve tematik politikalar ile karar verme, programlama, uygulama ve izleme hususlarında uyum ve koordinasyonunu sağlayarak yönetişimi güçlendirmektir.

Ulaştırma sektörü içinde koordinasyon Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yapılmaktadır. Bunun için, aşağıda sıralanan bazı alt-sektör koordinasyon organları bulunmaktadır:

- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu (DKK) – daha önce de Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu (UDFKK) olarak bilinmektedir.
- İklim Değişikliği ve Hava Yönetim Koordinasyon Konseyi
- Yüksek Karayolu Trafik Güvenlik Konseyi
- Hava Nakliyatını Kolaylaştırma Komitesi (HANKOK.)
- UDHB Demiryolu Koordinasyon Konseyi

Yukarıdaki koordinasyon organlarına ilgili devlet bakanlıkları ve ulusal teşkilatlar aynı zamanda ilgili alt-sektör operatörleri, ekonomik ve sivil toplum temsilcileri dâhildir. Düzenli olarak toplanmakta ve – ulusal sektör stratejileri ve politikalarına ilâveten –ulaştırma sektöründe yabancı donör ve uluslararası finans kuruluşları finansmanının kullanımına ilişkin olarak görüşmelerde bulunmaktadır.

IPA'ya ilişkin olarak ise, spesifik olarak Sektör İzleme Komitesi (SMC), 2006 yılından beri faaliyettedir SMC, 2007 yılından beri Ulaştırma OP'nin izlemesinden sorumludur. SMC aşağıda listelenen kamu idareleri ve onları temsilcilerinin yanı sıra ve Sivil Toplum Örgütleri de dâhil olmak üzere tüm ilgili paydaşlardan oluşmaktadır.

- Ulusal IPA Koordinatörü veya onun temsilcisi;
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi,
- Ulusal Fon,
- Avrupa Komisyonu,
- IPA III. ve IV. Bileşenleri için Stratejik Koordinatör temsilcisi
- Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın ilgili birimleri, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (MoEF), Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı
- Ro-RO Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği (RODER)
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND),
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD),

- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM),
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB),
- Türkiye Müşavir Mühendis ve Mimarlar Birliği (TMMMB),
- Ayrıca üniversiteler ve akademi temsilcileri,

SMC, paydaşlar arasında uyum ve tutarlılığı sağlamak için yılda iki kere düzenlenmektedir. SMC toplantıları, IPA II programı ve uygulama sürecinde de devam edecektir.

Uluslararası finans kuruluşları dâhil dış finansmana ilişkin olarak, ulusal koordinasyon otoritesi Başbakanlık Hazine Müsteşarlığıdır (HM). Hazine Müsteşarlığı, Uluslararası finans kuruluşları, fonlar, devletler, kalkınma bankaları ve özel bankalar gibi hibede bulunan kurumlardan Kamu kurumları tarafından uygulanan çeşitli projeler sağlanmakta olan kredi ve hibelerin koordinasyonunu sağlamaktadır.²⁴ Hazine Müsteşarlığının' ın koordinasyon faaliyetlerine ayrıca Uluslararası Finansman Kuruluşlarından (Uluslararası Finans Kuruluşları) ulusal bütçeye sağlanan için program kredilerinin finansmanı da dâhildir.

Projelerin tanımlanması ve dış finansmanın tahsisine ilişkin kararlar Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan **Yıllık Yatırım Programında (YYP)** belirtilmektedir. Sadece YYP' de yer alan projeler hibe ve uluslararası finans kuruluşlarından alınacak finansman için uygundur. Gerekli hazırlık ve fizibilite çalışma ve raporlarının hazırlanması faydalanıcı (başvuru sahibi) kamu kuruluşunun sorumluluğudur.

Ulaştırma sektöründe, aşağıda listelenen pek çok **donör** kuruluş ile işbirliği oluşturulmuştur,

- Avrupa Yatırım Bankası (AYB),
- Avrupa Kalkınma Bankası Konseyi (CEB),
- Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (EBRD),
- Dünya Bankası
- İslami Kalkınma Bankası
- Japon Uluslararası İşbirliği Bankası (JPIC) ve Japon Uluslararası İşbirliği Teşkilatı (JICA),

Marmaray Projesi ile Bursa ve Antalya'daki Hafif Demiryolu Transit Projesi yabancı donörler ile ortak finansmanı sağlanan önemli projelere örnektir.. İlaveten, Dünya Bankası ve İslami Kalkınma Bankası, Demiryolu Yeniden Yapılanması ve demiryolu rayları, 80 elektrikli lokomotif ve 6 hızlı tren seti projelerinin finansmanını üstlenmiştir. Kentsel ulaşım alanında, Fransız Kalkınma Ajansı , (diğer donörler ile birlikte). İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir projesinin finansmanına dâhil olmuştur.

2.4 Orta Vadeli Bütçe Perspektifi

Türkiye'de, tüm devlet idarelerinin bütçesi, 2006 yılından beri 5018 sayılı Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu ile düzenlenmektedir. Türkiye'nin sağlam bir "çok yıllık bütçe sistemi" bulunmaktadır. Buna göre, kamu kurumları kendi stratejik planlarını ve bütçelerini,

²⁴ Hibede bulunan kurumların koordinasyonu için yasal esaslar, 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesine Hakkında Kanun; 4749 sayılı kanun kapsamında Dış Finansman Sağlanmasına İlişkin Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik ve Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Hazine Garantisi Olmaksızın Hibe Hariç Dış İmkan Sağlanmasına İzin Verilmesine ve Sağlanan Dış İmkanın İzlenmesine İlişkin Yönetmelik tarafından belirlenmektedir.

söz konusu planlar ile uyumlu şekilde hazırlanan performans programlarını esas olarak geliştirir.

Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanununun tam olarak uygulamaya koyulması ile Türkiye 2006 yılından beri orta vadeli gider çerçevesi yerine çok yıllık bütçe hazırlığı uygulamaktadır. Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu, uluslararası standartlar uyarınca finansal yönetim, bütçe sınıflandırması ve bütçe tiplerinin genel durumunu tanımlamaktadır.

16. maddede uyarınca, Maliye Bakanlığı, Merkezi Devlet Bütçe taslağının hazırlanmasından ve ilgili devlet idareleri arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumludur.

Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu ile bütçe hazırlığı süreci tekrar tasarlanmıştır. **Orta Vade Programlar (OVP)** ve **Orta Vade Mali Planlar (OVMP)** sisteme yeni unsurlar olarak tanıtılmıştır. Eski sistemde, temel makroekonomik politikalar, esaslar ve ekonomik hedefler ve göstergeler bulunmaktadır. Yeni sistem, bütçe yılı için aynı zamanda takip eden iki yıl için hedef bütçe açığı ve borçlanma pozisyonları, toplam gelir ve harcama öngörüsü ile kamu kurumlarının tahsisat tekliflerinin tavanını açıklığı, içermektedir.

Bütçe rakamları, ilgili her bir kamu kurumu tarafından geliştirilen **Stratejik Programlara** dayanmaktadır. Bu programlar, OVP ve OVMP'den hasıl olmaktadır. Kamu kurumlarına bütçe kalemleri arasında tahsisat transferine müsaade edilerek önemli bir **esneklik** sağlanmaktadır. Bütçe hazırlığı konusunda tahsis ve operasyonel etkinliğinin artırılmasını sağlamak için, sistem, izleme mekanizmaları dâhil olmak üzere performans göstergeleri belirlemeyi gerekli kılmıştır.

OVP ve OVMP, **üç yıllık periyodik olarak ilerleyen** belgelerdir. Mali hedefler, bütçe yılı için bağlayıcı ve sonraki iki yıl için gösterge niteliğindedir. İlk uygulama yılı boyunca, sonraki iki yıl için yapılan öngörüler de yakından takip edilir. Proje bazlı harcama programlarında çok yıllık tahsisatlar korunurken, ekonomik göstergelerden etkilenen oranlar ise değişebilmektedir. Bu yapı, mali düzenlemeler yapmak için esneklik sağlarken kamu maliyesinin ön görülebilir olmasını sağlamaktadır.

2014 yılı için ulaştırma ve haberleşme sektörünün toplam ulusal bütçesi 36.928.534.000 TRY (yaklaşık olarak 13 milyar €). 14.288.902.000 TRY (yaklaşım 5 milyar €) olan %39'luk kısmı yatırımlara ayrılmıştır. Türkiye' nin toplam yatırımında ulaştırmanın sahip olduğu pay 47.523.961.000 TRY (yaklaşık 16,6 milyar €) olarak yaklaşık %30' dur.

Bu bağlamda, ulaştırma sektörünün bütçesinin başlıca harcama kalemleri aşağıdaki gibidir:

Tablo 2 – Türkiye Ulaştırma Sektörü Yatırım Bütçesi, 2014

SEKTÖRLER	2014 (TRY)
Demiryolu	7.651.500.000 (yaklaşık 2,6 milyar €)
Karayolu	4.082.589.000 (yaklaşık 1,4 milyar €)
Havayolu	1.005.300.000 (yaklaşık 0.35 milyar€)
Denizcilik	601.000.000 (yaklaşık 0.21 milyar €)
Haberleşme	948.513.000 (yaklaşık 0.33 milyar €)
TOPLAM	14.288.902.000 (yaklaşık 5 milyar €)

2.5 Performans değerlendirme çerçevesi

2011 yılından bu yana, **ulusal kamu yatırım programlarının takibi ve düzenli olarak değerlendirilmiştir**. Bu işlem Kalkınma Bakanlığının, Yatırım Programlama İzleme ve Değerlendirme Genel Müdürlüğü (YPİD GM) tarafından yapılmaktadır. YPİD Genel Müdürlüğü özel bir (çevrim içi) Kamu Yatırımları Proje Bilgi Sistemi (KYPBS) ile desteklenmektedir. Planlanan ve gerçekte performans verileri, düzenli olarak ilgili kamu kurumu tarafından KYPBS’ye girilmektedir. Daha sonra bu veriler Kalkınma Bakanlığı tarafından kontrol edilmekte ayrıca gerekli olduğu yerlerde üzerlerine yorum yapılmaktadır. Bu esaslar üzerine, sistem kamu yatırım projelerinin mali ilerleyişini sürekli olarak takip etmekte ve düzenli ve gerekirse amaca özel (ad hoc) uygulama raporları oluşturmaktadır.

Buna ilaveten ve 5018 sayılı Kanunu uyarınca, kamu kurumları ayrıca projelere ilişkin genel bilgileri, mali yatırım kaynaklarını, süreçte yapılan değişiklikleri ve mali süreci içeren “**Yıllık Yatırım Değerlendirme Raporları**” hazırlamaktadır. Bu raporlar, Kalkınma Bakanlığı ve Maliye Bakanlığına her yılın Mart ayı sonuna kadar kamu kurumları tarafından sunulmaktadır. Aynı zamanda, Kalkınma Bakanlığı ayrıca **ulusal yatırım programları için kapsamlı bir değerlendirme sistemi** kurmaya başlamıştır. Sistem, değerlendirme yöntemlerini, kriterleri ve süreçleri kapsayan kılavuz ve standart rehberler içerecektir. Değerlendirmeler Kalkınma Bakanlığı tarafından koordine edilecek ve yönetilecektir (GENEL MÜDÜRLÜK IPME) ve hem ara dönem hem de uygulama sonrası (ex-post) değerlendirmeleri kapsayacaktır. Son olarak, yatırım projeleri ayrıca, Sayıştay finansal ve performans denetimlerine tabi olacaktır.

2.6 Kamu mali yönetimi

Yukarıda söz edildiği gibi, stratejik planlama, yönetim ve kamu finans kaynaklarının (tahakkuk esaslı) muhasebesi ile mali hesap verebilirlik ve şeffaflık için raporlama, iç ve dış kontrol ve denetimler için yasal çerçeve 5018 Sayılı **Kamu Mali Yönetim ve Kontrolü** Kanununda belirtilmiştir.

Kamu İç Mali Kontrol sistemi; merkezi hükümeti, aynı zamanda sosyal güvenlik ve yerel yönetimleri de kapsamaktadır. Sistemdeki merkezi uyumlaştırma görevi Maliye Bakanlığı tarafından üstlenilmektedir. Kamu fonları için siyasi hesap verebilirlik ise Bakan'da bulunmaktadır.

Mali yönetim sorumluluğu – Maliye Bakanlığının Merkezi Uyum Birimi (MUB) tarafından belirlenen yönetsel çerçeve içinde – Strateji Geliştirme Başkanlığı (SGB) tarafından desteklenen en yüksek seviyedeki yönetici tarafından üstlenilmektedir. Harcama birimleri, her bir bakanlık ve kamu organı içerisindeki iç denetim birimleri tarafından kontrol edilmektedir. Bunlar Maliye Bakanlığına bağlı olan mış bir İç Denetim Koordinasyon Kurulu (İDKK) tarafından koordine edilmektedir.

Kamu organlarının **dış denetimleri** Sayıştay tarafından INTOSAI²⁵ standartlarına dayanarak yapılmaktadır. Sayıştay, dış denetimler için ulusal standartları belirlemekten sorumludur ve bağımsız olarak çalışmaktadır. Çalışmaları hem nihai denetim görüşüne yol açan tüm finansal operasyonları kararlar ve işlemler için düzenleyici denetimlerini hem de kamu kaynaklarının etkin kullanımı ve etkinliğin değerlendirilmesi gibi performans denetimlerini içermektedir. Tüm idari organlar için gerekli olan kurum raporları hariç olmak üzere – devam eden denetimlere dayanarak – Sayıştay, düzenlilik ve performans değerlendirmelerin sonuçlarını konsolide eden Dış Denetim Genel Değerlendirme Raporunu hazırlar ve Türkiye Büyük Millet Meclisine (TBMM) sunar. Sayıştay, Meclise, taslak nihai hesap kanununa ilişkin olarak genel bir uygunluk beyanı vermektedir (bütçe aklanması).

Sayıştay'ın kendisi de TBMM'ye bağlı Meclis Bürosu tarafından atanan ve TBMM adına hareket eden gerekli mesleki yeterliliklere sahip bir denetçiler komitesi tarafından yıllık olarak denetlenmektedir. Denetleme, Sayıştay'ın hesapları ve ilgili belgelere²⁶ dayanarak yapılmaktadır.

2.7 Makroekonomik Çerçeve

Küresel ekonomik kriz sonrasında, Türkiye ve ticari ortak ülkelerin ekonomilerinin büyüme hızı önemli oranda sapma göstermiştir; yerel talep ise kötü giden dış talebin aksine hızla geri kazanılmıştır. Bu süreçte, cari hesap açığı daha önce görülmemiş bir seviyeye çıkmış ve ekonomiyi tekrar dengeleme gereksinimi hâsıl olmuştur. 2011 yılının son çeyreğinden başlayarak, makro-tedbirler daha dengeli bir ekonomik yapı oluşturmak için uygulamaya alınmıştır. Bu politikalar ile birlikte, büyüme daha orta bir yola oturmuş, dış talep ise 2012 yılında büyümenin başlıca kaynağı olmuş ayrıca GDP oranına göre cari hesap açığı ise yüzde 6,1 azalmıştır. 2013 yılında, dış talep sabit kalırken, yerel talep ise canlanmış ve cari hesap açığı tekrar artmıştır. Yüzde 7,9 ile (Kalkınma Bakanlığı), 2013 yılındaki GSYİH oranına göre cari hesap açığı, yüzde 7,1 olan Orta Vadeli Program (2014-2016) ve Katılım Öncesi Ekonomik Program (KEP) (2014-2016)' dan daha yüksek olarak gerçekleşmiştir.

Önümüzdeki dönemde makroekonomik politikanın başlıca hedefleri, bir tarafta kademeli olarak cari hesap açığını düşürmek diğer taraftan ise Türk ekonomisi üzerinde küresel belirsizliğin etkilerini en aza indirerek büyüme oranını arttırmaktır. Bu bağlamda, 2013 yılında yaklaşık yüzde 3,6 olması beklenen gerçek GSYİH büyümesinin ise 2014 yılında

²⁵ Uluslararası Yüksek Denetim Kurumlarının Organizasyonu

²⁶ Eylem Planı, Bölüm 22

yüzde 4' e yükselmesi ve 2015 ile 2016 yıllarında ise yüzde 5 potansiyel büyümeye yansımaları beklenmektedir. (KEP 2014-2016).

Son yıllarda toplam yatırım ve tasarrufların eşzamanlı olarak düşüşü bu alanda yapısal politikalar için ihtiyacı arttırmıştır. Mayıs 2013 tarihinden beri ABD para politikalarında olan değişikliklerin etkileri bu ihtiyacı vurgulamıştır. Buna göre, artan yerel tasarruflar, kaynakların üretim alanlarına aktarılması, ekonominin üretim seviyesinin yükselmesi, istihdamın artması, enflasyonun azalması başlıca makroekonomik hedefler arasında olacaktır (KEP 2014-2016). Bu çerçevede, GSYİH büyümesindeki artış ile birlikte, işsizlik oranının 2013 yılında yüzde 9,7 seviyesine, 2016 yılında yüzde 8,9 seviyesine inmesi beklenmektedir (KEP 2014-2016). Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB) fiyat sabitliği elde etmeye dair başlıca amacı ile uyumlu olarak enflasyon hedefleme rejimine devam edecektir. TCMB, enflasyon oranını (yıl sonu tüketici fiyat endeksi enflasyonu) 2013 sonunda yüzde 7,4 seviyesine, 2016 sonunda ise yüzde 5 seviyesine indirmeyi amaçlamaktadır. Nihai hedef ise, Maastricht kriteri ile uyumlu seviyelere enflasyon oranını indirmekken, bu arada hesap mali istikrar hususları da hesaba katılmaktadır. (KEP 2014-2016)

Kamu maliyesindeki güçlü konum orta vadede korunacak ve mali politikalar; ekonominin ve mali istikrarın güçlendirilmesi, yerel tasarrufları arttırılması ve ekonomi potansiyelindeki artışın korunması ile cari hesap açığının kontrolüne ilişkin olarak hedefler için destekleyici olacaktır. Kamu finansının sürdürülebilirliği, kamu sektörünün borçlanma gereksinimini makul seviyede tutarak takip edilecek ve geçmişte kamu finansının elde ettiği başarılar ise devam edecektir. Buna göre, 2013 yılında GSYİH oranında yaklaşık olarak yüzde 1 olması beklenen genel devlet açığı 2016 yılında GSYİH oranında yüzde 0,5' e düşmesi beklenmektedir. Kamu finansında bu başarılı performans ile ve GSYİH oranına göre genel devlet borç stoku ve ekonomideki artışın sürekliliğinin 2013 yılında yüzde 35' e ve 2016 yılında yüzde 30' a düşmesi beklenmektedir. (KEP 2014-2016).

İlaveten, mevcut üretim yapısının dönüşümü, ekonominin yenilik kapasitesinin arttırılması ve ithalata olan bağımlılığın azaltılması ile hedeflenmektedir. Bu alanlara ilişkin yapısal politikalar, orta vadede ekonominin rekabet edebilirliğini arttırarak tasarruf-yatırım farkında azalma ve potansiyel büyüme oranında artışa katkısı olacaktır. Bu şekilde, 10. Kalkınma Planının, Türkiye'in küresel konumunu güçlendirmek ve halkı refahını arttırmak olarak belirlenen uzun vadeli kalkınma hedefine doğru önemli bir yol kat edilmiş olacaktır.

2.8 Genel Değerlendirme

Ülke Strateji Belgesinin tanımladığı gibi, *“asgari koşullar birçok sektörde mevcut bulunmaktadır ki böylece Türkiye için katılım öncesi mali yardım çok yıllık planlama ile sektöre yönelik eylemler ile ve sektör yaklaşımları ile kademeli bir şekilde uygulanabilir: Türk kurumları ile her bir sektör için önde gelen kurumlar ve kurumsal düzen konularında anlaşma sağlanmış, ilgili ulusal strateji ve eylem planlarının eşleşmesi yapılmış ve sektör çalışma grupları kurularak program hazırlıkları için müzakerelere başlanmıştır”*

Özel olarak ulaştırma sektörü için,

- Genel ulusal-seviye **sektör stratejisi** – Ulaştırma ve Haberleşme Stratejisi: Vizyon 2023 – hazır durumdadır. Hükümetin genel strateji belgesi olan 10. Ulusal Kalkınma Planı çerçevesinde güncellenmiştir. Bundan başka, mevcut Ulaştırma OP'nin kapsamında yer alan bir dizi alt-sektör stratejisi ile de desteklenmektedir.

- Bunun söz konusu olmadığı durumda veya mevcut ulusal stratejinin güncellenmesi gerektiği yerde – AB entegrasyonu ve müktesebat ile uyum gibi – SOPT 2014-2020 gerekli faaliyetlere finansman sağlayacaktır.
- Ulaştırma sektörünün **Kurumsal Çerçevesi** de kurulmuş ve istikrarlı durumda olup, sektördeki tüm paydaşların etkin bir şekilde işbirliği yapmasını sağlamaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının açık bir şekilde liderlik rolü vardır ve bir dizi özel alt-sektör teşkilatı tarafından desteklenmektedir. Ortaklık danışmaların derinliği ve sıklığı AB gereksinimleri ile uyumludur.
- Sektör içerisinde, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, ulusal fonların, IPA ve diğer geri ödemesi olmayan **hibe fonların koordinasyonunda** sorumludur. Uluslararası finans kuruluşları ile işbirliği ve koordinasyonu bunların fonlama araçları, Başbakanlığa bağlı Hazine Müsteşarlığı ile sağlanmaktadır. Geri ödenebilir dış finansmana erişim Kalkınma Bakanlığı tarafından yönetilen Yıllık Yatırım Programları ile ve Hazine Müsteşarlığı aracılığı ile koordine edilmektedir. Bu çerçevede, ulaştırma sektörü yatırım programlarının planlanması, programlanması ve takip edilmesine ilişkin danışma süreçlerine paydaş olarak düzenli olarak davet edilen Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve uluslararası finans kuruluşları arasında doğrudan bağlantılar da bulunmaktadır. UOP 2014-2020 AYB ve Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası dâhil olmak üzere uluslararası finans kuruluşlarından, geri ödenebilir danışmanlık hizmetlerinin kullanımının yanı sıra söz konusu işbirliğinin genişlemesini ve artışı sağlamaktadır.
- Ulusal bütçe, 2006 yılından beri **çok-yıllı programlama** ile yapılmaktadır. Bütçe kullanımının sürekli takibi için iyi hazırlanmış yöntemler bulunmaktadır. Tüm ulusal bütçelere esas olan Kamu Finansal Yönetim ve Kontrolü Kanunu da ayrıca dış koşullar sonucu ortaya çıkan değişiklikler nedeniyle gereken nihai düzeltmeler ilişkin gerekli esnekliği veya onaylanmış yatırım tedbirlerinin fiili ilerlemesini sağlamaktadır.
- **Kamu Mali Yönetimi** için yasal çerçeve de ayrıca istikrarlı ve operasyonel durumdadır. Genel esasları Yüksek Denetim Kurumları Örgütü (INTOSAI) standartlarına dayanmakta olup, iç ve dış denetim, kontrol ve değerlendirmelerin tüm uluslararası gerekli formlarını vermektedir.
- Genel makroekonomik çerçeve istikrarlıdır. Son yıllarda, Türkiye, kendi ticari ortaklarından daha yüksek büyüme oranlarına erişmiştir. Güçlü iç talep ve ihracat piyasalarındaki durağan büyüme, cari açığının artmasına neden olmuştur. Buna ancak makro tedbirler ile karşılık verilebilmiştir. İstikrar odaklı ekonomik politikaların – kamu yatırım programları arasında en büyük harcama kalemlerinden birisidir – yeteri kadar ön görülebilir olarak kalması beklenmektedir.

3 IPA sektör desteğinin amaç(ları)

Programın amaçlarının ve beklenen sonuçlarının bir özeti aşağıda belirtildiği şekilde, bu Bölümün sonundaki Mantıksal Çerçeve Matrisi'nde verilmektedir.

UOP 2014-2020'nin **genel amacı Türkiye'de rekabetçi, erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi yoluyla, AB standartlarında, sosyal ve ekonomik kalkınmaya ve AB uyum sürecine katkıda bulunmaktır.**

Bunun için, program aşağıdaki spesifik hedeflere ulaşmayı amaçlayacaktır:

- H1– Ulusal ulaştırma **sisteminin sürdürülebilirliğini ve emniyetini geliştirmek**
- H2– Ulaştırma sisteminin **verimliliğini** artırmak
- H3– Hem ulusal hem de kentsel düzeyde **bireysel ulaşımdan sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişi** teşvik etmek,
- H4 – Ulaştırma alanında AB standartları ile Türkiye'nin uyumunu güçlendirmek,
- H5 – Türkiye' nin ulaştırma sektöründeki ulusal, **AB ve donör kalkınma fonlarının** en verimli şekilde kullanılmasını sağlamak için Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı yönetimi konusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nı desteklemek.

Programdan beklenen sonuçlar aşağıdaki gibidir:

- 1) S1: **Daha dengeli bir modlar arası ayrımı yansıtan daha** emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş
- 2) S2: Tüm ulaştırma modlarında akıllı, yenilikçi, kaynak, zaman ve maliyet-etkin çözümlerin yaygınlaşması,
- 3) S3: Tüm ulaştırma hizmetleri için **daha fazla erişilebilirlik, kentsel toplu taşımada** artan kapasite ve verimlilik; kentsel alanlarda ulaşım kaynaklı trafik sıkışıklığı ve emisyonunda azalma,
- 4) S4: 14. ve 21. Müktesebat Fasılları kapsamında üyelik yükümlülüklerini yerine getirmek için gerekli **yasal, kurumsal ve idari kapasitelerin** iyileştirilmesi; AB ile ulaştırma alanındaki politika diyalogunun güçlendirilmesi,
- 5) R5: **Ulaştırma Operasyonel Programının etkin**, verimli, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanması;

Yukarıdaki amaçların elde edilmesi ve sonuçları ve Program Otoritesi'nin kontrolü dışında ya da UOP kapsamı dışındaki politika, program ve projelerin uygulaması ile ilgili bir dizi varsayımın yerine getirilmesi **koşuluna** bağlıdır.

- Genel olarak, hem AB hem de Türkiye'nin, **Türkiye'nin Avrupa entegrasyonu amacına** bağlı kalacağı ve Ülkenin katılım gündemi (ve kısmen ÜSB) doğrultusunda sektörde ilave reformlarla birlikte ilerleyeceği beklenmektedir
- İlaveten, Ulaştırma Operasyonel Programının (ve genel olarak IPA'nın) uygulandığı **genel politik ve ekonomik çevrenin** istikrarlı kalacağı ve devam eden ekonomik ve politik entegrasyonuna olanak sağlayacağı öngörülmektedir.
- Ulaştırma Operasyonel Programının etkin uygulaması UOP'un planlama, uygulama ve izleme süreçlerinde yer alan tüm **paydaşların** iyi bir işbirliği içinde bulunmasını gerektirmektedir.

- **Faydalanıcılar** projelerin zamanında, düzenli ve etkin olarak tasarımı ve uygulanması için yeterli kapasitede olmalıdır.

Yukarıdakilere ek olarak, Türkiye ‘nin yetkinliği ile (büyük ölçüde) uyumlu olduğu düşünülen varsayımlar vardır, fakat genel olarak Program Otoritesi ya da Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından kontrol edilemez. Bunlar, UOP’un uygulanması için uygun koşullarını sağlamanın önemini vurgulamak için belirtilmiştir ve aşağıdaki gibidir:

- **Yeni politikalar ve yasalar alanında** Ulaştırma Operasyonel Programı kaynaklı somut öneriler, **müteakiben uygulanmalıdır**. Yeni kurulan kuruluşlar ve mevcut kurumsal kapasite desteği alanlar sürdürülebilir olmalı ve gerekli yasal durum ve görevlerini etkin bir şekilde yerine getirecek yasal statü, imtiyaz ve operasyonel kaynaklara sahip olmalıdır.
- **İnsan kaynaklarının devamlı gelişimine** ve UOP aracılığıyla katılım süreci bağlamında eğitim verilen personelin muhafazası konularına **özen gösterilmelidir**. Bakanlıkta ve müktesebat uyumu konusunda pay sahibi ilgili ulusal kuruluşlarda işe başlayan yeni personel gerekli açıklayıcı eğitimleri almalı ve kapasitelerini ilaveten geliştirmek için devam eden fırsatlardan faydalanmalıdır.
- Yeni kuruluşların yaratıldığı ya da yeni altyapıların kurulduğu durumlarda sürekli ve amaca uygun uygulamanın sağlanması açısından **işletme maliyetleri** uygun şekilde hesaplanmalı ve planlanmalıdır.
- İlaveten, maliyetler açısından kurumsal yapılanma projeleri ve kamu yatırımları için **eş finansman** tam ve zamanlı olarak ulusal bütçe yoluyla sağlanmalıdır.
- Sonuncu ama son derece önemli olarak, IPA kapsamında veya UOP çerçevesi dışında diğer donörlerce desteklenecek yatırımlar için – teknik, finansal, çevresel- **hazırlık çalışmalarının** zamanında teslim edileceği varsayılmıştır.

Yukarıdaki varsayımların tamamı yapılabilir olarak varsayılacaktır. Ulaştırma Operasyonel Programının etkili uygulanmasını tehdit eden büyük çaplı riskler tanımlanmamıştır.

Tablo 3 – Mantıksal Çerçeve Matrisi – Türkiye için IPA UOP 2014-2020

GENEL AMAÇ	NESNEL DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER (NDG)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	
Türkiye’de AB standartları ile uyumlu rekabetçi, erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi yoluyla ekonomik ve sosyal gelişime ve AB entegrasyonuna katkıda bulunmak.	- Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (seçilmiş uluslararası ve yerli indeksler) (2018’e kadar LPE deki en iyi 15 ülke arasında) - İlerleme Raporu (14. Fası – Taşımacılık politikası; 21. Fası - Trans-Avrupa Ağları) tarafından uyum kriterini karşılama hususunda ilerleme konusunda değerlendirme.	- Dünya Bankası - AB Yıllık İlerleme Raporu	
SPESİFİK AMAÇ	NESNEL DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER (NDG)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	VARSAYIMLAR
- H1 – Ulusal ulaştırma sisteminin sürdürülebilirlik ve emniyetini geliştirmek - H2 – Ulaştırma sisteminin etkinliğini artırmak - H3 – Hem ulusal hem de kentsel düzeyde bireysel ulaşımdan sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişi teşvik etmek - H4 – Ulaştırma alanında AB standartları ile Türkiye'nin uyumunu güçlendirmek - H5 – Ulaştırma Operasyonel Programının etkin, verimli, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanması;	- Yük taşımacılığında güzergah boyunca saatlik olarak seyahat (Sadece Türkiye ve Avrupa arasındaki Halkalı-Kapıkule kesiminde demiryolu ile yük taşımacılığı) - Karayolunda ölüm sayısı - Ölümler ve yaralanmayla sonuçlanan karayolu kazalarının oranı - Yatırım yapılan bölge/koridor üzerinde ulaştırma modları arası ayrımında (yük-ton) ulaşımda değişiklik - Lojistik Performans Endeksi - ITS uygulamalarının sayısı - Ulaştırma sektöründe yapılan araştırmaların miktarı - UDHB tarafından koordine edilen araştırma projelerinin sayısı - Ulaşım bilgi sistemlerine erişen kişi oranı - Nüfus içerisinde (seçilen büyükşehir/kentsel alanlarda) toplu taşımacılığı kullanan kişilerin payı - Tüzük ve Yönetmeliklerin AB müktesebatı ile uyum seviyesi - UOP’un uygulanma seviyesi	- TÜİK - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı - İlgili kurumların yıllık raporları - TNP - UDHB - Dünya Bankası LPE - Ulusal İstatistikler - TÜİK - UDHB - Belediyeler - Ulusal İstatistikler - TÜİK - AB Yıllık İlerleme Raporları - AB Bakanlığı - UDHB - Değerlendirme Raporları - UDHB	- Türkiye’nin AB ile ekonomik ve politik entegrasyonuna yardımcı istikrarlı politik ve ekonomik ortam - Hem Türkiye hem de AB’nin Türkiye’nin entegrasyon sürecine bağlı kalması
SONUÇLAR	NESNEL DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER(OVI)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	VARSAYIMLAR
- S1 – Daha dengeli bir modlar arası ayrımı yansıtan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş - S2: Tüm ulaştırma modlarında akıllı, yenilikçi, kaynak, zaman ve maliyet-etkin çözümlerin yaygınlaşması, - S3: Tüm ulaştırma hizmetleri için daha fazla erişilebilirlik, kentsel toplu taşımada artan kapasite ve verimlilik; kentsel alanlarda ulaşım kaynaklı trafik sıkışıklığı ve emisyonda azalma,	- Kilometre demiryolu inşa edildi/rehabilite edildi - Türkiye’nin Düşük-Karbon Sürdürülebilir Ulaşım Stratejisi Eylem Planı hazırlandı - Ulaştırma sera gazı emisyon veritabanı oluşturulduTrafik güvenliği uygulama yöntemleri, prosedürleri ve Türk Polisinin eğitimi güncellendi - İntermodal terminal kavşak noktaları inşaatı için ön çalışmalar yapıldı - ITS çözümleri uygulandı - UDHB Araştırma Merkezi kuruldu ve çalışmaya başladı - Oluşturulan Sürdürülebilir Kentsel Mobilite Planlarının sayısı - Toplu taşıma altyapı projeleri için hazırlanan ön çalışmaların ve ihale dosyalarının sayısı	- UDHB - Ulusal İstatistikler - Proje İlerleme Raporları - TNP - UDHB - UDHB - Belediyeler	- Paydaşlar arasındaki iyi işbirliği - Kurumsal yapılanma desteği alan kuruluşların sürdürülebilirliğinin sağlanması - Eğitilmiş personelin sürdürülebilirliği ve gelen yeni personelin (ya da değişikliklerin) ilave eğitiminin sağlanması - Yeni kuruluşların, altyapı ve ekipmanların işletim maliyetlerinin sürekli karşılanması.

- S4: 14. ve 21. Müktesebat Fasılları kapsamında üyelik yükümlülüklerini yerine getirmek için gerekli yasal, kurumsal ve idari kapasitelerin iyileştirilmesi; AB ile ulaştırma alanındaki politika diyalogunun güçlendirilmesi, - S5: Ulaştırma Operasyonel Programının etkin, verimli, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanması;	Müktesebatın Uyumlaştırılması için Ulusal Programın uygulanma durumu. Program Otoritesini desteklenmesi için yapılan teknik destek projelerinin sayısı	- AB Yıllık İlerleme Raporları - AB Bakanlığı - UDHB - AB İlerleme Raporu - Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı	
EYLEMLER	ARAÇLAR	TOPLAM MALİYET	VARSAYIMLAR (ön koşullar)
- A1 – TEN-T demiryolu ağı yatırımları, sürdürülebilir ulaştırma çözümleri, iklim değişikliğini azaltma, uyumlaştırma, ulaştırma emniyeti, intermodalite - A2 – ITS stratejisi ve bağlı ITS yatırımlarının uygulanmasına destek; Ulaştırma alanında araştırma, geliştirme ve yeniliklerin teşviki - A3 Kentsel ve ulusal düzeyde toplu taşımacılığın erişilebilirliği ve kapsayıcılığının daha da geliştirilmesi. Şehirlerde kapsayıcı toplu taşıma ağlarına yatırımın ve sürdürülebilir toplu taşımanın teşviki; - A4 - 14. ve 21. Fasıllar altında ulaştırma mevzuatının AB müktesebatı ile uyumlaştırılması ve üyelik yükümlülüklerinin yerine için getirilmesi gereken kurumsal ve kapasitenin geliştirilmesi; AB kurumlarıyla siyasi diyaloglar ve teknik işbirliğinin güçlendirilmesi - A5 – Program Otoritesine UOP için gerekli hizmetlerin, insan kapasitesi ve finansal kaynakların sağlanması; Yatırım stratejilerinin, stratejik proje havuzunun oluşturulmasının stratejik altyapısı için geliştirilmesi, fon modellerinin ulaşım gelişimleri açısından detaylandırılması.	(detaylar için bölüm 4.6'ya bakınız)	- Toplam bütçe: € 370,82 milyon - AB Katkısı: € 315,20 milyon	(Yatırım için gerekecek olası uluslararası yatırım kuruluşları/donör fonları dahil) ulusal bütçeden eş finansmanın sağlanması - UOP'un uygulamasında tüm faydalanıcıların hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması - Yatırımları için gereken teknik ve ekonomik hazırlık çalışmaları ve aynı zamanda çevresel ve inşaat izinlerinin zamanında ve iyi kalitede hazır edilmesi. İlgili destek projeleri çıktılarının - bu projenin girdileri olarak- zamanında ve iyi kalitede somutlaştırılması

4 Programın Operasyonel Özellikleri

4.1 Coğrafi ve Tematik Konsantrasyon

UOP öncelikle **tematik bir yaklaşım** uygular. Uygulanan önlemlerin çoğu IPA desteğiyle birlikte – genel olarak- tüm ülkeyi kapsamaktadır. Bu durum programın amaçlarının tüm ülke toprakları için geçerli olmasıyla açıklanır. Ulaştırma sektöründe coğrafi konsantrasyon 2014-2016 dönemi planlanmamaktadır. Ancak, 2016 yılında yapılacak ara değerlendirmede 016 sonrası için coğrafi konsantrasyon olup olmayacağı hususu ele alınacaktır.

Tematik konsantrasyon ile ilgili olarak ise, UOP IPA-II Tüzüğü Ek-2’de yer aldığı şekilde farklı SOPT tematik amaçlara uygundur. Bu bölümün sonundaki Tablo 4 UOP’un **IPA-II’nin tematik amaçlara** katkısını UOP kaynaklarının bu amaçlara odaklanması göstermektedir.

IPA TEMATİK AMAÇ	EYLEM 1 SÜRDÜRÜLEBİLİR VE EMNİYETLİ ULAŞTIRMA				EYLEM 2 ETKİN ULATIRMA		EYLEM 3 ERİŞİLEBİLİR, KAPSAYICI KENTSEL ULAŞIM		EYLEM 4 AB ENTEGRASY ONU		EYLEM 5 TEKNİK DESTEK	
	A 1.1 TEN ve Ray	A 1.2 Çev. Ve İkl.	A 1.3 Emni yet	A 1.4 Inter m.	A 2.1 ITS	A 2.2 AR& GE	A 3.1 Politi ka & Anl.	A 3.2 Kent. Yat.	A 4.1 Uyu m	A 4.2 Poli. Uy.	A 5.1 PO	A 5.2 Proj. Gel.
1) İyi <u>kamu idaresi</u> ve ekonomik yönetim		○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○
2) <u>Sivil Toplumun</u> güçlendirilmesi							●			○		
3) <u>Eğitim</u> , yetenekler ve yaşam boyu öğrenmeye yatırım;			○			○			○		●	
4) <u>İstihdamın</u> teşviki ve işçi hareketliliğinin desteklenmesi;	○			○	○	○					○	
5) <u>Sosyal içermenin teşviki</u> ve yoksullukla mücadele					○		●	●				
6) <u>Sürdürülebilir ulaşırma</u> ve ana şebeke altyapılarındaki darboğazların giderilmesi;	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●
7) <u>Özel sektörün geliştirilmesi ve rekabet edebilirlik</u>				○	○	○			○	○		
8) <u>Araştırma ve teknolojik gelişim</u> ve yenilikçiliğın güçlendirilmesi;	○	○		○	●	●	○	○				
9) Bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanım ve kalitesine erişim sağlama;	○	○	○	○	●	●	○	○	○		○	
10) <u>Cevre, kaynak verimliliği, düşük-karbon ekonomisi, iklim değışikliğı</u>	●	●		●	●	●	●	●	○			○

● Doğrudan katkı ○ Dolaylı katkı

4.2 Programın diğer sektörlerdeki IPA II programları ile etkileşimi

Yukarıda belirtilen ana amaçlarıyla, **UOP yapısı gereği** diğer IPA II programlarının çoğuyla – özellikle aşağıdakilerle karşılıklı ilişki içerisinde:

- **Rekabet edebilirlik ve Yenilikçilik (RYOP);**
- **Çevre (EOP);**
- **Enerji;**
- **İnsan Kaynakları Geliştirme (İKGOP);**
-

Programlar arasındaki **sinerji** aşağıdaki gibidir:

- Genel anlamda, ulaştırma, enerji, çevre, bölgesel rekabet edebilirlik ve insan kaynakları geliştirme alanlarındaki tüm programlar aynı hedefe hizmet eder: Türkiye'nin sürdürülebilir politikalar ve kalkınma önlemleri yoluyla **rekabetçiliğini** arttırmak. Özellikle, RYOP 2. Eylem alan kamusal ve özel araştırma kapasitelerinin ve faaliyetlerinin güçlendirilmesi ve araştırma sonuçlarının hızlıca pazarlanmasıdır. OP'nin ilgili eylemleri UOP altında yer alan 2. Eylem ile koordine edilecektir. Ayrıca RYOP'un lojistik endüstrisini desteklemek olan 1. Eylemi UOP'un 1. Eylemiyle ilişkilidir.
- İklim değişikliği ve karbon emisyonlarının azaltılmasına odaklanan **güçlü çevresel karakterine** bağlı olarak UOP'u stratejisi ikisi de düşük karbon emisyonu, kaynak verimliliği, sürdürülebilir gelecek konularında hareket ettiğinden ak, Çevre OP'nin stratejisi ile aynı doğrultudadır –. Spesifik olarak, , Çevre OP'in 3. Eylemi olan Sürdürülebilir Kalkınmanın Çevresel Yönetimi, tüm sektörlerde çevresel ve iklim dostu politikaların tasarımı ve uygulamasını hedefler. Çevre OP'nin bu eylemi UOP'un 1. Ve 3. Eylemi ile ilişkilidir.
- Program ayrıca sürdürülebilir ve etkin bir ulaştırma için uygulanan faaliyetlerle, enerji programının **enerji verimliliği** eylemlerine benzer amaçları izler.
- İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi konusunda, Eylem 1,4 altında (Karayolu Trafik Güvenliği) gerçekleştirilecek faaliyetler, İKG OP ile işbirliği sağlayacak **mesleki eğitim ve eğitim önlemlerini** gerektirecektir. İlave, **İKG OP'** nin 1. Eylem 1'i işçilerin istihdam edilebilirliğini ve kuruluşların adapte olabilirliğini destekleyecektir. Bu eylem UOP' un 3. Eylemine bağlanabilir, kentsel ulaşım geliştirmeyi hedefleyen ve kentsel hizmetlerin özel kurumlarla uzatıldığı ve yeni personelin beklendiği şekilde yapılır. İlave, UOP' un kapsayıcı bir kentsel taşımacılığı hedefleyen 3. Eylemi – dezavantaj alanlarında kentsel ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi yoluyla sosyal içermeyi teşviki açıkça amaçlamaktadır. Sosyal içirme ayrıca İKG OP' nin 3. Eyleminin hedefidir. Böylece, iş birliği hem politika düzeyinde hem de kentsel ulaştırma projelerinin tasarımı boyutunda öngörülmektedir.

Eylem ve faaliyet seviyesinde tamamlayıcılık Program Otoriteleri arasındaki **yakın işbirliği ve koordinasyon** ile sağlanacaktır. Somut olarak, UOP taslağı oluşturulurken, ulaştırma sektöründen sorumlu Program Otoritesi UOP taslaklarını ilgili Program Otoritelerine iletmış kendisine gelen taslaklara da ulaştırma programı ile uygunluk açısından görüş vermiştir.

Bu durum; mevcut sinerjilerin kullanılmasına ve UOPlar arasındaki örtüşmelere yardımcı olacaktır. İlâveten, Programın uygulanması esnasında – IPA I döneminde olduğu gibi, Trük kurumları arasında komiteler ve/veya kurullar -oluşturulacak ve ilgili kurumlar arasında bilgi alışverişi için verimli bir platform olarak kullanılacaktır.

Eylem ve faaliyet alanlarının tasarımı ve uygulaması aşamalarında yapılacak **Paydaşlara danışma** farklı uygulamalar arasındaki uyumu güçlendirilecektir.

4.3 Sektördeki IPA II desteğinin başka donörler ile tamamlayıcılığı

Türkiye'deki UOP'un faaliyetleri ile ilişkili uluslararası donörlerin sayısı, nispeten küçüktür. **Geri ödemesiz** hibelerin miktarı düşüktür ve **temel olarak IPA** üzerinden sağlanır.

Buna ek olarak, Dünya Bankası, Avrupa Yatırım Bankası (AYB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AİKB), İslami Kalkınma Bankası (IKB) ve Avrupa Kalkınma Bankası Konseyi (AKBK) gibi **Uluslararası Finansal Kuruluşları**, özellikle enerji, özel sektörün geliştirilmesi, ulaştırma ve çevre gibi sektörlerde kredi programları sağlamaktadır.

Türkiye tarafında bu uluslararası kredilerin koordinasyonu **Hazine Müsteşarlığı** tarafından yapılmaktadır.

(Uluslararası finans kuruluşları desteği üzerine ilave detaylar için lütfen kısım 2.3'e bakınız)

4.4 Eşit fırsatlar ve toplumsal cinsiyet politikası

Eşit fırsatlar **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası** tarafından garanti edilmektedir, “Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasî düşünce, felsefî inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir. Kadınlar ve erkekler eşit haklara sahiptir. Devlet, bu eşitliğin yaşama geçmesini sağlamakla yükümlüdür.” (Madde 10). Eşitlik prensibi ayrıca özel olarak ve erkekler ve kadınlar için eşit ödeme prensibini içeren şekilde **eğitim ve iş dünyasında** geçerlidir. Eşit fırsatlar ayrıca 4857 sayılı İş Kanunu, 5510 sayılı Sosyal Güvenlik ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu tarafından da garanti edilmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve ilgili ve ilişkili tüm kurumları da eşit fırsat ilkesine riayet etmektedir.

Eşit fırsatlar prensibine uygunluk ayrıca IPA **katılım öncesi programları için** yatay prensip olarak bir genel gerekliliktir. **Özellikle, UOP** aşağıda belirtile maddeler ile tüm faydalanıcıları eşit fırsatlar ve toplumsal cinsiyet politikaları alanlarını projelerinde dikkate almaları için teşvik edecektir:

- UOP'un yazımı esnasında sosyal içerme ve eşit fırsatlar alanında faaliyet gösteren kamu kurumları ve STÖler **paydaş danışmalarında** yer almıştır.
- **Yazılı rehber** geliştirilecek ve kalkınma, özellikle ulaştırma projelerinde eşit fırsatlar ve cinsiyet eşitliğine yönelik farkındalığı artırmak üzere faydalanıcılara verilecektir. Rehber belgesi **Sektörel İzleme Komitesi'nde** açıklanacak ve burada temsil edilen sosyal ortaklarla tartışılacaktır. Rehber ve tavsiyeler ayrıca Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığında ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığında alınacaktır.

- Eşit fırsatlar alanı **tüm proje uygulamaları ve hazırlık çalışmalarının standart ve zorunlu** elemanı olacaktır. Program Otoritesi sosyal, ekonomik ve çevresel değerlendirmelerin cinsiyet hassasiyetine sahip bir şekilde faaliyet düzeyinde yapıldığından ve cinsiyet boyutunun yeterli şekilde belirtildiğinden emin olacaktır.
- 5. Eylem altındaki fonlar (teknik destek) (örneğin kentsel ulaştırma; yasal uyum ve kapasite geliştirme; eğitim ve öğrenim ve genel olarak sosyal açıdan dezavantajlı gruplar tarafından iskân edilen bölgeler ve mahalleleri etkileyen faaliyetler) gibi IPA girişiminin eşit fırsatlardaki potansiyel/beklenen etkisinin kısmen yüksek olduğu spesifik SOPT faaliyetlerindeki ilgili alanları ayrıntılı hale getirmek için **mobilize uzman ekspertizi** kullanılacaktır.
- **Rekabetçi hibe sözleşmelerinde** projelerin bu amaca spesifik katkıları değerlendirme sürecinin bir parçası olarak özgün bir biçimde değerlendirilecektir.
- **Cinsiyet-hassas iletişim stratejileri** uygulanacak ve ulaştırma sektöründe ve genel altyapıdaki cinsiyet ölçüleri için elementlerin savunmasını da içerecektir.
- İlgili yükümlülükler proje ilerleme raporlarında kontrol edilecek ve **izleme faaliyetleri ve değerlendirme** çalışmalarında yer alacaktır.

Genel olarak, UOP insanların yaşamlarını; ayırım yapmadan, ülkenin rekabet edebilirliğini, ekonomiyi geliştirip kadınlar ve dezavantajlı gruplarda dâhil herkes için **yeni fırsatlar yaratarak** geliştirecektir. Buna ek olarak, UOP’ un temel unsurları **mobilité fırsatlarını arttırarak** dezavantajlı grupların sosyal katılımını teşvik edecektir. Bu durum özellikle kentsel ulaştırma projelerinin, tüm vatandaşlar –hareket kabiliyeti düşük olanlarda dâhil olmak üzere- için sosyal içerme ve erişilebilirlik alanlarını içeren 3. Eyleme uygulanacaktır. Araştırmanın göstermiş olduğu gibi, kadınlar genel olarak erkeklerden daha fazla toplu taşıma kullanmaktadır. Bu nedenle, onlar için özellikle, adil ve erişilebilir ulaştırma çeşitli kaynaklara ve fırsatlara örneğin, istihdam, piyasa, çocuk bakımı, eğitim, sağlık ve politik katılım anlamına gelmektedir.

4.5 İklim Eylemi ve Sürdürülebilir Kalkınma

Dünya Bankası’na Türkiye, İklim Değişikliği Üzerine Birleşmiş Milletler Çerçeve Anlaşması ²⁷Ek-I’de belirtilen diğer taraflardan ²⁸ farklı bir konuma sokacak biçimde özel durumları olan hızla gelişen bir ülkedir. Türkiye’nin Sera Gazı emisyonu kişi başına yaklaşık yılda 5 tondur ki bu rakam “İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)” Üye Ülkelerindekinin üçte biri ve AB ortalamasının da yarısı kadardır. Türkiye’nin küresel GHG emisyonundaki şimdiye kadarki payı % 0,4’tür. ²⁹

Yakın zamanda yapılan bir çalışma (Skinner et al, 2010) dünya çapında ulaştırma talebindeki beklenen büyüme trendlerini dikkate alarak dünya çapında, eğer vasıta etkinliğindeki son gelişmeler devam ederse ama herhangi ek bir politik müdahale olmazsa, ulaşımdan gelen sera gazı emisyonlarını 1990’dakinden %74 ve 2010 seviyelerinin %25 daha üstünde olacağını tahmin etmektedir.

²⁷ Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Anlaşması (<http://unfccc.int/2860.php>)

²⁸ https://unfccc.int/parties_and_observers/parties/annex_i/items/2774.php

²⁹ http://pdf.wri.org/navigating_numbers_chapter6.pdf

Avrupa Komisyonu tarafından yetkilendirilmiş olarak, aynı çalışma, 2010-2050 yılları arasında, en yüksek artışın havacılıkta kaydedileceğini (%103), bunu deniz taşımacılığının takip edeceğini (%87) ve sonra da kara yolu taşımacılığının geleceğini (% 79) tahmin etmektedir.

Türkiye Kyoto Protokolünü 26 Ağustos 2009'da kabul etmiş olmasına rağmen, ikinci taahhüt periyodunda, herhangi bir nicel azaltma taahhüdünde bulunmamıştır. Yine de, Türkiye, 2020 sonrası iklim değişikliği rejimine yapıcı ve anlamlı bir şekilde katkı vermeyi taahhüt etmektedir. Bu bağlamda, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, başlığı Türkiye'nin Düşük Karbonlu Şehir Taşımacılığı Ulusal olarak Uygun Hafifletme Eylemi (NAMA³⁰) olan, bir NAMA teklifi hazırlamıştır.

NAMA teklifinin amacı, trafik miktarına, daha yeşil ulaştırma modlarına geçiş yapmaya, enerji ve kirlilik standartlarını tüm Türkiye şehirleri boyunca geliştirmeye odaklanmıştır. NAMA teklifi, Aralık 2013'te Çevre ve Şehircilik Bakanlığı aracılığıyla İklim Değişikliği Üzerine Birleşmiş Milletler Çerçeve Anlaşması Sekreteryasına sunulmuştur.

Buna göre, Türkiye, 2010'da **Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi (UİDS)** ;2011'de **Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (UİDEP)** hazırlanmıştır. Ulaştırma sektörüne ilişkin olarak Eylem Planı, 2023 itibarıyla ulaşılabilecek olan **beş ana hedef** ve **28 eylem bölgesi** tanımlamıştır. UİDEP'de yer alan ulaştırmaya ilişkin eylem alanları aşağıdaki gibidir:

- İntermodal taşımacılık sistemlerini geliştirme ve modlar arası dengenin sağlanması;
- Teknoloji ihtiyacı değerlendirmesi
- Ulaştırma sektörü için çevresel olarak güçlü teknolojilerin araştırılması ve geliştirilmesi
- Gerçek, güvenilir ve MRV'ye uygun ulaştırma verilerinin toplanması, hesaplanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi için yük, yolcu ve kentsel taşımacılıktaki ulaştırma kaynaklı emisyon veri tabanlarının geliştirilmesi;
- İklim duyarlı şehirleşme ve yüksek enerji verimliliği olan ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesi

Yeterli ve etkin politikalar yapmak, iklim değişikliğinin önüne geçmek için başka bir unsurdur. Sektörel politikalar yapma ve koordine etme makamı olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, kısa vadede, çok yönlü sektörel **iklim değişikliği stratejisi ve eylem planı** tasarlamayı hedeflemektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı UİDEP'de tanımlanan sorumluluklarına ve iklim değişikliği etkilerine karşı mücadele etmeye katkıda bulunma konusundaki kararlılığına istinaden, sorunları yeterli ve etkin bir şekilde çözmeyi ve ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarını hafifletmek için çabalarını hızlandırma adına ulaştırma sektörü için muktedir bir çevre yaratmayı taahhüt etmiştir.

Ek olarak, herhangi bir diğer ülkede olduğu gibi, Türkiye'deki ulaştırmanın dekarbonizasyonu süreci özünde halkın bilincini arttırmayı ve düşük karbon salınımlı ulaşım alternatiflerini için seyahat kararı almak adına onları teşvik etmeyi gerektirmektedir. Ulaştırma, Denizcilik ve

³⁰ Ulusal Programlara Uygun Azaltım Eylemi

Haberleşme Bakanlığı, kısa ve orta vadede bu gibi faaliyetleri üstlenme ihtiyacının farkındadır.

4.6 Program Stratejisi – Eylemler ve Faaliyetler

4.6.1 Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma

Amaç

Bu Eylemin genel amacı, ulusal ulaştırma sisteminin **sürdürülebilirliğini ve emniyetini arttırmaktır.**

AB Mevzuatı

AB müktesebatına uyum, özel olarak 4. Eylemde ele alınmaktadır. 1. Eylem için müktesebatla ilgili unsurları şunlardır:

- **BEYAZ KİTAP Tek Avrupa Ulaştırma Alanı için Yol Haritası** – Rekabetçi ve kaynak-etkin ulaştırma sistemine doğru COM (2011) 144, 28 Mart 2011
- **Trans-Avrupa ulaştırma ağının geliştirilmesi için Birlik rehberleri** üzerine 11 Aralık 2013 tarihli 1315/2013 numaralı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü mevzuatı (EU) ve ilga eden 11.12.2013 661/2010/AB no.lu Karar
- **AVRUPA 2020 Akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme için strateji**, COM(2010) 2020, 03.03.2010 tarih ve sayılı Komisyon Bildirisi
- **Yeşil Kitap – İklim ve enerji politikaları için 2030 çerçevesi**, COM (2013), 169, 27.03.2013
- **Rekabetçi Düşük Karbon Toplumuna geçiş için Yol haritası** – 2030 ve 2050 için Strateji, COM(2011) 112, 08.03.2011
- Avrupa Parlamentosu, Konsey, Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve Bölgeler Komitesi için Komisyon Bildirisi **Avrupa Karayolu trafik güvenliği alanı için: karayolu trafik güvenliği 2011-2020 üzerine politika yönelimleri** COM(2010) 389, 20.07.2010
- , Avrupa Parlamentosu, için Komisyon Bildirisi, –, **Avrupa Birliğinde intermodalite ve intermodal taşımacılık** – Yük taşımacılığı için stratejik yaklaşım – etkinlik, hizmet ve sürdürülebilirliği arttırmak için stratejiler ve eylemler COM (1997) 243, 29.05.1997
- 29 Nisan 2004 tarih ve 2004/54/EC sayılı **Trans-Avrupa Karayolu Ağındaki tüneller için minimum güvenlik gereksinimleri** üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi,
- 19 Kasım 2008 tarih ve 2004/54/EC sayılı, karayolu **altyapısı güvenlik yönetimi** üzerine Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi

Özel hedefler

Eylemin özel hedefi, **daha dengeli bir modal ayırım yansıtan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçişi sağlamaktır.**

Dayanak

Eylem aşağıda listelenen ve ağırlıklı olarak **GZFT analizinde gösterilen güçlü yanlar üzerine kurulmuştur:**

- Orta Asya'daki ve Kafkaslardaki gelişen pazarlara yakın stratejik pozisyon
- Türkiye'nin geleneksel ticaret rotaları ve su hatları üzerindeki konumu
- Avrupa ve dünya ekonomisi karşısında güçlü büyüme
- AB,'nin Türkiye Cumhuriyeti ticaret hacminde en büyük paya sahip oluşu

GZFT analizlerinde yer alan **fırsatlar yönünden daha da geliştiği** öngörülen,

- AB ülkeleri ile ticaretin daha da gelişmesi
- AB ve Orta Asya ve Kafkas bölgeleri arasındaki artan ticaret
- Avrupa'ya ve Avrupa'dan artan ulaşım talebi

Eylem **GZFT analizinde belirtilen** ve aşağıda listelenen **zayıflıkları bertaraf etmeye doğrudan** katkı sağlamaktadır.

- Komşu ülkelerle olan az gelişmiş ulaştırma bağlantıları
- Türkiye ve AB arasındaki yetersiz demiryolu bağlantısı
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığındaki ciddi modal dengesizlik
- Ulaştırma için sektörel bir çevresel stratejinin olmaması
- Yüksek oranlarda kara yolu kazası, ölümü ve yaralanmaları
- Kötü araba sürüş alışkanlıkları, kurallara bağlı olmama
- Az gelişmiş intermodalite
- İntermodal ulaştırma stratejileri ve yatırımlarına ilişkin kamu kuruluşları arasında bütünleşik bir yaklaşımın eksikliği
- İthal edilen ve sürdürülebilir olmayan enerji kaynaklarına yüksek derece bağımlılık

GZFT analizinde tanımlanan ve aşağıda sıralanan **tehditlerden ötürü daha da derinleşen riskler:**

- Ulaştırma talepleri sebebiyle ulusal altyapı ve çevre üzerine baskı
- Artan ulaştırma yatırımları (birim) maliyeti (uluslararası ortalama üzerinden)
- Karayolu taşımacılığındaki maliyetlerin hala sürdürülebilir şekilde olanlardan olması – modlar arası dengeyi engelleyici olarak
- Enerji ithaline için artan ihtiyaç
- Tehlikeli mal taşımacılığının artması taşınması
- Yüksek emisyon oranları

Genel olarak, **Türkiye'deki ulaştırma sistemi ciddi bir şekilde** karayolu sektörü ağırlıklı olarak **dengesizdir**. Bu durum hem yolcu hem de yük trafiği için geçerlidir. Dengesizlik, yüksek seviyede çevre kirliliği, fosil yakıtlara bağımlılık, karayolu ağı üzerine yoğun baskı, sıkışıklık, trafik kazaları ve halkın yaşam kalitesi üzerine genel olarak negatif bir etki gibi baş edilmesi gereken pek çok ekonomik ve toplumsal problemlerin doğrudan sebebidir.

Bu eylem çerçevesindeki faaliyetlerden, aynı zamanda, **ekonomik kalkınmayı hızlandırması**, Türkiye'nin Avrupa ile entegrasyonunu arttırması ve aynı zamanda, Türkiye'nin ulaştırma sisteminin genel sürdürülebilirliğini arttırması, sera gazları emisyonunu

azaltması, karayolu taşımacılığı üzerindeki baskıyı rahatlatması ve trafik sıkışıklığını azaltması beklenmektedir.

Sonuncu ama bir o kadar önemli olarak, TEN-T ağına uygun bağlantılar bir **AB'ye katılım gerekliliğidir**.

UOP, bu problemlere **kompleks bir yaklaşım** uygulayacaktır. 1. Eylem seviyesinde, dört sonuç elde edilecektir:

- S1 – **AB ile TEN-T demiryolu bağlantıları** güçlendirildi
- S2 – **Çevresel süreklilik ve iklim değişikliğiyle bağlantılı hafifletme ve adaptasyon önlemlerine hizmet eden** yatırımlar uygulandı;
- S3 – **Ulaştırma emniyeti** güçlendirildi;
- S4 - **Intermodal taşıma çözümleri** ve destekleyen teknolojiler teşvik edildi;

Bu sonuçlarının her birinin, aşağıda açıklanan ilgili faaliyetle sağlanması beklenmektedir.

Tanım

Demiryolu Altyapısı

Öncelikle, demiryolu altyapısı, özellikle Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki **TEN-T demiryolu** bağlantıları modernize edilecektir. Bu alanda, yeni altyapı yatırımlarının hazırlanması ve uygulanması, demiryolu inşası veya iyileştirilmesi, iletişim ve sinyal ekipmanları, tren istasyonları vb. alanlarında, destek sunulacaktır.

İlgili faaliyetin belkemiği, Bulgaristan üzerinden Türkiye'yi TEN-T demiryolu ağına doğrudan bağlayan **Halkalı-Kapıkule Demiryolu** hattının yeniden inşasıdır. Yedek iki proje – Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi ve Malatya-Narlı Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi – hazırlanmaktadır ve fonların uygunluğuna bağlı olarak, Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı İnşası projesini finanse etmekte zorluklarla karşılaşılırsa, alternatif bir seçenek olacaktır.

Detaylar için, lütfen Eylem 1,1'e bakınız.

Çevre ve İklim Değişikliği

İkinci olarak, Eylem ayrıca, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın Türkiye'nin UİDEP ve EEAP'da belirtildiği gibi özel sorumlulukları olan, **çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği** alanını da kapsayacaktır.

Bu nedenle, IPA II, taşıma sektöründeki **iklim değişikliği ile ilişkili hafifletme ve adaptasyon politikalarının** tanımlanması, hazırlanması ve uygulanması konusunda eş-finansman sağlayacaktır. Bunlar, düşük karbonlu sürdürülebilir taşıma alanında yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşluk/ihtiyaç analizlerini de içerecektir.

Esas çıktı olarak, “Türkiye'nin Düşük Karbonlu Sürdürülebilir Ulaştırma Geliştirme Stratejisi ve Eylem Planı” oluşturulacaktır. Buna ek olarak, politika belirleme, yatırım kararları, izleme ve raporlama için temel teşkil edecek bir dizi veri tabanı oluşturulacaktır.

Sera gazı emisyonlarını düşürmek için – kapasite oluşturma, mevzuat gibi - yatırım içermeyen tedbirler uygulanacaktır.

İklim değişikliğine ek olarak, sürdürülebilir ulaştırmanın geliştirilmesine ilişkin diğer bir öncelik de deniz taşımacılığından kaynaklanan **deniz kirliliğinin önlenmesidir**. Kirliliği önlemesi, yağ dökülmelerinin ve gemilerden yasal olmayan boşaltımın erken tespiti ve gemiler tarafından taşınan su organizmalarının etkilerini düşürmek için denetimlerden sorumlu Bakanlık kurumlarını güçlendirmek adına, **kapasite geliştirme faaliyetleri** olacaktır. Gemi filosu emisyonlarının sebepleri ve geliştirilmesi ve “kullanıcı ödemesi” / “kirlletici ödemesi”nin uygulanması gibi **çalışmalar** da ayrıca finanse edilecektir, . (İlgili bir faaliyet olarak, filo yenileme için finansman modelinin tanıtımı adına seçenek açıklamaları Faaliyet 5,2 kapsamında finanse edilecektir).

Sonuncu ama bir o kadar da önemli olarak, **gürültü kirliliğinin etkilerini azaltmak** için de faaliyetler uygulanacaktır. UDHB’ye bazı ulaşım güzergahları boyunca gürültü kirliliğini azaltmak için gürültü haritaları ve eylem planlarının hazırlanmasına ilişkin yasal yükümlülükleri yerine getirme alanlarında **Kapasite geliştirme** desteği verilecektir³¹.

Detaylar için, lütfen Faaliyet 1,2’ye bakınız.

Ulaştırma Emniyeti

Üçüncü olarak, **Ulaştırma emniyeti** konusunda bir öncelik alanıdır. **Karayolu Trafik Stratejisi ve Eylem Planı** faaliyetlerinin uygulanmasına destek temin edilecektir (ki bu aynı zamanda Türkiye’nin dünya çapında BM’ e katkısını sağlamak için ana araç olacaktır “Karayolu Güvenliği üzerine Eylem On Yılı, 2011-2020).

Düzenli teknik kontroller ve özel ve ticari araçların yol kenarı kontrolleri³², ulaştırmada emniyet kurallarının mevzuatı ve uygulanması ya da ulaşım kazalarının araştırılması, yol altyapısı güvenliğinin artırılması vb. gibi konuları da dahil, ulaştırma mevzuatının uygulanması ile ilgili yasal uyum ve kapasite oluşturma 4. Eylem 4 kapsamındadır. 1. eylem çerçevesinde, odak, karayolu trafik kurallarının uygulanması ile taşımacılar, belediyeler, eğitim sistemi, vatandaşlar ve STKlar için faaliyetlerdedir. Somut olarak, **karayolu trafik güvenliğinin** güçlendirilmesi ve **uygulama kapasitesinin** artırılması konularında destek sağlanacaktır. Bu kontrol kapasitesinin artırılması, tanımlanan suçluları hedefleyen trafik **kontrollerinin artırılması** (örneğin, hız yapma, trafik kurallarını çiğneme, alkollü araç kullanma, uyuşturucu kullanma, vb.) yoluya olacaktır. Ayrıca, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve Jandarma Genel Komutanlığı’ndaki **kapasite geliştirme** ve ekipman alımı da kapsam içerisindedir.

Emniyet konuları, ulaşım **altyapılarının tasarımı** kapsamında da ayrıca önemlidir. Bu alanda, IPA II, ulaştırma emniyeti ile ilgili politikaların ve yatırım planlarının oluşturulmasında bir girdi olarak kullanılmak üzere, kaza beyaz ve kara noktaları ve trafik kazalarının tipik sebepleri üzerine çalışmaların hazırlanmasını destekleyecektir. Ek olarak, çalışmalardan çıkarılan dersler temelinde, yasal kurallar ve ulusal altyapı tasarım gereksinimleri güncellenecektir.

³¹ “Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi” Yönetmeliğinde belirtildiği gibi

³² Karayolu araçlarının düzenli güvenlik kontrolleri sistemi büyük ölçüde uygun olarak kabul edilmektedir. Ağır taşıtların yol kenarı muayeneleri önceki IPA projesi tarafından desteklenmiştir ki bu proje ayrıca mobil muayene istasyonlarının uygulanmasını da içermektedir.

Türkiye'nin karayolu ağının bir kısmı, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T)'in bir uzantısıdır, bu yüzden, AB'de büyük bir iç Pazar için önemli bir lojistik merkez olacaktır. Transit ulaşımda çok önemli bir rolü olduğu için, Türkiye'nin ulaşım altyapısının emniyetli ve hızlı olması olağanüstü önem taşımaktadır.

Farkındalığı arttırma, tüm ulaştırma modlarında emniyet kültürünü teşvik etme de ayrıca finanse edilecektir. Ulaştırma tasarım mühendisleri için emniyet kuralları üzerine özel bir müfredat (eğitim materyali) geliştirip dağıtması için destek temin edilecektir.

Seçilen vakalarda, (ulusal planlar çerçevesinde benzer yatırımlar için referans projeler olmak üzere) kaza kara noktalarını ortadan kaldırmaya yönelik olarak **küçük ölçekli** altyapı yatırımları da yapılacaktır.

Intermodal Taşımacılık

Türkiye'nin, İspanya Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığı (*Ministerio de Fomento*) ile bir yapılan bir eşleştirme projesi çerçevesinde hazırladığı bir **“Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi”** bulunmaktadır. Alt sektörde IPA II fonlarının kullanımı için altlık teşkil edecek stratejinin dört öncelik eksenini vardır.

1. Eksen aşağıdaki faaliyetleri kapsamaktadır:
 - Intermodalite – kısa deniz yolu taşımacılığının desteklenmesi; deniz-demiryolu faaliyetlerinin arttırılması;
 - Demiryolu sektörü – demiryolu taşımacılığı koridorları; kara intermodalitesi;
2. Eksen aşağıdakilere atıfta bulunmaktadır:
 - Ulaştırma Ana Planı'nın oluşturulması (hal-i hazırda IPA I tarafından desteklenmektedir)
 - Lojistik Ana Planı
3. Eksen aşağıdakileri içermektedir:
 - Yasal çerçevenin geliştirilmesi
 - Kombine taşımacılık için teşviklerin yaratılması
4. Eksen 4 aşağıdakilere ilgilidir:
 - Gümrük prosedürlerinin iyileştirilmesi için bir eylem planı oluşturma
 - Türkiye Liman Topluluğu Sisteminin geliştirilmesi

UOP yatırım içermeyen tedbirlerin finansmanı ve seçili küçük ve orta ölçekli altyapı yatırımları ile sektör için referans projeler oluşturarak **Stratejinin uygulanmasına katkıda bulunacaktır..** (*Detaylar için Faaliyet 1,4'e bakınız*)

IPA II tarafından eş-finansman sağlanacak altyapı ve tedarik sözleşmeleri için hazırlık yatırımı çalışmaları ve Stratejinin kapsadığı diğer ana yatırımlar Faaliyet 5.2 tarafından finanse edilecektir.

Özet

1. Eylem dört faaliyet üzerinden uygulanacaktır:

- Faaliyet 1.1 – Demir yolu altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonu;
- Faaliyet 1.2 – Çevresel ve İklim Değişiklikleri ilgili tedbirler;
- Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin Geliştirilmesi
- Faaliyet 1.4 – Intermodalite ve Modlar arası Geçişin Teşviki

Uygulama

- Faaliyet 1.1’de Türkiye’nin ulaştırma ağını TEN-T ile bağlayacak Avrupa yararına bir demiryolu projesine öncelik verilecektir. İlave girişimler TEN-T Belgesine³³, 10. Ulusal Kalkınma Planına ve bunun yanında Türkiye’nin Ulaştırma ve Haberleşme Stratejilerine dayanılarak seçilecektir.
- Faaliyet 1.2 altındaki projeler Türkiye Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (UİDEP) dikkate alınarak seçilecektir.
- Faaliyet 1.3 altında, Karayolu Trafik Stratejisi ve Eylem Planını gerçekleştirmeyi amaçlayan projeler desteklenecektir. Ayrıca karayolu güvenliği konusunda ESEI 2012’den alınmakta olan teknik destek ile sinerji ve tamamlayıcılık sağlamak için çalışmalar yapılacaktır., Diğer ulaştırma modlarına ilişki girişimler genel ulaştırma emniyetine katkıları bakımından değerlendirilecektir.
- Faaliyet 1.4 için, proje seçiminde temel dayanak 2013 Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi olacaktır.

4.6.1.1 Faaliyet 1.1 – Demiryolu Altyapısının Geliştirilmesi ve Modernizasyonu

Özel Hedefler

Bu faaliyetin özel hedefi “**Türkiye’nin Avrupa ile olan demiryolu ağı bağlantılarının güçlendirilmesidir.**”. (Eylemin 1. Sonucu)

Dayanak

Faaliyet ağırlıkla **GZFT** analizinde sunulan **mevcut güçlü yanlara dayanmaktadır:**

- Orta Doğu ve Kafkaslardaki büyüyen pazarlara yakın stratejik konum
- Türkiye’nin ticaret yolları ve su yolları üzerindeki konumu
- Avrupa ve dünya ekonomisine karşılık güçlü büyüme
- AB’nin Türk ticaretinde en büyük paya sahip olması

GZFT analizindeki **artacağı** öngörülen **fırsatlar:**

- AB ülkeleriyle daha da büyüyen ticaret
- AB ve Ortadoğu ve Kafkas bölgesi arasında büyüyen ticaret

³³ TEN-T Belgesi Türkiye ve AB arasında 21. Müzakere görüşmeleri esnasında karşılıklı olarak onaylanmıştır. Bu belge Türkiye’deki gelecek TEN-T ve TEN-T Ağı çerçevesindeki Avrupa lehine öncelikli projeleri tanımlayan temel resmi belgedir.

- Avrupa'ya ve Avrupa'dan büyüyen ulaşım talebi

Faaliyet **GZFT analizinde sunulan zayıf yönlerin ortadan kaldırılmasına doğrudan katkıda** bulunmaktadır: .

- Komşu ülkelerle olan az gelişmiş ulaştırma bağlantıları
- Türkiye ve AB arasındaki yetersiz demiryolu bağlantısı
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığındaki ciddi modal dengesizlik
- Az gelişmiş intermodalite
- İthal edilen ve sürdürülebilir olmayan enerji kaynaklarına yüksek derece bağımlılık
-

GZFT analizinde tanımlanan **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler:**.

- Ulaştırma talepleri sebebiyle ulusal altyapı ve çevre üzerine baskı
- Artan ulaştırma yatırımları (birim) maliyeti (uluslararası ortalama üzerinden)
- Karayolu taşımacılığındaki maliyetlerin hala sürdürülebilir şekilde olanlardan olması – modlar arası dengeyi engelleyici olarak
- Enerji ithaline için artan ihtiyaç
- Tehlikeli mal taşımacılığının artması
- Yüksek emisyon oranları

Türkiye'nin sürdürülebilir ulaştırma sistemini sağlamada karşılaştığı temel zorluklardan biri **Karayolu taşımacılığının ağırlığıdır**. Bu açıdan, yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu demiryolu taşımacılığının payının artırılması ülke için temel bir gereksinimdir. AB'nin, Türkiye'nin temel ticaret ortağı olması bakımından, AB'ye uygun bir demiryolu bağlantısının kurulması ile demiryolu taşımacılığının diğer modlara göre rekabetçi konumunu kademeli olarak geliştirecektir. Sonuç olarak, faaliyet, demiryolu taşımacılığının payının, özellikle toplam yük taşımacılığı bağlamında artmasında yararlı olacaktır.

Buna ilaveten, 21. Fasıl müzakereleri kapsamında, AB ve Türkiye Türkiye'de gelecek TEN-T ve Avrupa çıkarına öncelikli bir proje üzerine anlaşmışlardır. Bu faaliyet, adı geçen öncelikli projenin hayata geçirilmesine hizmet edecektir. Böylece, Faaliyet “daha dengeli bir modal ayrımını yansıtan daha emniyetli ve çevre dostu ulaştırma sistemini” amaçlayan **1. Faaliyetin genel amacının** yerine getirilmesine katkıda bulunacaktır.

Tanım ve uygun girişimler

Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattının Yeniden İnşası projesi bu faaliyet altındaki başlıca girişimdir. “Avrupa Çıkartı” projesi olan **Kapıkule-Halkalı-Kars demiryolu aksının** bir parçasıdır ve, geçici olarak kapanan 21. Fasıl altında bir kapanış kriteri olarak Türkiye ve Avrupa birliği arasında anlaşmaya varılmış³⁴ “TEN-T Belgeleri” içerisinde sıralanan öncelikli projeler arasındadır. . Uygun faaliyetler yolların ve sinyal ekipmanlarının, demiryolu istasyonlarının vb. yapımı ve rehabilitasyonunu içeren faaliyetlerdir.

Halkalı ve Kapıkule arasında mevcut 290 km.lik tekli demiryolu hattı bulunmaktadır. Mevcut hat güzergah üzerindeki yük taşımacılığı talebini karşılayamadığından Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi yeni bir demiryolu inşaatı projesi olacaktır.

³⁴ Avrupa Komisyonu tarafından Türkiye'nin AB misyonu Başkanına gönderilen 18 Mart 2011 tarihli resmi yazı (no: ELARG/B3/FN/Ares save-2011- 257124)

Proje yeni bir çift hatlı demiryolu hattı inşa etmeyi hedeflemektedir. 2009 tarihli mevcut fizibilite çalışmasına göre, uzunluk 230 km' dir, hattın maksimum eğimi %0,15, minimum bant yarıçapı 3500 m olacaktır ve hat üzerinde iki tünel olacaktır. Ancak, proje çalışmaları revize edilmektedir ve bu parametreler buna göre değiştirilebilecektir.

Yedek olarak iki ilave yatırım projesi daha hazırlanmaktadır: Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi ve Malatya-Narlı Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi. Bu projeler, Türkiye'nin merkezi ve doğusundaki Kuzey-Güney bağlantılarını Akdeniz boyunca tamamlayan ilave TEN-T hatlarında kapasite geliştirmelerini amaçlamaktadır ve Halkalı- Kapıkule demiryolu projesinin finansmanında ve fonların uygunluğuna bağlı olarak karşılaşılabilecek bazı zorluklarda alternatif seçenek olacaktırlar.

Tüm üç proje yeni TEN-T Rehberleri Tüzüğü ("Trans-Avrupa ulaştırma ağının geliştirilmesi için Birlik Rehberleri hakkında 661/2010/EU sayılı Komisyon Kararını ilga eden ve 11 Aralık 2013 tarihli 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey) indikatif haritalarında belirlene ağda yer almaktadır.

Seçim kriteri

- Konum (Avrupa Çıkarı projesi olması ve/veya yeni TEN-T Tüzüğü'nün eki olan TEN-T Belgesinde listelenen öncelikli projeler arasında ve/veya indikatif Türkiye TEN-Demiryolu Ağı Haritaları üzerinde olması)
- Projenin olgunluk düzeyi
- Yatırımın katma değeri (artan demiryolu ile yük taşımacılığı vs.))
- Gerekli tüm hazırlık çalışmaları ve etütleri tamamlaması, gerekli izinlerin alınması (finansman kararında)

Nihai faydalanıcılar

Faaliyet 1,1'in için indikatif faydalanıcı listesi aşağıdadır:

- Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü

4.6.1.2 Faaliyet 1.2 – Çevresel ve İklim Değişikliği ile ilgili Tedbirler

Özel hedef

- **Çevresel sürdürülebilirliği ve iklim değişikliği ile ilgili hafifletme ve uyum tedbirleri için yatırımlar yapmak**

Dayanak

Faaliyet **GZFT** analizinde belirtilen aşağıdaki **zayıf yönleri ortadan kaldırmaya** hizmet eder:

- İthal edilen ve sürdürülebilir olmayan enerji kaynaklarına yüksek derece bağımlılık
- GZFT analizinde yer alan **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler** Tehlikeli mal büyüyen taşımacılığının artması
- Kirlenmeye bağlı olarak Türkiye'nin maddi ve manevi kayıpları

Son birkaç on yılda, **iklim değişikliği** ekonomik kalkınma, çevre ve kamu sağlığına karşı ciddi bir tehdit oluşturmaktadır. Türkiye, Devletler Arası İklim Değişikliği Paneli (IPCC) tarafından belirlenen iklim değişikliğinin olumsuz etkilerinden en çok zarar gören bölgelerden biri olan Doğu Akdeniz bölgesinde yer almaktadır.

Türkiye'nin UİDEP'i iklim değişikliği etkilerinin hafifletilmesi ve uyum çalışmalarına katkıda bulunmak için ulaştırma sektörünün sorumluluğunun nasıl ele alınacağı üzerine genel yol haritasını sağlayan bir dizi önlemleri tanımlar. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, diğer sektörel paydaşların yanı sıra, bu eylemlerin gerçekleştirilmesinden sorumludur.

UOP **katalizör etkisi olan yatırım içermeyen tedbirler** üzerine yoğunlaşacaktır. IPA desteği; gerekli politikaların, ihtiyaç analizlerini ve ilgili otoritelerin bilerek politika seçimi yapmasına yarayacak güçlü bir veri tabanı sistemi alanlarında kullanılacaktır. Hali hazırda çok gelişmemiş olan yasal çerçeve ve kurumsal yeterlilikler geliştirilecek ve böylece çevre, iklim değişikliği ve enerji verimliliği hedefleri ulusal ulaştırma yatırımları kararları, kentsel ulaşım planları ve uygulamalarına entegre edilecektir. Ücret ve vergi ayarlamaları ve diğer finansal girişimler gibi yatırım içermeyen tedbirler daha temiz, etkin ve düşük karbonlu taşımacılığı hem taşımacılar hem de yolcular açısından cazip kılacaktır. **Farkındalığı artırıcı** faaliyetler otoritelerin, taşımacıların, ekonomik aktörlerin ve yolcuların daha çevre dostu ulaştırma imkanlarına iltimas eden daha akılcı çözümleri seçmesi yönünde yönlendirici olacaktır. Sonuncusu ama en önemlilerinden biri de **küçük ölçekli tedarik ve inşaat işleri** için finansal desteğin ayrıca sağlanacak olmasıdır.

Tanım ve uygun girişimler

UOP desteği birincil öncelik olarak UİDEP'in aşağıdaki alanları üzerine konsantre olacaktır (*indikatif liste*):

- U1.4.1. (Ulaşım Ana Planının hazırlaması işlerinin yürütülmesi): Bu alan “sera gazı emisyonlarını sınırlama seçeneklerinin hafifletme potansiyeli ve maliyetinin hesaplanması,yoluyla ulaştırma sektörü için ileriye dönük projeksiyon yapılması”, “Ulaşım Ana Planı içerisine düşük karbon ekonomisinin amaç ve hedeflerinin entegrasyonu” gibi önlemleri içermektedir.
- U3.1.1. (Karbondiyoksit emisyonlarının yeni otomobil, yabancı bandıralı ve yolcu gemilerinde sınırlandırılması üzerine düzenleme yapmak): Bu alan Türkiye limanlarını ziyaret eden yük ve yolcu gemileri için düşük sülfürlü yakıt kullanımının zorunlu hale getirilmesini içerecek yasal ayarlamalar yapmayı amaçlayan önlemleri içermektedir.
- U3.1.3. (İklim değişikliğiyle mücadele etmek için ulaştırma sektörünün kapasitesini geliştirme): Bu alan ulaştırma sektöründe sera gazı emisyonu artışını sınırlandırmak ve altyapının iklim değişikliğinin etkileri uyarınca adaptasyonu için koordinasyon mekanizmalarının artırılmasını tedbirler içermektedir.
- U3.1.4. (Emisyon ticareti konusunda Türkiye'nin uluslararası hava yolları ve deniz yolları için yasal düzenlemeler yapmak): Bu alan “ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonları için izleme ve kayıt sisteminin oluşturulması için yasal düzenlemeler yapmak; ilgili kamu kuruluşlarının kapasitelerini artırmak” üzerine alınacak temel tedbirleri içermektedir.
- U4.1.3. (Yüksek enerji verimliliğine sahip ile iklim duyarlı şehircilik stratejilerini geliştirmek ve uygulamak): Bu alan temel olarak “yüksek enerji verimliliğine sahip

iklime duyarlı kentsel ulaşım stratejisi hazırlamak ve uygulamak”, “şehirlerde akıllı taşımacılığın sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması üzerine etkilerinin tanımlanması” gibi önlemler üzerine odaklanmaktadır.

Eylem temel olarak UİDEP’in Türkiye’nin sektördeki iklimle ilgili çalışmaları açısından öncelikli yol haritasına atıfla, **sera gazı azaltma ve taşımacılığın sektöre adaptasyonu** ve bunların yanında diğer ulaşım ile ilgili **diğer birçok alanı etkileyen yatay** alanlarda da proje destekleyecektir. Daha spesifik olarak belirtmek gerekirse, yapılacak somut projeler sadece belirtilenlerle sınırlı olmamak kaydıyla aşağıda sıralanmıştır. :

1. Teknik destek ve eşleştirme projeleri vasıtasıyla düşük karbonlu sürdürülebilir ulaştırma üzerine Türkiye’nin yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşlukları/ihtiyaçları ile ilgili geniş çaplı analizlerin yürütülmesi.
 2. Teknik destek ve eşleştirme projeleri “Türkiye’nin Düşük Karbon Sürdürülebilir Ulaştırma Geliştirme Stratejisi ve Eylem Planının” hazırlanması
 3. Teknik destek, eşleştirme ve küçük ölçekli tedarik sözleşmelerini kullanarak ölçülebilir, raporlanabilir ve doğrulanabilir tam bir çevre ve iklim değişikliği veri tabanı sisteminin oluşturulması.
 4. Teknik destek ve küçük ölçekli tedarik sözleşmeleri yoluyla iklim değişikliği perspektifini ÇED’lere entegre etmek üzere UDHB’nin ilgili Genel Müdürlüklerinin ulaştırma yatırımları için ÇED hazırlama kapasitelerinin artırılması.
 5. Teknik destek, eşleştirme, küçük ölçekli tedarik ve inşaat sözleşmelerini kullanarak kapasite geliştirme, yasal düzenlemeler, uygun finansal tedbirler, uygun akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı, sürdürülebilir enerji çözümleri vb. gibi yatırım içermeyen tedbirler ile karayolu taşımacılığı, denizcilik ve havacılık sektörlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması.
 6. Teknik destek, eşleştirme, küçük ölçekli tedarik sözleşmeleri yoluyla kentsel ulaşım ve nazım imar planların ulusal düşük karbonlu sürdürülebilir ulaştırma politikalarının, uygulamalarının ve projelerinin entegrasyonu ve bunların yanında kamusal ve idari farkındalığın benzer yatırım içermeyen tedbirler ve kamusal kampanyalar yoluyla artırılması.
- Bu konuda öncelik, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’nın çevresel hedeflerine ulaşmasını sağlayacak 1.2.6 no’ lu operasyonlar ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasına ve/veya iklim değişikliğine altyapısal adaptasyonuna yardımcı olacak 3,4,5 no.lu operasyonlar gibi Bakanlığın yol haritasını ve kapasite açıklarını kapatmak için imkan sağlayacak projelere verilecektir. Bu operasyonlar genel olarak uzun dönemli teknik destek, küçük ölçekli tedarik ve inşaat işleri, eşleştirme aracının yanı sıra geniş bir paydaş katılımı ve elde mevcut boşluk analizlerini gerektirmektedir.

Deniz taşımacılığı kaynaklı deniz kirliliği konusunda Faaliyet 1.2 altında, gemi denetlenmesi ve yüksek hızlı botların tedariki, denetlenemeyen gemileri için hedef faktörlerle yazılımların geliştirilmesi ve ilgili müktesebat uyuşması ile gerçekleştirilen ilgili eğitim faaliyetleri gibi denizcilik kurumlarının yağ dökülmesini önlenmesi kapasitesinin artırılmasına yönelik operasyonlar planlanmaktadır.

Ayrıca, eğitim ve müktesebat uyumu bileşenleri ile birlikte laboratuvar ekipmanlarının alımı hem demirleyen hem de araştırma ve kurtarma sorumluluğu alanından transit geçiş yapan gemilerden belli bir mesafedeki yağ sızıntılarına karşılık erken tespit ve yanıt mekanizmasını destekleyecektir.

Tespit ve eğitim faaliyetleri için ilgili ekipmanların tedariki aracılığıyla dengeleyici su yoluyla taşınan su canlılarını üzerinden su ekosisteminin dalgalanmasını engellemek için limanlarda belirtilen gemilerin dengeleyici sularının kontrolü ve izlenmesi için kapasitenin geliştirilmesi de bir ihtiyaç olarak tespit edilmiştir. Bu operasyonla ilgili olarak ayrıca teknik destek, tedarik ve müktesebat uyumu bileşenleri yoluyla, fizibilite çalışmaları ve demirlenen limanlardaki bentik ekosistemin tahribinin engellenmesi ve deniz ekosistemlerinin korunması için dünyada ve ağırlıklı olarak AB üye ülkelerinde uygulanan gemiler ve botlar için limanlarda tonoz ve şamandıra kapasitesinin artırılması gerekmektedir.

Bununla birlikte, Türkiye'deki liman yönetimi sistemi Avrupa standartları ile uyumlu bir model yeşil limanın gemiler için kıyıda ve LNG yakıt ile sağlanan güç kaynağının ve bunun iklim değişikliğine etkisine ilişkin fizibilite çalışmaları da dahil alternatif deniz gücü sağlayarak geliştirilmesi ve teknik destek faaliyetleri ile güçlendirilmesi gerekmektedir.

İlgili ulaştırma kaynaklı gürültü kirliliği ile ilişkili olarak, **gürültü kirliliğinin etkilerini azaltacak** operasyonlar uygulanacaktır. UDHB'nin ilgili birimlerine “Çevresel Gürültünün Yönetimi ve Değerlendirilmesi” Yönetmeliği kapsamında tanımlanan yasal yükümlülüklerini yerine getirmek için kapasite geliştirme desteği sağlanacaktır.

Yönetmeliğe göre, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı aynı ulaştırma güzergahları boyunca gürültü kirliliğini azaltmak üzere gürültü haritalarının ve eylem planlarının hazırlanmasından sorumludur.

Seçim kriteri

- UİDEP tarafından önceliklendirilen verilen tedbirler öncelikli olacaktır.
- Katalizör etkisine sahip – kapasite geliştirme gibi- yatırım içermeyen tedbirlere öncelik verilecektir.
- Başarılı kurumsal yapılanmaya bağlı olarak ekipman alımları ve küçük ölçekli inşaat işleri ayrıca öngörülmektedir. Bunlar ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının azaltılması dahil kirliliğin engellenmesi/azaltılmasına katkıları temelinde seçilecektir.

Nihai faydalanıcılar

Bu faaliyet için indikatif faydalanıcı listesi aşağıdadır:

- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın ilgili birimleri
 - Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü
 - Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- Sahil Güvenlik Komutanlığı

4.6.1.3 Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin Artırılması

Özel hedefler

- Ulaşırmada **emniyetin artırılması**

Dayanak

Faaliyet GZFT analizlerinde sunulan **zayıflıkları ortadan kaldırmaya** doğrudan katkıda bulunur:

- Yüksek oranlarda **kara yolu kazası**, ölümü ve yaralanmaları
- Kötü araba sürüş alışkanlıkları, kurallara bağlı olmama

GZFT analizinde yer alan **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler**,

- Ulaştırma talebine bağlı **ulusal altyapı ve çevre üzerine baskı**
- **Trafik sıklığı** – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur

Türkiye’de son 30 yıl boyunca, 350 bin insan trafik kazaları nedeniyle hayatını kaybetmiştir. Her yıl, 250 bin kişi yaralanmaktadır. Bunu değiştirmek için, Türkiye 2009’da Moskova’da başlatılan- Birleşmiş Milletlerin girişimine katılmıştır - 2025 yılı itibariyle karayolu kazaları sonucu ölümlerinin sayısını %50 civarındaki düşürmek için. - Bu nedenle, 2012 yılında, ülkenin “**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı**” onaylanmış ve yayınlanmıştır.

UOP desteği bu eylem planını uygulamak için kullanılacaktır. Operasyonlar dört alanı hedefleyecektir:

- Eğitim ve öğretim
- Uygulama
- Altyapı (tasarım kuralları gelişimi ve küçük ölçekli altyapı)
- Farkındalık kampanyaları

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ESEI programı altında ihale edilen karayolu trafik güvenliği platformunu destekleyen projeye tamamlayıcılık oluşturacaktır. ESEI projesi UOP’un kolayca programlayabileceği ve finanse edebileceği projeler listesi yaratacaktır.

Ulaştırma alanındaki temel emniyet problemi asli olarak karayolu ile ilgili olsa da **denizyolu, demiryolu taşımacılığı, kombine taşımacılık ve tehlikeli malların taşınması konuları da belli oranda, özellikle farkındalığı arttırmak ve ilgili bağlamında desteklenecektir.**

Tanım ve uygun girişimler

İlk öncelik olarak, UOP desteği Karayolu Trafik Güvenlik Stratejisi ve Eylem Planı (indikatif liste olarak) önlemlerine konsantre olacaktır.

- Uygulama gücü (hız/alkol/uyuşturucu uygulamaları, emniyet kemeri kullanımı, motosiklet sürücüleri için kask kullanımı, ışık ve işaretlerin ihlali uygulamaları,

elektronik uygulama sistemleri, araç denetlemeleri, yol kenarı ağır araç uygulamalarında geliştirme)

- Eğitim ve öğretim (Okullarda trafik bilinci yerleştirme, sürücü eğitimi, ilk yardım eğitimi, sürücülerin ve yayaların eğitimi, trafik polisi ve jandarma trafik personeli eğitimi)
- Farkındalık Kampanyaları (Karayolu trafik güvenliği farkındalık kampanyaları, trafikte sorumluluk kampanyaları)
- Altyapı (kaza kara noktalarında iyileştirme, planlanan projelerde karayolu güvenlik kontrolleri)

Politika yapma, düzenleyici, uygulama ve uygulatma kapasitelerini geliştirmek üzere teknik destek ve eğitim gibi **yatırım içermeyen tedbirlere** ağırlık verilecektir. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının yukarıda belirtilen tedbirleri ile diğer ulaştırma modlarındaki benzer tedbirler desteklenecektir. Uygulama/ gerçekleştirme kapasitesi ayrıca ihtiyaç olduğunda **ilgili ekipmanların** tedariki ile güçlendirilecektir.

Özellikle, ilk program yılında, Emniyet Genel Müdürlüğü karayolu trafik güvenliğinin ve trafik uygulamalarının etkinliğinin güçlendirilmesi konularında destek alacaktır. İlgili projeler yoluyla, hizmet içi eğitimlerin kalitesinin artırılması, uygulama prosedürlerinin ve yöntemlerinin revize edilmesi, uygulama ekipmanlarının optimizasyonu ve paydaşların farkındalığını artırılması amaçlanmaktadır. Proje ile EGM AB üye ülkelerindeki iyi uygulamalardan faydalanacaktır. Ayrıca, trafik polisi araçlarının ekipmanları revize edilecektir.

Bir güvenlik kültürü oluşturmak için, **farkındalık artırıcı faaliyetler de** finanse edilecektir. UOP ilgili eğitim materyallerinin geliştirilmesine, düzenli okul müfredatına ve bunun yanında eğitimin müfredat dışı uygulamalarına (tüm ulaştırma modlarını içerecek şekilde) ulaştırma emniyeti konularının eklenmesine katkıda bulunacaktır. İlâveten, mesleki araç sürücülerini ilk yardım eğitimi konusunda destekleyecektir. Bu alandaki faaliyetler, taşımacılar, eğitim kuruluşları ve sektörde aktif olan STK'ların ortaklığıyla tanımlanacak, geliştirilecek ve uygulanacaktır. Destek türleri **hizmet ve tedarik sözleşmeleri ile sınırlı inşaat işlerini** (örn. çocuklar için trafik eğitim parkları) içerebilir. Faydalanıcılar belediyeler, eğitim kuruluşlarını, STK'lar ve taşımacılar olacaktır.

Emniyet unsurları ayrıca **ulaşım altyapısının tasarımında** önemlidir. Bu alanda, IPA II ulaştırma emniyetine ilişkim politika belirleme ve yatırım planları hazırlamakta girdi olması için kaza beyaz noktaları ve kaza kara noktaları ile trafik kazaların tipik nedenleri ile ilgili çalışmaların hazırlanmasını destekleyecektir. İlâveten, bu çalışmalardan alınan dersler ile mevzuat ve ulusal altyapı tasarımı gereksinimleri güncellenecektir.

Ulaştırma tasarım mühendisleri için emniyet konuları spesifik **müfredatının** (eğitim materyalleri) geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması için destek sağlanacaktır. Seçilen alanlarda, kaza kara noktalarını ortadan kaldırmak için küçük ölçekli altyapı yatırımlarına (ulusal planlar altındaki benzer yatırımlar için referans proje olmak üzere) eş-finansman sağlanacaktır..

Son fakat bir o kadarda önemli olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı *Tehlikeli Malların Taşınması İzleme Merkezi* kurulması için IPA desteği kullanmayı planlamaktadır. Destek, organizasyonel gelişim, süreçlerin ve faaliyetlerin tasarımı, personel eğitimi, ekipmanların tedariki gibi kurumsal yapılanma alanlarında kullanılacaktır. Bu

merkezin kurulmasıyla tehlikeli mal taşımacılığı ile ilgili trafik kazalarının %20 oranında azaltılması hedeflenmektedir.

Ulaştırma emniyeti konusunda doğrudan müktesebatla ilgili uyumlaştırma ve kapasite geliştirme projeleri 4. Eylem kapsamındadır.

Embarq Türkiye ile doğrudan hibe sözleşmesi yürütmek olan bu faaliyetin bir parçasının uygulamasının detayları EK I'de indikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim Kriteri

- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem planı tarafından öncelik verilen önlemler öncelikli olacaktır.
- Planlanama döneminin ilk yarısında, katalizör etkisi yaratacak yatırım içermeyen – kapasite geliştirme gib- tedbirler tercih edilecektir.
- Başarılı kurumsal yapılanma ve politika geliştirmeye bağlı olarak, ekipman alımları ve küçük ölçekli inşaat işleri ayrıca öngörülmektedir. Bunlar ise aşağıdaki verilen özelliklere sahip olmalarına göre seçilecektir:
 - Kazaların, hafif kazaların ve kayıpların sayısının azalmasına yapacağı potansiyel katkısı
 - Emniyet kültürü, farkındalık, uluslararası mevzuat ile uyum ve koordinasyona katkısı
 - Kanıtlama etkileri vb.

Nihai Faydalanıcılar

Nihai faydalanıcıların indikatif listesi şu şekildedir:

- Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma, Sağlık Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı başta olmak üzere Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planında sorumlulukları olan kamu idareleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nin ilgili Genel Müdürlükleri (örn. Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü)
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nin konuyla bağlantısı olan ilgili ve ilişkili kuruluşları (örn. Karayolları Genel Müdürlüğü)

4.6.1.4 Faaliyet 1.4 – Intermodalitenin ve Modlar Arası Geçişin Teşviki

Özel hedef:

- **Intermodal taşımacılık çözümlerinin** ve destekleyen teknolojilerin teşvik etmek

Dayanak:

Uluslararası ve bölgesel ticaretin **ekonomik dinamizmi** Türkiye'nin kapasitesini sürdürülebilir bir biçimde artırması için tüm ulaştırma altyapısını geliştirmesini gerektirmektedir.

Bunun anlamı, karayolu ulaştırmasında diğer modlara kalıcı bir geçişin gerekli olduğudur. Intermodalite **Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmasının pekiştirilmesi ve AB**

entegrasyonu için kilit faktördür. Türkiye'nin hali hazırda olması gerekenden daha az kullanmakta olduğu deniz taşımacılığı potansiyelinden istifade etmesi önceliklidir.

Intermodal taşımacılığın güçlendirilmesinin **beklenen etkileri**; güçlü ekonomik kalkınma, geliştirilmiş rekabet edebilirlik ve bunun yanında karayolu emniyetine kaynaklı sosyal maliyetlerin, hava kirliliğinin, trafik sıkışıklığının, enerji ve ham madde tüketiminin ve bunun yanında altyapı bakım maliyetlerinin azaltılmasıdır.

Bu uygun ortama karşılık, Faaliyet GZFT analizlerinde sunulan **zayıflıkları ortadan kaldırmaya** doğrudan katkıda bulunur:

- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığındaki ciddi modal dengesizlik
- Az gelişmiş intermodalite
- İntermodal ulaştırma stratejileri ve yatırımlarına ilişkin kamu kuruluşları arasında bütünleşik bir yaklaşımın eksikliği
- Bazı alt sektörlerde eksik yasal çerçeve ve yetersiz kurumsal kapasite
- Nüfus ve istihdamın şehir merkezlerinde yoğunlaşmasından dolayı trafik sıkışıklığı
- İthal edilen ve sürdürülebilir olmayan enerji kaynaklarına yüksek derece bağımlılık

GZFT analizinde yer alan **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler**,

- Ulaştırma talebine bağlı **ulusal altyapı ve çevre üzerine baskı**

AB tarafından finanse edilen “**Türkiye’de Intermodal Taşımacılığın Güçlendirilmesi**” projesinin çıktısı olarak hazırlanan mevcut “**Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi**” bağlamında UOP desteği aşağıdaki önlemlere uygulanacaktır:

- 1. Eksen,1.Tedbir– Liman İntermodalitesi (Deniz-demiryolu operasyonlarının geliştirilmesi)
- 1. Eksen, 2. Tedbir – Demiryolu Sektörü (Türkiye’nin demiryolu ağının interoperabilitesi ve entegrasyonu, üretim ve lojistik işletmelerinin demiryoluna erişebilirliğinin geliştirilmesi, düğüm noktaları stratejisinin tanımlanması)
- 2. Eksen,2. Tedbir Önlem– Türkiye Lojistik Ana Planı (lojistik sektörü analizi, lojistik zincirlerinin analizi, lojistik merkezlerin-konumların belirlenmesi, Türkiye lojistik haritasının oluşturulması)
- 3. Eksen, 1.Tedbir– Kombine Taşımacılığın Düzenlenmesi ve Geliştirilmesi (lojistik sektör mevzuatının geliştirilmesi, tek kombine taşımacılık sözleşmesi için fizibilite çalışmalarının yapılması, kalıcı kombine taşımacılık platformunun kurulması)
- 3. Eksen, 2. Tedbir – Kombine Taşımacılığın Geliştirilmesi (intermodalite teşvikleri)
- 4. Eksen, Kombine Taşımacılık Yönetimi Sistemlerinin ve Gümrük Prosedürlerinin Kolaylaştırılması

Tanım ve uygun girişimler:

Intermodalitenin Türkiye’de geliştirilmesi **mevzuat geliştirme, kapasite geliştirme ve demiryolları, denizyolu ve lojistikle ilgili yatırımlar dâhil** çok yönlü bir yaklaşım gerektirmektedir.

Tedbirler, demiryolu ve denizyolu taşımacılığının karayolu taşımacılığı ile karşılaştırmalı olarak maliyet ve hizmet sürelerinin azaltılması ve esnekliğin artırılması için rekabetçi konumunun geliştirilmesini ve taşımacıların daha çevre dostu ulaştırma modlarını seçmesini

teşvik etmesini hedeflemektedir. IPA UOP ile eş-finansman sağlanacak Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi aşağıdaki şekilde yapılandırılmıştır:

- **1. Eksen** intermodalite ile ilgili pek çok faaliyeti kapsamaktadır- kısa deniz yolu taşımacılığının teşviki; denizyolu-demiryolu operasyonlarının geliştirilmesi örn; Türkiye'nin kısa denizyolu taşımacılığı güzergahları boyunca ticaret akışı analizi, Türkiye'de mevcut kısa deniz yolu taşımacılığı kapasitesi çalışması, trafik hacmi optimizasyon modeli ve genel ulaştırma maliyetlerine dayanarak kısa deniz yolu taşımacılığı güzergahlarının belirlenmesi ve seçimi, bir kısa deniz yolu taşımacılığı güzergahı için yapılan ekonomik ve sosyal fizibiliteyi analiz etmeye yönelik ülke çapında bir model tanımlanması, liman-demiryolu intermodalitesi için teknik bir komisyon kurulması, kamu-özel sektör diyalogunun güçlendirilmesi.

Bu eksen ayrıca demiryolu sektörü için faaliyetleri içermektedir örn: demiryolu yük taşımacılığı koridorları; kara intermodalitesi örn; bir demiryolu yük taşımacılığı koridoru hedef tanımlanması, Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Derneğinin (Yük) stratejik olarak yeniden düzenlenmesi, Türkiye demiryolu ağının interoperabilitesi ve entegrasyonu, üretim ve lojistik işletmeleri için demiryolu erişilebilirliğinin geliştirilmesi planları, düğüm noktaları stratejisinin tanımlanması, TCDD'nin sahibi olduğu kombine taşımacılık terminalleri için yeni bir operasyonel çerçeve oluşturulması.

- **2. Eksen** (IPA I tarafından desteklenmekte olan) Ulaştırma Ana Planında ve Lojistik Ana Planında ele alınan faaliyetleri işaret etmektedir, örn; trafik hacminin ve mal akış çalışmalarının ölçümü, akışların tanımlanması ve trafik ölçüm modelinin tasarımı, altyapı, hizmetler, yönetim ve altyapı dışı ve hizmet alanları, Planın uygulanması ve değerlendirilmesine ilişkin önerilen eylemler: örgütsel ve finansal strateji, rekabetçi hizmet tedarik stratejisi ve rekabetçi çevresel tedarik stratejisi, Lojistik Ana Planının ele alınması, Türkiye'deki lojistik sektörünün analizleri, üretim ve lojistik zincirleri analizleri, yerel konumların tanımı: merkezler, Türkiye'nin lojistik haritalarının kurulması.
- **3. Eksen** yasal çerçevenin geliştirilmesi ve kombine taşımacılık için girişimler ile ilgili faaliyetleri içerir örn; Türkiye'de lojistik sektörü mevzuatının geliştirilmesi, tek bir kombine taşımacılık sözleşmesi için fizibilite çalışmasının uygulanması, kombine taşımacılık problemlerinin çözülmesi için tahkim mahkemeleri başvurularının yürütülmesi için fizibilite çalışması, kalıcı kombine taşımacılık platformunun tüm kamusal/özel paydaşları içerecek şekilde kurulumu, bir teknik hizmete almanın teşviklerin çalışmaları için yaratılması, kamu-özel sektör iletişimlerinin geliştirilmesi.
- **4. Eksen** Kombine taşımacılığı geliştirmek için bir girişim olarak tek bir pencerenin geliştirilmesinin kuruluşlarıyla ilgili tasarım ve koordinasyonla meşguldür.

UOP Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisinin uygulanmasına aşağıda listelenen konularda finansmanı yoluyla katkıda bulunacaktır:

- Lojistik kapasitenin ve intermodalitenin geliştirilmesi için ana planlar, kalıcı bir kombine taşımacılık platformunun kurulması, yasal çerçevenin geliştirilmesi, UDHB'nin ve i kurumsal yeterliliğinin oluşturulması ve ilgili ulusal teşkilatlar, istatistik, gümrükler ve ilgili ulusal veri tabanlarının geliştirilmesi gibi **stratejinin**

yatırım içermeyen tedbirleri Demiryolu bağlantısı olmayan limanlara demiryolu bağlantılarının yapılması, intermodal terminallerin inşası gibi IPA finansmanına uygun **Küçük orta ölçekli altyapı yatırımlarının hayata geçirilmesi**. Yeni kurulan veya mevcut işletmelerde teknik ekipmanların alımı ve kurulması da finanse edilecektir.

IPA II altında desteklenecek altyapı projeleri Türkiye'deki gelecek intermodal altyapı yatırımlarının iyi bir örneğini sunacaktır.

Tüketim bölgelerinin, lojistik kümelerinin ve aynı zamanda büyümlü üretim ve dağıtım merkezlerinin toplandığı olan olarak Marmara/Trakya bölgesi endüstriyel olarak yoğun olduğundan ulaştırma faaliyetleri her geçen gün daha fazla sıkışıklığa yol açarak. Bu tarz problemlerin üstesinden gelebilmek için Türkiye "Trakya Bölgesi Lojistik Ana Planı" gibi önlemler almaktadır ve bu önlemler 2023 yılına kadar bölgesel düzeyde önemli tedbirler ortaya koymaktadır. Karayolundaki yoğun trafik Avrupa yönüne giden transit yük akışına da zarar vermektedir. Ağır trafik yollarda ayrıca nakliyelerin bölgeden geçişini yavaşlatmakta ve çoğunlukla Avrupa yönüne gidenlere sıkıntı yaratmaktadır. Bu nedenle demiryolu ve deniz taşımacılığı gibi alternatif yollara acilen ihtiyaç vardır. Bu arka plana karşılık, özellikle Marmara Bölgesinin orta ölçekli altyapı yatırımlarının IPA altında olmasıyla oldukça etkili ve kalıcı şeyler yapılabilecektir. Marmara Denizi yeterli demir yolu bağlantılarıyla deniz taşımacılığının kullanıma alınması politika belirleyicilere intermodalitenin avantajlarından istifade için büyük fırsatlar oluşturmaktadır.

İlaveten, Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının yapımı, bu yeni hat ile Tekirdağ limanı arasındaki bağlantıların tamamlanması ile Büyükkarıştıran kavşağında bir intermodal terminal yapımı bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır ve bu program ile de ele alınacaktır. Sonuç olarak, kullanılmayan Doğu ve Güney Marmara bölgelerinde eksik olan demir yollarının liman bağlantıları ve intermodal düğüm noktaları için gerekli altyapı bu program üzerinden desteklenecektir. Bu gibi destekleri sürdürülemez biçimde karayoluna olan bağıllık sonucu oluşan bölgesel zorlukların aşılmasında faydalı olacaktır ve ayrıca İstanbul'daki kentsel transit trafik sorununa çözüm sağlayacaktır.

UOP ayrıca Türkiye'nin diğer bölgelerindeki demiryolu bağlantıları, geçiş nakliye terminalleri ve limanlara ve endüstriyel alanlara lojistik terminalleri gibi altyapı inşasına da destek verecektir. Bu altyapıların inşası dışında, fizibilite, ÇED gibi ilgili proje çalışmaları da ayrıca finansman için uygundur.

AB fonlarıyla inşa edilecek **intermodal yük terminallerinden biri** Trakya Bölgesinde Büyükkarıştıran' da kurulacaktır ve bu terminal yeni tasarlanan Halkalı-Kapıkule Projesinin üzerinden geçeceği alandadır. Detay vermek gerekirse, UDHB hali hazırda mevcut Halkalı-Kapıkule Demiryolu hattını Tekirdağ limanına; tren feribotlarıyla da Ege Bölgesi'nin Güney Marmara'ya bağlamak için Tekirdağ ve Muratlı arasında bir çift hatlı demiryolu inşa etmiştir.

2190 metre uzunluğunda ve 790,000 metre kare alan üzerinde inşa edilmek üzere planlanan Büyükkarıştıran intermodal terminali ve IPA fonlarıyla yapılacak ve demiryolundan demiryoluna/karayolundan demiryoluna veya tam tersi yük taşımacılığı için bir arayüz olacak ve yük akışı ve kargo birleştirmeleri için aktarma merkezi olacaktır.

İlaveten, önceden inşa edilmiş ve kullanımda olan Tekirdağ- Muratlı demiryolu hattı **Muratlı ve Büyükkarıştıran arasında 18 kilometre uzunluğunda çift, elektrikli ve sinyalizasyonu bir hattın** IPA fonlarıyla finanse edilerek yapılmasıyla Büyükkarıştıran istasyonuna bağlanacaktır. Yeni inşa edilen demiryolu hattı ile, Büyükkarıştıran'a ulaşan yük etkin bir biçimde tren feribot ile Bandırma ve Derince gibi diğer Marmara Denizi limanlarına ve İstanbul Boğazı'ndaki trafiği hafifletecektir.

Hem Büyükkarıştıran'da yapılacak intermodal terminal inşaatı hem de Muratlı ve Büyükkarıştıran arasında inşa edilecek 18 km çift hatlı demiryolu hattı fizibilite çalışması, maliyet – fayda analizleri çevresel etki analizleri, ihale dosyası vb. gibi yapım öncesi dokümanlar ve tüm altyapı işleri ile birlikte toplam 51,4 milyon Avro'ya mal olacaktır.

Buna ilaveten, Muratlı ve Büyükkarıştıran arasında planlanan demiryolu hattı için uygulama projeleri ve zemin etütleri mevcut olmasına rağmen arasındaki IPA fonları yoluyla yenilenecektir.

Doğu ve Güney Marmara'da mevcut endüstriyel alanları ana hatlara bağlayan demiryolu bağlantı hatları inşaatı ve intermodal altyapılar özellikle bu faaliyet altında IPA II fonlarıyla hayata geçirilecektir.

Trakya Bölgesi'nin yanı sıra, Doğu ve Güney Marmara Bölgesi de intermodal çözümlere geliştirmek üzere oldukça stratejik bir konuma sahiptir. Çeşitli lojistik yapılar, endüstriyel bölgeler ve otomotiv endüstrisi gibi özel imalat alanları bu bölgede yer almaktadır. Güney doğu Marmara denizi kıyıları özellikle Gemlik Limanı yabancı deniz ticareti için önemli bir merkezdir. Bölgedeki limanların artan sayısı büyüyen talebe yanıt vermektedir ve bu limanlar kabaca Türkiye'deki toplam konteynerlerin %10'unu tutmaktadır. Yine de, Bandırma Limanı hariç bu limanlardan hiçbirinin demiryolu bağlantıları bulunmamaktadır. Demiryolu ve denizyolu taşımacılığının tedarik zincirinde daha etkin olarak yer alması için yeterli bağlantı hatlarının kurulması, transit nakliye noktaları ve terminaller daha fazla kargo elde etmede ve ayrıca güney Marmara Bölgesini Türkiye'nin uzun ölçekli mevcut demiryolu hatlarına bağlamada önemli bir rol oynayacaktır.

Bu program zaman çerçevesi (2014-2016) içerisinde gerekli hazırlık çalışmaları (Fayda maliyet analizi, fizibilite çalışması, ÇED, ihale dosyası vb. gibi teknik belgeler,) yapılacaktır. Bu faaliyet kapsamındaki altyapı girişimleri için inşaat işleri bir sonraki programlama dönemi içerisinde (2017-2020) gerçekleştirilmek üzere planlanmaktadır.

Bu faaliyet altında Uluslararası organizasyonlarla yapılacak doğrudan hibe sözleşmeleri gibi işbirliği modelleri EK I' de indikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim kriteri:

- Operasyonların; Doğu Batı ulaştırma koridorlarına, Avrupa'ya ve TEN-T Belgesinde belirlene ağı yakınlığı ve bağlantıları ile yoğun trafik nüfus alanları içinde oluşu
- Alternatif ulaşım modlarına geçişi kolaylaştıran konum
- Uluslararası ve ulusal ticarete katkı
- Yük taşımacılığını çevre taşımacılık hatlarına kaydırmak suretiyle daha sürdürülebilir kentsel ulaşımına katkı sağlama

Nihai Faydalanıcılar:

Nihai faydalanıcıların indikatif listesi aşağıdadır:

- UDHB'nin ilgili Genel Müdürlükleri
- UDHB'nin konuyla alakalı İlgili ve İlişkili Kuruluşları

Genel Bakış Tablosu

Eylem Adı	Eylem 1 - Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma
Özel Hedef	• Daha dengeli bir modal ayrımı yansıtan, daha emniyetli, çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçişi başarmak
Eylem Sonuçları	• S1 – AB ile TEN-T demiryolu bağlantıları güçlendirildi • S2 – Çevresel süreklilik ve iklim değişikliğiyle bağlantılı hafifletme ve adaptasyon önlemlerine hizmet eden yatırımlar uygulandı; • S3 – Ulaşırmada emniyet güçlendirildi; • S4 - Intermodal ulaştırma çözümleri ve destekleyen teknolojiler teşvik edildi
Faaliyetler	• Faaliyet 1.1 – Demir yolu altyapısının geliştirilmesi ve modernizasyonu; • Faaliyet 1.2 – Çevresel ve İklim Değişiklikleri ilgili tedbirler; • Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin Geliştirilmesi • Faaliyet 1.4 – Intermodalite ve Modlar arası Geçişin Teşviki •
Indikatif Büyük Proje Listesi	• Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu • Malatya-Narlı Demiryolu Hattının Modernizasyonu • Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattının Modernizasyonu
Uygulama Düzenlemeleri	• Avrupa Birliği Yatırımları Daire Başkanlığı (ABYD), Dış İlişkiler ve AB Genel Müdürlüğü (DİAB) GENEL MÜDÜRLÜK Yabancı İlişkileri ve AB İşleri (GENEL MÜDÜRLÜK FREU), UDHB tarafından yönetim • Hizmet ve inşaat sözleşmeleri yoluyla uygulama

Hedefler ve Göstergeler

Gösterge	Başlangıç (yıl)	Son (yıl)	Aşama 2017	Hedef 2020	Bilgi kaynağı
Koridor üzerinde yük taşımacılığının saat olarak seyahat süresi (sadece demiryolu ile yük taşımacılığı için Türkiye ve Avrupa arasında özel olarak Halkalı- Kapıkule hattı) (Açıklama: Halkalı- Kapıkule arasında yük için seyahat süresi)	8 saat	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlanmayacak)	3,5 saat	UDHB İlgili kuruluşların yıllık raporları
Yolda ölenlerin sayısı	4045 (2010)	3685 (2013)	Mevcut değil	-50%	TÜİK
Yol kazalarında ölen ya da yaralananların sayısı	116,804 (2010)	161,306 (2013)	2010-2013 ortalamasına göre yıllık ortalama artış oranında 1 puan azalma	2010-2013 ortalamasına göre yıllık ortalama artış oranında 1 puan azalma	TÜİK TNP

Koridorda /yatırım yapılan bölgelerde (yük-ton) olarak modal ayırimda değışiklik (Açıklama: İstanbul-Kapıkule koridoru ve UOP Projelerinin tamamlandığı Marmara Bölgesi'ndeki demiryolu ulaştırmasının performansı)	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (projeler bu yıl sonuçlandırılmayacak)	Karayolu trafiğinden 5% kombine/raylı taşımacılığa geçiş	TÜİK UDHB İlgili kurumların yıllık raporları
Koridor üzerinde yük taşımacılığının saat olarak seyahat süresi (sadece demiryolu ile yük taşımacılığı için Türkiye ve Avrupa arasında özel olarak Halkalı- Kapıkule hattı) (Açıklama: Halkalı- Kapıkule arasında yük için seyahat süresi)	8 saat	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlanmayacak)	3,5 saat	UDHB İlgili kuruluşların yıllık raporları
SOPT projelerinin tamamlandığı Marmara Bölgesinde					
<u>Rehabilitate edilen/inşa edilen demiryolu km 'si</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	15 % fiziksel ilerleme	230 km (proje çalışmasının tamamlanması üzerine revize edilecek)	UDHB
<u>Türkiye'nin Düşük Karbon Sürdürülebilir Ulaştırma Geliştirme Stratejisi ve Eylem Planı hazırlandı</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonları veri tabanı oluşturuldu</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>EGM'nin trafik güvenliği uygulama yöntemleri, prosedürleri ve eğitiminin güncellenmesi</u> (Açıklama: Genel hedef yaptırımların caydırıcılığını artırmak, eğitim sistemini geliştirmek, açıkları kapatmak, paydaşların	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Yöntemler ve Prosedürler güncellendi 250 polis eğitildi	Ulusal İstatistik UDHB TNP

<u>farkındalığının arttırmak yoluyla trafik yaptırımlarını etkinliğini arttırmak ve böylece yolda ölümlerin oranını azaltmaktır. Bunların tamamını istatistikî olarak ölçmek mümkün değildir fakat geniş bir ölçekte yaptırım gücünü arttırmak ve 2020 itibarıyla ortak bir eylem planı aracılığıyla yoldaki ölümleri azaltmak hedefimizdir.</u>					
<u>İntermodal terminaller ve kavşak noktaları inşası için hazırlanan ön çalışmalar</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	Ön çalışmalar ve ihale dosyası her bir proje için tamamlanmıştır.	Projeler tamamlanmıştır ve iki altyapı çalışmaktadır.	UDHB

4.6.2 Eylem 2 – Etkin Ulaştırma

Amaç

Bu eylemin genel amacı **Türkiye ulaştırma sisteminin kaynak, zaman ve uygun maliyet etkinliğini** geliştirmektedir.

AB Mevzuatı

AB müktesebatına uyum özel olarak 4. Eylemde ele alınmaktadır. Bu eylem alanı ile doğrudan ilgili temel AB mevzuatı aşağıdadır:

- **Beyaz Kâğıt:** Tek Avrupa Ulaştırma Alanı için Yol Haritası – Rekabetçi ve kaynak etkin bir ulaştırma sistemine doğru.
- Karayolu ulaştırması alanında ve diğer ulaştırma modları ilgili ara yüzler için Akıllı Ulaştırma Sistemlerinin kurulumu için çerçeveye dair 7 Temmuz 2010 tarihli **2010/40/AB sayılı** Avrupa Parlamentosu ve Konsey **Direktifi**

Özel Hedef

Eylemin özel hedefi akıllı, yenilikçi, kaynak, zaman ve maliyet etkin çözümleri tüm ulaştırma modlarında teşvik etmektir.

Dayanak

Etkin ulaştırma Türkiye'deki sürdürülebilir refah için temel bir koşuldur. Ulaştırma sektöründe, araştırma daha yeşil, daha akıllı, daha etkin ulaştırma araçları için yeni teknolojilerin geliştirmenin ve daha emniyetli, daha sürdürülebilir ve kapsayıcı hareketlilik için yenilikçi çözümlerin merkezindedir.

Faaliyet ağırlıkla **GZFT** analizinde sunulan **mevcut güçlü yanlara dayanmaktadır**:

- Ulaştırma politikası, TC hükümeti için yüksek derecede öncelik taşımaktadır
- Ulaştırma, Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paylardan birisine sahiptir
- Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim

GZFT analizinde **artacağı** öngörülen **fırsatlar**:

- Ulaştırma ve lojistik sektöründe gelir getiren kamu ve özel yatırımları için fırsatlar

Faaliyet **GZFT analizinde sunulan zayıf yönlerin ortadan kaldırılmasına doğrudan katkıda** bulunmaktadır

- Ulaştırma alanında araştırma kapasitesi gelişmemiştir, Ulaştırma Araştırma Merkezi henüz faaliyet göstermemektedir
- Yaygın olarak bilinen ITS standartlarının eksikliği

GZFT analizinde **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler**:

- Karayolu taşımacılığındaki birim maliyetlerin hala sürdürülebilir seçeneklere göre düşük olması –modlar arası geçişe engel

Bu duruma karşılık, bu eylem altında elde edilecek temel sonuçlar aşağıdaki gibidir:

- S1 – **Ulusal ITS Eylem Planı** uygulandı ve diğer ITS yatırımları desteklendi
- S2 – Ulaştırma Sektöründeki araştırma ve geliştirme faaliyetleri teşvik edildi

Bu sonuçlar tek bir faaliyet ile elde edilecektir.

Tanım

ITS Stratejisi ve bağlantılı yatırımlar

2. Eylem altındaki ilk faaliyet **ITS Stratejisi ve Eylem Planının uygulanmasını** ve bağlantılı ulusal yatırımları **destekleyecektir**.

Dolayısıyla, modern IT ve iletişim yöntemlerinin kullanımı yoluyla özellikle çevresel sürdürülebilirlik, kaynak verimliliği ve yüksek yolcu hizmeti kalitesi alanlarına vurgu yapılacaktır.

Daha spesifik açıdan, UDHB'ye akıllı ulaşım sistemleri için yaygın standartları ve terminolojiler oluşturmak, karayolları ağı için ulusal bir ITS yapısı tanımlamak için teknik destek verilecektir. 2008 Ulusal Program'ın ilgili kısımları dikkate alınarak Türkiye'nin Galileo/EGNOS sistemine ve Tek Avrupa Seması girişimine kademeli olarak entegrasyonu desteklenecektir. Demiryolu sektöründe, Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi'nin yayılması- 1. Eylem tarafından kapsanmayan doğrultuda- finansman için uygundur.

Sonuncusu fakat en önemlilerinden biri olarak, IPA desteği e-çağrı³⁴ sisteminin Türkiye’de kurulması için kullanılacaktır.

Detaylar için lütfen Faaliyet 2.1.’e bakınız.

Araştırma ve Geliştirme

Faaliyet 2.2 altında, **ulaştırma ile ilgili araştırma** ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. Bu hususta ilk öncelik Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’ nın 655 No’ lu ve 2011 tarihli Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan UDHB Araştırmaları Merkezi’ne kurumsal yapılanma desteği verilmesidir. IPA tüm alt sektörlerde ulaştırma araştırmalarının teşvikinin yanı sıra organizasyonel gelişim, personel kapasitesinin oluşturulması ve bunun yanında ulaştırma araştırmaları için ulusal politikalar ve stratejilerin oluşturulmasını destekleyecektir. Uluslararası finans kuruluşlarından alınacak geri ödemeli danışmanlık desteği de IPA kapsamında olacaktır.

UOP ayrıca hükümet ve belediyeler için veri toplama, analiz ve öneri verme gibi yardımlarla bilinçli politika belirlenmesini mümkün kılacak bir uzmanlık ağının Türkiye ve AB şehirleri ve ulaştırma araştırma merkezleri arasında işbirliği yoluyla oluşturulmasını kolaylaştıracaktır.

Somut ulaştırma araştırma projeleri hibeler yoluyla desteklenecektir. Bunlar doğrudan üniversiteler ve araştırma kuruluşları (örn. temel araştırma konularında) ya da ticari şirketler ve araştırma kuruluşları (örn. ticari operasyonlarda sonuçlanan araştırmaların pratik uygulamalarının tanıtılması durumlarında) arasında kurulan ortaklıklara genişletilebilecektir.

Özet

2. Eylem altında yürütülmesi tasarlanan **faaliyetler** aşağıdakileri içermektedir:

- Faaliyet 2.1 – ITS Stratejisi ve Diğer ITS Tedbirlerinin Desteklenmesi
- Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliklerin Desteklenmesi

Uygulama

- IPA desteği için yatırımların önceliklendirilmesi için ana temel Akıllı Ulaştırma Sistemleri Ulusal Stratejisi olacaktır.
- Araştırma ve yenilik projelerine hibeler rekabetçi temelde tahsis edilecektir.

4.6.2.1 Faaliyet 2.1 – ITS Stratejisi ve Diğer ITS Tedbirlerinin Desteklenmesi

Özel hedefler:

- ITS stratejisi ve diğer ITS yatırımlarının uygulanmasının desteklenmesi

Dayanak

Akıllı ulaşım sistemleri ulaştırma alanına iletişim ve haberleşme teknolojileri tatbik eder. ITS farklı koşullar altında farklı amaçlar için kullanılabilir ve her ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) uygulanabilir ve hizmetler hem ulaştırma maliyetinin

³⁴ Herhangi bir yerdeki çarpışmada yer alan sürücülere hızlı yardım götürebilmek amaçlı bir girişim (AB’de) – <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/ecall-time-saved-lives-saved>

azaltılması için yolcu ve yük taşımacılığında hem de karayolu kazalarında ölüm sayısını ve trafik sıkışıklığını azaltılmakta kullanılabilir.

Faaliyet doğrudan GZFT **analizlerinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** yardımcı olur, örn.

- Yaygın olarak bilinen ITS standartlarının eksik olması

GZFT analizlerindeki tehditlere bağlı olarak derinleşen **tehditler** örn.

- Ulaştırma talebine bağlı olarak ulusal altyapı ve çevre üzerinde baskı
- Trafik sıkışıklığı – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur

Faaliyet ağırlıklı olarak GZFT analizlerinde sunulduğu şekilde güçlü yönler üzerine inşa edilir, örn.

- Ulaştırma Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paya sahip olanlardan biridir
- Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim

GZFT analizinde **artacağı** öngörülen **fırsatlar**:

- Ulaştırma ve lojistik sektöründe gelir getiren kamu ve özel yatırımları için fırsatlar
- Ulaştırmanın etkinliğini artıracak fırsatlar sunan yenilikçi ulaştırmanın ve bilgi ve iletişim Yeni teknolojilerinin geliştirilmesi

Akıllı ulaşım sistemlerinin geniş ölçekli kurulumunun Türkiye için acil olduğu kanıtlanmıştır. Bu nedenle, 2012-2014 Orta Vadeli Programı ve eki Eylem Planı bir Ulusal ITS Stratejisinin planlanacağını ortaya koymuştur. Plana göre, Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı; İçişleri Bakanlığı, Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, büyükşehir belediyeleri, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve diğer ilgili kamu ve özel kuruluşlarla işbirliği içerisinde 2012 yılında işlerin koordinasyonuna başlamıştır. Bu çalışmanın meyvesi olarak Taslak Ulusal ITS Stratejisi Belgesi ve eki Eylem Planı Nisan 2013 tarihinde tamamlanmıştır ve Yüksek Planlama Kuruluna onaya sunulmuştur.

2. Eylem altındaki ilk faaliyet ITS Stratejisi ve Eylem Planını ve bununla bağlantılı ulusal yatırımların uygulanmasını destekleyecektir. Böylece, özellikle çevresel sürdürülebilirlik, kaynak verimliliği ve yolculara yüksek kaliteli hizmetin modern bilgi işlem ve iletişim yöntemlerinin kullanımı yoluyla sunulması vurgulanacaktır.

ITS' nin desteklenmesi ulaştırma içerisindeki politika yapma, kurumsal yapılanma, akıllı ulaştırma sistemlerinin yaygınlaşmasının desteklenmesi, çevre dostu kentsel taşıma yöntemlerinin ve sıkışıklığın giderilmesinin desteklenmesi dahil olmak üzere yeniliklerin desteklenmesi yoluyla sektörün etkinliğine katkıda bulunacaktır.

Yukarıdaki amaçları takiben, özellikle UOP altında akıllı ulaşım sistemleri için ortak standartlar ve terminolojilerin oluşturulması, karayolu ağında ulusal bir ITS mimarisinin belirlenmesi konularında teknik destek verilecektir.

2008 Ulusal Program'ın ilgili kısımları dikkate alınarak Türkiye'nin Galileo/EGNOS sistemine ve Tek Avrupa Seması girişimine kademeli olarak entegrasyonu desteklenecektir. Demiryolu sektöründe, Avrupa Demiryolu Trafığı Yönetim Sistemi'nin yayılması- 1. Eylem tarafından kapsanmayan doğrultuda- finansman için uygundur.

Sonuncusu fakat bir o kadar da önemlisi olarak, IPA desteği AB'nin e-çağrı sisteminin Türkiye'de kurulumu (temel olarak planlanmaktadır) için kullanılacaktır.

Tanım ve uygun girişimler

Taslak Strateji Belgesi, Türkiye'nin 2023 ITS vizyonunu "Türkiye'nin tüm ulaştırma hizmetlerinin bilgi ve iletişim teknolojileri araçlarıyla yerine getirdiği ve ulusal ve uluslararası olarak tam bir entegrasyon içerisinde oluşu", olarak belirlemektedir.

Bu stratejiyi desteklemede ana amaç "emniyetli, etkin, etkili, yenilikçi, insan odaklı, çevre dostu, sürdürülebilir ve akıllı ulaştırma ağını elde etmek üzere bilgi ve iletişim teknolojilerinin tüm ulaştırma modlarına kullanılmasıdır." Yukarıda bahsedilen ITS stratejisinin 5 stratejik amacı şöyledir:

- 1) Ülke geneli planlama ve ITS entegrasyonu için ulusal ve uluslararası gerekliliklere göre idari ve teknik düzenlemelerin geliştirilmesi
- 2) Küresel olarak rekabetçi bir Türkiye ITS endüstrisinin kurulması
- 3) Emniyet ve hareketin geliştirilmesi için ITS uygulamalarının ülke genelinde kurulması
- 4) ITS yoluyla ulaştırma erişilebilirliğinin geliştirilmesi
- 5) Karayolu taşımacılığı kaynaklı yakıt tüketiminin ve sera gazı emisyonlarının azaltılması

Her bir stratejik hedef kendi altında bir amaca sahiptir ve ekli Eylem Planı bu amaçlarla ilintili 38 eylem sıralamıştır.

Bunlar çok önemli faaliyetler; örneğin ulusal ITS mimarisinin gelişimini ve ITS Türkiye kuruluşunu, 18 karayolu trafik idare merkezini ve her türden ulaşım ödemeleri için ülke genelinde kullanılacak ulusal bir ödeme sisteminin gelişimini içermektedir.

Bu açıdan, öncelikli faaliyetler 7 Nisan 2014 tarihinde Ankara'da gerçekleştirilen çalıştayın sonuçları doğrultusunda belirlenmiştir. Bunlar aşağıdaki gibidir:

- ***GALILEO/EGNOS TEMELLİ Akıllı Ulaştırma Sisteminin Türkiye'de Kurulması:*** En az çevresel hasarla kamusal araçların etkin kullanımı ve güvenli bir trafik yönetiminden emin olmak için, bir kurum yoluyla kamusal araçların uydu fotoğrafları üzerinden izlenmesi ve idaresini sağlayan güvenli ve stratejik Galileo/EGNOS temelli ITS (Bağlı/Akıllı Navigasyon) önemlidir. Türkiye' de kamusal ulaştırma hizmetleri trenlerle, tramvaylarla, metro ve otobüslerle temsil edilmektedir. Trenler, tramvaylar ve metroların tamamı raylı çözümlerken, bu faaliyet hem karayolu temelli (örn. otobüsler ve diğer kamusal araçlar) ve demiryolu temelli toplu taşımacılığa odaklanmaktadır. 2016 yılında başlaması planlanmaktadır. Bu faaliyetin beklenen sonuçları şöyledir:
 - Kamusal araç personeli için güvenli bir çalışma ortamı sağlamak
 - Değerli varlıkları (tam mobil varlık izleme ve tamamen yatırıma dönmesini sağlayan idare araçları) koruma
 - Her bir aracı daha etkin, düşük maliyetli hale getirmek (Yakıtta, kullanılan araç kilometresinde ve işçi mesaisinde tasarruf),
 - Yolcular için önceden kaydedilmiş duyuruların verilmesi
 - Otobüslerin trenlerin vb. hizmette olanlarının izleme programı
 - Otobüslerin hat sonunda varış yeri işareti ekranlarıyla donatılması
 - Yolcular için önceden kaydedilen duyuruların verilmesi
 - Elektronik ödeme sistemlerinin uygulanması
 - Daha az kaza, geliştirilmiş sürücü davranışı

- **AB'nin e-Çağrı Sisteminin kuruluşunun ve genelleşmesinin desteklenmesi:** Bu faaliyet 2014 yılında IPA fonu programlamasında Teknik Destek ve tedarik olarak programlanmıştır. Bir kaza durumunda –e-çağrı sistemi ile donatılmış araç otomatik olarak en yakın acil merkezi arayacaktır. Hiçbir yolcu konuşmasa bile, örn. yaralanmalara bağlı olarak, “Minimum Veri Seti” gönderilmekte ve çarpışma alanının mevcut konumunu iletmektedir. Kazadan kısa bir süre sonra, acil servisler böylece bir kaza olduğunu anlayacak ve kesin olarak bilecektir. Bu faaliyetin kurulması yol kazalarındaki kayıpların azaltılmasına yardımcı olacaktır.
- **Yaygın bir ITS Terminolojisi ve ITS ile ilgili standardizasyonun oluşturulması:** Bu faaliyet 2014 yılında IPA fonu programlamasında Teknik Destek olarak programlanmıştır. Tüm ulaştırma sektöründe kullanılacak sağlam bir ITS terminolojisi belgesi bu faaliyetin temel çıktısıdır. Bunu gerçekleştirmek için, tüm paydaşları temsil edecek çalışma grupları oluşturulacaktır. ITS terimlerinin bir açıklamalı sözlüğü hazırlanacaktır. Sistem adları ve kısaltmalar standartlaştırılacak ve karayolları ağı ile ilgili bir ITS mimarisi kurulacak ve bunun yanında demiryolu sektörü için ERTMS' nin kurulumu gerçekleştirilecektir.

Teknik destek, ITS Mimarisinin uzun vadeli ulaşım sağlayıcılarının ve kullanıcılarının çıkarına hizmet ettiğinden, ülkenin Ulaştırma Stratejisi ve ilgili Avrupa Birliği interoperabilite direktiflerine uygun ITS Uygulama Planının geliştirilmesi ve organizasyonel ve kurumsal ayarlamaların ITS Stratejisi ve Uygulama Planının hayata geçirilmesinde sağlanacağından emin olacaktır.

Son olarak, teknik desteğin beklenen faydaları; Bakanlığın herhangi bir tescilli teknolojiye meyilli olmayan ve Devletin çıkarlarına ve önceliklerine uyan açık bir uygulama yol haritasına sahip olmasıdır. Yüksek öncelikli ITS yatırımları ilave gelişim için tanımlanabilir.

Bu faaliyet altında uluslararası organizasyonlarla doğrudan hibe sözleşmesi ile işbirliği yapma modaliteleri EK I'de indikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim kriteri

- Son teknolojilere ve daha iyi planlamaya odaklanma
- Trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkı
- Sefer sürelerinin azaltılması
- Kullanıcı dostu ITS sistemlerini sağlama

Nihai Faydalanıcılar

Faaliyet 2.1 için Nihai faydalanıcıların indikatif listesi şunları içermektedir

- UDHB' nin ilgili Genel Müdürlükleri
- UDHB'nin konuyla alakalı İlgili ve İlişkili Kuruluşları
- Toplu taşıma sistemlerini yöneten belediyeler

4.6.2.2 Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliklerin Desteklenmesi

Özel Hedef

- Ulaştırma sektöründe araştırma, geliştirme ve yeniliklerin teşviki

Dayanak

Teknolojik yenilikler daha etki ve sürdürülebilir ulaştırma sistemlerine daha hızlı ve daha ucuz bir şekilde geçilmesine katkıda bulunabilir ve bunu üç ana faktörle gerçekleştirirler: araçların verimliliği, malzemeler ve tasarım; yakıtlar ve itici güç sistemleri yoluyla daha temiz enerji kullanımı; ağıın daha iyi kullanımı ve daha emniyetli ve daha güvenli işlemlerin bilgi ve iletişim sistemleri üzerinden yapılması.

Faaliyet **GZFT analizinde sunulan zayıf yönlerin ortadan kaldırılmasına doğrudan katkıda** bulunmaktadır

- Ulaştırma alanında araştırma kapasitesi gelişmemiştir, Ulaştırma Araştırma Merkezi henüz faaliyet göstermemektedir
- Yaygın olarak bilinen ITS standartlarının eksikliği

Faaliyet ağırlıklı **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanlara dayanmaktadır:**

- Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim

GZFT analizinde **artacağı** öngörülen **fırsatlar:**

- Yeni yenilikçi ulaşım, IT ve telekomünikasyon teknolojilerinin gelişmesinin ulaştırmanın verimliliğinin artması imkân sunması

Faaliyet 2.2 altında, **ulaştırma ilgili araştırma** ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. İlk öncelik 2011 yılında 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile kurulan Ulaştırma, Denizcilik Haberleşme Araştırmaları Merkezinin desteklenmesi için kurumsal yapılanmadır. IPA, organizasyonel gelişimi, personel kapasitesi oluşturmayı ve bunun yanında ulaştırma araştırmaları için ulusal politikaların ve stratejilerin ve tüm alt sektörlerde ulaştırma araştırmalarının teşviki tedbirlerinin geliştirilmesi konularını finanse edecektir. Uluslararası finans kuruluşlarından alınan geri ödenebilir danışmanlık hizmetleri de ayrıca finanse edilebilir.

UOP ayrıca Türkiye ve AB şehirleri arasındaki ortaklıkların oluşturulmasını ve hükümete ve belediyelere veri toplama, analiz ve öneri getirme yollarıyla politika oluşturma desteği vermek üzere ulaştırma araştırma merkezlerinde bir uzmanlık ağı yaratılmasını destekleyebilecektir.

Tanım ve uygun girişimler

Bu eylem altındaki temel faaliyet Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezinin kapasitesinin oluşturulmasıdır. Bunun eşleştirme ve ayrıca çeşitli Teknik Destek yoluyla 2016'da gerçekleştirilmesi planlanmaktadır.

Bu faaliyet Araştırma Merkezini aşağıdakiler gibi ana görevlerini yürütmede destekleyecektir:

- Araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin Bakanlığın ilgili hizmet birimleri ve organizasyonlarıyla işbirliği içerisinde yürütülmesi
- Bakanlığın ilgili hizmet birimleri ve organizasyonlarıyla işbirliği içerisinde araştırma ve geliştirme faaliyetlerini yürütecek yurtiçi, yabancı ve uluslararası üniversitelere sahip olmak

- Ulaştırma ile ilgili tüm gerekli verilerinin toplanması, birleştirilmesi ve işlenmesi
- Eğitim ve teknik destek programlarını yürütmek

Spesifik ulaştırma araştırma projeleri hibeler yoluyla desteklenecektir. Bunlar doğrudan üniversiteler ve araştırma kuruluşlarına genişletilebilir (örn temel araştırma durumunda) ya da ticari şirketler ve araştırma kuruluşları arasındaki ortaklıklarda (örn ticari faaliyetlerdeki araştırma sonuçlarının pratik uygulamalarının tanıtılması) gerçekleştirilebilir. Verilerin ve istatistiklerin toplanması ve sınıflandırılması üzerine spesifik projeler Bakanlığın sektörü izlemesi için kapsamlı göstergeler sağlayacaktır.

Seçim Kriteri

- Araştırma ve Geliştirme faaliyetlerinin kalitesi
- Üniversiteler, STKlar gibi diğer kuruluşlarla işbirliği vb.

Nihai Faydalanıcılar

- UDHB' nin ilgili Genel Müdürlükleri
- UDHB'nin konuyla alakalı İlgili ve İlişkili Kuruluşları

Genel Bakış Tablosu

Eylem Adı	2. Eylem – Etkin Ulaştırma
Özel Hedef	• Tüm ulaştırma modlarında akıllı ve yenilikçi, kaynak- zaman- ve maliyet etkin çözümlerin teşviki
Eylem Sonuçları	• S1 – Ulusal ITS Eylem Planı uygulandı ve diğer ITS yatırımları desteklendi • S2 – Ulaştırma Sektöründeki araştırma ve geliştirme faaliyetleri teşvik edildi
Faaliyetler	• Faaliyet 2.1 – ITS Stratejisi ve Diğer ITS Tedbirlerinin Desteklenmesi • Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliklerin Desteklenmesi
Ana Projelerin Belirleyici Listeleri	• Hâlihazırda, bu eylem altında büyük proje planlanmamaktadır.
Uygulama Ayarlamaları	• Avrupa Birliği Yatırımları Daire Başkanlığı (ABYD), Dış İlişkiler ve AB Genel Müdürlüğü (DİAB) GENEL MÜDÜRLÜK Yabancı İlişkileri ve AB İşleri (GENEL MÜDÜRLÜK FREU), UDHB tarafından yönetim • Hizmet, ve inşaat sözleşmeleri ve bunların yanında hibe sözleşmeleri yoluyla uygulama

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Başlangıç (yıl)	Son (yıl)	Aşama 2017	Hedef 2020	Bilgi kaynağı
Lojistik Performans Endeksi	3,22 (2010) Sıra:39	3,50 (2014) Sıra: 30	Mevcut değil	Sıra: ≤15	DB LPE
ITS uygulamalarının sayısı	Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	UDHB
Ulaştırma sektöründe araştırma harcaması hacmi	Mevcut değil	Mevcut değil	1 milyon €	2 milyon €	Ulusal İstatistikler TÜİK UDHB
UDHB tarafından koordine edilen araştırma projelerinin sayısı	Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	UDHB
<u>Kurulumu yapılan ITS çözümleri</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Araştırma Merkezi kurulumu ve işlerliği</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	Yapıldı	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

4.6.3 Eylem-3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma

Amaç

- Hem ulusal hem de kentsel düzeyde bireysel ulaşımdan sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişi teşvik etmek

AB Yasaları

AB müktesebatı ile uyum 4. Eylem kapsamındadır. Bu faaliyet ile ilgili temel müktesebat şağıdadır:

- Avrupa Komisyonu’nda Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve Bölgeler Komitesi’ne **Kentsel Hareketlilik Eylem Planı Bildirisi** (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0027_en.htm)
- Yeşil Kitap, Kentsel hareketlilik için yeni bir kültüre doğru** (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24484_en.htm) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:EN:PDF>)
- Avrupa Komisyonun’dan Avrupa Parlamentosu ve Konseyinw, **Avrupa Birliğinde Yolcu Haklarının güçlendirilmesi** Bildirisi (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24124_en.htm)
- Deniz ve iç deniz yollarında seyahat ederken yolcuların haklarına ilişkin 2006/2004 sayılı Tüzüğü tadil eden 24 Kasım 2010 tarih ve **1177/2010 (AB) sayılı** Avrupa Parlamentosu ve Konseyi **Tüzüğü**

- (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0049_en.htm)
- Otobüs ve benzeri taşımacılığı kullanan yolcuların haklarına ilişkin 16 Şubat 2011 tarih ve **181/2011 (AB) sayılı** Avrupa Parlamentosu ve Konseyi **Tüzüğü** (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0050_en.htm)
 - Hava yollarıyla seyahat eden azalan hareket kabiliyetli, engelli kişi ya da kişilerin haklarına ilişkin 5 Temmuz 2006 tarihli ve **1107/2006 (AT) sayılı** Avrupa Parlamentosu ve Konseyi **Tüzüğü** (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24132_en.htm)
 - Binişleri engellenen ya da iptal edilen ya da uçuşları uzun süreli geciken yolcuların tazmini ve desteği üzerine yaygın kurallar koyan ve 295/91 sayılı Tüzüğü (EEC) (EEA ile ilgili metin) ilga eden 11 Şubat 2004 tarihli **261/2004 (AT) sayılı** ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi **Tüzüğü** (http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/l24173_en.htm)
 - **Avrupa Engellilik Stratejisi 2010-2020** (http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/disability-strategy/index_en.htm)
 - Komisyondan ile Konsey, Avrupa Parlamentosu, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve Bölgeler Komitesi'ne **Engelli kişiler için fırsat eşitliği: Bir Avrupa Eylem Planı Bildirisi** (http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/disability_and_old_age/c11414_en.htm)
 - 2010 için **Avrupa ulaştırma politikası için Beyaz Kitap:** karar verme zamanı (http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)

Özel Hedef

Ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğini geliştirme, kentsel toplu taşımacılığın kapasitesi ve etkinliğini arttırmak; trafik sıkışıklığını ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonları azaltmak

Dayanak

Türkiye nüfusunun büyük bir kısmı, özellikle yaşlı olanlar, sosyal olarak dezavantajlı olanlar ya da hareket kabiliyeti az kişilerin serbest hareketleri erişilebilir ulaştırma hizmetlerindeki yetersizlik nedeniyle kısıtlanmaktadır. Toplam nüfusun yaklaşık %12,3' ünün (8,4 milyon kişi) kronik rahatsızlıklar ve engellilikten mustarip olduğu rapor edilmiştir.

Kentsel ulaşım sektörü ayrıca yüksek oranda kentleşen Türkiye'de farklı zorluklarla karşılaşmaktadır. Nüfusun %72'si şehirlerde yaşamaktadır ve bu nüfus son 20 yıldır %10 civarında büyümüştür. Kentsel ulaşım sistemi hızlı kentleşmenin taleplerinin artmasıyla problemlerle karşılaşmaktadır. Büyük Türkiye şehirlerindeki trafik sıkışıklığı buna ek olarak sürdürülemez bir durum yaratmıştır.

Bu ihtiyaçlara karşılık olarak, bu eylem modern, kapsayıcı ve erişilebilir bir ulaştırma sisteminin acil bir görev olarak kurulmasına destek olacaktır. Ayrıca, kentsel ulaşım sistemlerinin tüm karmaşıklığını ve farklı sosyal gruplardan vatandaşların ihtiyaçlarını kavrayabilecek entegre ulaştırma sistemlerini teşvik edecektir.

Faaliyet doğrudan **GZFT analizlerinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** yardımcı olur, örn.

- Kentsel seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik
- Kara ulaştırmasının birim maliyetlerinin hala sürdürülebilir yöntemlerden daha düşük olması- modlar arası geçişi engellemekte
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliğı
- Kent merkezlerinde istihdam ve yüksek nüfus nedeniyle trafik sıkışıklığı
- Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk

GZFT analizlerindeki **tehditlere bağılı olarak derinleşen tehditler**, örn.

- Artan kentleşme
- Trafik sıkışıklığı – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur
- Kirliliğın kamu sağığı üzerindeki olumsuz etkileri

UOP tarafından finanse edilecek tedbirler kentsel ve ulusal ağılar yönünden tüm vatandaşlar için toplu taşıma hizmetlerinin etkileyiciliğı ve erişilebilirliğini arttıracaktır.

Kentsel ulaşım sisteminin ayrılmaz bir parçası olarak bisiklet yoluyla taşımacılığın teşviki ayrıca desteklenecektir. Hareket kabiliyeti az olan kişilerin ulaşımı geniş kentsel ulaşım projeleri ya da özel olarak hedeflenen projeler olarak spesifik bir öncelik olacaktır.

Kentsel ulaşım ve erişilebilirlik sorunları ayrıca sivil toplumun hareketlendirilmesiyle sonuçlanmış ve taleplerini ulusal hükümete ve belediyelere aktarmalarına neden olmuştur. Sivil toplumun yüksek farkındalık düzeyi eğer aralarındaki diyalog pürüzsüz ve şeffaf olarak yapılabilirse ulaştırma politikalarını oluşturmaları için iyi bir fırsat olabilir.

UOP kamu kurumlarının hareketliliğini hizmetlerini güçlendirmek ve paydaşlar ve politika yapıcıları arasındaki koordinasyonu geliştirmek için destekleyecektir.. Bunu dikkate alarak, 3. Eylem aşağıdaki iki sonucu elde etmek için tasarlanmıştır, bunlardan her biri ayrı bir faaliyet üzerinden uygulanacaktır:

- S1 – Toplu taşımının erişilebilirliğı ve kapsayıcılığın kentsel ve ulusal düzeyde daha da gelişmesi
- R2 – Sürdürülebilir kentsel toplu taşıma yönünde gelişim

Açıklama

Faaliyet 3,1 politika oluşturma, **kapasite geliştirme ve somut erişilebilir ulaşım yatırımlarının hazırlanması ve uygulanmasını** konuların desteği kapsamaktadır. Faaliyet iki özel alana odaklanacaktır:

- Birincisi, tüm ülke genelinde, ilave planlama ve erişilebilir kamusal ulaşım hizmetlerinin gelişimi ve için ortaklığa dayalı bir model geliştirmek, test etmek ve kurmak için devlet, yerel makamlar ve ulaşım sektörü paydaşlarının (hizmet sağlayıcılarından iş dünyası, kamu kurumları ve vatandaşlara) **işbirliğini** geliştirmek.

Tüm aktörler arasındaki diyalog hem kentsel hem de şehirlerarası bağlamda ulaştırma gelişimlerinden emin olmak için, kullanıcıların gereksinimleri doğrultusunda en iyi etkileri almak üzere tasarlanmakta ve uygulanmaktadır. Bu gibi yaklaşımlar tüm vatandaşlar için hayat kalitesini yükseltecek ve ayrıca sektördeki kamusal yatırımların maliyet etkinliğini kolaylaştıracaktır.

- AB gereksinimlerine uygun olarak azalan hareketliliğe sahip insanların toplu taşımaya erişimi ile ilgili **özel yatırımların hazırlanması ve uygulanması**

Faaliyet 3,2 **Sürdürülebilir Kentsel Mobilité Planlarının hazırlanması ve şehirlerdeki yatırımların uygulanmasının finansmanını destekleyecektir.** Yatırımlar toplu taşıma hizmetlerinin yanı sıra bisiklet yollarının uzatılması, bisiklet taşımacılığının faydaları konusunda farkındalığın artırılması, bir ulaştırma modu olarak bisiklet kullanımının teşvik edilmesi, gibi önlemlerle bisikletlerin kullanımını teşvik etme yollarının geliştirilmesi, araba parklarının düzenlenmesi, mobilite planlarının desteklenmesi, hafif raylı bağlantıları şehirlerde inşasını kapsayacaktır.

Mevcut IPA I UOP tarafından finanse edilecek olan Ulaştırma Ana Planı Projesi'nin şehirler için bir Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Rehberi sağlaması umulmaktadır.

Bu bağlamda, Program dâhilinde kentsel taşımacılığa yönelik uygulanması planlanan girişimler bu devam eden projenin çıkışlarına göre tasarlanacaktır. Sıralama bu doğrultuda ayarlanacaktır.

Kentsel ulaşım ve geliştirilen erişilebilirlik tedbirleri hayata geçirilirken, uluslararası finans kuruluşları (özellikle Dünya Bankası) ve bu alanda uzman diğer kuruluşlar ile Programın fonlarına ek olarak onların fon ve uzmanlığını aktarmak için işbirliği yapılacaktır.

Yatırımlar mevcut alt yapıların revizyonu ya da yeni tesislerin inşasını içerecektir.

Gerekçelendirildiği takdirde, demiryolu taşıtlarının tedariki ya da uyumu 3.1 ve 3.2 altından yapılabilecektir (örneğin çevresel alanlarla ilgili konular ve hareket kabiliyeti az olan insanların ulaştırma gereksinimleri ayrıca finanse edilecektir).

Uygulama

Faaliyet 3,1 ile ilgili olarak, IPA fonları ile teknik destek projeler, çalışmalar ve konferanslar ve bunun yanında ulusal ve yerel düzeyde paydaşların stratejiler ve projelerin hazırlanmasında işbirliğini sağlamak için ortaklık temelli kurumların işleri finanse edecektir. Bu eylemin

kapsamı ayrıca ulaştırma sektööründe çalışan işçilerin örneğın hareketi kısıtlı yolculara hizmetle ilgili eğitimini içerecektir. Uluslararası finans kuruluşların geri ödemeli danışmanlık hizmetleri ayrıca finanse edilecektir. Örneğın, Dünya Bankası ile kurumsal düzenlemeler ve ulaştırma sistemlerinin durumu, bunun yanında uluslararası iyi örneklerin gözden geçirilmesi ve kıyaslaması konularında işbirliğı yapılması öngörülmektedir. Ulaştırma sistemlerinin operasyonel ve yönetsel etkinliğının artırılması için teknik ve kurumsal destek de sağlanabilecektir.

Faaliyet 3,2’de, yatırım etütlerinin yanı sıra, şehirlerde kentsel ulaşım projelerinin uygulanmasını (hibeler yoluyla) teminen tedarik ve altyapı işleri de öngörülmüştür. Hazırlanacak ve uygulanacak projelerin seçimi hazırlanan yatırımların beklenen etkisine dayanacaktır (örn. etkilenen nüfusun ölçüsü, sıkışıklıkta beklene azalma). Aynı şekilde, Sürdürülebilir Şehir Girişimlerini geliştiren Dünya Bankası gibi uluslararası finans kuruluşları ile işbirliğı aranacaktır.

4.6.3.1 Faaliyet 3.1 – Erişilebilir Ulaştırma

Özel Hedef

- **Toplu taşımanın erişilebilirliğı ve kapsayıcılığının** kentsel ve ulusal düzeylerde daha da gelişmesi

Dayanak

Ulaştırma modlarının erişilebilirliğinin geliştirilmesi sadece Türkiye’nin değil aynı zamanda AB’nin temel önceliklerinden biridir. . Hareket kabiliyeti az olan kişilerin insanlar eğer kolayca ulaşım ağılarına erişemezlerse toplumun aktif üyeleri olamazlar. Bu hususta ihmali olan toplumlar bunun ahlaki, etik ve ekonomik sonuçlarıyla yüzleşmek zorundadırlar.

Ulaştırma hizmetlerinin herkesin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi için, politika yapıcılar, ulaştırma hizmet sağlayıcıları ve vatandaşlar arasındaki ortaklık çok önemlidir. İyi bir ortaklık süreci ihtiyaçların uygun ve güncel şekilde değerlendirilmesini sağlayabilir ve – diyalog yoluyla- ihtiyaçlar ve imkanlar arasında iyi bir uzlaşmaya varılabilir. Sonuç olarak, tüm paydaşlar memnun edilebilir ve yeni geliştirme projeleri desteklenebilir.

UOP, paralel olarak planlanan ve AB tarafından finanse edilen, ulusal ve kentsel düzeyde erişilebilir ulaştırma için kamu politikalarını koordine etmek üzere bir platform yaratmayı amaçlayan ESEI projesiyle işbirliğı yapacaktır.

Faaliyet doğrudan **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** yardımcı olur, örn.

- Kentsel seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliğı
- Yerel toplu taşımaya erişilebilirliğı olumsuz etkileyen fiziksel kısıtlamalar ve düşük yoğunluk

SWOT analizinde **tehditlere bağı olarak derinleşen tehditler** örn.

- Artan kentleşme
- Trafik sıkışıklığı – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur

Erişilebilir ulaşırma alanında gerçekleştirilecek amaçlar ayrıca 25-26 Şubat 2013 tarihinde AB desteğı ile organize edilen ortaklık etkinliğinde ayrıca detaylı olarak tartışılmıştır. Çalıştayda, katılımcılardan kentsel ulaşırma alanında yer alan paydaşların koordinasyonunu güçlendirmesi ve alanda aktif kamu kurumlarının koordinasyonunu sağlaması istenmiştir. Şikayetler, hareketi kabiliyeti az olan kişilerinin ihtiyaçlarının farkında olunmaması konusunda olmuştur. İlgili yasal düzenlemelerin yaptırım gücü (örn. denetimler) yükseltilmelidir. Son fakat en önemlilerinden biri olarak bu politika alanı için finansal kaynaklar artmalı ve kullanımları daha iyi önceliklendirilecektir.

Tanım

Faaliyet 3.1 ilk olarak, UDHB'nin ilgili birimlerine ve alakalı kamu kurumlarına erişilebilir ulaşırma projelerinin planlaması ve uygulamasında bilgi aktarılmasını destekleyecektir.

Böylece, ana odak, etütlerin hazırlanması ve bunun yanında AB ülkelerinden (ve AB'nin kendisinden) eş görevlilerle bağlantı kurmak gibi yatırım içermeyen tedbirler üzerinde olacaktır. Türk paydaşların Avrupa Birliği içerisinde ele alınan benzer projeler ile ilgili pratik bilgiler edinmesini sağlayacak çalışma ziyaretleri, deneyim paylaşımı finanse edilebilecektir.

5378 sayılı Özürlüler ile ilgili Kanun (no: 5378) kentsel ulaşırma araçları ve altyapısının hareket kabiliyeti az olan kişilerle ilgili ihtiyaçlarına göre tekrar yapılandırmak zorunda olduğunu belirtmektedir. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı 2013 tarihinde Kanunun gereklilikleri hakkında ilgili makamlarca izlemesi ve denetlenmesi için bir Yönetmelik yayınlamıştır. Yönetmeliğe göre, bir komisyon kentsel ulaşırma sistemlerinin altyapısı ve araçlarını teftiş edecektir.

Uygun girişimler (operasyon türlerinin özeti)

Faaliyet ulusal ve yerel ulaşırma ağlarının mevcut erişilebilirlik durumunu değerlendirmeye yardımcı olacak bir ihtiyaç analizi çalışması ile başlayacaktır. İlaveten, bu çalışma IPA finansmanı ile erişilebilir kentsel ulaşırma projelerini hazırlanması ve uygulanması için şehir seçimi konusunda faydalı olacaktır.

Faaliyet, politika yapanlar, uzmanlar, taşımacılık şirketleri ve AB ülkelerinden STK'lar arasında deneyim paylaşımını kolaylaştırmak üzere ulusal ve uluslararası uzmanları ve paydaşları bir araya getirecek iletişim etkinlikleri organize edecektir.

Bu Faaliyet, erişilebilir ulaşırma ağları için gerekli eylemlerin uygulanması için ilgili devlet ve belediye idareleri ve STK'lar arasında işbirliğini sağlayan bir platformun başarılı şekilde kurulmasına katkıda bulunacaktır.

Hareket kabiliyeti az olan kişilerin hareketlilik ihtiyaçlarına yönelik farkındalık artırıcı faaliyetler de ayrıca finanse edilecektir.

Embarq Türkiye ile doğrudan hibe sözleşmesi yürütmek olan bu faaliyetin bir parçasının uygulamasının detayları EK I'de indikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim Kriteri

- Ulaştırma modlarının erişilebilirlik düzeyine destek
- Hareket kabiliyeti az olan kişilerin ihtiyaçlarıyla ilgili ulaştırma sektöründe çalışan personelin eğitiminin desteklenmesi
- Ulaştırma modlarının erişilebilirlik seviyesi üzerine beklenen etkiler
- Uygulamayla ilgili teknik kapasite
- Uygulanacak için yatırımın boyutu

Nihai Faydalanıcılar

Nihai faydalanıcıların indikatif listesi şu şekildedir:

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı
- Belediyeler

4.6.3.2 Faaliyet 3.2 – Kentsel Ulaşım

Özel hedef

- Sürdürülebilir bir kentsel toplu taşımaya yönelik ilerleme için temel koşulları oluşturmak

Dayanak

Türkiye’de karayolu taşımacılığının ağırlığı sonucu oluşan ulaştırma modları arası dengesizlik vatandaşların refahını olumsuz etkileyen bir biçimde kentsel bağlamda da geçerlidir. Artan kirlilik ve trafik sıkışıklığı da ayrıca çevre üzerinde negatif etkilere neden olmakta ve ekonomik kayıplarla sonuçlanmaktadır.

Faaliyet doğrudan GZFT analizinde sunulan **zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** yardımcı olur, örn.

- Kentsel seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- Kent merkezlerinde istihdam ve yüksek nüfus nedeniyle trafik sıkışıklığı
- Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk

GZFT analizlerindeki **tehditlere bağlı olarak derinleşen tehditler** örn.

- Artan kentleşme
- Trafik sıkışıklığı – ekonomik ve sosyal kayıplara neden olur
- Kirlenmenin kamu sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri

Yakıtının pek çoğunu ulaştırma için ithal eden Türkiye, özellikle zamanın ve enerjinin büyük bir kısmının sıkışan trafikte harcadığı geniş kentsel alanlarda acil ve yenilikçi çözümlere ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle, kentsel alanlarda diğer ulaştırma modlarının geliştirilmesi ve toplu taşımada çeşitli modların entegrasyonu Türkiye’nin temel problemleridir.

AB ülkelerinde tüm araba seyahatlerinin neredeyse yarısı 5 kilometreden daha kısa mesafeler içindedir.³⁶ Bu durum, gerekli yasal düzenleme ve uygun altyapı olduğunda karbonsuz bir ulaştırma modu olan bisikletin büyük bir potansiyeli olduğunu ortaya koymuştur.

Tanım

Faaliyet 3.2 farklı şehirlerde kapsayıcı ulaştırma yatırımlarının pratik olarak hazırlanması ve uygulanmasına ayrılmıştır. Bu yatırımlar, yeni küçük ve orta ölçekli altyapının, tercihen karmaşık ve alternatif bir yaklaşımla olarak şehir taşımacılığının modernize edilmesini içerecektir.

Bunlar hafif raylı bağlantıların inşa edilmesini ve özellikle üniversite yerleşke alanlarına ve yeni ortaya çıkan ticarikonut bölgelerinin şehir merkezleriyle bağlanmasını sağlamayı içerecektir. İlk finansman döneminde, gerekli hazırlık çalışmaları (fayda maliyet analizi, fizibilite çalışması, ÇED, ihale dosyası vb gibi teknik belgeler) bu faaliyetler için tamamlanacak ve uygulama ikinci dönemde başlayacaktır.

Dahası, bu Faaliyet belediyeleri Sürdürülebilir Mobilite Hareketlilik Planlarının oluşturulmasında teknik destek yardım yoluyla destekleyecektir.

Bu girişimlerin bir sonucu olarak, kentsel taşımacılığın olumsuz çevresel etkileri düşüşe geçecektir.

Uygun girişimler (operasyon türlerinin özeti)

- Sürdürülebilir Kentsel Mobilite Planları
- Bisiklet dostu kentsel ulaşım ağının inşası
- Yaya alanlarının geliştirilmesi
- Araç parklarının teşvik edilmesi
- Farkındalığın artışı
- Hafif raylı sistemlerin inşası

Bu faaliyet altında uluslararası organizasyonlarla doğrudan hibe sözleşmesi yoluyla işbirliği EK I'de tanımlanmaktadır.

Seçim kriteri

- Uygulamayla ilgili teknik kapasite
- Uygulanacak yatırımın boyutu
- Kentsel alanlarda toplu taşımacılığın payının artması kentsel alanlarda bisiklet kullanımının payının artması

Nihai Faydalanıcılar

Nihai faydalanıcıların indikatif listesi şu şekildedir:

- Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- Belediyeler

³⁶ http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling_en.htm, 10.05.2014

Genel Bakış Tablosu

Eylem Adı	Erişilebilir Ulaştırma
Özel Hedef	Herkes içi ulaşım hizmetlerinin erişilebilirliğini güçlendirmek, kentsel toplu taşımacılığın, kapasitesinin ve verimliliğinin artırılması, kentsel alanlarda ulaşım kaynaklı trafik sıkışıklığının ve emisyonların azaltılması
Eylem Sonuçları	R1 – Kentsel ve ulusal seviyede toplu taşımanın erişilebilirliğinin daha da gelişmesi R2 – Sürdürülebilir kentsel toplu taşımaya doğru ilerleme
Faaliyetler	- Faaliyet 3.1-Erişilebilir Ulaştırma - Faaliyet 3.2-Kentsel Ulaşım
Büyük Projelerin Belirleyici Listesi	Bu eylem altında hiçbir büyük proje bu aşamada öngörülmemektedir.
Uygulama Düzenlemeleri	- Avrupa Birliği Yatırımları Daire Başkanlığı (ABYD), Dış İlişkiler ve AB Genel Müdürlüğü (DİAB) GENEL MÜDÜRLÜK Yabancı İlişkileri ve AB İşleri (GENEL MÜDÜRLÜK FREU), UDHB tarafından yönetim - Hizmet, ve inşaat sözleşmeleri ve bunların yanında hibe sözleşmeleri yoluyla uygulama

Hedefler ve Göstergeler

Gösterge	Başlangıç (yıl)	Son (yıl)	Aşama 2017	Hedef 2020	Bilgi kaynağı
Ulaştırma bilgi sistemlerine erişen insan oranı	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil. (proje bu yıl içerisinde sonuçlandırılmayacaktır)	+10%	UDHB
Toplu taşımayı kullanan insan sayısının nüfustaki payı (seçili büyükşehir/kentsel alanlarda)	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl içerisinde sonuçlandırılmayacaktır)	+5%	Ulusal İstatistikler TÜİK UDHB Belediyeler
<u>Geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Mobilite Planlarının sayısı</u>	Mevcut değil.	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	1	UDHB Belediyeler
<u>Toplu taşıma altyapısı projeleri için hazırlanan ön çalışmaların ve ihale dosyalarının sayısı</u>	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	1	UDHB Belediyeler

4.6.4 Eylem 4 – Müktesebata uyum ve AB ile entegrasyon

Amaç

Ulaştırma alanında AB standartları ile Türkiye'nin uyumunu güçlendirmek

AB Mevzuatı

Ulaştırma sektöründe AB mevzuatı ile uyumlaştırılması gereken hususlar 2008 yılı Ulusal Programında belirtilmektedir. İlâveten, mevcut gelişmeler dikkate alınan kısmı bir müktesebat ve politika belgeleri listesi aşağıda verilmektedir.

Genel Politika

- COM/2011/144 Tek Avrupa Ulaştırma Alanı için Yol haritası – Rekabetçi ve kaynak-etkin bir ulaştırma sistemine doğru
- COM/2009/279 Ulaştırma için Sürdürülebilir bir Gelecek: Bütünleşik,, teknoloji odaklı ve kullanıcı dostu sisteme doğru
- COM(2010) 2020 03.03.2010SEC/2008/2206 Daha Yeşil Ulaştırma sayılı Komisyon Bildirisi, haberleşme, AVRUPA 2020 akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme için strateji
- COM(2013) 169, 27.03.2013Yeşil Kitap – İklim ve enerji politikaları için 2030 çerçevesi,
- COM (2001) 370 2010 için Avrupa Ulaştırma Politikası: Karar verme zamanı

Sivil Havacılık

- Sivil havacılık kazaları ve olaylarının araştırılmasını yürüten Temel prensiplere ilişkin 94/56/AT sayılı Konsey Direktifi
- Sivil havacılıkta olay raporlamasına ilişkin 2003/42/EC sayılı Direktif
- Toplulukta havacılık hizmetlerinin operasyonuna ilişkin 1008/2008 (AT) sayılı Konsey Direktifi Topluluk havalimanlarında yer hizmetlerin pazarına erişime ilişkin 96/67/AT sayılı Konsey Direktifi
- Engelli ve hareket kabiliyeti az olan havayolu ile seyahat haklarına ilişkin 1107/2006 (AT) sayılı Tüzük
- Topluluk havalimanlarında slot tahsisi için ortak kurallara ilişkin 95/93 (AET) sayılı Konsey Tüzüğü
- Sivil havacılık alanında ortak kurallara ve EASA' nın kurulmasına ilişkin 91/670/AET sayılı Konsey Direktifini ilga eden 1592/2002 (AT) sayılı Tüzük
- Duyuru, Koordinasyon ve Uçuşların transferleri maksadıyla Hava Trafik Kontrol Birimleri arasında Uçuş Bilgilerinin Değişimi için Otomatik Sistem Gereksinimlerine yönelik 1032/2006 sayılı Uygulama Tüzüğü
- Tek Avrupa Seması için uçuş öncesi Uçuş Planları Prosedürlerle ilgili Gerekliliklere ilişkin 1033/2006 sayılı Uygulama Tüzüğü
- Duyuru, Koordinasyon ve Uçuşların transferleri maksadıyla Hava Trafik Kontrol Birimleri arasında kullanılan Uçuş Mesaj Transfer Protokolü için Uygulama Gereksinimlerine ilişkin 633/2007 sayılı Uygulama Tüzüğü
- Tek Avrupa Seması için Hava-Yer Ses Kanalı Açmak için Gereksinimlere ilişkin 1265/2007 sayılı Uygulama Tüzüğü
- Sivil Havacılık Olaylarında İlgili Taraflarla Alakalı Nakledilen Bilgiler için Uygulama Prensiplere ilişkin 1330/2007 sayılıUygulama Tüzüğü

Deniz Ulaştırması

- Uygun olan IMO Konvansiyonları ve Protokolleri
- Gemi adamlarının minimum seviyede eğitimine ilişkin, 2008/106/AB sayılı Direktifi tadil eden 2012/35/AB sayılı Direktif
- Gemi denetimi ve sörvey organizasyonları için ortak kural ve standartlara ilişkin 391/2009/AT sayılı Tüzük
- Gemi denetimi ve sörvey organizasyonları ve denizcilik idarelerinin ilgili faaliyetleri için ortak kural ve standartlara ilişkin 2009/15/AT sayılı Direktif
- Liman Devleti Kontrolüne ilişkin 2009/16/AT sayılı Direktif
- Atıkların taşınmasına ilişkin 2006/1013/AT sayılı Tüzük
- Deniz emniyeti ve gemilerden kirliliğin engellenmesine ilişkin Direktifleri tadil eden 2002/84/AT sayılı Direktif Gemi kaynaklı kirlenme ve ceza verilmesine ilişkin 2005/35/AB sayılı Direktif, 2005/667/Aİİ sayılı Çerçeve Kararı ve 2009/123/AT sayılı Direktif
- Gemilerdeki organotin bileşenlerinin yasaklanmasına ilişkin 782/2003/AB sayılı Tüzük
- COM/2009/0008 – AB'nin deniz taşımacılığı politikası için 2018'e kadar stratejik amaçlar ve tavsiyeler
- COM/2013/0510 – Mavi Bant, Denizcilik için Tek Ulaştırma Sahası
- COM/2013/0479 – Deni taşımacılığı kaynaklı emisyların AB'nin sera gazı azaltma politikalarında ele alınması
- COM/2009/0010- Sınırları olmayan bir Avrupa deniz taşımacılığı alanı oluşturmak üzere iletişim ve eylem planı
-

Karayolu Ulaştırması

- Otobüs ve benzeri araçları kullanan yolcularının haklarına ilişkin 2006/2004(AT) sayılı Tüzüğü tadil eden 16 Şubat 2011 tarih ve 181/2011(AB) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- , Ağır mal yüklü araçlardan mevcut altyapıların kullanımına yönelik ücretlendirilmesine ilişkin 17 Haziran 1999 tarih ve 1999/62/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- Elektronik yol geçiş sistemlerinin Topluluk içi interoperabilitesine ilişkin 29 Nisan 2004 tarih ve 2004/52/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Trans Avrupa Yol Ağındaki tüneller için minimum güvenlik gereksinimlerine ilişkin 29 Nisan 2004 tarih ve 2004/54/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Karayolu altyapısı güvenlik yönetimine ilişkin 19 Kasım 2008 tarih ve 2008/96/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- COM/2010/0389 – Avrupa karayolu trafik güvenliği alanına doğru: karayolu trafik güvenliği üzerine temel politika yönelimleri 2011-2020
- COM(1997) 243 Avrupa Birliği'nde intermodalite ev intermodal yük taşımacılığı – Yük taşımacılığına sistemik bir yaklaşım – Etkinliği, hizmetleri ve sürdürülebilirliği geliştirmek için stratejiler ve eylemler

Demiryolları

- Tek Avrupa Demiryolu Alanının Kurulmasına ilişkin (değişiklik) 21 Kasım 2004 tarih ve 2012/34/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Topluluk içerisinde demiryolu sisteminin interoperabilitesine ilişkin (değişiklik)Yönerge 17 Haziran 2004 tarih ve 2008/57/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Topluluk demiryollarında emniyete ilişkin 95/18/AT sayılı demiryolu işletmelerinin lisanslandırılması Direktifini ve 2001/14/AT sayılı demiryolu altyapı kapasitesinin tahsisi ve demiryolu altyapısının kullanımı için tahsilatların yapılması ve emniyet sertifikasyonuna ilişkin Direktifi (Demiryolu Emniyet Direktifi) tadil eden 29 Nisan 2004 tarih ve 2004/49/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Topluluk demiryollarında lokomotif ve trenleri süren sürücülerin sertifikasyonuna ilişkin 23 Ekim 2007 tarih ve 2007/59/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Direktifi
- Avrupa Demiryolu Ajansının kurulmasına ilişkin (Ajans Tüzüğü) (AT) 29 Nisan 2004 tarih ve 881/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü
- Demiryolu ulaştırmasına ilişkin ikincil mevzuat: interoperabilite için teknik şartnameler (TSI), ortak emniyet yöntemleri, vb.

TEN-T

- Trans Avrupa Ulaştırma Ağının geliştirilmesine yönelik Birlik Rehberlerine ilişkin, 661/2010/AB sayılı Kararı ilga eden için 11 Aralık 2013 tarih ve 1315/2013(AB) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü
- Avrupa'yı Bağlama Fırsatını kuran, 913/2010 (AB) Tüzüğü'nü tadil eden, 680/2007 (AT) ve 67/2010 (AT) sayılı Tüzükleri ilga eden 11 Aralık 2013 tarih ve 1316/2013 (AB) Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü

Kentsel Ulaşım ve Erişebilirlik

- COM/2013/0913 Rekabetçi ve kaynak-etkin kentsel mobiliteye doğru birlikte
- COM/2009/0490 Kentsel Mobilité Eylem Planı {SEC(2009) 1211} {SEC(2009) 1212}
- COM(2007)55 Yeni bir kentsel mobilité kültürüne doğru
- COM(2005)46 AB içerisinde yolcu haklarının güçlendirilmesi
- Deniz ve iç deniz yollarında seyahat eden yolcuların haklarına ilişkin, 2006/2004 (AT) sayılı Tüzüğü tadil eden 24 Kasım 2010 tarih ve 1177/2010 (AB) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü
- Otobüs ve benzeri ulaşım araçlarını kullanan yolcuların haklarına ilişkin 16 Şubat 2011 tarih ve 181/2011 (AB) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü
- Hava yollarıyla seyahat eden azalan hareket kabiliyetli, engelli kişi ya da kişilerin haklarına ilişkin 5 Temmuz 2006 tarihli ve 1107/2006 (AT) sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü
- Binişleri engellenen ya da iptal edilen ya da uçuşları uzun süreli geciken yolcuların tazmini ve desteği üzerine yaygın kurallar koyan ve 295/91 sayılı Tüzüğü (EEC) (EEA

ile ilgili metin) ilga eden 11 Şubat 2004 tarihli 261/2004 (AT) sayılı ve Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü

- COM(2010) 636 Avrupa Engellilik Stratejisi 2010-2020
- COM(2003) 650 Engelli kişiler için fırsat eşitliği: Bir Avrupa Eylem Planı Bildirisi

ITS

- Karayolu taşımacılığı ve diğer ulaştırma modlarıyla ara yüz alanında Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kurulmasına için çerçeveye ilişkin 2010/40/AB sayılı Direktif

İntermodal Ulaşım

- Üye Ülkeler arasında malların kombine taşımacılığının bazı türleri için ortak kuralların oluşturulmasına ilişkin 92/106/AET sayılı Direktif

Özel Hedefler

Eylemin özel hedefi ulaştırma alanında AB ile **politika diyaloglarını** güçlendirmek ve Müktesebat uyum sürecini kolaylaştırmak için **yasal ve kurumsal kapasitelerin** geliştirilmesidir.

Dayanak

AB'nin sonraki on yıl için hedefi çok uluslu ve multimodal operatörlerin meydana gelmesini tesis etmek ve entegrasyon sürecini kolaylaştırmak yoluyla amacı ulaştırma modları ve ulusal sistemler arasındaki tüm sınırları kaldırarak özgün bir Tekli Avrupa Ulaştırma Alanını kurmaktır.

Türkiye için Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyon için açık bir ekonomik temel bulunmaktadır.

Eylem GZFT içerisinde tanımlanan zayıflığı ortadan kaldırmak üzere tasarlanmıştır:

- Tam olmayan yasal çerçeve ve bazı alt sektörlerde yetersiz kurumsal kapasite
- İdari personelin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve bunların yanında çevresel konularda ilave eğitim ihtiyacı

Aynı zamanda, GZFT analizinde yer alan mevcut güçlü yönler üzerine inşa edilmiştir, örn.

- Ulaştırma politikası TC devleti için yüksek önceliğe sahiptir
- Ulaştırma sektörü Türkiye ulusal bütçesindeki en geniş paylardan birine sahiptir
- Türkiye 21. Müzakere faslını teknik olarak kapatmaya hazırdır.
- Türkiye'nin AB müktesebatı ile genel uyumu "kısmen gelişmiş" konumdadır
- Ulaştırma sektöründe faal olan sivil toplum örgütleri ile iyi çalışma ilişkileri vardır

GZFT analizindeki fırsatlar yoluyla artırılmış olarak öngörülür, örn.

- Sivil toplumu ulaştırma konularındaki çevresel ve erişilebilirlik alanları) farkındalığını artmaktadır (

Rekabet kuralları, Pazar erişimi, piyasa düzenleme, güvenlik ve emniyet standartları ile uyum, yapısal uyum, çevresel öncelikler ve tüketici hakları müktesebat içerisinde yer almaktadır ve uygulanmaları gereklidir. Bu konulardaki uyum Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonu kolaylaştıracaktır.

Üyeliğin yükümlülüklerini yerine getirilmesi bağlamında, Türkiye 21. Müzakere faslını teknik olarak kapatmaya hazırdır. 14. Fasil için tarama süreci 2006 yılında tamamlanmıştır fakat bu hususta nihai rapor AB tarafından düzenlenmemiştir. Sonuç olarak, açılış ve kapanış kriterleri belli değildir. Ayrıca, 14. Fasil müzakereleri askıya alınmıştır-Aralık 2006 tarihli Konsey Kararına istinaden. Ulusal Program en son 2008 tarihinde güncellenmiştir. Bu nedenle, bu eylem altında ilk öncelik ulaştırma sektörü için yasal ve kurumsal bir boşluk analizi yapmak olacaktır. Boşluk analizleri detaylı yasal uyum ve sonraki 7 yıl içerisinde kapasite oluşturma faaliyetleri için temeli oluşturacaktır. UOP'un amacı - AB ile müzakere edilecek geçiş düzenlemeleri getirilecek alanlar istisna olmak üzere- yasal ve kurumsal uyum sürecinin tamamlanması olacaktır.

Özellikle:

- **Denizcilik sektöründe**, emniyet ve çevresel konularda uluslararası sözleşmelere ve AB'ye uyum konularına paralel olarak denetleme ve gözetim kapasitesi ele alınacaktır. sonuç olarak, gemi denetimi ve sörveyleri, germi adamlarının eğitimi ve denizcilik bilgilerine erişim konularında uyum ve uygulama çalışmaları vurgulanmaktadır.
- 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren “Demiryolu Taşımacılığının Türkiye’de Serbestleştirilmesi Kanunu” ile **demiryolu taşımacılığında** serbestleşme politikası başlatılmıştır. Kanun çerçevesinde, TCDD zaten yeniden yapılanma çalışmalarını başlatmıştır ve yapıda biri altyapı yönetimi diğer demiryolu taşımacılık şirketi olmak üzere iki yasal kuruluş olacaktır.

Ancak, gerçek anlamda serbestleştiriliş demiryolu taşımacılığı için piyasa erişimi, emniyet, lisanslama, lisans, altyapılara erişim, uluslararası demiryolu taşımacılığı, interoperabilite vs. konularda ikincil düzenlemeler gereklidir.

- **Hava ulaşım** sektöründe, temel rehber belge tam entegrasyonu, Tek Avrupa Ulaştırma Alanının yaratılmasını hedefleyen AB'nin Ulaştırma 2050 Stratejisi'dir. 2014 – 2018 Stratejik Plan ile paylaşılacak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın misyonu vatandaşa dengeli, güvenli, uygun fiyatlı, erişilebilir, sürdürülebilir ve yüksek kaliteli ulaştırma hizmetinin sunulmasıdır. IPA II'de ele alınacak ana problemler, yasal uyumun tamamlanması, havacılıkta emniyetin teşviki, sivil havacılık güvenliğinin geliştirilmesi ve hava ulaşım sektöründeki ilave serbestleştirme konularıdır.
- **Karayolu ulaştırması** sektöründe, 65.000 km Türk karayolu ağının 15.000 km si TEN-T ağının bir parçasıdır. IPA II dönemi içerisinde, karayolu ve tünel emniyeti alanında yasal düzenlemeler ve uygulamalar konusunda işlerin tamamlanması hedeflenmektedir.

Bu sorunlara karşılık, 4. eylem altında elde edilecek sonuçlar aşağıdadır:

- S1 – Ulaştırma mevzuatı AB müktesebatı ile daha da uyumlaştırılmıştır ve 14. Fasıl ve 21. Fasıl altında **üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için gerekli kurumsal ve idari kapasite** daha da güçlendirilmiştir.
- S2 – İlgili AB kurumlarıyla politika **diyalogu ve teknik işbirliği** güçlendirilmiştir.

Bu sonuçlar iki faaliyet ile elde edilecektir.

Tanım

Faaliyet 4.1, 14. ve 21. Fasıllar altında **üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için** kurumsal kapasitenin kurulması konusunda destek sağlayacaktır. Uygun faaliyetler eşleştirme, teknik destek, hizmet sözleşmeleri, tedarik sözleşmeleri ve ayrıca – gerekçelendirildiğinde- piyasa düzenleme ve gözetim, piyasaya erişimi, emniyet kuralları, operatör gereklilikleri, tüketici hakları, interoperabilite ve AB taşıtırma mevzuatının diğér yönleri konularında mevzuatın uygulanması içi gerekliş küçük ölçekli inşaat işlerinin tüm türlerini kapsayacaktır.

Faaliyet 4.2 taşıtırma alanında TR-AB diyalogunu özellikle ilgili taşıtırma ajansları gibi AB oganları ile ilişkileri destekleyerek ve Pozitif Gündem süreci altında güçlendirecektir., Politika gelişimi, deneyimlerin aktarılması ve Türkiye'nin entegrasyonunu ve katılım sürecin, ilerletecek profesyonel ağların yaratılması konularında destek sağlanacaktır. Bu açıdan, temel olarak bilgi transferi ve eğitimler gibi yatırım içermeyen tedbirlere odaklanacaktır. Uygun maliyetler teknik destek, çalışmalar, yayınlar, operasyonel ve işlemlere bağıli maliyetler (seyahat, yerleşim, ulusal makamlar ve paydaşlar dâhil olarak) görüşmeler ve toplantılar, kamuoyu ile danışma, konferanslar, bilgilerin halka aktarımını kapsayacaktır.

Uygulama

Operasyonlar katılım gerekliliklerine kademeli olarak uyum için Türkiye'nin ilgili devlet sektör stratejilerinde belirlendiğı gibi Türkiye'nin katılım gündemi temelinde seçilecektir. Ülke Strateji Belgesi'nde yer alan öncelikler, AB Yıllık İlerleme Raporları, Komisyonun Genişleme Stratejisi ve Ulusal Program ayrıca dikkate alınacaktır.

4.6.4.1 Faaliyet 4.1. Yasal uyum ve Müktesebatın uygulanması için kapasite oluşturma

Özel Hedef

- Ulaştırma mevzuatını AB müktesebatı ile uyumlaştırmak ve m14. Ve 21. Fasıllar altında **üyelğin yükümlülüklerini yerine getirmek için kurumsal ve idari kapasitenin** kurulması.

Dayanak

Piyasa erişimin, rekabet kuralları, karşılıklı işbirliği, emniyet, tüketici hakları ve gereken bazı diğér alanlarda müktesebat uyumu ve uygulaması AB ve kısmen SETA ile entegrasyon için geliştirilmelidir.

Eylem GZFT içerisinde tanımlanan **zayıflığı ortadan kaldırmak** üzere tasarlanmıştır:

- Tam olmayan yasal çerçeve ve bazı alt sektörlerde yetersiz kurumsal kapasite
- İdari personelin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve bunların yanında çevresel konularda ilave eğitim ihtiyacı

Aynı zamanda, GZFT analizinde yer alan mevcut güçlü yönler üzerine inşa edilmiştir, örn.

- Ulaştırma politikası TC devleti için yüksek önceliğe sahiptir
- Ulaştırma sektörü Türkiye ulusal bütçesindeki en geniş paylardan birine sahiptir
- Türkiye 21. Müzakere faslını teknik olarak kapatmaya hazırdır.
- Türkiye'nin AB müktesebatı ile genel uyumu “kısmen gelişmiş” konumdadır
- Ulaştırma sektöründe faal olan sivil toplum örgütleri ile iyi çalışma ilişkileri vardır

GZFT analizindeki fırsatlar yoluyla artırılmış olarak öngörülür, örn.

- Sivil toplumu ulaştırma konularındaki çevresel ve erişilebilirlik alanları) farkındalığını artmaktadır (

Tanım ve uygun girişimler

İlk öncelik olarak, IPA desteği müktesebat uyumu üzerine özellikle UOP altında geliştirilecek boşluk analizlerine konsantre olacaktır.

Sonraki faaliyetler personelin gelişimi (eğitim), AB ülkelerinde gözlem yapmak üzere çalışma ziyaretleri, ekipmanların tedariki ve bilgi işlem altyapısının kurulumu (hem donanım hem de yazılım) olacaktır. Bu kapsamda, bu faaliyet, eşleştirme, teknik destek ve – gerekçeli olduğunda- küçük ölçekli tedarik ve inşaat projelerini finanse edecektir.

BU faaliyet altındaki projelerin çoğu sektörel temalara deniz emniyeti, demiryolu interoperabilitesi vb.) göre tasarlanacak ve uygulanacaktır (Böylece özellikle müktesebata uyum, eğitim, tedarik (teknik donanım), çalışma ziyaretleri ve eş uzmandan öğrenme faaliyetlerini içermesi beklenmektedir.

Seçim Kriteri

- Müktesebata karşılık gelen ilgili bir mevzuat bulunuyor mu?
- Uyum gerekliliği İlerleme Raporlarında yansıtılıyor mu?
- Ulusal bütçeden eş finansman mevcut mu?

Nihai Faydalanıcılar

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın özellikle yeni kurulan Genel Müdürlükleri bu faaliyetin nihai faydalanıcılarıdır.

4.6.4.2 Faaliyet 4.2 –Politika diyalogu ve teknik işbirliğini destekleme

Özel hedef

- İlgili AB'nin kurumlarıyla **politika diyalogunu** ve teknik işbirliğini güçlendirmek

Dayanak

Ulaştırma sektöründe AB ile işbirliğini geliştirme ihtiyacı bulunmaktadır. Yüksek seviyeli politik diyalog ve ilgili AB teşkilatlarıyla teknik işbirliği ulaştırma alanındaki ilişkilerin daha da güçlendirilmesi ve derinleştirilmesi için çok faydalı araçlardır.

Faaliyet GZFT analizinde yer alan mevcut güçlü yönler üzerine inşa edilmiştir, örn.

- Ulaştırma politikası TC devleti için yüksek önceliğe sahiptir
- Ulaştırma sektörü Türkiye ulusal bütçesindeki en geniş paylardan birine sahiptir
- Türkiye 21. Müzakere faslını teknik olarak kapatmaya hazırdır.
- Türkiye'nin AB müktesebatı ile genel uyumu "kısmen gelişmiş" konumdadır
- Ulaştırma sektöründe faal olan sivil toplum örgütleri ile iyi çalışma ilişkileri vardır

GZFT analizindeki fırsatlar yoluyla artırılmış olarak öngörülür, örn.

- Sivil toplumu ulaştırma konularındaki çevresel ve erişilebilirlik alanları) farkındalığını artmaktadır

Tanım ve uygun girişimler

Faaliyetlerin başarılı olarak tamamlanması temel olarak toplantıların organizasyonunu (hem üst düzeyde hem de uzmanlık düzeyinde), çalışma ziyaretlerini, uzmanların eğitimini ve benzer yatırım içermeyen girişimleri gerektirmektedir. Bu nedenle bu faaliyet altındaki işlemler çoğunlukla eşleştirme ve teknik destek projelerini içerecektir.

Seçim Kriteri

- Yüksek Seviyede Diyalogun öncelikleri girişim tarafından desteklenmekte midir?
- Girişim ilgili AB Teşkilatları ile işbirliği faaliyetlerini kolaylaştırmakta mıdır?

Nihai Faydalanıcılar

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın Genel Müdürlükleri bu faaliyetin nihai faydalanıcılarıdır.

Genel Bakış Tablosu

Eylem Adı	4 .Eylem–Müktesebat Uyumu ve AB Entegrasyonu
Özel Hedef	Müktesebat uyum sürecini kolaylaştırmak için yasal ve kurumsal kapasitelerini geliştirmek ve ulaştırma alanında AB ile olan politik diyalogu güçlendirmektir.
Eylem Sonuçları	- S1 – Ulaştırma mevzuatı AB müktesebatı daha da uyumlaştırıldı ve 14. Ve 21. Fasıllar altında üye yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için gerekli idari ve kurumsal kapasite daha da güçlendirildi. - S2 – İlgili AB Kurumları ile güçlendirilmiş politik diyalogu ve teknik işbirliği
Faaliyetler	- Faaliyet 4.1. Müktesebatın uygulanması için yasal uyum ve kapasite geliştirme - Faaliyet 4.2 – Politika diyalogu ve teknik işbirliğinin desteklenmesi
Büyük Projelerin Belirleyici Listesi	Hâlihazırda, büyük projeler bu faaliyet altında planlanmamaktadır.
Uygulama Ayarlamaları	- Avrupa Birliği Yatırımları Daire Başkanlığı (ABYD), Dış İlişkiler ve AB Genel Müdürlüğü (DİAB) GENEL MÜDÜRLÜK Yabancı İlişkileri ve AB İşleri (GENEL MÜDÜRLÜK FREU), UDHB tarafından yönetim - Eşleştirme, hizmet ve tedarik sözleşmeleri yoluyla uygulama. Gerekçelendirildiğinde sınırlı inşaat işleri

Hedefler ve Göstergeler

Gösterge	Başlangıç (yıl)	Son (yıl)	Aşama 2017	Hedef 2020	Bilgi kaynağı
Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi					AB Yıllık İlerleme Raporları Avrupa Birliği Bakanlığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Müktesebat Uyumu için Ulusal Programın uygulama durumu</u> (Açıklama: tam üyelik perspektifinde harekete geçirilecekler hariçtir)	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	100 %	AB İlerleme Raporu, Avrupa Birliği Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

4.6.5 Eylem 5 – Teknik Destek

Amaç

Eylemin genel amacı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığını SOPT yönetiminde desteklemek, Türkiye'nin ulaşım sektöründe en iyi etkiyi elde etmek üzere **AB'nin ulusal ve verici gelişmiş fon sağladığından** emin olmaktır.

AB Yasaları

Eylem IPA' nın verimli bir şekilde uygulamasını amaçlamaktadır. Bu nedenle ilgili müktesebat unsurları şöyledir:

- **(EU) No 231/2014 11 Mart 2014 Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, Ön erişim Desteği için bir Enstrümanın kurulması (IPA II) Yönetmeliği**
- 11 Mart 2014 tarih ve (EU) 231/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Yönetmeliği Katılım Öncesi Mali Yardım (IPA II) kurulması ile ilgili spesifik kurallar üzerine 2 Mayıs 2014 tarihli ve (EU) No 447/2014 sayılı **Komisyon Uygulama Yönetmeliği**

Özel hedef

Bu eylemin spesifik amacı **SOPT' un etkin, verimli, düzenli, şeffaf ve zamanında uygulanmasıdır.**

Dayanak

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı IPA içerisinde bir Program otoritesi olarak Ulaştırma SOP' unun yönetiminde iyi bir tecrübeye sahiptir. IPA II 'nin getireceği yenilikler ve yeni girişim alanları ile birlikte hem bir mevcut sistem yeniden yapılandırması hem de ilave kapasite geliştirme faaliyetleri gereksinimleri vardır.

Bileşen temelli yapısına bağlı olarak, IPA altında 2007 ve 2013 arasında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ulaşım altyapı yatırımlarının programlanması, izlenmesi, değerlendirilmesi, ihale ve bunun yanında sözleşme yönetimi ve finansal yönetimden sorumluydu. Müktesebata uyum sağlama ile ilgili kapasite geliştirme projeleri onun kapsamı dışındadır.

IPA-II altında, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tüm IPA Ulaşım faaliyetlerinden her türlü operasyon ve sözleşme çeşitleri açısından sorumludur.

Hali hazırda akredite olmuş olan Program Otoritesi az sayıda sözleşmeyi idare etmek için tasarlanmıştır. Ulaştırma SOP' un etkin bir şekilde yansıtılması için hem idari, hem de teknik ve insan kapasite açısından ve fiziksel koşullarının güçlendirilmesi bakımından Bakanlığın geliştirilmesi gerekmektedir.

Operasyonel Programın ana görevlerinden biri de ulaştırma sektörüne en iyi olumlu katkıyı sağlamak adına Türkiye'nin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonu için AB fonları ve bunun yanında ulusal ve IFI fonlarını garantileyerek stratejik, sürekliliği olan proje havuzunun varlığını sağlamaktır.

Sonuç olarak, Eylem iki sonuca ulaşacaktır:

- S1 - Program Otoritesi **servislere, insan kapasitesine ve finansal kaynaklara** kendi ihtiyacına göre görevlerini yerine getirmek için sahiptir.
- S2 – Yatırım stratejileri ve proje çalışmaları **stratejik proje havuzu** için ve ulaştırma kalkınmaları için modellere fon sağlar

Eylem GZFT analizinde belirtilen aşağıdaki **zayıflıkları** ortadan kaldırmaya yardım edecektir

- AB entegrasyonunda alt sektör politikaları ve bunun yanında çevresel problemler idari sorumluların **ilave eğitim ihtiyacı**
- Komşu ülkelere ve ülkelerin **gelişmemiş ulaşım bağlantıları**
- Ulusal düzeyde yük ve yolcu taşımacılığında **modal dengesizlik**

Tehdidin uzaklaştırılmasını sağlar

- **Ulusal altyapı** ve çevre üzerine ulaşım talebiyle **yapılan baskı**

Eylem GZFT analizinde tanımlanan aşağıdaki güçlü yanlar üzerine kurulmaktadır

- Ulaştırma politikası **TC devleti için yüksek önceliklidir**
- Ulaştırma sektörü **Türkiye milli bütçesinde en büyük paya sahip bütçelerden birisidir.**
- **Çok yıllık bütçe planının** mevcut geleneği
- IPA I altında çok yıllık Ulaştırma OP **deneyimi**

Açıklama

Eylem iki faaliyete ayrılır.

Faaliyet 5.1 SOPT ve İzleme Komitesi uygulamalarıyla ilgili sorumlulukların yerine getirilmesinde **Program Otoritesinin desteklenmesi** için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı birimlerini, İzleme Komitesini ve diğer ulusal ajansları atamıştır.

Desteklenen faaliyetler aşağıdakileri içerecektir.

- Organizasyonel gelişim, eğitim, çalışma ziyaretleri, staj, deneyimlerin benzer yapılarda olanlarını aday ülkelere aktarılması özellikle Ulaştırma programlarının idari makamları
- Daha iyi hedef seçimi, detaylı tasarım, verimli uygulama, izleme ve SOPT değerlendirmesi ayrıca finanse edilecektir.
- Çalışmalar SOPT ile ilgili değerlendirmeler ve incelemeleri, eylemlerini, faaliyetleri ya da bireysel operasyonları ve bunlarla birlikte ilave geliştirmelerini ayrıca dâhil edeceklerdir
- Kapasite geliştirme eylemleri nihai faydalanıcıları ve Bakanlıkla birlikte SOP' un hazırlanması ve izlenmesinde çalışan diğer kurumları kapsayacak şekilde genişletilecektir.
- Sonuncusu fakat bir o kadar önemlisi, eylem doğrudan SOP' un uygulanmasıyla alakalı maliyetleri kapsayacak, SMC toplantıları ve saha ziyaretleri gibi masraflar, programın uygun şekilde görülebilir olduğundan emin olacak, eylemler ve faaliyetler bilgilendirme günleri, broşür basma ve reklam malzemesi üretme yoluyla Program Otoritesinin operasyonel maliyetleri –yardımcı hizmetler ile Program Otoritesinin fiziksel koşullarının geliştirilmesi (ofis alanının kirası, ekipman ve ilgili hizmetlerin tedariki), Program Otoritesinin yönetim fonksiyonlarının desteklenmesi ve ihtiyaç duyulduğunda, nihai faydalanıcılara Teknik Destek sağlanması.

Faaliyet 5.2 spesifik olarak **yatırım stratejileri ve bir proje havuzunu** AB yatırım fonlarının yanında ulusal fonlar ve IFI desteğinin etkin kullanımı ile Tek Avrupa Ulaştırma alandaki ülkenin entegrasyonunu tanıtmayı amaçlayacaktır.

Uygulama

SOP uygulamalarıyla ilgili girişimler programın ilerlemesine göre seçilecektir.

4.6.5.1 Faaliyet 5.1 – Program otoritesinin Desteklenmesi

Özel Hedefler

- Program otoritesinin görevlerini uygulamak için ihtiyaç duyduğu **hizmetlere, insan kapasitesine ve finansal kaynaklara** sahip olduğundan emin olmak

Dayanak

Yeni SOP’ un daha büyük içeriksel kapsamı ve sektördeki tahsis düzeyi dikkate alındığında Program Otoritesinin programlama, izleme, ihale ve sözleşme yönetimi fonksiyonları ve Nihai Faydalanıcıların proje hazırlama kapasitesi fonların geri çekilmesi riskini ortadan kaldırmak için güçlendirilmelidir.

Faaliyet GZFT tarafından tanımlanan aşağıdaki **zayıflıkların** ortadan kaldırılmasına yardımcı olacaktır

- AB entegrasyonunda idari görevlilerin **ilave eğitim ihtiyacı**, alt sektör politikaları ve bunların yanında çevresel sorunlar

Eylem GZFT analizinde belirtilen aşağıdaki güçlü yönler üzerine inşa edilmek üzere tasarlanmaktadır

- Ulaşım politikası **TC devleti için yüksek bir öncelik**
- **Çok yıllık bütçe planlamasının** mevcut geleneği
- IPA I altında çok yıllık Ulaştırma OP **deneyimi**

Tanım ve uygun girişimler

Bu faaliyet alanıyla, hem Program otoritesi hem de Nihai Faydalanıcı gerekli desteği Programın yaygın uygulaması için alacaktır.

Finanse edilen teknik destek faaliyetleri aşağıdakileri içerecektir

- Eğitim ve danışmanlık hizmetlerinin teslimi
- Çalışma ziyaretleri ve staj organizasyonu
- Bilgi/deneyim ve bilgi değişiminin geliştirilmesi
- İzleme faaliyetlerinin organizasyonu (SMC toplantıları ve izleme ziyaretlerinin maliyetlerini içerir)
- Programın uygun izlenebilirliğinden emin olarak eylem ve faaliyetleri bilgi günleri, broşür basımı ve promosyon malzemelerinin üretimi yoluyla sağlamak
- Yardımcı hizmetlerin finansmanı ve Program Otoritesinin fiziksel koşullarını geliştirmek
- Ofis destek personeli alımı (sekreter, güvenlik, hademe vb.)
- Ofis ekipmanlarının tedariki (donanım, yazılım, temizlik ekipmanları vb.)
- Proje hazırlık aşamasında ve Program Otoritesine operasyonların seçimi ve ihale aşamasında destek vermek ve nihai faydalanıcıların teknik destek ile desteklenmesi

Seçim Kriteri

SOPT’ un pürüzsüz uygulanması için işlemler ve katma değerleriyle ilgili bağlantı

Nihai Faydalanıcılar

- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın Genel Müdürlükleri
- Program otoritesi
- Sektör İzleme Komitesi
- SOPT destek lehtarları

4.6.5.2 Faaliyet 5.2 – Proje Havuzu Geliştirme

Spesifik Hedef

- **Geliştirilmiş yatırım projeleri stratejik proje havuzunun varlığını** ve ulaşım modlarının verimli fonlanmasını sağlamak

Dayanak

AB desteği ile uygulanmaya hazır yeterli proje dokümantasyonunun eksikliği tüm aday ülkelerde yaygın olan bir problemdir.

Türkiye’de ulaştırma sektörü kamu yatırımlar için önemli bir hedef alandır. Aynı zamanda IPA ‘nın sektöre desteği oldukça önemlidir. Ulaştırma sektöründe yatırım kaynaklarının verimli şekilde kullanılabilmesi için, AB fonlarının sürekli ve etkin kullanımına izin veren stratejik olarak oluşturulmuş proje havuzuna ihtiyaç vardır.

Bu nedenle, sektör her zaman, ulusal politikaların kesin eylemler dönüşmesine izin verecek güncel stratejilere sahip olmalıdır. Bu stratejilerin, ekonomik ve sosyal gelişmenin yanında sektör amaçlarına ulaşmada en doğru etkiyi sağlayacak şekilde yatırım fonların kullanımını garanti edebilecek bir proje listesiyle birleştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır.

Altyapı projelerinin hazırlığı toplam yatırım maliyetinin önemli bir kısmını temsil ettiğinden pahalıdır. IPA’nın eylem 5.1 altındaki desteği, AB desteğiyle uygulanacak gelecek projelerinin (eylemler ve faaliyetler) hazırlanmasına katkıda bulunmaktadır.

Bununda ötesinde, ulusal kaynaklar ya da IFI kredileri gibi AB dışı fonlarla finanse edilen ve Avrupa çıkarına olan diğer projelerin hazırlığı eş finansman ile yapılabilecektir. Dolayısıyla IPA, 2014-2020 için sağlanan bütçesinin yanında, Türkiye’nin AB’ye entegre olmasına olumlu bir katkı sağlayan katalizör bir araç olarak kullanılabilir.

Uzun vadeli ihtiyaçlar açısından, bu faaliyet altındaki IPA desteği, Ulaştırma Bakanlığının yanında bu projelerden sorumlu diğer sektör paydaşlarının proje geliştirme ve stratejik politika üretme kapasitelerini sürdürülebilir şekilde güçlendirilmelerini garanti edebilecek şekilde kullanılacaktır.

Bu nedenle, özel strateji ve proje belgeleri ile ilgili desteğe ilaveten, stratejik planlama ve proje hazırlama teknikleri (ekonomik ve çevresel değerlendirme dokümantasyonuna vurgu yapılarak) hususlarında bilgi transferi sağlanacaktır.

Faaliyet SWOT tarafından belirlenen aşağıdaki **zayıflıkların** ortadan kaldırılmasına yardımcı olacaktır.

- **Az gelişmiş ulaştırma hatları** ile komşu ülkelere bağlantılar
- Ulusal düzeyde yük ve yolcu taşımacılığı arasındaki modal dengesizliği

Ve aşağıdaki tehdidi uzaklaştıracaktır.

- Ulaştırma talebinden dolayı oluşan ulusal **altyapı ve çevre üzerine baskı**

Eylem SWOT analizinde tanımlanan ve aşağıda belirtilen güçlü yönlerle dayanılarak tasarlanmaktadır.

- Ulaştırma politikası **TC devleti için yüksek bir önceliktir**
- **Ulaştırma Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paya sahip olanlardan biridir.**
- **Çok yıllık bütçe planlama** geleneğinin mevcut olması
- IPA I altında çok yıllık ulaştırma OP **deneyimi**

Açıklamalar ve uygun müdahaleler

Stratejik düzeyde, IPA desteği sektör ve alt sektör stratejilerinin hazırlanması ve düzenli olarak güncellenmesi için teknik destek sağlamak üzere kullanılacaktır. Bunun için, gerekli altyapı çalışmaları ve hedeflenen araştırma faaliyetleri finanse edilecektir.

2015 yılı sonuna kadar, tüm ulaştırma alt sektörlerinin, Ulusal Kalkınma Planını, ulusal ulaştırma stratejisini ve bunun yanında AB entegrasyon önceliklerini dikkate alan bir çok yıllık strateji belgesine sahip olacağı beklenmektedir. Sonrasında, bu stratejiler 3 yıllık periyotlarda güncellenecektir.

Proje düzeyinde, uzman desteği IPA altındaki potansiyel yatırım projelerinin uzun bir listesinin ve AB entegrasyon önceliklerinin tanımlanmasında kullanılacaktır. Liste Türkiye'nin Madde 21 altındaki taahhütlerine referans yaparak ve güncel ulaşım ihtiyaçlarını ve borç durumunu dikkate alarak en az 2020'ye kadar genel bir bakışla, yatırım önceliklerinin listelemeyi amaçlayacaktır.

Ayrıca, çalışma tüm mevcut ulusal ve uluslararası kaynaklardan sağlanabilecek yatırım kaynaklarını dikkate alacak ve devletin/parlamentonun onayı için tüm ulaştırma alt sektörlerinde kapsamlı bir yatırım programı önerecektir.

Akabinde, IPA kaynakları öncelikler sırasıyla proje hazırlamak üzere etkin kullanılacaktır. Örneğin teknik uzmanlık ve teknik hizmetler aşağıdakilerin hazırlanması için kullanılacaktır:

- Trafik hacmi değerlendirmeleri:
- Teknik çalışmalar ve teknik planlama belgeleri
- Ekonomik ve finansal hesaplamalar
- Çevresel çalışmalar
- Lisans, ruhsatlandırma ile ilişkili yasal belgelere uyumlu olması gereken belgelendirme
- Kamusal danışmanlıklara ilişkin maliyetler
- İhale belgelendirmesi
- Projenin hazırlanması için gerekli olan diğer teknik, ekonomik ve yasal belgeler (proje fişleri, OIS' ler, MPAF' lar, teknik şartnameler, iş tanımları, fizibilite çalışmaları, Maliyet Fayda Analizleri, Çevresel Etki Değerlendirmeleri ihale dosyaları vb.)

Projenin hazırlanması Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nin ilgili birimlerinin ve projeler ile ilgili diğer ulusal kuruluş personelinin öğrenmelerine ve yeteneklerini geliştirmelerine fırsat sağlayacak şekilde organize edilecektir. Bunun için, proje hazırlığında yer alan teknik uzmanların iş tanımları sonraki yatırımlar ve sivil memurlar için iş başı eğitimlerde kullanılabilir yöntemlerin geliştirilmesini içerecek şekilde formüle edilecektir.

Faaliyetin bir sonucu olarak, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı güncel stratejik proje havuzu geliştirilebilecek ve güncelliğini sağlayabilecek, ayrıca personelinin ilgili yeteneklerini sürdürülebilir şekilde güçlendirebilecektir.

Seçim Kriteri

- SOPT'un uygulanmasıyla ilgili yatırım projeleri özellikle öncelik alacaktır;
- Buna ilaveten, detaylandırılacak projeler, uygulanabilir ulusal ve alt sektör stratejileri doğrultusunda Türkiye'nin entegrasyon gündemine ve Bölüm 14 ve 21 altındaki taahhütlerine özel referanslar ile seçilecektir.

Nihai Faydalanıcılar

Gösterge olarak, SOPT faydalanıcıları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve ulaştırma sektöründe yatırımların hazırlanmasından sorumlu ulusal/bölgesel 6 yerel otoritedir.

Genel Bakış Tablosu

Eylem Adı	Eylem 5 - Diğer
Spesifik Hedef	• SOPT' un etkin, verimli, düzenli, şeffaf ve zamanında uygulanmasını sağlamak
Eylem Sonuçları	• S1 –Program Otoritesi görevlerini gerçekleştirmek için kendi kullanımında hizmetler, insan kapasitesi ve finansal kaynaklara sahiptir; • S2 – Stratejik proje havuzu için yatırım stratejileri ve proje çalışmaları hazırlanmıştır, fon sağlama modelleri ulaştırma gelişmeleri için detaylandırılmıştır.
Faaliyetler	• Eylem 5.1-Program Otoritesini destekleme • Eylem 5.2-Proje Havuzu geliştirilmesi
Büyük Projelerin Belirleyici Listesi	• Öngörülmemektedir
Uygulama Düzenlemeleri	• Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi (EUID), Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü (FREU), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yönetimi • Servis ve tedarik sözleşmeleri yoluyla teslim.

Hedefler ve göstergeler

<i>Gösterge</i>	<i>Ana hat (yıl)</i>	<i>Son mümkün olan (yıl)</i>	<i>Aşama 2017</i>	<i>Hedef 2020</i>	<i>Bilgi kaynağı</i>
SOPT uygulamasının derecesi			Nakledilecek tutar: €140 M	Nakledilecek tutar: €300 M	Değerlendirme raporları Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Program Otoritesini desteklemek için Teknik Destek projelerinin sayısı</u>	Mevcut değil.	Mevcut değil	Mevcut değil (projeler bu yıl sonuçlanmayacaktır)	5 projenin hazırlık çalışmaları tamamlanmıştır.	AB İlerleme Raporu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

5 Finansal Tablolar

Tablo 5 – Finansal Tablo – UOP (2014-2016)

TOPLAM 2014-2016	Toplam Maliyet (milyon €)	Toplam Uygun Kamu Maliyeti	AB IPA	Ulusal Kamu	Özel (indikatif)	IPA eş finansman oranı	Bilgi
Eylem-1	336.47	336.47	286	50.47	Mevcut değil	85%	Uluslararası Finans Kuruluşları/TIP
Eylem -2	6.29	6.29	5.35	0.94	Mevcut değil	85%	**
Eylem -3	12.76	12.76	10.85	1.91	Mevcut değil	85%	
Eylem -4	8.24	8.24	7	1.24	Mevcut değil	85%	
Eylem -5	7.06	7.06	6	1.06	Mevcut değil	85%	
TOPLAM	370.82	370.82	315.20	55.62	Mevcut değil	85%	

** : Detaylı bilgileri sonra verilecektir

Tablo 6 – Finansal Tablo – UOP (2014-2020)

TOPLAM 2014-2020	Toplam Maliyet (milyon €)	Toplam Uygun Kamu Maliyeti	AB IPA	Ulusal Kamu	Özel (indikatif)	IPA eş finansman oranı	Bilgi
							Uluslararası Finans Kuruluşları/TIP
Eylem-1	407.06	407.06	346	61.06	Mevcut değil	85 %	**
Eylem -2	15.06	15.06	12.8	2.26	Mevcut değil	85 %	
Eylem -3	58.82	58.82	50	8.82	Mevcut değil	85 %	
Eylem -4	27.65	27.65	23.5	4.15	Mevcut değil	85 %	
Eylem -5	12.35	12.35	10.5	1.85	Mevcut değil	85 %	
TOPLAM	520.94	520.94	442.80	78.14	Mevcut değil	85 %	

** : Detaylı bilgileri sonra verilecektir

Tablo 6 – 2014 yılı için finansal tablo

2014 YILI	Toplam Maliyet (milyon €)	Toplam Uygun Kamu Maliyeti	AB IPA	Ulusal Kamu	Özel (indikatif)	IPA eş Finansman oranı	Bilgi
Eylem-1					Mevcut değil	85%	**
<i>Faaliyet 1.1</i>	74.59	74.59	63.40	11.19	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.3</i>	2.35	2.35	2	0.35	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.4</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
Eylem -2					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.1</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
Eylem -3					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 3.1</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	Mevcut değil	85%	

<i>Faaliyet 3.2</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	Mevcut değil	85%
Eylem -4					Mevcut değil	85%
<i>Faaliyet 4.1</i>	4.12	4.12	3.50	0.62	Mevcut değil	85%
<i>Faaliyet 4.2</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	Mevcut değil	85%
Eylem -5					Mevcut değil	85%
<i>Faaliyet 5.1</i>	1.76	1.76	1.5	0.26	Mevcut değil	85%
<i>Faaliyet 5.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%
<i>TOPLAM</i>	84.59	84.59	71.90	12.69	Mevcut değil	85%

****:** Detaylı bilgileri sonra verilecektir

Tablo 7 – 2015 yılı için finansal tablo

YIL 2015	Toplam Maliyet (milyon €)	Toplam Uygun KamuMaliyeti	AB IPA	Ulusal Kamu	Özel (indikatif)	IPA eş finansman oranı	Bilgi
Eylem -1					Mevcut değil	85%	Uluslararası Finans Kuruluşları/TIP
<i>Faaliyet 1.1</i>	126.47	126.47	107.50	18.97	Mevcut değil	85%	**
<i>Faaliyet 1.2</i>	5.87	5.87	5	0.87	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.3</i>	2.35	2.35	2	0.35	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.4</i>	1.18	1.18	1	0.18	Mevcut değil	85%	
Eylem -2					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.1</i>	5.12	5.12	4.35	0.77	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet -3</i>					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 3.1</i>	2.36	2.36	2	0.36	Mevcut değil	85%	

<i>Faaliyet 3.2</i>	2.18	2.18	1.85	0.33	Mevcut değil	85%	
Eylem -4					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 4.1</i>	0.76	0.76	0.65	0.11	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 4.2</i>	0.29	0.29	0.25	0.04	Mevcut değil	85%	
Eylem -5					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 5.1</i>	3.53	3.53	3	0.53	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 5.2</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	Mevcut değil	85%	
TOPLAM	150.70	150.70	128.10	22.60	Mevcut değil	85%	

****:** Detaylı bilgileri sonra verilecektir

Tablo 8 – 2016 yılı için finansal tablo

YIL 2016	Toplam Maliyet (milyon €)	Toplam Uygun KamuMaliyeti	AB IPA	Ulusal Kamu	Özel (indikatif)	IPA eş finansman oranı	Bilgi
							Uluslararası Finans Kuruluşları/TIP
Eylem -1					Mevcut değil	85%	**
<i>Faaliyet 1.1</i>	122.47	122.47	104.10	18.37	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.3</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 1.4</i>	1.18	1.18	1	0.18	Mevcut değil	85%	
Eylem -2					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.1</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 2.2</i>	1.18	1.18	1	0.18	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet -3</i>					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 3.1</i>	3.53	3.53	3	0.53	Mevcut değil	85%	

<i>Faaliyet 3.2</i>	3.53	3.53	3	0.53	Mevcut değil	85%	
Eylem -4					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 4.1</i>	2.46	2.46	2.10	0.36	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 4.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
Eylem -5					Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 5.1</i>	1.18	1.18	1	0.18	Mevcut değil	85%	
<i>Faaliyet 5.2</i>	0	0	0	0	Mevcut değil	85%	
TOPLAM	135.53	135.53	115.20	20.33	Mevcut değil	85%	

****:** Detaylı bilgileri sonra verilecektir

6 Danışma sürecine genel bakış

SOPT öncü kuruluş olarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından ilgili kamusal ve özel paydaşlarla yakın işbirliği içerisinde hazırlanmıştır.

Ulaşımın dört modunu da içeren ve çevre kadar ekonomi ve toplum üzerinde de etkisi olan ulaştırma sektörü devlet kurumları, hizmet sağlayıcılar, ekonomik paydaşlar ve sivil toplum organizasyonları ile ilişki içerisinde. OP hazırlanma sürecinde temasta bulunan ya da bulunulacak olan paydaşlar EK II de listelenmektedir.

IPA-II' nin programlama sürecinin başlangıç aşamasında, paydaşlara 1 Kasım 2013 tarihinde resmi bir mektup gönderilmiştir. Hemen akabinde 18 Kasım 2013 tarihinde açıklayıcı bir danışma toplantısı organize edilerek paydaşlar katılım öncesi mali yardım aracının amaçları, beklenen modeller, programlama ve uygulamanın zamanları gibi IPA-II' nin temel özellikleri hakkında bilgilendirilmiştir. Paydaşlar somut tekliflerini sunmaları için bu erken safhada davet edilmişlerdir. AB Delegasyonu ve sivil toplum temsilcileri arasındaki ilk danışma görüşmeleri esnasında Programın yapı ve amaçları hakkında bir takım pozitif yorum ve geri bildirimler alınmıştır.

SOPT'un hazırlanma aşamasında, tüm taslaklar görüşlerini almak ve taslağa dâhil edilmek üzere paydaşlara gönderilmiştir. Buna ilaveten, geniş katılımlı çalıştaylar ve sınırlı sayıda paydaşın katılımıyla sektörel toplantılar organize edilmiştir.

Danışma sürecinde alınan ve programa ilave edilmiş olan anahtar yorumlar aşağıdakileri içermektedir:

- Küçük-orta ölçekli raylı ulaşım-liman bağlantıları üzerine olan projeler bazı stratejik eksenler üzerinde SOP tarafından desteklenmelidir. Bakanlık liman hinterland yolu ve raylı ulaşım bağlantıları ile ilgili bir Ana Plan çalışmasına başlamak üzerindedir. Bu çalışmanın sonuçları ilgili SOP aktiviteleri için yardımcı olabilir.
- Deniz taşımacılığında, AB politika ve stratejileri ile sektörü yakınlaştırmayı amaçlayan faaliyetler sektörün rekabet edilebilirliği arttırmak için desteklenmelidir. Ayrıca yenilikçiliğin ve gelişen teknolojik deniz trafik yönetim sisteminin desteklenmesi gündeme alınmalıdır.
- Trafik Güvenliği Stratejisi, Eylem Planı ve Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı önlemleri SOP tarafından mümkün olduğu kadar desteklenmelidir.
- Trafik kontrolleri ve ITS sistemleri uygulamalarının artan etkinliği bu açıdan hayatidir.

Aşağıdaki konularda önerilerde bulunulmuştur:

- Yaygın ITS terminolojisinin kurulması
- ITS'ye ilişkin AB'nin E-Çağrı Sistemi Kurulumunun standartlaştırılmasının genelleştirmesi ve kurulumunun desteklenmesi
- ITS mimarisinin mevcut IT teknolojileriyle rekabet edebilir şekilde tanımlanması
- Trafik Yönetimi
- Araç verimliliği
- Bisikletlerin toplu ulaşım ile entegrasyonu

Model uygulama olarak üniversitelerde bisiklet ve yaya yollarının inşası

Toplu ulaşım durak ve istasyonları çevresine güvenli bisiklet park alanlarının inşası

Bisiklet taşımacılığının öğrenciler için özendirilmesi

- Yaya önceliği için ana yollarda elektronik görüntüleme sistemlerinin uygulanması
- Özellikle hareket kabiliyeti azalan kişilerle iletişime geçen ulaştırma sektörü çalışanlarının eğitimi
- Ulaştırma sektörü çalışanlarının hareket kısıtlılığı bulunan insanların problemlerini anlamalarını sağlamak için Tokyo'daki gibi "engelli empati merkezlerinin", kurulması
- Önemli turistik şehirlerin altyapılarının geliştirilmesine öncelik verilmesi katılımcıların önerileri arasındadır.

Uygulama aşamasında, paydaşlara danışma süreci Sektörel İzleme Komitesi, diğer toplantılar ve mesleki çalıştaylarla sağlanacaktır.

7 Uygulama Hazırlıkları

7.1 OP'nin yönetimi ve kontrolü için yapı ve yetkililerin tanımlanması

Türkiye Hükümeti, IPA yönetimi ve uygulama rolleri için spesifik makamları görevlendiren yasal aktörleri hayata geçirmiştir.

- Ulusal IPA Koordinatörü – AB İşleri Bakanlığı
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi – Hazine Müsteşarı
- Ulusal Fon - Hazine Müsteşarlığı
- Denetim Otoritesi - Hazine Müsteşarı, Avrupa Birliği Bakanlığı İç Denetim Birimi

SOPT' tan sorumlu kurum Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığıdır.

7.2 İzleme Düzenlemeleri

2014-2020 SOPT'un Program Otoritesi Başkanı, programla ilgili ilk finansman anlaşmasının yürürlüğe girmesinden itibaren en geç altı ay içerisinde IPA II Yönetmeliğinin uygulanması için spesifik kuralları içeren Komisyon Uygulama Yönetmeliğinin 19. Maddesine göre bir Sektörel İzleme Komitesi kuracaktır.

2014-2020 SOPT için Sektörel İzleme Komitesine Program Otoritesi Başkanı olarak Ulaştırma Bakanlığı Müsteşar Yardımcısı ve Komisyon temsilcisi eş başkanlık edecektir.

Sektörel İzleme Komitesi Üyeleri aşağıdakileri (belirleyici olarak) içerecektir:

- Ulusal IPA Koordinatörü ya da temsilcisi;
- Bir Komisyon temsilcisi
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı' nın programla ilgili birimlerinin temsilcileri
 - Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
 - Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü
 - Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
 - Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü
 - Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
 - Sicil Havacılık Genel Müdürlüğü
 - Karayolları Genel Müdürlüğü
 - Ulaştırma, Liman İşleri ve İletişim Araştırma Merkezi
 - Stratejik Geliştirme Başkanlığı
- Sivil toplum ve sosyo-ekonomik ortaklardan temsilciler, programın etkin uygulanması için katkısı olan ve ilgili bölgesel ya da ulusal kuruluşlar. Bunlar:
 - UND (Uluslararası Nakliyeciler Derneği)
 - DTD (Demiryolu Taşımacılığı Derneği)
 - TÜRKLİM (Türkiye Liman İşletmecileri Derneği)

- TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
- TMMMB (Türk Müşavir, Mühendis ve Mimarlar Birliği)
- UTIKAD (Uluslararası Nakliye ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği)
- Embarq Türkiye
- Dünya Bankası
- Üniversiteler
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
- Ulusal Fon temsilcisi
- Diğer Operasyonel Yapıların ve kurumların temsilcileri
 - Bilim Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
 - Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
 - Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
 - Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
 - Emniyet Genel Müdürlüğü
 - Jandarma Genel Komutanlığı
 - Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı

Sektörel İzleme Komitesinin yapısı, Komisyon ile mutabık kalınarak Program Otoritesi Başkanı tarafından yeterli temsil ve üyeliği garanti etmek için yeniden gözden geçirilebilir ve genişletilebilir.

Sektörel İzleme Komitesi Program Otoritesi tarafından sağlanan daimi sekreterlik ile desteklenecektir.

Sektörel İzleme Komitesi yılda en az iki kere ve Komisyonun talebi üzerine toplanacaktır. Gerekli ise ara toplantılar da yapılabilir.

IPA fonları gereğince, spesifik bir **izleme sistemi** mevcuttur. Program Otoritesi izleme ve değerlendirmeden sorumlu bir birime sahiptir. 2007 – 2013 Ulaştırma Operasyonel Programı 2007 de TOP’ nın başlangıcında kurulan Sektörel İzleme Komitesi tarafından IPA 3. Bileşeni için izlenir. IPA fonlarının 3. ve 4. bileşenler altında izlenmesi, Kalkınma Bakanlığı tarafından geliştirilen on-line bir sistem olan Entegre İzleme Bilgi Sistemi (IMIS) sistemi tarafından desteklenmektedir. IMIS “operasyonel anlaşma” imzalarından nihai ödemelere kadar olan programları içermektedir. (Programlama ve proje seçiminden önceki safhalar her bir Program Otoritesinin ayrı veritabanına kaydedilmektedir). Veriler sisteme Program Otoriteleri ve paydaşlar tarafından girilir. Raporlar programlardan bireysel faaliyetlere indirgenecek şekilde farklı düzeylerde üretilir. Sistem tüm paydaşlar tarafından ulaşılabilir.

IPA programlarının ön, ara dönem ve nihai **değerlendirmeleri** Program Otoritesi tarafından Stratejik Koordinatör tarafından geliştirilen kılavuzlar rehberliğinde yürütülür.

7.3 Değerlendirme düzenlemeleri

Kurumsal Yapı

Program Otoritesi Başkanı operasyonel programın yeterli şekilde değerlendirildiğinden emin olmakla sorumludur. Değerlendirmeler uzmanlar ya da fonksiyonel olarak yönetim ve kontrol sisteminden bağımsız dahili yada harici kuruluşlar tarafından yürütülecektir.

Değerlendirme görevleri en az bir uzmanlaşmış değerlendirme uzmanı tarafından yürütülecek, ilaveten tüm görev ve sorumlulukları Uygulama Rehberi ile tanımlanacaktır. Buna ilaveten Rehberler değerlendirme uzmanlarının diğer uzmanlardan fonksiyonel bağımsızlığını sağlayacak prosedürleri tanımlayacaktır. Bazı değerlendirme fonksiyonları, Eylem 5’ tahsis edilen bir kısım bütçe kullanılarak bazı aşamalarda dış değerlendiricilerden temin edilebilir.

Sektörel İzleme Komitesi değerlendirme faaliyetlerinde program otoritesine destek vermek için geçici bir komite görevlendirilecektir. Komite üyeleri değerlendirmede uzman olmalıdır. Eylem 5 altında, tüm değerlendirme aşamalarında geçici komitenin işlerine destek olmak amacıyla teknik destek sağlanacaktır (*rehberlik, planlama, uygulama, sonuçların aktarılması*). Ayrıca ilgili paydaşlarda katkıda bulunabileceklerdir.

Değerlendirme faaliyetleri ve zamanlama

Program Otoritesi ve Stratejik Koordinatörün sorumluluğu altında SOPT’ un **ön değerlendirmesi** yapılmıştır.

Programın uygulanması esnasında, SOPT’ nin izlenmesi için tamamlayıcı olan **ara değerlendirmeler**, izleme ilk belirlenen amaçlardan önemli derecede uzaklaşıldığını gösterdiğinde veya programın revizyonu için teklif yapıldığında yapılacaktır. Değerlendirmeler OP ile mutabık kalınmış göstergeler için izleme sistemi ile elde edilemeyen verileri sağlamak için planlanır. Buna ilaveten, Program otoritesinin sorumluluğu altında stratejik değerlendirmeler ya da tematik değerlendirmeler yürütülebilir. Sonuçlar Sektörel İzleme Komitesine ve Komisyona gönderilecektir

Nihai değerlendirmeden, Stratejik Koordinatör işbirliğiyle Avrupa komisyonunu sorumlu olacaktır. Nihai değerlendirme bağımsız uzmanlar tarafından yapılacak ve programlama döneminin bitmesinden itibaren en geç üç yıl içerisinde tamamlanacaktır. Değerlendirme sonuçları belgelere erişim için uygulanabilir kurallara göre yayınlanacaktır.

Belirleyici Değerlendirme Faaliyetleri	Zamanlama
SOP’un Ara Değerlendirmesi	2017
SOP’ un Nihai Değerlendirmesi	Program döneminin bitmesinden sonraki üç yılı geçmeyecek şekilde

7.4 İletişim ve Görünürlük

İletişim ve görünürlük Eylem’in uygulanması esnasında yüksek önemliliğe sahiptir.

İletişim faaliyetlerinin uygulanması yararlanıcıların sorumluluğunda olacak ve Eylem’e tahsis edilecek miktarlardan fonlanacaktır.

Eylemin AB’den finansman aldığını tanıtmak için tüm gerekli önlemler AB Harici Eylemleri Görünürlük ve İletişim Kılavuzu doğrultusunda alınacaktır.

Görünürlük ve iletişim eylemleri; yardımın, anlaşması sağlanmış program amaçlarına ve katılım sürecine nasıl katkıda bulunduğunu gösterecektir. Eylemler genel toplum bilincinin

arttırılmasını ve finanse edilen girişimlerin ve izlenen amaçların desteklenmesini hedefleyecektir. Eylemler katma değer ve AB girişimlerinin etkisini, ilgili hedef kitleye vurgulamayı amaçlayacaktır. Görünürlük eylemleri ayrıca fonların kullanımında şeffaflık ve yükümlülüğü teşvik edecektir.

AB Delegasyonu'nu spesifik görünürlük ve iletişim faaliyetlerinin planlanması ve uygulanması ile ilgili bilgilendirmek yararlanıcıların sorumluluğundadır.

Yararlanıcı IPA izleme komitesi ve sektörel izleme komitesine sunulan raporda görünürlük ve iletişim eylemleri üzerine rapor verecektir.

8 Performans göstergeleri

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son (yıl)	Aşama 2017	Hedef 2020	Bilgi kaynağı
Fyem 1						
<u>Sonuç Göstergesi 1:</u> Koridorda /yatırım yapılan bölgelerde (yük-ton) olarak modal ayrımında değişiklik	İstanbul-Kapıkule koridoru ve UOP Projelerinin tamamlandığı Marmara Bölgesi'ndeki demiryolu ulaştırmasının performansı	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (projeler bu yıl sonuçlandırılmayacak)	Karayolu trafiğinden 5% kombine/raylı taşımacılığa geçiş	TÜİK UDHB İlgili kurumların yıllık raporları
<u>Sonuç Göstergesi 2:</u> Yolda ölenlerin sayısı		4045 (2010)	3685 (2013)	Mevcut değil	-50%	TÜİK
<u>Sonuç Göstergesi 3:</u> Koridor üzerinde yük taşımacılığının saat olarak seyahat süresi (sadece demiryolu ile yük taşımacılığı için Türkiye ve Avrupa arasında özel olarak Halkalı- Kapıkule hattı)	Halkalı- Kapıkule arasında yük için seyahat süresi	8 saat	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlanmayacak)	3,5 saat	UDHB İlgili kuruluşların yıllık raporları
<u>Sonuç Göstergesi 6:</u> Yol kazalarında ölen ya da yaralananların sayısı		116,804 (2010)	161,306 (2013)	210,000	240,000	TÜİK TNP
<u>Çıktı Göstergesi 1:</u> Rehabilite edilen/inşa edilen demiryolu km'si		Mevcut değil	Mevcut değil	15 % fiziksel ilerleme	230 km (proje çalışmasının tamamlanması)	UDHB

					üzerine revize edilecek)	
<u>Çıktı göstergesi 2:</u> Türkiye'nin Düşük Karbon Sürdürülebilir Ulaştırma Geliştirme Stratejisi ve Eylem Planı hazırlandı		Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Çıktı göstergesi 3:</u> Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonları veri tabanı oluşturuldu		Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacaktır)	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Çıktı göstergesi 4:</u> EGM'nin trafik güvenliği uygulama yöntemleri, prosedürleri ve eğitiminin güncellenmesi	Genel hedef yaptırımların caydırıcılığını artırmak, eğitim sistemini geliştirmek, açıkları kapatmak, paydaşların farkındalığının arttırmak yoluyla trafik yaptırımlarını etkinliğini artırmak ve böylece yolda ölümlerin oranını azaltmaktır. Bunların tamamını istatistikî olarak ölçmek mümkün değildir fakat geniş bir ölçekte yaptırım gücünü artırmak ve 2020 itibarıyla ortak bir eylem planı aracılığıyla yoldaki ölümleri	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	Yöntemler ve Prosedürler güncellendi 250 polis eğitildi	Ulusal İstatistik UDHB TNP

	azaltmak hedefimizdir.					
<u>Çıktı göstergesi 5:</u> İntermodal terminaller ve kavşak noktaları inşası için hazırlanan ön çalışmalar		Mevcut değil	Mevcut değil	Ön çalışmalar ve ihale dosyası her bir proje için tamamlanmıştır.	Projeler tamamlanmıştır ve iki altyapı çalışmaktadır.	UDHB
Eylem 2						
<u>Sonuç göstergesi 1:</u> Lojistik Performans Endeksi		3,22 (2010) Sıra:39	3,50 (2014) Sıra: 30	Mevcut değil	Sıra:15	DB LPE
<u>Sonuç göstergesi 2:</u> Ulaştırma sektöründe araştırma harcaması hacmi		Mevcut değil	Mevcut değil	1 milyon €	2 milyon €	Ulusal İstatistikler TÜİK UDHB
<u>Sonuç göstergesi 3:</u> ITS uygulamalarının sayısı		Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	UDHB
<u>Sonuç göstergesi 4:</u> UDHB tarafından koordine edilen araştırma projelerinin sayısı		Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	UDHB
<u>Çıktı göstergesi 1:</u> Kurulumu yapılan ITS çözümleri		Mevcut değil	Mevcut değil	1	2	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Çıktı göstergesi 2:</u> Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Araştırma Merkezi kurulumu ve işlerliği		Mevcut değil	Mevcut değil	Yapıldı	Yapıldı	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Eylem 3						
<u>Sonuç göstergesi 1:</u> Toplu taşımayı kullanan insan sayısının nüfustaki payı (seçili		Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl içerisinde sonuçlandırılmayacaktır)	+5%	Ulusal İstatistikler TÜİK UDHB Belediyeler

büyükşehir/kentsel alanlarda)						
<u>Sonuç göstergesi 2:</u> Ulaştırma bilgi sistemlerine erişen insan oranı		Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil. (proje bu yıl içerisinde sonuçlandırılmayacak)	+10%	
<u>Çıktı göstergesi 1:</u> Geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Mobilite Planlarının sayısı		Mevcut değı.	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacak)	1	UDHB Belediyeler
<u>Çıktı göstergesi 2:</u> Toplu taşıma altyapısı projeleri için hazırlanan ön çalışmaların ve ihale dosyalarının sayısı		Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil (proje bu yıl sonuçlandırılmayacak)	1	UDHB Belediyeler
Eylem 4						
<u>Sonuç göstergesi 1:</u> Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi						AB Yıllık İlerleme Raporu Avrupa Birliği Bakanlığı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
<u>Çıktı göstergesi 1:</u> Ulusal Programın uygulama durumu	Tam üyelik perspektifinde harekete geçirilecekler hariçtir	Mevcut değil	Mevcut değil	Mevcut değil	100 %	AB İlerleme Raporu, Avrupa Birliği Bakanlığı,

						<i>Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</i>
Eylem 5						
<i>Sonuç göstergesi 1:</i> SOPT uygulamasının derecesi				<i>Nakledilecek tutar:</i> <i>€315,20 M</i>	<i>Nakledilecek tutar:</i> <i>€442,8</i>	<i>Değerlendir me raporları</i>
<i>Çıktı göstergesi 1:</i> Tam olgunlukta hazırlanan projelerin sayısı		<i>Mevcut değil</i>	<i>Mevcut değil</i>	<i>Mevcut değil (projeler bu yıl sonuçlandırılmayac aktır)</i>	<i>5 proje için ön çalışma tamamlanmıştır</i>	<i>AB İlerleme Raporu, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı</i>

9 EKLER

EK I – ULUSLARARASI ORGANİZASYONLARLA İŞBİRLİĞİ ÜZERİNE MODALİTELER

1. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – Ulaştırma Emniyetini Geliştirmek için Teknik Yardım (Faaliyet 1.3)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Embarq Türkiye ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı arasında, Karayolu Trafik Güvenliği Strateji ve Eylem Planında belirtilen karayolu trafik güvenliğini arttırmak ve hedeflere ulaşmak için ilgili belediyelere/kurumlara yardım etmek adına işbirliği oluşturulması.

EMBARQ Türkiye, Güvenli Sistem Yaklaşımını kullanarak kapsamlı bir stratejinin hazırlığını destekleyecektir. Karayolu Trafik Güvenliği Güvenli Sistem Yaklaşımı, ölümleri ve yaralanmaları azaltmak için iddialı hedefler ve amaçlar belirleyen; yürütme, veri toplama, altyapı, hız limitleri, teknoloji ve sürücü davranışları da dâhil trafik güvenliğinde rol alan fiziksel kuvvetlere geniş bir bakış açısı sunan; karayolu kullanıcıları ve tasarımcıları arasındaki güvenlik için paylaşımlı bir sorumluluğa sahip, kapsamlı bir yaklaşımdır.

Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesinde dâhil edilecek konular aşağıdadır:

- 1) politika üretilmesinin teşvik edilmesi veya desteklenmesi ve planlanması;
- 2) altyapı geliştirme
- 3) kullanıcı davranışı
- 4) sürdürülebilir ulaşım
- 5) projelerin performansının ölçülmesi, hedeflere ulaşılması,
- 6) kapasite geliştirme

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme: RAP Madde-190

Sürdürülebilir ulaşım ve kentsel gelişimin güncel uygulamaları üzerine odaklanan ve Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye'deki merkezlere dair küresel bir ağ vasıtasıyla çalışan kar amacı gütmeyen bir girişim olan Embarq Türkiye, Türkiye'deki yol güvenliğinin artırılması için Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na yardım sağlayabilir. Embarq Türkiye, mimari, hava kalite yönetimi, inşaat ve ulaşım mühendisliği gibi alanlarda 140'dan fazla uzmanı bulunan Embarq Ağının bir üyesidir. Embarq Türkiye, bilgisini, yerel ve uluslararası uzmanlardan oluşan Embarq Ağının disiplinler arası takımından almaktadır. Ulaşım ve planlama tarafında, Embarq'ın ulaşım ve şehir plancıları, coğrafyacılar ve mimarlardan oluşan bir kadrosu bulundurmaktadır.

Embarq'ın, karayolu trafik güvenliği yenilikçisinin öncüsü olan şehirlerin (New York, Kopenhag) tecrübesinden örnek alan bir karayolu trafik güvenliği uzmanlığı vardır ve bu uzmanlığı farklı uluslararası bağlamlara adapte etmektedir. Embarq, ulaşım politikası kararı alımına dair güvenlik önlemlerini daha iyi oluşturmayı hedefleyen Brezilya, Meksika ve Hindistan'daki ulusal politika açılımlarını desteklemiştir ve Embarq, Birleşmiş Milletlerin

Karayolu Güvenliği üzerine On Yıllık Eylem hedefleri ve yapıtaşları üzerine uluslararası seviyede çalışmıştır.

Embarq Türkiye, karayolu trafik güvenliğinin geliştirilmesinde Türk kurumlarına da yardımcı olmaktadır. 2010 – 2014 yılları arasında, Embarq Türkiye, karayolu trafik güvenliği girişimleri üzerine 1250 şehir çalışanını eğitmiş ve Türkiye'nin 8 şehrinde karayolu trafik güvenliği denetimlerini yürütmüştür. Tüm bu nitelikler, ağ ve uluslararası tecrübe ile, Embarq, katma değerli faaliyetlerde bulunmak ve SOP kapsamında karayolu trafik güvenliği bileşenini başlatmaya yardım etmek için hazır durumdadır.

c) Faydalanıcı: Embarq Türkiye

d) (Uygulanabilir olduğunda) Uygunluk kriterleri: Mevcut değil

e) Anahtar seçim kriterleri:

Türkiye'de ve uluslararası ağın bir kısmında karayolu trafik güvenliği üzerine teknik uzmanlığı bulunan kar amacı gütmeyen kurum olan aday, doğrudan hibe verilmesi çerçevesinde faaliyetleri yürütmek ve sonuçları almak için finansal ve operasyonel olarak yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve uygun maliyetlidir.

f) Öngörülen hibe miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesi için tahmin edilen bütçe, 2 yıllığına 650.000 €'dur. Embarq Türkiye'den, muhtemel bir sözleşme ile öngörülen tamamlayıcı faaliyetleri ortaklaşa finanse ve tesis etmesi talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanması için öngörülen tarih: 2015

2. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – İntermodalite ve Modlar Arası Geçiş için Teknik Yardım (Faaliyet 1.4)

a) Hedefler ve görünen sonuçlar

AB ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, (i) ana plan (ulusal ve/veya lojistik) hazırlık ve uygulama süreci boyunca (ii) ilgili eylemlerin teknik hazırlığı, yeni intermodal terminal ve raylı sistemin liman/intermodal terminal bağlantılarının belirlenmesi için (iii) en iyi uygulamaları tanımlayarak, idari kapasite oluşturulmasını destekleyerek ve ilerici eylem planları ve kurumsal/yasal reform planlarını özellikle kombine ve raylı sistem taşımacılığı için hazırlayarak benzer/komşu ülkelerin lojistik sistemlerinin performansını değerlendirmek için WB' den zamanında gelen yorumlar, tavsiyeler ve teknik uzmanlıktan faydalanabilir.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme:

AB'nin uzun dönemli bir paydaşı olarak, Dünya Bankası, pek çok ülkeden ve bölgeden gelen intermodal çözümler ve raylı sistem reformları da dâhil modal geçiş üzerine başarılı

tecrübeleri ve en iyi uygulamaları hızlandırarak teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyeleri formüle etmek adına konumlanmıştır. Küresel tecrübesine ek olarak, Dünya Bankası'nın raylı sistem reformu ve lojistik performansı üzerine tavsiyelerde bulunmada yeni AB Üyesi Devletlerde belli bir tecrübesi vardır. Kendi çalışanları ve danışmanları aracılığıyla, etkin ihale süreci ile, Banka, ulaştırma ve lojistik ana planları için yenilikçi kurumsal düzenlemelerde ve teknik yardımda bulunarak, özel sektör katılımlarında bulunarak, doğa dostu büyümeyi destekleyerek ve toplumsal ve çevresel korunmayı yöneterek yüksek kaliteli çıktılar almak konusunda tecrübelidir.

c) Faydalanıcı: Dünya Bankası

d) Uygulanabilir olduğunda: Uygunluk kriterleri: Mevcut değil

e) Anahtar seçim kriterleri:

Dünya Bankası'nın sektör yeniliklerini desteklemede ve gerekli yatırımları tesis etmede Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve TCDD ile yakından çalışarak, ulaştırma sektöründe uzun süreli bir mevcudiyeti bulunmaktadır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın raylı sistem sektörü modernizasyon sürecindeki ilerleme stratejisi ve ülkenin ulaştırma sistemindeki intermodal teşvikleri destekleme stratejisi, önümüzdeki zorlukları işbirliği ile aşmak adına ideal bir birleşme noktasıdır. Dünya Bankası takımının, sahada gerçek zamanlı tecrübe, zorluklarla baş etmede pratik bakış açısı ve önem kalkınma çıktılarının teşvik edilmesinde küresel tecrübe gibi Türkiye'deki müşteri kurumlarla samimi bir çalışma ilişkisi bulunmaktadır. Bu deneyimi ve devam eden politika diyalogunun inşası, Banka takımını Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve diğer ilgili taraflara biran önce teknik destek sağlama konusunda olanak sağlamaktadır.

Başvuran, doğrudan hibe sözleşmesi çerçevesinde faaliyetleri yürütmek ve sonuçları almak için finansal ve operasyonel olarak yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve etkin maliyetlidir.

f) Öngörülen hibe miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesi için tahmin edilen bütçe, 2 yıllığına 450.000 €'dur.

g) AB ortak finansmanı maksimum oranı:

Tam AB finansmanına AOSD tarafından karar verilecektir. Dünya Bankası'ndan, muhtemel bir sözleşme tarafından öngörülen tamamlayıcı faaliyetleri ortaklaşa finanse ve tesis etmesi talep edilebilir.

h) Hibe sözleşmesinin imzalanması için öngörülen tarih: 2015

3. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – ITS Stratejisi ve Diğer ITS Önlemleri için Teknik Yardım (Faaliyet 2.1)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Dünya Bankası, idari kapasite oluşturmak için objektif eleştirmen, danışman ve asistan olarak ITS için Ulusal Stratejinin (şu anda plan aşamasında ve onaylanacak) uygulanması

kapsamında Bakanlığa teknik ve kurumsal destek temin etmek gibi Ulusal Stratejinin uygulanması ve daha da detaylandırılması adına destek sağlayabilmektedir. ITS mimarisini Avrupa’da geliştirme konusunda yoğun uzmanlık tecrübesi olan Dünya Bankası üst düzey uzmanlarından oluşan bir ekip ve diğer uluslararası üst düzey danışmanlar olarak, ABD ve Asya da mobilize edilebilir.

Bakanlığın, herhangi bir tescilli teknolojiye etkilanmemiş açık bir uygulama yol haritası olacaktır ve Devletin menfaatine ve önceliklerine uyacaktır. Yüksek öncelikli ITS yatırımları, daha fazla gelişim için tanımlanabilir.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme:

ITS hızlı gelişen şehirlerde yüksek talep görmektedir ve teknolojik değişikliklerle hızlı bir şekilde evrim geçirebilmektedir. Bu zorluğa göğüs germek için, Dünya Bankası’nın ITS üzerine yoğun tecrübesi olan bir uzman grubu bulunmaktadır. Bu grup, ITS’ i sistematik ve ekonomik olarak uygulanabilir bir şekilde tanıtmayı planlayan, tüm müşteri ülkeleri geniş çapta son trendleri yakalayarak ve bunları dağıtarak küresel tecrübe ve teknik bilgiyi birleştiren bir ITS araç takımı geliştirmiştir. Bu grup dört parçada yapılandırılmış olarak, müşterilerini toptan bir kılavuzluk, ulaştırma fonksiyonları, ITS uygulamaları, ITS teknolojileri çerçevesinde destekler ve biri de Türkiye, İzmir’de bulunan özel durum çalışmalarını üretir. Bu küresel bilgiyi özel olarak yapılandırılmış eğitim programları, sahaya gerçek zamanlı ziyaretler ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığındaki Türk teknik uzmanlarıyla yan yana işbirliği ile birleştirerek, Dünya Bankası, ITS bileşeni çerçevesinde SOPT faaliyetlerini desteklemek ve derinleştirmek için konumlandırılmıştır.

Ulusal strateji seviyesinde, ITS, yerel yönetimler ve özel sektör ile etkin yayılma için uygun çevreyi mümkün kılacak şekilde, sadece teknolojiler değil aynı zamanda kurumsal düzen, politikalar ve yasal mevzuatlar ile ilgilenir. Uzun süredir Avrupa Birliği ve Türkiye’ nin ortağı olan Dünya Bankası, pek çok ülkeden ve bölgeden gelen başarılı tecrübeleri ve en iyi uygulamaları hızlandırarak teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyeleri formüle etmek adına konumlandırılmıştır. Dünya Bankası, herhangi bir tescilli teknoloji ya da tekniğe bağlı olmadığı için dürüst bir aracı olarak hareket etmektedir ve kamunun yararına en uygun çözümleri – ekonomik, toplumsal ve çevresel olarak – tavsiye edebilmektedir. Akıllı ulaşım sistemlerinde, Dünya Bankası, başarılı uygulama için kurumsal vakıflar kurma konusunda güçlü bir küresel tecrübe edinmiştir ve çeşitli küçük ve büyük çaplı projeleri tasarlamak ve uygulamak için finansal destek temin etmiştir. Pek çok yeni AB üyesi ülke ile yakından çalışarak, Dünya Bankası’nın Avrupa sistemi ile birlikte çalışabilirlik kapsamında AB gereksinimleri üzerine devletlere tavsiyelerde bulunmak üzere tecrübesi de bulunmaktadır.

Özet olarak, kendi çalışanları ve danışmanları aracılığıyla, Banka, etkin üretim süreci boyunca, ulaşım ve lojistik ana planlar için yenilikçi kurumsal düzenlemeler ve teknik yardımda bulunarak, özel sektör katılımlarında bulunarak, yeşil büyümeyi destekleyerek ve toplumsal ve çevresel korunmayı yöneterek yüksek kaliteli çıktılar almak konusunda konumlandırılmıştır.

c) Faydalanıcı: Dünya Bankası

d) Uygulanabilir olduğunda: Uygunluk kriterleri: Mevcut değil

e) Anahtar seçim kriterleri:

Tüm ulaşım alt sektörleri ile dünya çapında meşgul olarak, yalnızca yatırım finansmanı sağlamakla değil aynı zamanda sektör politikaları, kurumsal reformlar, kapasite oluşturma ve teknik emsal değerlendirmeleri gibi ulaşım sektörünün yazılım boyutuna da odaklanmayla, Dünya Bankası, küresel tecrübe, geniş çaplı uzmanlık, yoğun tecrübe ve Avrupa politika ve standartlarının gösteriminin eşsiz bir kombinasyonunu temin edebilir. 20 profesyonel ve teknik uzmandan oluşan bir ofisi olan Türkiye’de adanmış varlığı ile birlikte ulaşım sektörünün geniş boyutlarına sistematik olarak hitap eden bu bütünsel kapasite, karışık durumlarda gerçek zamanlı müdahaleleri temin etmeyi mümkün kılmaktadır.

Başvuran, direkt hibe verilmesi çerçevesinde faaliyetleri yürütmek ve sonuçları almak için finansal ve operasyonel olarak yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve etkin maliyetlidir.

f) Öngörülen hibe miktarı: 1 yıllığına 450.000 €’dur.

g) AB ortak finansmanı maksimum oranı:

Tam AB finansmanına AOSD tarafından karar verilecektir. Dünya Bankası’ndan, muhtemel bir sözleşme tarafından öngörülen tamamlayıcı faaliyetleri ortaklaşa finanse ve tesis etmesi talep edilebilir.

h) Hibe sözleşmesinin imzalanması için görünen tarih: 2015

4. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – Erişilebilir Ulaşım için Teknik Yardım (Faaliyet 3.1)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğini arttırmak adına ilgili belediyeler/kurumlara yardım etmek için Embarq Türkiye ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı arasında işbirliği kurulması.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme:

Bölüm 1’de anlatıldığı gibi, geniş tecrübesi ve uzmanlığı ile Embarq, SOPT’un bu faaliyetini desteklemek adına hazır bulunmaktadır.

Embarq Türkiye, Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye’deki küresel ağ merkezleri vasıtasıyla çalışan Dünya Kaynakları Enstitüsü (WRI) gibi sürdürülebilir ulaşım ve kenstel kalkınma uygulamaları için imza insiyatifi alan Embarq ağının bir üyesidir. EMBARQ, küresel tanınmasını, dünya çapındaki şehirlerde hayat kalitesini arttırmaya yardımcı olan yerel tecrübesinin üzerine kurmuştur. Buna göre, EMBARQ Türkiye, hava kirliliğini azaltmak, kamu sağlığını arttırmak ve güvenli, erişilebilir, çekici toplu taşıma ve kamu alanları oluşturmak için Türkiye’deki merkezi ve yerel ulaşım yetkilileri ile işbirliği yapmaktadır. Embarq Türkiye, bilgisini, yerel ve uluslararası uzmanlardan oluşan Embarq Ağının disiplinler arası takımından almaktadır. Ulaştırma ve planlama tarafında, Embarq, ulaşım ve şehir plancıları, coğrafyacılar ve mimarlardan oluşan bir heyeti bulundurmaktadır.

Embarq Türkiye İstanbul'daki Metrobüs (BRT) sistemi için erişilebilirlik analizi yürütmüş ve Ulaşılabilir Şehir İstanbul – Kamu Alanları ve Kamu Yaşamı başlıklı kapsamlı bir rapor yazmıştır. Embarq Türkiye, hem yerel hem de ulusal kuruluşlara, erişilebilir ve entegre edilmiş kent içi hareketlilik alanında teknik yardım temin etmektedir.

c) Faydalanıcı: Embarq Türkiye

d) (Uygulanabilir olduğunda) Uygunluk kriterleri: Mevcut değil

e) Anahtar seçim kriterleri:

Türkiye'de ve uluslararası ağın bir kısmında karayolu trafik güvenliği üzerine teknik uzmanlığı bulunan kar amacı gütmeyen kurum olan aday, doğrudan hibe verilmesi çerçevesinde faaliyetleri yürütmek ve sonuçları almak için finansal ve operasyonel olarak yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve uygun maliyetlidir.

f) Öngörülen hibe miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesi için tahmin edilen bütçe, 2 yıllığına 350.000 €'dur. Embarq Türkiye'den, muhtemel bir sözleşme ile öngörülen tamamlayıcı faaliyetleri ortaklaşa finanse ve tesis etmesi talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanması için görünen tarih: 2015

5. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – Kentsel Ulaşım için Teknik Yardım (Faaliyet 3.2)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Dünya Bankası, seçilen Türkiye şehirlerindeki kentsel ulaşım sistemlerinin durumu ve kentsel ulaşım ile ilişkin mevcut politikalar ve kurumsal düzenlemeleri gözden geçirebilir, toplu taşımanın geliştirilmesi üzerine tavsiyelerde bulunabilir, toplu taşıma altyapısı yatırım ihtiyaçlarını değerlendirebilir, uluslararası en iyi uygulamaların değerlendirilmesi yürütebilir ve idari kapasite oluşturmaya destekleyebilir. Ek olarak, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları geliştirmekte ve yüksek öncelikli yatırımlar tanımada şehirlere yardım edebilir ve diğer Türkiye şehirlerine bir gösterge olarak bu uygulamaların çıktılarını destekleyebilir.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme: RAP Madde-190

Dünya Bankası'nın kentsel ulaşım finansmanı ve danışmanlık hizmetleri Rusya (St. Petersburg), Romanya (Bükreş), Ukrayna (Kiev)'deki büyük şehirlerden, Polonya, Nijerya, Çin, Hindistan, Vietnam, Brezilya, Meksika, Arjantin, Şili ve Kolombiya'ya kadar geniş bir şekilde erişmektedir. Bu teşebbüsler dâhilinde, Dünya Bankası, hem ulusal hem de alt ulusal (belediyeler/iller) seviyesinde, pek çok zorlukla karşılaşan müşterilerini desteklemiştir. Kentsel ulaşım üzerine Dünya Bankasının destek tipleri şunları içermektedir: anahtar yasal/mevzuat reformları, ulaşım planlama yetkinliklerinin güçlendirilmesi, uygun maliyetli ve yüksek öncelikli yatırımların tanımlanması ve uygulanması, bireysel müşterilerin ihtiyaçlarına uyan son teknolojik çözümlerinin stratejik bilgilendirmeleri, PPP de dâhil

toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesinde yenilikçi finansman çözümleri üzerine tavsiyeler, operasyonel etkinliğin geliştirilmesi ve mevcut sistemlerin bütünleştirilmesi ve nihai olarak, kentsel hareketliliğin uzun vadeli toplumsal ve çevresel sürdürülebilirliğinin zenginleştirilmesi. Banka'nın, değişen gelişim zorlukları yaşayan şehirlerde, kentsel ulaşım sistemlerinin planlaması ve geliştirilmesindeki değişimde geniş deneyimi olan sektörde pek çok üst düzey uzmanları bulunmaktadır.

Dünya Bankası ayrıca, sürdürülebilir kentsel hareketlilik üzerine küresel bilgi üreticisi ve tesis edicisi olarak hareket etmiştir ve bu yaklaşımı, Türkiye'deki kentsel ulaşım planlamalarına yaygın hale getirmekle uğraşmaktadır. "Kentsel Ulaşım Planlama Programı Liderleri", Dünya Bankası'nın 2012'nin başlarında başlayıp günümüze kadar devam eden ve Singapur, Marsilya, Pekin, Seul, Buenos Aires, Mexico City ve Dubai gibi şehirlerde yoğun eğitim programları teklif edilerek devam eden kentsel ulaşım uygulayıcıları için önde gelen bir küresel eğitim programıdır. Ek olarak, Banka, 500'den fazla şehirden gelen verilerin birleştirildiği kentsel ulaşım sistemlerinin koşullarının ve performanslarının küresel değerlendirmesi için bir çerçeve geliştirmiştir. Bu küresel çerçevenin parçası olarak, Türkiye şehirlerinin, diğer şehirlerin tecrübelerinden faydalanmasıyla, kıyaslamalı değerlendirme verilerine erişimi olabilmıştır ve aynı zamanda, kendi tecrübelerini eş ve takipçi şehirlerle de paylaşabilmıştır.

Dünya Bankası, geniş çaplı küresel tecrübesi ve tüm Dünya'daki şehirlerle işbirliği ile, SOP'un bu bileşeninin uygulanması için değerli hizmetler temin etmek adına çok iyi konumlandırılmıştır.

c) Faydalanıcı: Dünya Bankası

d) (Uygulanabilir olduğunda) Uygunluk kriterleri: Mevcut değil

e) Anahtar seçim kriterleri:

Dünya Bankası, raporunda- Şehirleşmenin Gözden Geçirilmesi – 2013'te Ulaşım Neden Önemlidir- anahtar kentsel ulaşım politikalarına dair bir değerlendirme yapmıştır. Rapor, Dünya Bankası'nın, özellikle, hızlı gelişen kentsel ulaşım planlaması zorluklarına hitaben Türkiye ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı politika yapıcılarını ile çalışmaya dair derin bağlılığının sinyallerini vermektedir. Bu alt sektörlerde mevcut çekirdek bilgiye istinaden, bu faaliyet, analiz ve güçlendirme için kritik politika ve kurumsal alanlar üzerine hızlı bir şekilde gidebilmiştir.

Başvuran, direkt hibe verilmesi çerçevesinde faaliyetleri yürütmek ve sonuçları almak için finansal ve operasyonel olarak yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve etkin maliyetlidir.

f) Öngörülen hibe miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesi için tahmin edilen bütçe, 2 yıllığına 900.000 €'dur. WB' den, muhtemel bir sözleşme tarafından öngörülen tamamlayıcı faaliyetleri ortaklaşa finanse ve tesis etmesi talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanması için öngörülen tarih: 2015

EK II – SOPT’un hazırlanmasında yer alan taraflar

- Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı
- Avrupa Birliği Bakanlığı
- Ekonomi Bakanlığı
- Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığı
- Gümrük ve Ticaret Bakanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- Kalkınma Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu
- Hazine Müsteşarlığı
- Yükseköğretim Kurulu
- Jandarma Genel Komutanlığı
- Türk İstatistik Enstitüsü
- Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Haberleşme Genel Müdürlüğü
- Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü
- Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- TURKSAT
- Türkiye Belediyeler Birliği
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- Kaza Tetkik Kurulu
- Bilişim ve İletişim Teknolojileri Genel Müdürlüğü
- Raylı Ulaşım Sistemleri ve Sanayicileri Derneği
- Trafik Kurbanları Derneği
- Türk Seyahat Acenteleri Birliği
- Türk Loydu Vakfı
- Enerji Verimliliği Derneği
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
- Bisikletçiler Derneği
- Türkiye Uluslararası Koçluk Derneği
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
- Dünya Bankası
- Türkiye Engelliler Federasyonu
- Dünya Yaşlılar Derneği

- Demir Yolu Taşımacılığı Derneği
- İktisadi Kalkınma Vakfı
- Deniz Ticaret Odası
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği
- Avrupa Yatırım Bankası
- Embarq Türkiye, Sürdürülebilir Ulaşım Derneği
- Türkiye Özel Sektör Havacılık İşletmeleri Derneği
- Üniversiteler