

T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



STRATEJİK PLAN 2007-2011



T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

STRATEJİK PLAN (2007-2011)



**İÇİNDEKİLER**

	<u>Sayfa</u>
BAKAN SUNUŞU	5
GENEL MÜDÜR SUNUŞU	7
ÖNSÖZ	9
YÖNETİCİ ÖZETİ	11
GİRİŞ	13
UYGULANAN YÖNTEM VE KULLANILAN VARSAYIMLAR	14
1.KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN TARİHÇESİ VE GÖREVLERİ	15
1.1. Kuruluşun Tarihçesi	15
1.2. Kuruluşun Görevleri	16
1.3. Kuruluşun Organizasyon Yapısı	18
1.4. İlgili Mevzuatlar	19
2. DURUM ANALİZİ	25
2.1. Faaliyet Alanları	25
2.2. Kuruluşun Mevcut Kaynakları	27
2.2.1. Mali Kaynaklar	27
2.2.2. İnsan Kaynakları	31
2.2.3. Diğer Kaynaklar	35
2.3. Kuruluşun Faaliyet Alanındaki Durum ve Gelişme Eğilimleri	37
2.3.1. Ülkemizdeki Durum ve Gelişmeler	37
2.3.2. Dünyadaki Durum ve Gelişmeler	47
2.4. Kuruluşun Paydaşları	51
2.4.1. Paydaş Analizi	51
2.5. Kuruluşun GZFT Analizi	52
3. KURULUŞUN GELECEĞE BAKIŞI	54
3.1. Kuruluşun Misyonu	54
3.2. Kuruluşun Vizyonu	54
3.3. Kuruluşun İlkeleri	55
3.4. Kuruluşun Stratejik Performans Alanları	55
4. KURULUŞUN STRATEJİSİ	56
4.1. Amaçlar	56
4.2. Stratejik Hedefler ve Faaliyetler	65
5. EKLER	71





BAKAN SUNUŞU

Hükümetimizin Acil Eylem Planı (AEP) kapsamında yer alan, kamu yönetimi reformunun gerçekleştirilebilmesi için; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu 10.12.2003 tarihinde çıkarılmıştır.

Bu Kanun ile Kamu İdarelerinin;

- ✓ Kalkınma planları, programlar, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performanslarını önceden belirlenmiş olan göstergeler doğrultusunda ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle stratejik plan hazırlamaları,
- ✓ Kamu hizmetlerinin istenilen düzeyde ve kalitede sunulabilmesi için bütçeleri ile program ve proje bazında kaynak tahsislerini; stratejik planlarına, yıllık amaç ve hedefleri ile performans göstergelerine dayandırmak zorunda oldukları;

hüküm altına alınmıştır.

Ayrıca, 2003/14 ve 2004/17 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararları uyarınca, içerisinde Karayolları Genel Müdürlüğünün de bulunduğu 8 kuruluş, Stratejik Planlarını yapmak üzere, pilot kuruluş olarak tespit edilmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü, belirlenen bu yasal çerçevede Stratejik Plan çalışmalarını tamamlamıştır. Planda belirlenen hedeflere ulaşılması, Yatırım Programlarında bulunan projelerin finansman ihtiyacının aksatılmadan karşılanması ve Stratejik Planda belirlenen ilkelere sadık kalınması ile sağlanabilecektir.

Stratejik Planın hazırlanmasında emeği geçenlere teşekkür eder, Planın Ülkemize ve Karayolları Genel Müdürlüğü'ne hayırlı olmasını ve başarı ile uygulanmasını dilerim.



Faruk Nafiz ÖZAK
Bayındırlık ve İskan Bakanı





GENEL MÜDÜR SUNUŞU

Bir ülkenin kalkınmasında en önemli etkenlerden biri etkin bir ulaşım altyapısına sahip olmaktır. 1950 Yılında kurulan Kuruluşumuz, sahip olduğu çalışma ve hizmet anlayışı ile, ülkemizin ihtiyacı olan karayolu ulaşım ağının daha güvenli, kesintisiz, konforlu ve ekonomik olması amacıyla, toplumsal ve ekonomik değişimlere ayak uydurarak başarıyla hizmet üretmektedir. Yolcu taşımacılığının % 95 yük taşımacılığının % 92'ler seviyesinde karayolu ile sağlandığı ülkemizde, kuruluşundan bugüne karayolu ulaşım altyapısının oluşturulmasını ve her türlü şartta hizmet seviyesini en üst seviyede tutarak altyapının geliştirilmesini sağlayan teşkilatımız, 56 yıldır çalışmalarını kararlılıkla sürdürmektedir

Kamu idarelerine güvenin güçlendirilmesi, mali etkinliğin sağlanması ve kuruluşların etkili kamu hizmeti sunmalarını hedefleyen reformlar çerçevesinde, kamu kaynaklarının öncelikli kamu hizmetlerine tahsisini, bu kaynakların etkin, ekonomik ve verimli bir şekilde kullanılmasını ve kamu idarelerine bütçeleme sürecinde daha fazla yetki verilmesini kapsayan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu çıkarılmış ve seçilmiş kamu kuruluşlarında stratejik planlama ve performans esaslı bütçeleme pilot çalışmaları 2004 yılında başlatılmıştır. Bu çerçevede Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı yönlendiriciliğinde sekiz pilot kuruluştan birisi olan Karayolları Genel Müdürlüğü'nde yürütülen stratejik planlama hazırlama ve revizyon çalışmaları tamamlanmıştır.

Ülkemizin kalkınma sürecini hızlandırma temel hedefiyle, mevcut kaynaklarını ekonomik ve sosyal faydayı sağlayacak şekilde kullanmayı ilke edinen Karayolları Genel Müdürlüğü; taşıdığı büyük sorumluluğun bilinci ile yeni ulaşım gereksinimlerine uygun son teknolojik gelişmelerden yararlanarak sorumluluğu altında bulunan yol ağında güvenli, hızlı, ekonomik ve çevreyle barışık ulaşım hizmeti üretme görevini sürdürmek için tüm imkanlarını seferber edecektir. Ancak, Kuruluşumuzca hazırlanan stratejik planda belirlenen hedefler güçlü bir mali yapı ve nitelikli ve nicelikli insan kaynaklarının temini ile gerçekleştirilebilir. Bu kapsamda Kuruluşumuz için gerekli kaynakların sağlanacağını ümit etmekteyim.

Bu çalışmanın gerçekleştirilmesinde emeği geçen Stratejik Planlama Ekibi başta olmak üzere tüm çalışanlara özverili çalışmalarından dolayı teşekkür eder, ülkenin sosyal ve ekonomik gelişimine temel oluşturan karayolu ulaşımının en önemli hizmetlerden biri olduğu anlayışıyla hazırlanan Stratejik Planımızda belirlediğimiz misyon, vizyon, amaçlar ve hedefler doğrultusunda yürütülecek çalışmalarda başarılar dilerim.



M.Cahit TURHAN
Genel Müdür





ÖNSÖZ

Sağlam temeller üzerine kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü, kuruluşundan günümüze kadar özveri ile, çağın gerekleri doğrultusunda çalışmalarını sürdürmüştür. Günümüzde kurumların etkin şekilde yapılanmaları ve performans odaklanarak bütçelerini en verimli şekilde kullanmaları gerekliliği ortaya çıkmış, bu nedenle de kurumların stratejik planlamalarını yapmaları gerekmiştir. Bu kapsamda Kuruluşumuzda oluşturulan Stratejik Planlama Ekibi, tam bir takım ruhu içerisinde çoğulcu katılımı hedefleyerek ve çalışmalarını tamamlayarak Stratejik Planı oluşturmuştur.

Stratejik Planlama 5 yıllık orta dönem için belirlenen plan ve politikaların, performansa dayalı göstergelerle ölçülebilir hedefler belirlenerek başarıya ulaşılmasını öngörmektedir. Çalışma çoğulcu katılımı yapılmaya çalışılmış, anketler düzenlenerek önemli paydaşların görüşleri ve daha önceki kalkınma planları gibi planlar da göz önünde tutularak misyon, vizyon, amaçlar ve hedeflerimiz belirlenmiştir.

En temel amacımız, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün belirlenen plan ve politikalarda kaliteden ödün vermeden etkinliğini artırarak hedeflerimize ulaşmaktır. Stratejik planlamanın Kuruluşumuz politikalarını uygulamada kilit unsur olacağını ümit etmekteyiz.

Stratejik planların başarıya ulaşması, kuruluşların güçlü mali kaynaklara ve nitelikli insan kaynaklarına sahip olması ile mümkündür. Ancak, bu çalışmada mali ve insan kaynaklarının belirlenmesinde Kuruluşumuzun istediği seviyede belirleyici olamaması nedeniyle bu konuda hedefler belirlenememiştir. Bu nedenle Stratejik Planlama Çalışmaları konusunda pilot olarak belirlenen Kuruluşumuza gerekli desteklerin ilgili kurum ve kuruluşlar tarafından verileceğini ümit etmekteyiz.

Stratejik Planlama Ekibi olarak bizler, Kuruluşumuza mal olmuş ve kurumsal vatandaşlığımızın derecesini gösteren “Karayolculuk Ruhu” ile bu çalışmayı tamamladık. Kuruluşumuzda faaliyetlerimizi daha performansa odaklı nasıl yapabiliriz, bütçemizi en verimli nasıl kullanabiliriz, hedefimizi, Kuruluşumuzu ve faaliyetlerimizi nereden nerelere taşımak istiyoruz, kurum çalışanlarının mutluluğunu ve motivasyonunu nasıl artırabiliriz gibi sorunlara ve sorulara yanıt arayarak hazırladığımız Stratejik Planı sunmaktayız. Hazırlanan bu planın uygulamaya dönük çalışmalarda kullanılmak üzere esas alınmasını ümit eder, Kuruluşumuz hizmetlerini kullanan paydaşlara ve kurum çalışanlarına verimli olmasını dileriz.

STRATEJİK PLANLAMA EKİBİ





YÖNETİCİ ÖZETİ

MİSYON

Yol kullanıcılarının talebini karşılayacak, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli, konforlu, çevreye duyarlı, çağdaş ihtiyaçlara cevap verecek bir şekilde, yasa ile kendisine verilen yetkiler çerçevesinde otoyollar, devlet ve il yollarını planlamak, projelendirmek, inşa etmek, her türlü iklim şartlarında bakım ve işletmesini yapmak suretiyle ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktadır.

VİZYON

- **G**üvenilir ve konforlu ulaşım hizmeti veren,
- **G**elişmiş teknolojileri kullanan,
- **G**erçekçi, insana ve çevreye duyarlı karayolu projeleri üreten,
- **G**üçlü mali yapıya sahip,
- **G**ülümseyen çalışanlara ve çağdaş yönetime sahip bir kuruluş olmaktır.

İLKELER

1. Plan, program ve bütçeye bağlı çalışarak kaynakları etkin kullanmak ve hedefleri tutturmak,
2. Yol kullanıcılarının memnuniyetini esas alarak güvenli ve konforlu seyahat edecekleri yolları tesis ve idame ettirmek,
3. Karayolu ağını rasyonel kriterleri göz önünde bulundurarak yönetmek ve karar sürecinde buna dikkat etmek,
4. AR-GE çalışmalarına önem vererek teknolojiye gelişmeleri takip etmek, gerisinde kalmamak,
5. Faaliyetlerini çevreye ve insana duyarlı yürütmek,
6. Mühendislik ilkelerine ve eğitime önem vermek,
7. Kurum kültürüne (karayolculuk ruhu) sahip çıkmak,
8. Personelin çalışma koşullarını ve sosyal yaşam standartlarını iyileştirmek,
9. Atamalarda deneyim ve liyakati ölçü almak,
10. Önleyici bakımı ön planda tutmak,
11. İhaleli çalışmaya öncelik vermek esastır.

ÖNEMLİ PAYDAŞLAR

- İÇ PAYDAŞLAR
 - KGM ÇALIŞANLARI
 - BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
- MÜŞTERİLER
 - YOL KULLANICILARI, NAKLİYECİLER, ARAÇ SAHİPLERİ
- DIŞ PAYDAŞLAR
 - YÜKSEK PLANLAMA KURULU, DPT MÜSTEŞARLIĞI, HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI, DEVLET PERSONEL BAŞKANLIĞI, SAYIŞTAY, MALİYE BAKANLIĞI, İÇİŞLERİ BAKANLIĞI, KAMU İHALE KURUMU, VALİLİKLER, SİYASİLER, BELEDİYELER, MÜTEAHHİTLER, SENDİKALAR

HİZMETLERİMİZ

PLANLAMA
PROJELENDİRME
YAPIM
BAKIM-TRAFİK
İŞLETME
TESİS YAPIM VE ONARIMI
MALİ HİZMETLER
ENFORMASYON HİZMETLERİ
DENETİM HİZMETLERİ
DANIŞMANLIK HİZMETLERİ
EĞİTİM
AR-GE
İÇ DENETİM HİZMETLERİ

**AMAÇ 1: YOL VE TRAFİK GÜVENLİĞİ**

Yol ağımız üzerindeki trafik güvenliğini sürekli olarak artırmak.

- HEDEF 1.1.** 2011 yılına kadar yol ağımızda, kar ve buzla mücadele uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılarak yapılacaktır.
- HEDEF 1.2** Yol bakım, onarım ve trafik güvenliği hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilecek şekilde 5 yıl içerisinde müşteri memnuniyeti % 20 arttırılacaktır.
- HEDEF 1.3.** Karayollarından kaynaklanan ölümlü ve yaralanmalı kazalar (2005 yılı verilerine göre % 0,14) 5 yıl içerisinde % 40 azaltılacaktır.

AMAÇ 2: HAREKETLİLİK

Yolcu ve yük taşımacılığında konforu artırmak, zaman kayıplarını ve ekonomik kayıpları en aza indirmek.

- HEDEF 2.1.** Sosyo-ekonomik ihtiyaçlar gözetilerek belirlenen yol koridorlarının fayda-maliyet analizleri sonuçları doğrultusunda yapılabilirliği tespit edilenleri projelendirilerek inşa edilecektir.
- HEDEF 2.2.** Fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'u ile il yollarının % 20'si 5 yıl içinde iyileştirilecektir.
- HEDEF 2.3.** 2006 yılı sonu itibarıyla önemli fiziki gerçekleştirme sağlanmış projeler önceliklendirilerek 3 yıl içerisinde bitirilecektir.

AMAÇ 3: KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞME

Eğitim, AR-GE ve teknolojiye önem veren sürekli gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak, kurum çalışanlarının gelişimini ve iş tatminini sağlamak.

- HEDEF 3.1.** 5 yıl içerisinde akıllı ulaşım sistemleri uygulaması yaygınlaştırılacaktır.
- HEDEF 3.2.** Karayolu sektöründe çalışanların niteliklerinin teknolojik bilgi açısından en üst düzeye ulaştırılabilmesi için kurum içi ve kurum dışı eğitime ağırlık verilecektir.
- HEDEF 3.3.** Kurum çalışanlarının kurumsal memnuniyeti 5 yıl içerisinde % 10 arttırılacaktır.
- HEDEF 3.4.** Karar destek ve yönetim sistemi geliştirilerek 5 yıl içerisinde kullanıcıların hizmetine sunulacaktır.
- HEDEF 3.5.** Kuruluşun araştırma laboratuvarları 5 yıl içerisinde geliştirilecektir.

AMAÇ 4: ULUSAL GÜVENLİK

Karayolu sistemi üzerinde ulusal güvenlik amaçlı hareketliliği artırıcı gelişmeleri, iyileştirmeleri ve diğer ulaşım alt sistemleri ile bütünleşmeyi sağlamak.

- HEDEF 4.1.** Ulusal güvenlik açısından stratejik önemi haiz güzergahlarda 5 yıl içerisinde iyileştirme yapılarak, alternatif güzergahlar geliştirilecektir.

AMAÇ 5: İNSAN VE ÇEVREYE DUYARLILIK

Karayolu ulaşım sisteminden kaynaklanan, doğal çevreye ve insana zarar veren çevresel etkilerin azaltılarak yaşam kalitesini artırmak.

- HEDEF 5.1.** Yol boyu gelişim ve erozyon kontrolü çalışmaları hızlandırılacak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözetken peyzaj çalışmaları yapılacaktır.
- HEDEF 5.2.** 2007 yılından itibaren karayolu projelendirmesi ÇED (Çevresel Etki Değerlendirme) çalışmalarında yer alan çevre koruyucu önlemlerin (gürültü azaltıcı önlemler, rezervi bitmiş ocağın rehabilitasyonu vb.) uygulanması sağlanacaktır.
- HEDEF 5.3.** 2007-2011 yılları arasında mevcut tüm tesislerin bakım ve onarım hizmetleri tamamlanarak idare binalarının her türlü eksikliği giderilmiş olacaktır.

GİRİŞ

Tarihin ilk dönemlerinde tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte ulaşım insanların en temel ihtiyaçlarından biri olmuştur. “Kişilerin ve eşyaların bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım günümüzde; karayolları, demiryolları, denizyolları, boru hatları ve havayolları gibi alt sistemlerle sağlanmaktadır.

Ulaşım faaliyetlerinin tarihsel sürecinde farklı dönemlerde farklı ulaştırma alt sistemlerinin ön plana çıktığı görülmektedir. 18. yüzyıla kadar deniz yolu ve iç su yolu taşımacılığı ön plandayken, 18. ve 19. yüzyılda sanayi devrimi ve buharlı motorların icadı ile demiryolu taşımacılığı hakim sistem olmuştur. Karayolu taşımacılığı ise 20. yüzyılda ön plana çıkmış, İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasından sonra, 1980’li yıllarda karayolu ile taşımacılık artan eğilimini sürdürmüş ve 2000’li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Ülkemizde mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 95’i, yük taşımacılığının ise % 92’si karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi, diğer sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan, bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür.

Küreselleşen dünyada ilişkilerin daha esnek, rekabete dayalı olması ve zamanın giderek değer kazanması ulaştırma hizmetinin önemini arttırmaktadır. Ülkemizde bu hizmetin gerçekleştirilmesinde en büyük paya sahip karayollarının ve bu hizmeti veren Kuruluşumuzun içinde bulunduğu mali ve insan kaynakları sorunları dikkate alındığında, faaliyetlerin planlı bir şekilde yerine getirilmesi gittikçe daha fazla önem kazanmaktadır.

Kamu kaynaklarının daha verimli ve etkin kullanılmasının sağlanması amacıyla, Kuruluşlar orta vadeli ve somut hedeflere dayalı planlar yaparak, *Neredeyiz? Nereye ulaşmak istiyoruz? Nasıl ulaşabiliriz? Nasıl ölçer ve değerlendiririz?* sorularına cevap arayarak, politika oluşturma kapasitelerini artırmalıdır. Buradan hareketle, karayolu taşımacılığının mevcut durumu ile gelecekteki muhtemel gelişmeleri irdeleyerek, Karayolları Genel Müdürlüğü’nün ve hizmet ettiği alt sektörün sorunlarını ve darboğazlarını ortaya çıkarmak, bu sorunların aşılması ile kuruluşun ve sektörün daha verimli bir yapıya kavuşturulması yönünde politika ve stratejiler belirlemek amacıyla stratejik planlama çalışmaları başlatılmıştır.

UYGULANAN YÖNTEM VE KULLANILAN VARSAYIMLAR

2003/14 sayılı Yüksek Planlama Kurulu “2004 ve 2005 Yılı Programı ve Mali Yılı Bütçesi Makro Çerçeve Kararları” uyarınca stratejik planlamalarını hazırlayacak sekiz pilot kuruluştan biri Karayolları Genel Müdürlüğü’nde, çalışmalar 2004 Mart başında DPT Müsteşarlığı yönlendiriciliğinde başlamıştır. İlk aşama olarak Stratejik Planlama Ekibinde yer alacaklar belirlenmiş (EK-A) ve bunun ardından çalışmalar başlatılmıştır

Çalışmalarda DPT Müsteşarlığı tarafından yayınlanan (<http://www.dpt.gov.tr/sp/>) “Kamu Kuruluşları Stratejik Planlama Kılavuzu” referans alınmıştır. Çalışmanın başlangıcında ülkemizde ve dünyada ulaştırma sektörü ve karayolu ulaştırması ile ilgili çevre analizi yapılmış ve mevcut durum ortaya konulmuştur.

Çalışmalarda birincil amaç katılımcılığı sağlamak olduğu için, öncelikle Stratejik Planlama Ekibinde her daire başkanlığının temsiline özen gösterilmiştir. Ayrıca ekip tarafından yapılan çalışmaların kurum tarafından benimsenmesi amacıyla, yapılan çalışmalar kurum içerisinde İtranet kanalıyla kurum çalışanlarına duyurulmuş, anketler uygulanmış, kurum çalışanlarının katkıları alınarak katılım üst düzeyde sağlanmaya çalışılmıştır.

Diğer önemli çalışma ise Kuruluşumuzun hizmetlerinden yararlanan paydaşların belirlenmesi olmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün faaliyetlerinin toplumun her kesimini ve ülkenin ekonomisinden sosyal yapısına kadar pek çok şeyi etkilemesi nedeniyle, paydaşlar özenle belirlenmeye çalışılmış, önemli paydaşlar ayrıca belirlenmiş ve çalışmalarda dikkate alınmak üzere paydaşların görüşleri anketler düzenlenerek tespit edilmiştir. Anketlerden elde edilen sonuçların ana kitleyi temsil ettiği varsayılmıştır.

Stratejik planlama ile;

Kuruluşlar, sonuçlara ve performansa odaklanacak, katılımcılığı sağlayacak, mali saydam ve hesap verebilir, iç kontrol ve iç denetimi ön planda tutan, süreçlere entegre denetim, izleme ve değerlendirme yapabilen bir kurum niteliğini kazanacaklardır.

Bu nedenle, çalışmalar takım çalışması içerisinde gerçekleştirilmiş ve katılımcılığın sağlanması hedeflenmiştir.

1. KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN TARİHÇESİ VE GÖREVLERİ

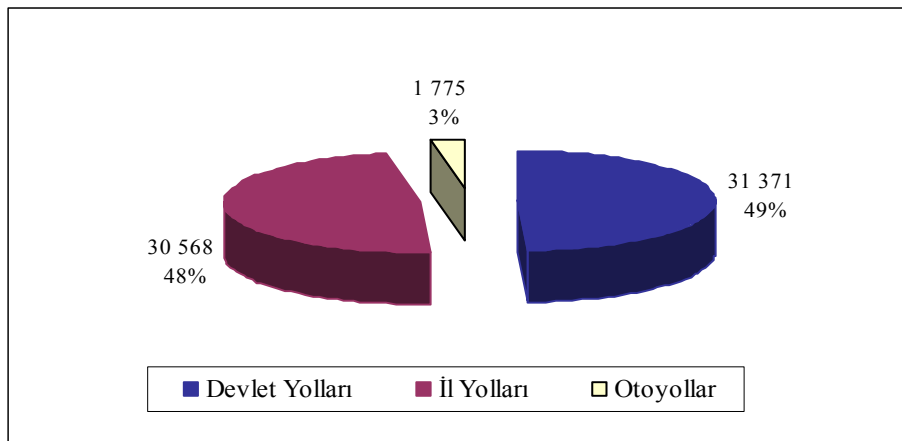
1.1. Kuruluşun Tarihi

Türkiye Cumhuriyeti Osmanlı İmparatorluğundan 18 000 km uzunluğunda bakıma muhtaç bir yol ağı devralmıştır. Yolun ülke kalkınmasındaki en önemli altyapı yatırımlarından biri olduğu bilinciyle, 1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde günümüzün Karayolları Teşkilatının çekirdeğini oluşturan Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan bir Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir. Yollar önceleri kazma kürekle, insan gücüne dayanarak yapılırken, İkinci Dünya Savaşı'nın ardından iş makineleri teknolojisindeki yeniliklerle makineli yol yapımına geçilmiştir. Getirdiği hızlı ve ucuz sistemle yol yapımında devrim anlamına gelen bu gelişme ve yine aynı dönemde motorlu taşıt sanayindeki gelişmelerin ardından, ülkenin karayolu hamlesinin daha dinamik ve yetkin bir teşkilatla sürdürülmesi amacıyla 1950 yılında Şose ve Köprüler Reisliği yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulmuştur.

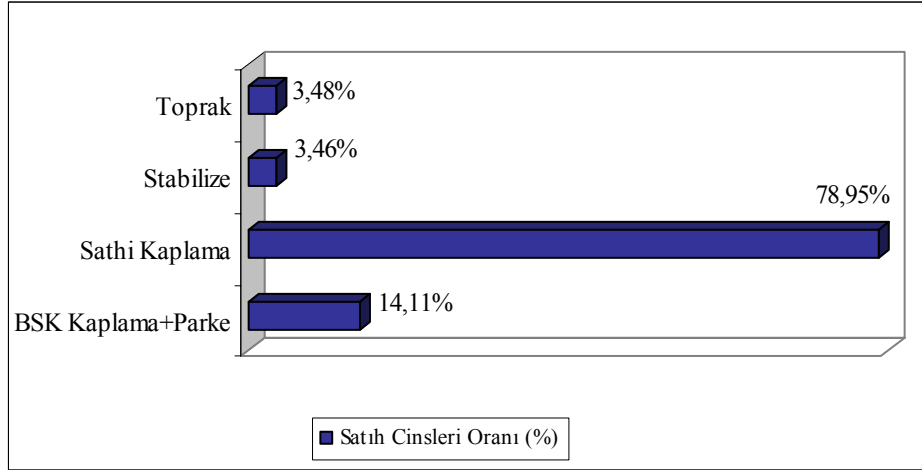
Kuruluş yıllarında hedef, ülkenin her yanına ulaşabilecek, sosyal niteliği ağır basan yolları hayata geçirmek olmuştur. KGM'nin kuruluşu ile birlikte yurt çapına dağılmış bölge teşkilatları oluşturulmuş ve ülkenin ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla yapılan çalışmalar sonucu 1960'lı yıllarda karayolu ağı 60 000 km'ye ulaşmıştır.

Yol ağımızın bir bölümünün, artan ekonomik faaliyetlerin sonucu olarak önemli oranda ticari trafik taşımaya başlamasıyla bu kesimlerde fiziksel yetersizlikler belirgin şekilde ortaya çıkmış ve 1970'li yıllarda karayolu politikası yeni boyutlar kazanmıştır. Bu dönemde mevcut yol ağı uzunluğunu artırmak yerine, fiziksel ve geometrik kapasite artırımı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1980'li yıllarda bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırımı çalışmaları sürerken diğer yandan yeni bir atılımla tam erişime kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir. 2003 yılından itibaren ise trafik yoğunluğu nedeniyle kapasitesinin artırılması gereken ana arterler belirlenerek, bir program dahilinde bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır.

Ülkemizde 1.1.2006 tarihi itibarıyla KGM'nin sorumluluğu altında, 31 371 km Devlet Yolu, 30 568 km İl Yolu ve 1 775 km Otoyol olmak üzere toplam 63 714 km yol ağı bulunmaktadır (Grafik-1, Grafik-2).



Grafik-1 1.1.2006 İtibarıyla KGM Yol Ağı (Toplam 63 714 km)



Grafik-2 KGM Satih Cinslerine Göre Yol Ağı Durumu (1.1.2006)
(Otoyollar, Devlet Yolları, İl Yolları)

Avrupa Yatırım Bankası'ndan alınan kredi ile 1970 yılında inşaatı başlatılan 1. Boğaziçi Köprüsü 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa kıtası Asya kıtasına ilk olarak bağlanmıştır. Ayrıca, bu köprü'nün inşaatı ile ülkemizde ilk ücretli yol ve/veya köprü politikası başlatılmıştır. 1984 yılında hizmete açılan 38 km uzunluğundaki Gebze-İzmit Ekspresyolu ile başlatılan ücretli yol politikası günümüzde de devam etmektedir. 1985 yılında inşaatı başlatılan 2. Boğaz Köprüsü'nün (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) 1988 yılında hizmete açılmasıyla Avrupa Asya'ya ikinci kez bağlanmıştır.

Ayrıca, Ülkemiz karayollarında meydana gelen trafik kazalarında, büyük can ve mal kayıplarının olması nedeniyle trafik kazalarının azaltılması en önemli hedeflerden biri olarak benimsenmiş olup trafik güvenliğine yönelik çalışmalar sürdürülmektedir.

Merkezle koordineli biçimde görev yapan Bölge Müdürlükleri şeklinde teşkilatlandırılmış olan Genel Müdürlüğümüz bugüne kadar görevlerini başarıyla yürütmüştür.

1.2. Kuruluşun Görevleri

- Otoyol, Devlet ve İl Yolları ağını tespit etmek ve gereken planlamaları yapmak, bu ağıdaki değişiklikleri hazırlamak, yol ağı üzerindeki yol ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve emniyetle kullanılmasını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak, kar mücadelesini yapmak ve bu konularda gerekli eğitimi vermek,
- Projelendirme, yapım, onarım, bakım ve diğer hususlar hakkında standartları tespit etmek, teknik şartnameleri hazırlamak,
- Yolların kullanılmasına, yol ve trafik güvenliği ve bakımına ait esas ve kuralları tespit etmek, yürütmek ve uygun göreceği yol işaretlerini tesis etmek,
- Görevi ile ilgili işler için lüzumlu harita, etüt ve proje işlerini yapmak ve/veya yaptırmak, ve Genel Müdürlüğün çalışmalarına ait bilgileri toplamak, basmak, yayımlamak,



- Yolların yapım, ıslah, onarım ve bakımının emniyetle işletilmesi için gerekli garaj ve atelyeleri, makine ve malzeme ambarları ile depolarını, servis ve akaryakıt tesislerini, laboratuvarları, deneme istasyonlarını, tarihi yol ağlarına ait köprü ve diğer bütün yan tesisleri, yol boyu inkişafı ve ağaçlandırılması için lüzumlu fidanlıkları, dinlenme yerlerini, bakım ve trafik emniyetini sağlayacak bina ve lojmanları, verici telsiz istasyonları ile gerekli haberleşme şebekelerini, Genel Müdürlüğün görevlerini daha verimli şekilde yönetimine yarayacak diğer her türlü sosyal tesisleri, hazırlayacağı ve hazırlatacağı plan ve projelerine göre yapmak, yaptırmak, onarmak, donatmak, işletmek, kiralamak ve bakımlarını sağlamak,
- Belirlenen görevlerin yapılabilmesi için, lüzumlu her türlü alet, edevat, taşıt ve makineler ile donatımlarını, bunların işletilmesi ve onarılması için gerekli bütün malzemeyi seçmek, sağlamak, gerekenleri imal etmek veya ettirmek, depo etmek, onarmak, gerekli ambar, atelye ve tesisleri donatmak ve işletmek,
- Genel Müdürlüğün görevleri içinde bulunan işlerin yapılması, trafik akışının emniyetle ve kolaylıkla sağlanması için gerekli (arazi dahil) her türlü binalı ve binasız taşınmaz malları kamulaştırmak, satın almak, kiralamak, ilgili kanunlara göre geçici olarak işgal etmek,
- Yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında, can ve mal güvenliği yönünden gerekli düzenleme ve işaretlemeleri yaparak, önlemleri almak ve aldirmek, tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını tespit etmek, yayımlamak ve kontrol etmek, trafik ve araç tekniğine ait görüş bildirmek, karayolu güvenliğini ilgilendiren konulardaki projeleri incelemek ve onaylamak, yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında İçişleri Bakanlığı'nın uygun görüşü alınmak suretiyle, yönetmelikte belirlenen hız sınırlarının üstünde veya altında hız sınırları belirlemek ve işaretlemek, trafik kazalarının oluş nedenlerine göre verileri hazırlamak ve karayollarında gerekli önleyici tedbirleri almak, yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayollarında trafik güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri ve benzeri tesisleri yapmak, yaptırmak veya diğer kuruluşlarca hazırlanan projeleri tetkik ve uygun olanları tasdik etmek, yetkili birimlerce veya trafik zabıtasınca tespit edilen trafik kaza analizi sonucu, altyapı ve yolun fiziki yapısı ile işaretlemeye dayalı kaza sebepleri göz önünde bulundurularak önerilen gerekli önlemleri almak, tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak.
- Otoyol, Devlet ve İl Yolları ile ilgili diğer kanunların görevlendirdiği işleri yapmaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yapılanması merkezde (Ankara) Genel Müdürlük ve taşrada Bölge Müdürlükleri şeklindedir.

Bölge Müdürlükleri Genel Müdürlüğün Taşradaki uygulayıcı alt hizmet birimleri olup, temel görevleri aşağıdaki gibidir:

- 1- Genel Müdürlükçe verilecek yetkiye göre, bölge sınırları içindeki yolların güzergahlarını tayin etmek, projelerini ve keşiflerini hazırlamak,
- 2- Yol, köprü ve tesisleri, proje, sözleşme ve şartnamelerine uygun olarak yapmak, yaptırmak ve denetimini sağlamak,
- 3- Yol ağının sürekli bakım ve idamesi ile trafik güvenliğini sağlamak,
- 4- Bölgenin yol ağında kar ve kış mücadelesi ile sel-seyilap ve benzeri tabii afetlerde gerekli çalışmaları yapmak,
- 5- Bölgenin yıllık çalışma programı ile bütçe teklifini ulaşımda sürekliliği sağlamak için komşu bölgelerdeki karayolu projeleri ile koordineli olarak hazırlamak,
- 6- Bölgeye gönderilen ödenekleri etkili, verimli ve ekonomik bir şekilde kullanarak, çok yıllık bütçenin esaslarına göre hazırlanan yıllık yatırım ve performans programını gereklerine uygun bir biçimde gerçekleştirmek, bütçe uygulama esaslarına göre harcamaların takibini yapmaktır.

Bölge Müdürlüklerinin sorumluluğunda planlama, projelendirme, yapım, bakım, onarım ve işletme ile kar mücadelesi hizmetlerinin yürütüldüğü ortalama 4 000 km yol ağı bulunmaktadır. Bu yol ağı üzerindeki bakım, trafik ve kar mücadelesi hizmetleri, alt hizmet birimi niteliğini taşımayan, hizmetin özelliğine bağlı olarak, belli sabit noktalarda konuşlandırılmış ortalama 350-700 km yol ağını kapsayan Şube Şefliklerimiz tarafından yapılmaktadır.

Bakım, trafik ve kar mücadelesi hizmetlerinin dışında kalan tüm yol, köprü ve asfalt yapım hizmetleri bizzat bölge müdürlüğü bünyesinde oluşturulan ünitelerce kontrol edilerek yürütülmekte olup şantiye ve kontrollük birimleri program gereklerine uygun olarak yer değiştirmektedir.

1.3. Kuruluşun Organizasyon Yapısı

1 Mart 1950 tarih ve 5539 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun” ile kurulan ve daha sonra 30 Mayıs 1973 tarih ve 1737 sayılı Kanun ile görevlerinde ve teşkilat yapısında değişikliklere uğrayan Karayolları Genel Müdürlüğü, 2005 yılına kadar Bayındırlık ve İskan Bakanlığına bağlı tüzel kişiliği olan katma bütçeli bir kuruluş iken, 24.12.2003 tarih ve 25992 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ve 22.12.2005 tarih ve 5436 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile birlikte 1.1.2006 tarihinden itibaren genel bütçeli kuruluşlar arasına dahil edilmiştir.

5436 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkında Kanununun 15. maddesi gereğince Genel Müdürlüğümüz bünyesinde Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı kurulmuştur. Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı, görevini stratejik yönetim ve planlama, performans ve kalite ölçütleri geliştirme, yönetim bilgi sistemi ve mali hizmetler fonksiyonları kapsamında yürütmekle yükümlüdür.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ'NÜN YÖNETİM YAPISI

MERKEZDE

- Genel Müdür
- Genel Müdür Yardımcısı (4)
- Teftiş Kurulu Başkanlığı
- Hukuk Müşavirliği
- Savunma Uzmanlığı
- 11 Adet Daire Başkanlığı
- 43 Adet Şube Müdürlüğü

GENEL MÜDÜRLÜĞE BAĞLI TAŞRADA

- 18 Adet Bölge Müdürlüğü
- İkmal Müdürlüğü
- Atelye Müdürlüğü
- 21 Adet Otoyol Bakım İşletme Şefliği
- 117 Adet Şube Şefliği
- 292 Adet Bakımevi
- iş hacmiyle orantılı Şantiye Şefliği, Kontrol Şefliği

şeklinde teşkilatlanmıştır.

Genel Teşkilat Şeması, Taşra Teşkilatı Şeması, Şube Şefliği Şeması, Bölge Müdürlüklerinin Sınırlarını ve Kuruluş Yol Ağını gösteren Haritalar sırasıyla EK-B'de verilmektedir.

Alt hizmet birimleri olan Bölge Müdürlüklerimiz illerin idari sınırları gözetilerek değil, yörenin coğrafi ve topoğrafik şartları ile hizmet gereklerine uygun olarak yapılandırılmıştır.

1.4. İlgili Mevzuatlar

KANUNLAR

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KURULUŞ VE GÖREVLERİ HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası	5539
Kabul Tarihi	11.02.1950
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 16.02.1950 Sayı: 7434

Amaç

Bu Kanunun amacı, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na bağlı, tüzel kişiliği haiz olarak kurulan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu, görevleri, kurumsal yapısı, yönetim biçimi, sorumluluk alanı, gelirleri gibi konuları belirlemektir.

ERİŞME KONTROLLÜ KARAYOLU KANUNU

Kanun Numarası	1593
Kabul Tarihi	06.06.1972
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 11.06.1972 Sayı: 14212

Amaç

Bu Kanunun amacı, erişme kontrollü karayolunun (özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı yaya, hayvan ve motorsuz taşıt ve araçların giremediği ancak izin verilen motorlu taşıtların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayolu) tesisi, bu yollara bağlantı sağlanması vb. konuları belirlemektir.

5539 SAYILI KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ KURULUŞ VE GÖREVLERİ HAKKINDAKİ KANUNDA BAZI DEĞİŞİKLİKLER YAPILMASINA DAİR KANUN

Kanun Numarası	1737
Kabul Tarihi	30/05/1973
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 07.06.1973 Sayı: 14557

Amaç

Bu Kanunun amacı, 5539 Sayılı Kanunun bazı maddelerinde değişiklik yapılarak otoyollarının yapım, bakım, onarım görevlerinin de KGM'nin görevleri arasına alınmasıdır.

KARAYOLLARI TRAFİK KANUNU

Kanun Numarası	2918
Kabul Tarihi	13.10.1983
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 18.10.1983 Sayı: 18195

Amaç

Bu Kanunun amacı, karayollarında can ve mal güvenliği yönünden trafik düzenini sağlamak ve trafik güvenliğini ilgilendiren tüm konularda alınacak önlemleri belirlemektir.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ DIŞINDAKİ KURULUŞLARIN ERİŞME KONTROLLÜ KARAYOLU (OTOYOL) YAPIMI, BAKIMI VE İŞLETİLMESİ İLE GÖREVLENDİRİLMESİ HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası	3465
Kabul Tarihi	28.5.1988
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 02.6.1988 Sayı: 19830

Amaç

Bu Kanunun amacı, özel hukuk hükümlerine tabi ve sermaye şirketi statüsüne sahip sermaye şirketlerinin; otoyollarının ve üzerindeki bütün tesislerin yapımı, bakımı, işletilmesi ile görevlendirilmesine ve süresi sonunda yol ve tesislerin Karayolları Genel Müdürlüğü'ne devrine ait esasları düzenlemektir.

BAZI YATIRIMLARIN YAP-IŞLET-DEVRET MODELİ ÇERÇEVESİNDE YAPTIRILMASI HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası	3996
Kabul Tarihi	08.6.1994
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 13.6.1994 Sayı: 21959

Amaç

Bu Kanunun amacı, kamu kurum ve kuruluşlarınca (kamu iktisadi teşebbüsleri dahil) ifa edilen, ileri teknoloji ve yüksek maddi kaynak gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını sağlamaktır.

KAMU MALİ YÖNETİMİ VE KONTROL KANUNU

Kanun Numarası	5018
Kabul Tarihi	10.12.2003
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih:24.12.2003 Sayı:25326

Amaç

Bu Kanunun amacı, kalkınma planları ve programlarında yer alan politika ve hedefler doğrultusunda kamu kaynaklarının etkili, ekonomik ve verimli bir şekilde elde edilmesi ve kullanılmasını, hesap verilebilirliği ve mali saydamlığı sağlamak üzere, kamu mali yönetiminin yapısını ve işleyişini, kamu bütçelerinin hazırlanmasını, uygulanmasını, tüm mali işlemlerin muhasebeleştirilmesini, raporlanmasını ve mali kontrolü düzenlemektir.

KAMU MALİ YÖNETİMİ VE KONTROL KANUNU İLE BAZI KANUN VE KANUN HÜKMÜNDE KARARNAMELERDE DEĞİŞİKLİK YAPILMASI HAKKINDA KANUN

Kanun Numarası	5436
Kabul Tarihi	22.12.2005
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih:24.12.2005 Sayı:26033

Amaç

Bu Kanun, 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi amacıyla düzenlenmiştir.

DİĞER KANUNLAR

- 657 Sayılı Devlet Memurları Kanunu
- 2822 Sayılı Toplu İş Sözleşmesi, Grev ve Lokavt Kanunu
- 2942 Sayılı Kamulaştırma Kanunu ve 4650 Sayılı Kamulaştırma Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
- 3046 Sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkında 174 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname İle 13/12/1983 Gün Ve 174 Sayılı Bakanlıkların Kuruluş ve Görev Esasları Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Bazı Maddelerinin Kaldırılması ve Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında 202 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun
- 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu
- 4735 Sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu
- 4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun
- 4982 Sayılı Bilgi Edinme Hakkı Kanunu
- 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu
- 2658 Sayılı Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme'ye Türkiye Cumhuriyeti'nin Katılmasının Uygun Bulunduğu Hakkındaki Kanun,
- 3534 Sayılı Avrupa Mimari Mirasının Korunması Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkındaki Kanun
- 4452 Sayılı Doğal Afetlere Karşı Alınacak Önlemler ve Doğal Afetler Nedeniyle Doğan Zararların Giderilmesi İçin Yapılacak Düzenlemeler Hakkında Yetki Kanunu ve diğerleri.

YÖNETMELİKLER

1- Karayolları Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Yönetmeliği

Denetim ve teftişin amacı; karayolları hizmetlerini daha verimli kılmak, ileri teknik ve yönetim usullerinin uygulanmasını sağlamak, çalışanların emek, para savurganlığını ve suç işlemelerini önlemek, uyarmak, aydınlatmak ve yol göstermektir.

2- Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi İle Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun Uygulama Yönetmeliği

Bu Yönetmeliğin amacı; 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanunun uygulanmasına ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

3- Karayolları Genel Müdürlüğü İstanbul Boğaziçi Köprüsü İşletme Yönetmeliği

KGM17. Bölge Müdürlüğü İstanbul Boğaziçi Köprüsünden geçen taşıtlardan alınan geçiş ücretleri ile yolcu asansörlerinden alınan ücretlerin tahsilatına ait işlemler bu Yönetmelik hükümlerine göre yürütülür.

4- Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; karayolundan yararlananlara, yol, trafik durumu ve yakın çevre ile ilgili gerekli bilgileri vermek, yasaklama ve kısıtlamaları bildirmek suretiyle trafik düzen ve güvenliğini sağlamak amacıyla yönelik olarak karayollarında uygulanacak trafik işaretlerinin, standart, anlam, nicelik ve nitelikleri ile diğer esasları kapsar.

5- Karayolu Trafik Güvenliği Yönünden, Yolun Yapısında Yapılacak Her Türü Çalışmalarda Alınacak Tedbirler ile Karayolu Dışında, Kenarında veya Üzerindeki Diğer Levhalar, Işıklar ve İşaretlemeler Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; özel hukuk gerçek ve tüzel kişileri ile kamu kurum ve kuruluşlarınca karayolu yapısında yapılacak her türlü çalışmalar ile zorunlu hallerde karayolu dışında, kenarında veya üzerinde bulunacak olan standart trafik işaretleri dışındaki levhalar, ışıklar, işaretler, ağaç, direk, yangın musluğu, çeşme, parmaklık, çit, ihale duvarı ve benzeri elemanların tesis edileceği yer, nicelik, nitelik, usul, esas ve şartları konusunda, karayolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yönelik alınması gerekli tedbirleri kapsar.

6- Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; karayollarının her iki tarafında karayollarına bağlantıyı sağlayacak geçiş yolları yönünden trafik güvenliğini etkileyecek her türlü yapı ve tesislerin yapılması, açılması, işletilmesi veya tadil edilmesinde karayolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yönelik olarak aranacak usul, esas ve şartları kapsar.

7- Karayolları Trafik Yönetmeliği

Bu Yönetmeliğin amacı; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; karayollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, Yönetmelikte düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlemektir.

8- Karayolları Genel Müdürlüğü Aday Memurların Yetiştirilmesine İlişkin Yönetmelik

Bu yönetmelik; Karayolları Genel Müdürlüğü'nde görevli aday memurlara uygulanacak eğitim programlarını, eğitim sürelerini, eğitimlerde uygulanacak sınavları, sınav değerlendirme esaslarını ve ilgili diğer hususları belirlemek amacıyla düzenlenmiştir.

9- Karayolları Genel Müdürlüğü Sicil Amirleri Yönetmeliği

Bu Yönetmelik; Karayolları Genel Müdürlüğü'nde kendilerine sicil bakımından bağlı memurların sicil amirlerini tespit etmek için düzenlenmiştir.

10- Karayolları Genel Müdürlüğü'nde Disiplin Amirlerinin Tayin ve Tespitine İlişkin Özel Yönetmelik

Bu Yönetmelik; 24.10.1982 tarih ve 8/5336 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Yönetmeliğin 30 Ocak 1986 gün, 19004 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Disiplin Kurulları ve Disiplin Amirleri Hakkında Yönetmelik" ile değişik 16. maddesine dayanarak KGM'de kendilerine idari yönden veya sicil bakımından bağlı memurların disiplin amirlerini tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.

11- Resmi Yazışmalarda Uygulanacak Esas ve Usuller Hakkında Yönetmelik

2.12.2004 tarih ve 25658 No'lu Resmi Gazetede 2004/8125 No ile yayımlanan bu Yönetmeliğin amacı; resmi yazışma kurallarını belirlemek, bilgi ve belge alışverişinin sağlıklı, hızlı ve güvenli bir biçimde yürütülmesini sağlamaktır.

12- TCK Muhaberat ve Arşiv Hizmetleri Yönetmeliği

Bu dosya plânı, KGM Teşkilatındaki dosya işlerinin aynı prensipler dahilinde ve muntazam bir şekilde yürütülmesi ve bir yazının her yerde aynı dosya numarasını taşıması suretiyle dosya ve arşiv işlerinde kolaylık ve birlik sağlanması maksadına hizmet eder.

13- Kamu İdarelerince Hazırlanacak Faaliyet Raporları Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 41. maddesine dayanılarak, genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, özel bütçeli idareler, sosyal güvenlik kurumları ile mahalli idarelerin faaliyet raporlarının hazırlanması, ilgili idarelere verilmesi, kamuoyuna açıklanması ve bu işlemlere ilişkin süreler ile diğer usul ve esasları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

14- Strateji Geliştirme Birimlerinin Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 60. maddesi ile 5436 sayılı Kanunun 15. maddesine dayanılarak, strateji geliştirme birimlerinin çalışma usul ve esaslarını düzenlemek amacıyla hazırlanmıştır.

15- Kamu İdarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 9. maddesine dayanılarak, stratejik plan hazırlamakla yükümlü kamu idarelerinin ve stratejik planlama sürecine ilişkin takvimin tespiti ile stratejik planların kalkınma planı ve programlarla ilişkilendirilmesine yönelik usul ve esasların belirlenmesi amacıyla hazırlanmıştır.

16- İç Kontrol ve Ön Mali Kontrole İlişkin Usul ve Esaslar Yönetmeliği

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 55, 56, 57 ve 58. maddelerine dayanılarak, düzenleyici ve denetleyici kurumlar hariç olmak üzere, genel yönetim kapsamındaki kamu idarelerinde iç kontrol ve ön mali kontrol faaliyetlerinin yürütülmesine ilişkin ilke, iş, işlem ve süreçleri belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

17- İç Denetçi Adaylarını Belirleme Eğitim ve Sertifika Yönetmeliği

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 65. maddesi uyarınca, iç denetçi adaylarının belirlenmesini, eğitimini, yapılacak sınavlarını, eğitim programının süresini, konularını, eğitim sonucunda yapılacak işlemler ile başarılı adaylara verilecek iç denetçi sertifikasına ilişkin esas ve usulleri düzenlemek amacıyla hazırlanmıştır.

18- Kamu İdarelerine Ait Taşınmazların Tahsis ve Devri Hakkında Yönetmelik

Bu Yönetmelik; 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun 45, 47 ve geçici 12. maddeleri ile 13.12.1983 tarihli ve 178 sayılı Maliye Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 13. maddesine dayanılarak, kamu idarelerinin mülkiyetlerindeki taşınmazların birbirlerine bedelsiz olarak tahsis ve devri ile; Hazineye ait taşınmazlar ile Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerin kamu idarelerine tahsis ve devir işlemlerinin usul ve esaslarını belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

19- Ayniyat ve Ambar Yönetmeliği ve ilgili diğer Yönetmelikler

2. DURUM ANALİZİ

2.1. Faaliyet Alanları

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün faaliyet alanı, karayolu ulaştırması ile ilgili olan altyapı işlerinde, sorumluluğu altındaki yol ağında, bir projenin planlanmasından, yapımına; bakımından, işletilmesine kadar her türlü hizmeti kapsamaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altındaki yollar; otoyolları, devlet yolları ve il yolları'dır. Aşağıda kuruluşun önemli faaliyet alanları ana başlıklar halinde verilmektedir.

- ✚ PLANLAMA
- ✚ PROJELENDİRME
- ✚ YAPIM
- ✚ BAKIM-TRAFİK
- ✚ İŞLETME
- ✚ TESİS YAPIM VE ONARIMI
- ✚ MALİ HİZMETLER
- ✚ ENFORMASYON HİZMETLERİ
- ✚ DENETİM HİZMETLERİ
- ✚ DANIŞMANLIK HİZMETLERİ
- ✚ EĞİTİM
- ✚ AR-GE (ARAŞTIRMA-GELİŞTİRME) FAALİYETLERİ
- ✚ İÇ DENETİM HİZMETLERİ

PLANLAMA

- Ulusal kalkınma strateji ve politikaları, yıllık program ve hükümet programı çerçevesinde idarenin orta ve uzun vadeli strateji ve politikalarını belirlemek, amaçlarını oluşturmak üzere gerekli çalışmaların yapılması
- Yol ağının tespit edilmesi
- Uluslararası karayolu koridorlarının tespit edilmesi
- Gerekli ulaşım etütlerinin yapılması
- Ekonomik ve finansman yapılabilirlik etütlerinin gerçekleştirilmesi

PROJELENDİRME

- Karayolu projelendirmesi
- Kamulaştırma
- Zemin araştırması
- Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu hazırlanması

YAPIM

- Yol, köprü, viyadük ve tünel inşa edilmesi
- Turizm Bakanlığı'nın tahsis ettiği ödenekler çerçevesinde turizm yollarının yapılması

BAKIM-TRAFİK

- Tünel, viyadük ve köprü bakım hizmetleri
- Yol bakım hizmetleri
- Kar ve buz mücadelesi
- Trafik güvenliği hizmetleri
- Trafik işaretleme hizmetleri
- Yol boyu gelişimi ve peyzaj



- Tarihi köprü onarımı

İŞLETME

- Otoyol ve Boğaz Köprülerinin işletilmesi
- OGS ve KGS otomatik geçiş sistemlerinin işletilmesi
- Otoyol hizmet tesislerinin işletilmesi
- Tünellerin işletilmesi

TESİS YAPIM VE ONARIMI

- Yolların yapım, bakım ve işletilmesi için gerekli hizmet ve idare tesislerinin yapımı ve onarımı

MALİ HİZMETLER

- Mali iş ve işlemlerle ilgili ön mali kontrolün yapılması
- Bütçe uygulama sonuçlarının raporlanması, sorunları önleyici ve etkililiği artırıcı tedbirlerin üretilmesi
- Bütçe kesin hesabının hazırlanması
- Orta vadeli mali plan hükümleri doğrultusunda 3 yıllık bütçe hazırlanması
- Yıllık yatırım programının hazırlanması
- Oluşturulan performans ölçütlerine göre performans programının hazırlanması

ENFORMASYON HİZMETLERİ

- Otoyol radyosu
- Tünel radyosu
- Yol Danışma
- 159 Alo Karayolları
- Bilişim faaliyetleri
- Basın ve halkla ilişkiler
- Karayolu ulaşımı ile ilgili veri ve harita hizmetleri
- Karayolu envanterleri düzenlenmesi

DENETİM HİZMETLERİ

- Taşıt teknik denetiminin yapılması

DANIŞMANLIK HİZMETLERİ

- Şartname ve birim fiyat hazırlanması
- Birim fiyat konusunda Yüksek Fen Kuruluna görüş bildirilmesi
- Resmi dairelerin servis dışı tuttuğu makinelere eleman görevlendirilmesi
- Araç imali konusunda görüş bildirilmesi
- Yönetmelikler

EĞİTİM

- Operatör ve operatör eğiticisinin eğitimi
- Kurum içi kurslar (ingilizce, inşaat temel, makine temel, üstyapı temel vb.) düzenlenmesi

AR-GE (ARAŞTIRMA-GELİŞTİRME)

- Prototip imalatı
- Yeni teknolojilerin kullanımı ile zemin ve malzeme araştırması

İÇ DENETİM HİZMETLERİ

2.2. Kuruluşun Mevcut Kaynakları

2.2.1. Mali Kaynaklar

1950 yılında katma bütçeli olarak kurulan KGM hiçbir zaman tam anlamıyla katma bütçeli bir kuruluş gibi çalışmamış, kuruluşundan günümüze genel bütçeden verilen finansman kaynakları ile faaliyetlerini sürdürmüştür. Dönem dönem, artan hizmet talebi karşısında yetmeyen ödenekler, çeşitli kaynaklarla takviye edilmiştir. Örneğin, makine alımlarında, uluslararası önemi haiz yolların yapımı ve iyileştirilmesinde kullanılmak üzere, uluslararası finans kuruluşlarından kredi sağlanmıştır. Ayrıca 1984 yılından itibaren Akaryakıt Tüketim Vergisinden (ATV) pay alınmıştır. Başlangıçta % 30 olan bu pay 1994 yılında değişiklik yapılarak % 0,40'a düşürülmüş ve Eylül 1998 tarihi itibarıyla da tamamen kaldırılmıştır. Otoyolların inşaatı esnasında, otoyolların finansmanında kullanılan Kamu Ortaklığı Fonu gibi fonlarla kuruluşun bütçesi desteklenmiş ise de otoyolların ilk inşa edildiği ve geliştirildiği yıllar hariç bu destek arzu edilen boyutta gerçekleşmemiştir.

Otoyolların ilk yapım yıllarında, Kamu Ortaklığı İdaresi Başkanlığı'nın finansman kaynakları kullanılmış ancak, otoyollardan elde edilen gelirler de bu idareye devredilmiştir. Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'nın kurulmasıyla yapılan yasal düzenlemeden sonra otoyol gelirleri Hazine Müsteşarlığı'na aktarılmaya başlanmıştır. 1986 yılında Kamu Ortaklığı Fonu'nun tasfiyesinden sonra otoyollardan elde edilecek gelirin Kuruluşumuz tarafından kullanılması (5539 Sayılı kuruluş kanununun 20. Maddesi gereğince) mümkün olmuş, ancak 2005 yılında otoyol gelirlerinin genel bütçeye dahil edilmesi ile birlikte bu gelirleri kullanma imkanı kalmamıştır. Ayrıca, 2003 yılında çıkarılan 5003 Sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü'nce Yapılacak Bölünmüş Yol İnşasında Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Kanun" ile taşınmaz mal satışından elde edilen gelirler ile yeni bir finansman kaynağı oluşturulmuş ise de bu kaynak ihtiyacın çok altında gerçekleşmiştir.

Kuruluş yukarıda da bahsedildiği gibi katma bütçeli bir kuruluş olsa da, kendi bütçesini tesis etmede gerçek anlamda bir inisiyatif edinememiş ve faaliyetlerinin büyük bir kısmını genel bütçeden aldığı pay ile günümüze getirmiştir. 2006 yılından itibaren de genel bütçeli kuruluşlar arasına dahil edilmiştir.

Tablo-1'de de görüldüğü üzere KGM'nin 1960'lı yıllarda genel bütçeden aldığı pay % 10'lar seviyesinde iken, günümüzde bu oran % 2'ler seviyesine düşmüştür.

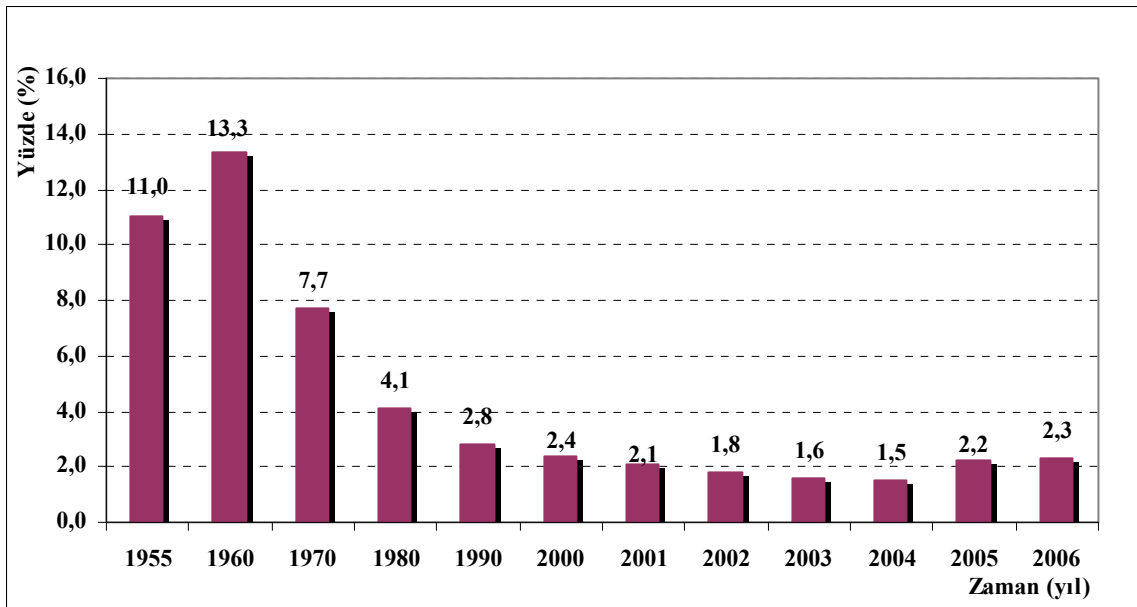
Son yıllarda ulaştırma-haberleşme sektörünün kamu sabit sermaye yatırımları içindeki payının % 30 gibi yüksek bir seviyede olması ve bu miktarın yarıya yakınının KGM'ye ödenek olarak ayrılmasına rağmen, yolcu ve yük taşımacılığının büyük oranda karayolu ile gerçekleşmesi KGM'nin Yatırım Programındaki proje sayısında önemli artışlara neden olmuştur. Yatırım Programında karayollarına ayrılan payların bugünkü seviyesini koruması durumunda ortalama proje tamamlanma süresi 10 yılı aşmaktadır. Projelerin ekonomik yapım süresinin ortalama 4 yıl olduğu düşünüldüğünde, proje süresinin uzamasının ekonomik kayıplara neden olacağı açıktır. Bu nedenle karayolu projelerinin ekonomiye bir an önce kazandırılması amacıyla bütçe ödeneklerinin en az % 50 arttırılması gerekmektedir.

Tablo 1- Karayolları Genel Müdürlüğünün Bütçe Durumu ve Genel Bütçeye Oranı

YILLAR	KGM'YE BÜTÇE İLE VERİLEN		GENEL BÜTÇE	GENEL BÜTÇE ORANI (%)
	YATIRIM (*)	TOPLAM		
1950	54.140	60.303	1.487.000	4,1
1955	311.998	322.600	2.941.000	11,0
1960	942.630	971.135	7.282.000	13,3
1965	629.000	1.021.224	14.421.000	7,1
1970	1.478.631	2.335.821	28.860.265	7,7
1975	3.935.000	5.983.403	106.888.231	5,6
1980	17.395.000	30.707.527	756.687.182	4,1
1985	105.490.000	191.589.270	5.412.082.049	3,5
1990	1.209.000.000	1.819.109.000	63.925.354.000	2,8
1995	10.493.000.000	27.735.900.000	1.335.978.053.000	2,1
1996	32.737.000.000	58.348.000.000	3.558.506.822.000	1,6
1997	69.033.700.000	124.556.894.000	6.344.685.500.000	2,0
1998	103.080.000.000	213.509.525.000	14.749.475.000.000	1,4
1999	153.650.000.000	685.809.135.000	27.186.600.000.000	2,5
2000	272.615.000.000	1.099.041.505.000	46.702.436.000.000	2,4
2001	593.440.000.000	1.031.980.299.000	48.519.490.000.000	2,1
2002	940.100.000.000	1.733.273.200.000	98.131.000.000.000	1,8
2003	1.454.695.000.000	2.348.106.000.000	147.230.170.000.000	1,6
2004	1.303.139.000.000	2.301.875.000.000	150.556.129.000.000	1,5
YTL				
2005	2.356.830.000	3.482.771.000	156.088.874.910	2,2
2006 (**)	2.714.700.000	3.963.946.000	170.156.782.052	2,3

(*) 2005 yılına kadar Kamulaştırma hariçtir (**) Başlangıç ödenekleridir

Not: Otoyol Gelirleri, 1985 yılından itibaren ATV, 1986 yılından itibaren KOF ve 1998 yılında Özelleştirme Ödeneğinden alınan ödenekler dahil edilmemiştir.



Grafik-3 Karayolları Genel Müdürlüğü Bütçesinin Genel Bütçeye Oranı

Karayolları Genel Müdürlüğü, ücretli köprü ve yolların inşasıyla birlikte işletme görevini de üstlenmiş ve bir takım zorluklar yaşasa da bu görevi başarıyla sürdürmüştür. Ücretli yolların ilk inşa edildiği yıllarda otoyolların işletilmesi amaçlı olarak kuruluşa aktarılan ödenekler yeterli olmamıştır. Ancak, o günkü hükümetlerin otoyol politikaları çerçevesinde otoyol yapımı amaçlı Kamu Ortaklığı Fonu'ndan kuruma yüksek oranlarda ödenekler aktarılmıştır. Günümüzde ise otoyol yapım ve işletme faaliyetleri genel bütçeden ayrılan kısıtlı kaynaklarla sürdürülmektedir.

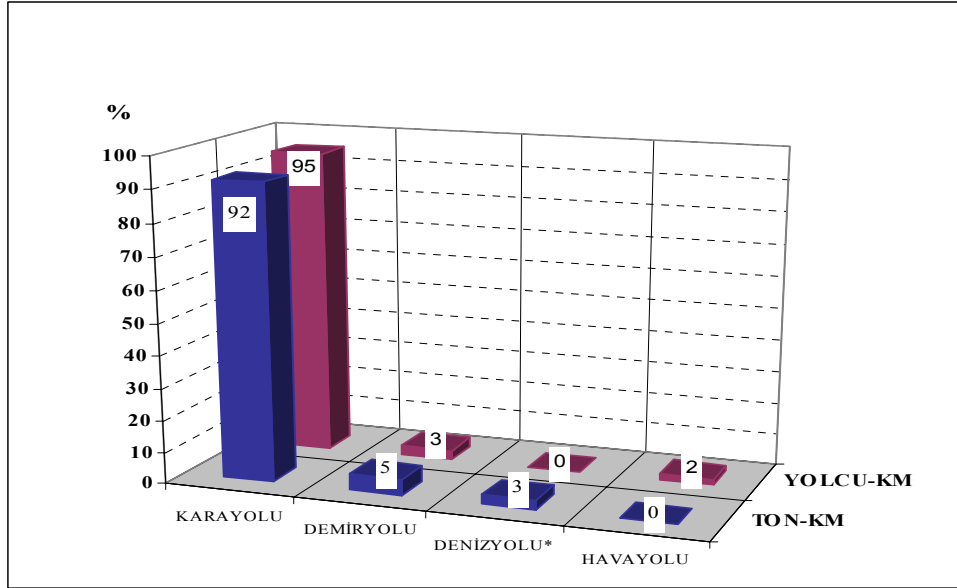
Tablo-2'de 1987 ile 2005 yılları arası otoyol ve köprülerden toplanan gelirler verilmektedir. Ancak günümüzde bu gelirler kuruma aktarılmayıp genel bütçede toplanmaktadır.

Tablo-2 Otoyol ve Köprülerden Toplanan Gelirler

YILLAR	GEÇEN ARAÇ SAYISI	ELDE EDİLEN GELİR (Milyon TL.)
1987	53.912.439	46.510
1988	61.159.472	78.893
1989	67.858.632	165.097
1990	76.945.610	313.870
1991	80.214.147	594.953
1992	94.140.853	830.459
1993	116.001.891	1.816.843
1994	119.761.199	4.179.716
1995	140.688.887	5.620.902
1996	160.947.103	11.645.890
1997	182.968.697	23.986.543
1998	193.679.987	50.349.402
1999	189.272.536	84.345.630
2000	212.066.307	136.886.362
2001	187.392.052	244.189.857
2002	196.403.763	224.991.386
2003	217.322.864	274.538.309
2004	243.158.943	384.996.670
(*) 2005	257.477.206	434.521.452

(*) YTL

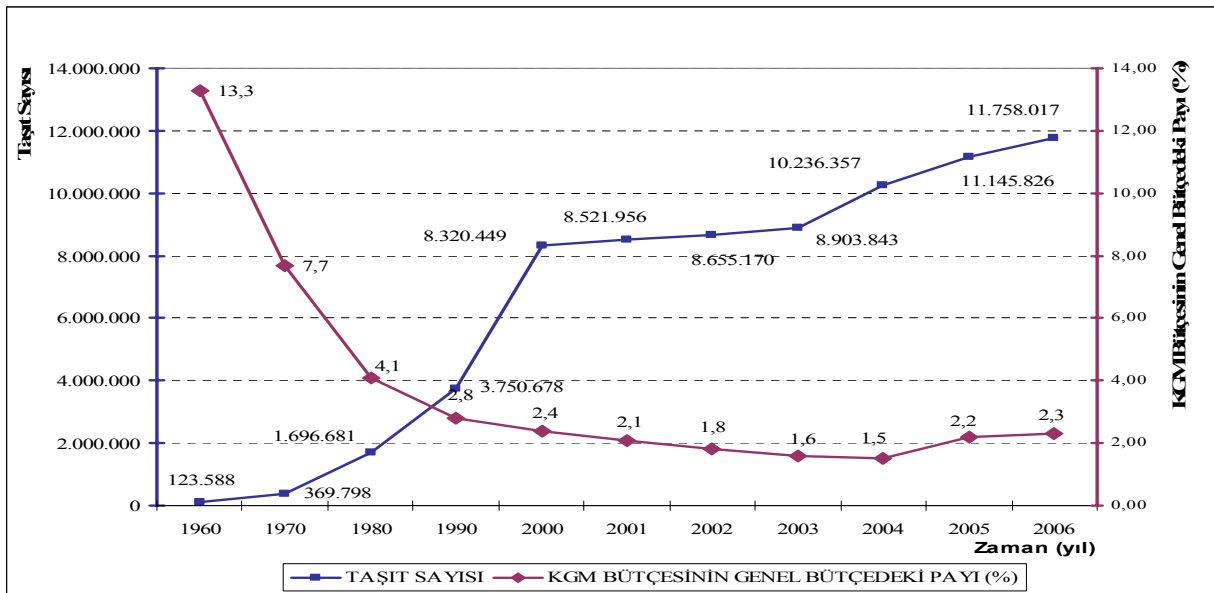
Türkiye'de karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir eğilim göstermektedir. Ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi, yurt içi şehirlerarası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, karayolu taşımacılığının ulaşım talebini diğer ulaşım sektörlerinden daha büyük oranda karşıladığı görülmektedir (Grafik-4). Ancak, KGM'nin üzerinde ulaştırma açısından bu kadar yük var iken ayrılan ödenekler açısından benzer oranlar gerçekleşmemektedir.



(*) DPT tarafından hesaplanmış tahmini taşımaların tümünü kapsamaktadır
Kaynak: TÜİK

Grafik-4 Ulaştırma Alt Sistemlerine Göre Yolcu ve Yük Taşımacılığı Oranları

Öte yandan, Ülkemizdeki araç sayılarına bakıldığında trafiğe kayıtlı araç sayısının, Türkiye İstatistik Kurumu'nun (TÜİK) 2006 yılı verilerine göre yaklaşık 11,7 milyon olduğu görülmektedir (Grafik-5). Ülkemizde 1 000 kişiye düşen otomobil sayısı 80 iken bu rakam gelişmiş ülkelerde 500'dür. Otomobil sahipliğinin ülkemizde doyum noktasının henüz çok altında bulunduğu ve önümüzdeki 10 yıllarda bu oranın çok daha üst düzeylere çıkacağı açıktır. Dolayısıyla karayolu ağımızın geometrik ve fiziki standartlarının bir program dahilinde mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği niteliklere yükseltilmesi zorunluluk arz etmekte olup, finansman kaynakları da bu oranda sağlanmalıdır.



Kaynak: TÜİK (2006 yılı taşıtlı sayısı değerleri Haziran ayı sonu itibarıyla)

Grafik-5 Yıllara Göre Taşıtlı Sayısı ve KGM Bütçe İlişkisi

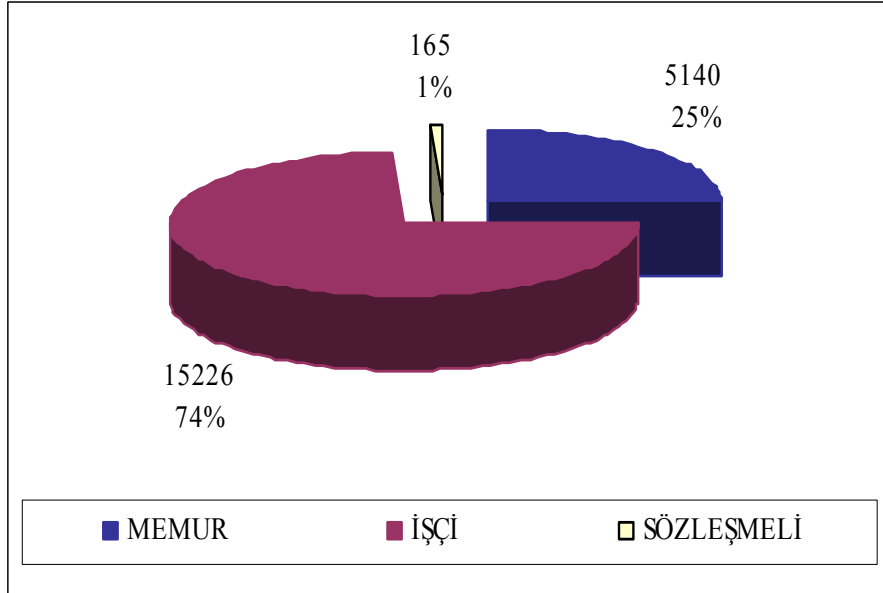
2.2.2. İnsan Kaynakları

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Ekim 2006 tarihi itibarıyla toplam personel sayısı Tablo-3'te de görüldüğü gibi merkez ve taşra teşkilatı olmak üzere toplam 20 531'dir. Personelin yaklaşık % 25'i memur, % 74'ü işçi (sanat sınıfı), % 1'i ise sözleşmeli personeldir (Grafik-6).

Tablo-3 KGM Personelinin Sınıflar İtibarıyla Son Durumu

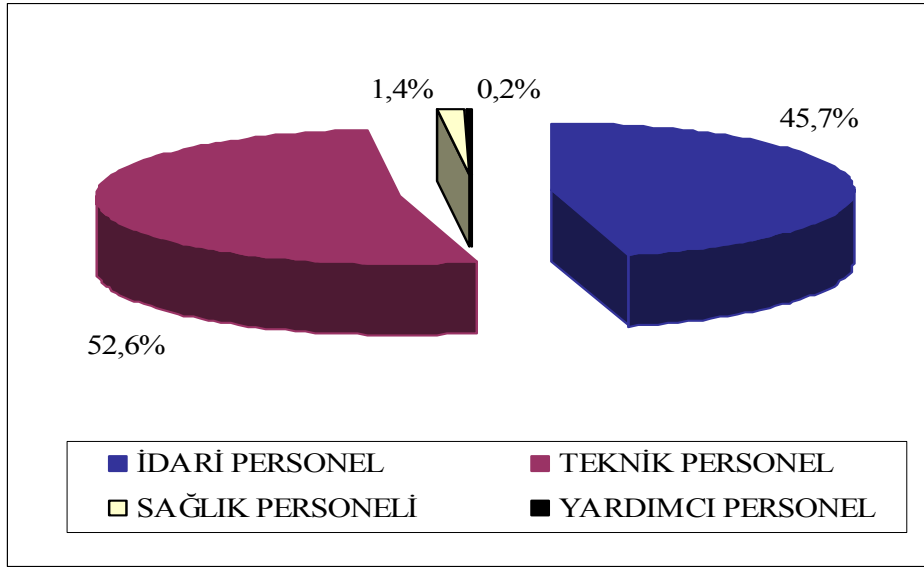
4.10.2006 Tarihi İtibarıyla

SINIFLAR	MERKEZ	TAŞRA	TOPLAM
GENEL İDARİ HİZMETLER	384	1967	2351
TEKNİK HİZMETLER	446	2260	2706
SAĞLIK HİZMETLERİ	16	58	74
YARDIMCI HİZMETLER	5	4	9
SINIFLAR TOPLAMI	851	4289	5140
SÖZLEŞMELİ PERSONEL	25	140	165
DAİMİ İŞÇİ	403	14823	15226
GENEL TOPLAM	1279	19252	20531



Grafik-6 KGM Personelinin Sınıflar İtibarıyla Dağılımı

Karayolları Genel Müdürlüğü, teknik ağırlıklı faaliyetler gerçekleştiren bir kuruluş olmasına rağmen, mevcut teknik personel sayısı ihtiyacı karşılayamamaktadır .



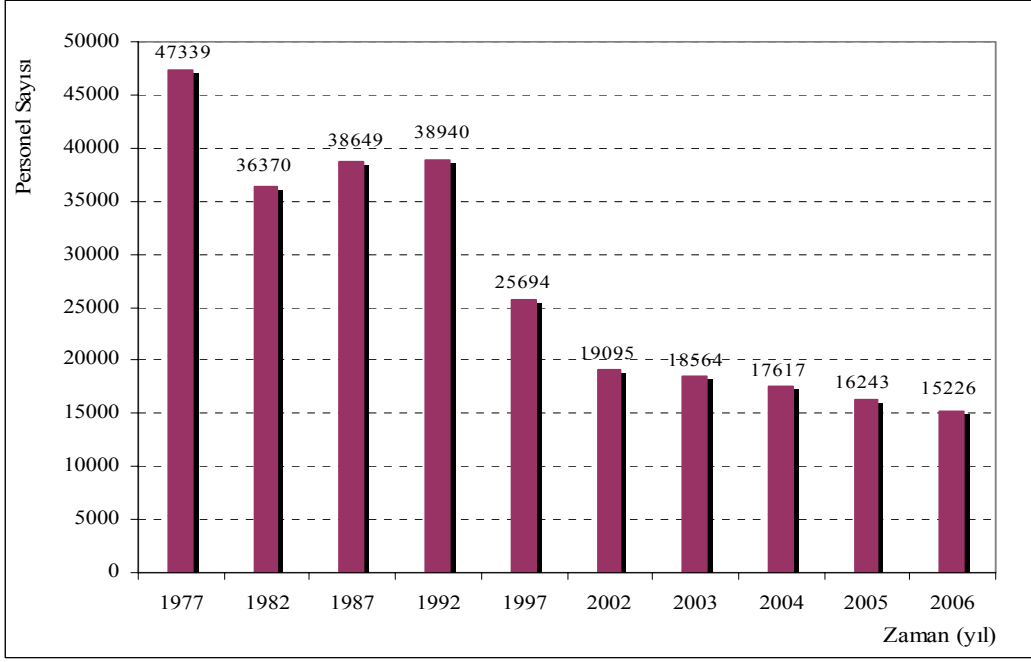
Grafik-7 KGM Memur Personelinin Sınıflar İtibariyle Oransal Dağılımı

Tablo-4 KGM Teknik Personelinin Meslek Grupları İtibariyle Dağılımı

04.10.2006

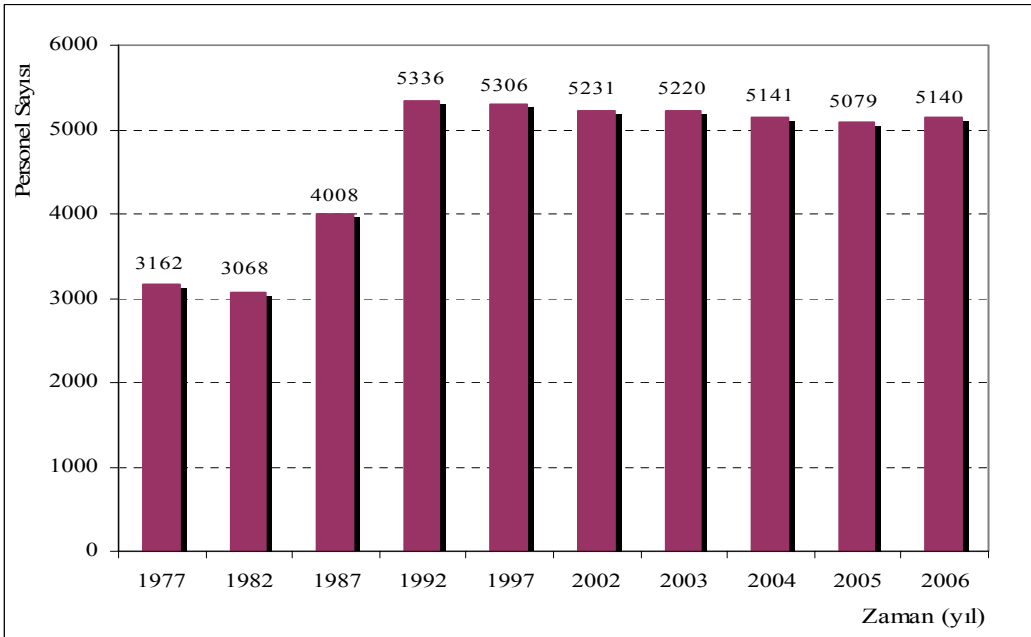
SINIFLAR	MERKEZ	TAŞRA	TOPLAM
MÜHENDİS MİMAR	312	1329	1641
DİĞER TEKNİK KARİYERLER	41	18	59
TEKNİKER	45	580	625
TEKNİSYEN	48	333	381
GENEL TOPLAM	446	2260	2706

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulduğu ilk yıllarda yol inşaat teknolojisi tümüyle insan gücüne dayalı iken, zaman içerisinde yol yapım ve bakım teknolojisinde kullanılan inşaat makinelerinin gelişimiyle, insan gücüne duyulan ihtiyaç azalmıştır. Ayrıca ilk yıllarda kuruluştaki emanet yapım çalışması gerçekleştirilirken, özellikle 1980'li yıllardan itibaren kuruluşun ihaleli yapım ve bakıma yönelmesi sonucunda, sanat sınıfı personeline duyulan ihtiyaç azalmış, zaman içerisinde sanat sınıfı personel sayısı azaltılmaya çalışılmıştır (Grafik-8).



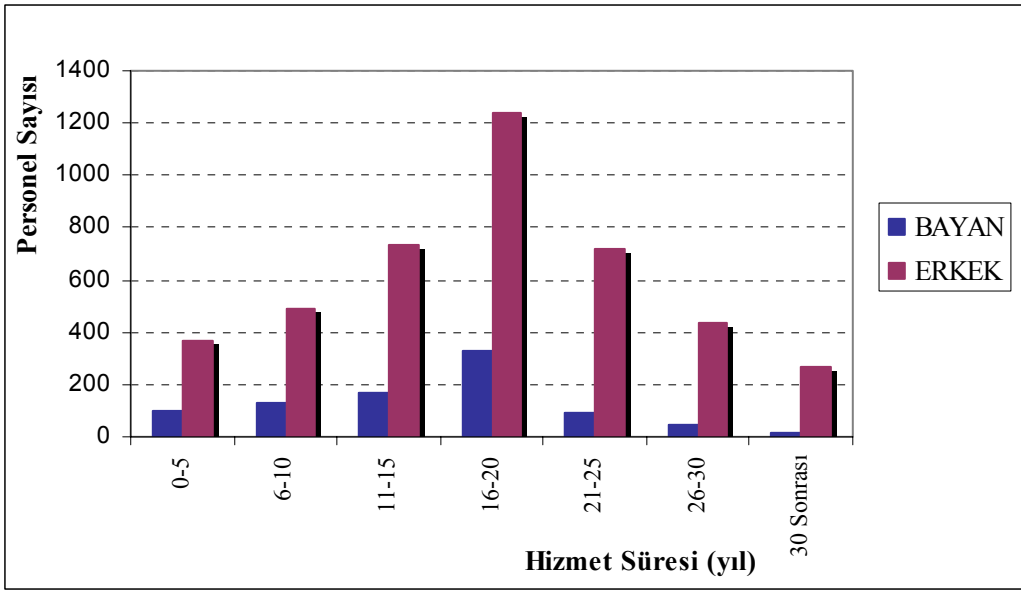
Grafik-8 Yıllar İtibariyle İşçi Personel Sayıları

Memur personel sayısına bakıldığında ise (Grafik-9), özellikle 1980'li yılların başında artış gözlenmektedir. Bunun sebebi 1980'li yıllar itibarıyla ücretli yolların devreye girmesiyle ücret toplama işi için kuruma gişe memuru personel alınmasıdır. Ancak mevcut durum itibarıyla 318 manuel gişe ve 1188 gişe memuru kadrosu bulunmakta ise de yaklaşık her üç gişe memurundan biri sağlık vb. nedenlerle başka alanlarda görev yapmaktadır.

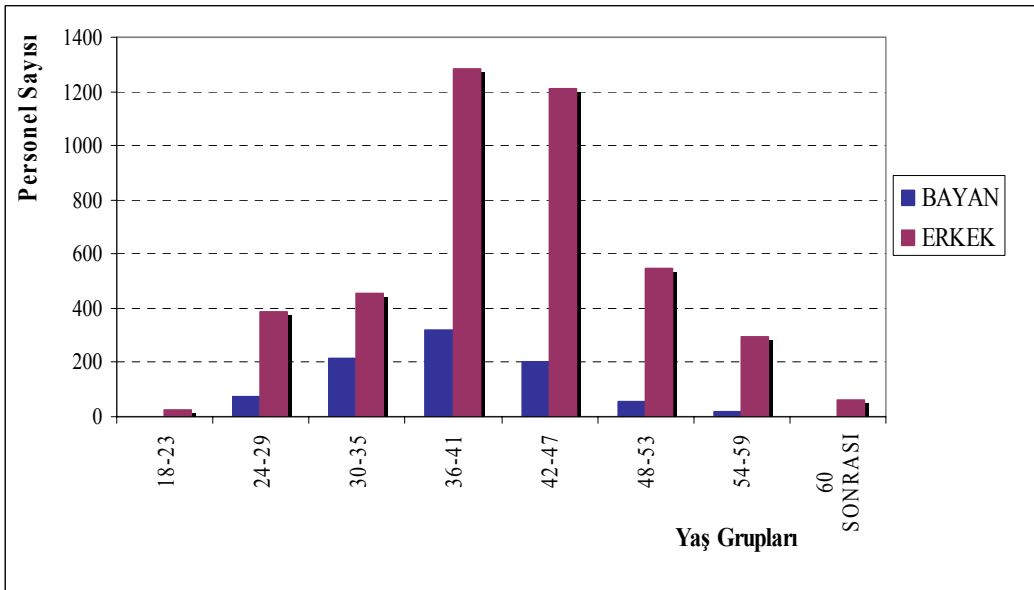


Grafik-9 Yıllar İtibariyle Memur Personel Sayıları

Grafik-10’da hizmet yılı itibarıyla memur personel sayıları verilmektedir. Bu grafikten de görüleceği üzere kuruluştaki personelin yarısından fazlası birkaç yıl içerisinde emeklilik için gerekli olan hizmet sürelerini dolduracaktır. Aynı zamanda bir kuruluşun enerjisini, dinamizmini sürdürmesi, yeni fikirlere açık olması, o kuruluştaki genç eleman sayısı ile doğrudan ilgilidir. KGM’ de memur personelin yaş gruplarına göre dağılımı incelendiğinde (Grafik-11), personelin büyük bir bölümünün 36-47 yaş arası grupta yoğunlaştığı, yeni alınan eleman sayısının ise oldukça düşük olduğu görülmektedir. Tecrübe, kurumların yaşayan hafızasıdır. Bu nedenle, kuruluşa yeni elemanlar alınarak kuruluş çalışanlarının bugüne kadar edindikleri bilgi ve tecrübelerinin genç nesillere aktarılması sağlanmalıdır. Bu durum kuruluşun varlığını ve kuruluş çalışanlarının kurum vatandaşlığını sürdürmesi için gereklidir.



Grafik-10 Hizmet Yılları İtibariyle Memur Personel Sayıları



Grafik-11 KGM’ de Memur Personelin Yaş Grupları İtibariyle Dağılımı

KGM1980'li yıllar ile başlayan süreçte ihaleli yapıma geçmiş olup, bugün çalışmalarının büyük bir kısmını ihaleli olarak yürütmektedir. Ayrıca, teknolojik gelişmeler bütün alanlarda olduğu gibi karayollarının bazı faaliyetlerinde de personel sayısına duyulan ihtiyacı azaltmıştır.

Kişi başına düşen otomobil sahipliliği ve kişi başına düşen yol uzunluğu bir ülkenin gelişmişliğini gösteren kriterlerdendir. Ülkemizde taşıt sahipliliği sürekli artmakta, buna paralel olarak da yüksek standartlı yola ihtiyaç duyulmaktadır. İhaleli çalışmalar nedeniyle sanat sınıfı personele duyulan ihtiyaç azalmakla birlikte KGM'nin yükümlülüğündeki projelerin planlama, projelendirme, ihale ve kontrollük hizmetlerinin gerçekleştirilebilmesi için özellikle nitelikli teknik personele ihtiyaç duyulmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü kurulduğu ilk yıllarda nitelikli teknik personel istihdam etmeyi başarmış olmakla birlikte 1980'li yıllarda başlayan ve günümüzde devam eden kurumlararası farklı ücret politikaları nedeniyle nitelikli personelin sürekli istihdamında güçlük çekmektedir.

Bir kuruluşun çalışmalarındaki başarısında en önemli etken "insan faktörü"dür. Karayolu altyapı hizmetleri çoğunluğu kırsal kesimde, yol boyunda ve zor doğa koşullarına karşı yürütülen, mesai saatleri ile sınırlanamayan hizmetler olup, bu hizmetleri özveri ile gerçekleştirecek özel bilgi ve deneyim sahibi bir teknik kadronun istihdamını zorunlu kılmaktadır. Ancak, mevcut kadromuza baktığımızda ücret politikalarındaki olumsuzluklar nedeniyle, tecrübeli eleman oranının giderek azaldığı gözlenmektedir. KGM' de istihdam edilen teknik ve idari personelin ücret düzeyi, farklı kuruluşlarda aynı işi yapan personelin aldığı ücretlerle karşılaştırıldığında oldukça düşüktür. Yıllar içerisinde kamunun farklı sektörlerinde çalışan personelin ücret durumları iyileştirildiği halde Kuruluşumuzda zor şartlarda hizmet veren teknik ve idari personelin durumunda olumlu bir gelişme sağlanamamıştır. Personelin kariyeri, pozisyonu ve sorumluluğu ile uyumlu ücret alamaması, mühendislerin emirlerinde çalışan sanat sınıfı personelden daha düşük ücretlerle çalışması gibi ücret dengesizlikleri Kuruluşumuzda çalışma barışını olumsuz etkilemekte, motivasyonun düşmesine neden olmaktadır. Bu nedenle, Kuruluşumuzda çalışan teknik ve idari personelin artık ertelenemeyecek bir noktaya gelen ücret ve sosyal haklarına yönelik temel sorunlarının bir bütün olarak ele alınıp, ivedilikle çözülmesi önemlidir.

2.2.3. Diğer Kaynaklar

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün diğer kaynakları arasında en önemlisi Makine Parkı olup buna ilişkin bilgiler aşağıda verilmekte ve Tablo-5 ile Grafik-12'de gösterilmektedir.

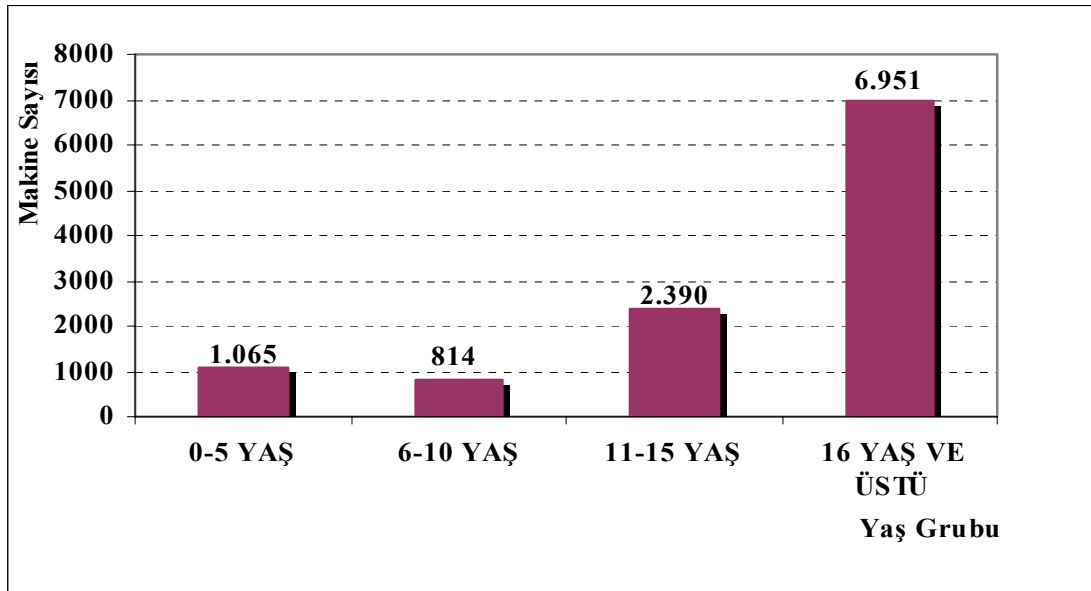
- Kuruluşun Makine Parkında, 01.01.2006 tarihi itibarıyla yenileme değeri 644 518 012 YTL, cari değeri 191 762 958 YTL olan 11 220 adet makine mevcuttur.
- Makine parkımızın % 62'si, 16 yaş grubunun üzerindedir.
- Yapım makinelerinin % 77'si, asfalt makinelerinin % 79'u, bakım makinelerinin % 46'sı, diğer (destek-hizmet) makinelerinin % 78'i 16 yaş ve üzerindedir.
- Makine parkının % 5'i yapım, % 14'ü asfalt, % 51'i bakım ve % 30'u ise diğer (destek-hizmet) makinelerinden oluşmaktadır.
- Kuruluşun çalışma politikası doğrultusunda, son 15 yılda yol yapım çalışmaları ihaleli olarak yapıldığı için yenilenmesi gereken yapım makineleri yenilenmemiştir.
- Asfalt makinelerinin bakım amaçlı olduğu göz önüne alındığında, Kuruluşun makine parkının bakım, kar mücadelesi ve trafik güvenliğini sağlayan makinelerden oluştuğu görülmektedir.

- Makine parkının mevcut hali ile yol bakım ve kış mücadelesi hizmetleri güçlüğüle yerine getirilmekte, hizmetin yürütülmesinde aksamalar olmaktadır.
- Yatırım programında 91E040140 DPT numarası ile yer alan yol bakım ve kar mücadele makineleri dengeleme projesi için, 2006 yılı yatırım programına yaklaşık 53 Milyon YTL ödenek konularak ihaleleri yapılmış olup, bir kısmı 2006 yılı sonuna kadar bir kısmı da 2007 yılının ilk yarısında teslim alınacaktır.

Tablo-5 Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Parkının Yaşlarına Göre Dağılımı (01.01.2006)

MAKİNE GURUPLARI	0-5 YAŞ	%	6-10 YAŞ	%	11-15 YAŞ	%	16 YAŞ VE ÜSTÜ	%	TOPLAM	%	YENİLEME DEĞERİ (YTL) (*)	GÜNCEL DEĞERİ (YTL) (*)
YAPIM	128	22	2	0	1	0	444	77	575	5	87.057.806	26.417.440
ASFALT	28	2	67	4	222	15	1205	79	1522	14	155.596.116	34.049.419
BAKIM	719	12	533	9	1842	32	2659	46	5753	51	310.252.056	102.579.696
DİĞER	190	6	212	6	325	10	2643	78	3370	30	91.612.104	28.716.403
TOPLAM	1065	9	814	7	2390	21	6951	62	11220	100	644.518.082	191.762.958

(*) T.C. Merkez Bankası 2006 yılı sene başı döviz kuru Dolar efektif satış değeri dikkate alınarak (1 US \$ = 1.3526 YTL) hesaplanmıştır.



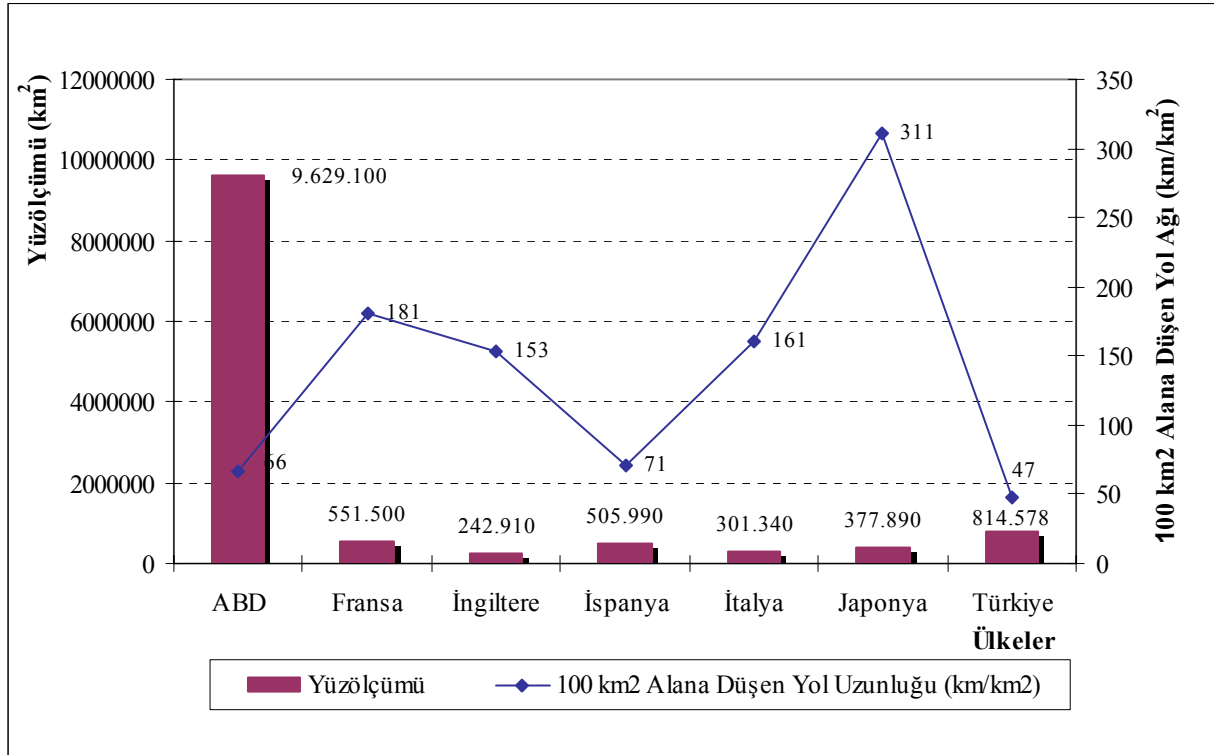
Grafik-12 Karayolları Genel Müdürlüğü Makine Parkının Yaşlarına Göre Dağılımı

2.3. Kuruluşun Faaliyet Alanındaki Durum ve Gelişme Eğilimleri

2.3.1. Ülkemizdeki Durum ve Gelişmeler

Ülkemizde karayolları işlevlerine bağlı olarak otoyollar, devlet yolları, il yolları, şehir içi yolları, köy yolları, turistik yollar ve orman yolları olarak adlandırılmakta olup söz konusu yollar farklı kuruluşların sorumluluğundadır. Bu yollardan otoyollar, devlet yolları ve il yolları Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğu altındadır. Köy yolları Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında iken, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün Kaldırılmasına İlişkin 5286 sayılı Kanun ile İl Özel İdarelerine devredilmiştir. Şehir içi yollar ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile 5393 sayılı Belediye Kanunu uyarınca yerel yönetimlerin sorumluluğunda bulunmaktadır.

100 km² alana düşen kentsel olmayan karayolu ağı uzunluğu ülkemizde 47 km düzeyindedir. Km² alana düşen karayolu uzunluğu ülkelere ve ülkelerin yüzölçümlerine göre değişiklik göstermektedir. Yüzölçümü az olan ülkelerde bu rakam daha yüksek olarak görülmektedir (Grafik-13).



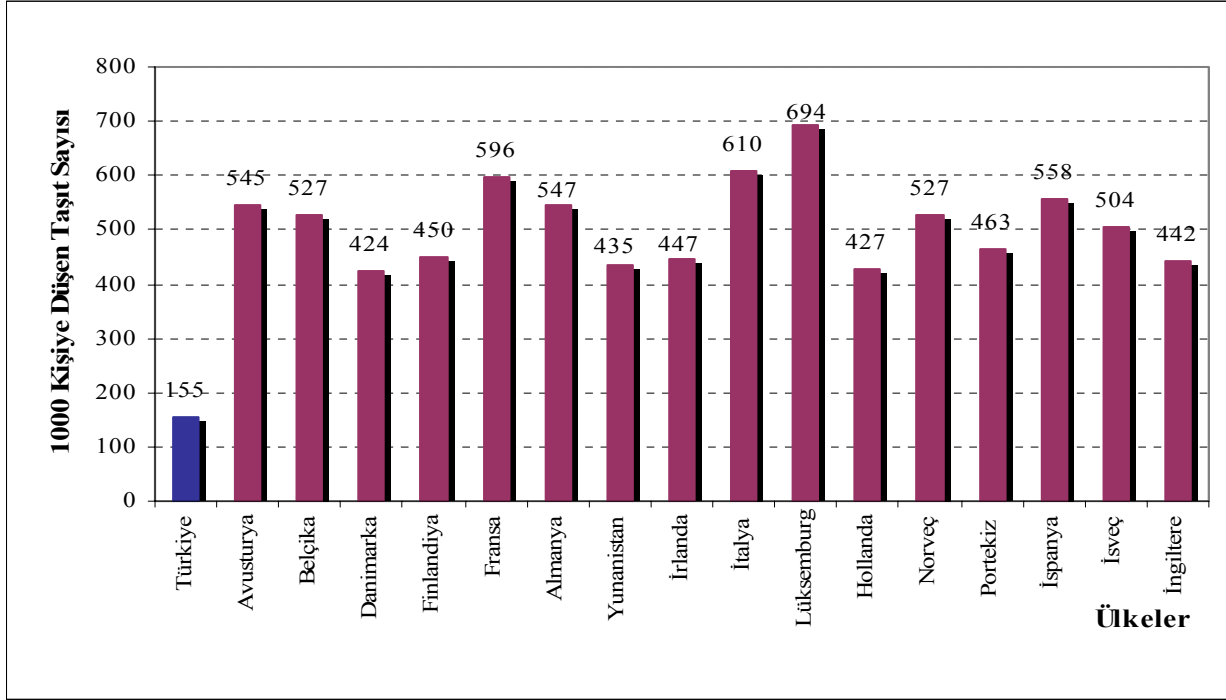
Kaynak: 2006 Yılı ERF Avrupa Yol İstatistikleri Yayını (Veri Yılı: 2003)
Türkiye verisi 2005 yılı olarak güncellenmiştir.

Grafik-13 Bazı Ülkelerin Yol Ağı Karşılaştırması (100 km²'ye Düşen Yol Ağı)

Taşıtlı sahipliği bireylerin alım gücü ile dolayısıyla kişi başına düşen milli gelir ile doğrudan ilişkilidir. Aşağıda verilen grafikten (Grafik-14) anlaşılacağı üzere, Türkiye'de taşıtlı sahipliği diğer ülkelerle karşılaştırıldığında henüz doyum seviyesine ulaşmamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşundan bu yana yol ağına önemli gelişmeler olmuştur. Kuruluşun Tarihçesi başlığı altında da verildiği gibi, 1950'ler den başlayarak tüm

yol ağı öncelikle ulaşımı sağlayacak standartlarda inşa edilmiştir. Öncelikle erişebilirlik sağlanacak, sonraları oluşacak trafik taleplerine göre aşamalı olarak, yolların fiziki ve geometrik standartları gerektiğince artırılacaktır. Bu politika başarıyla uygulanmıştır.



Kaynak: "Dünya Yol İstatistikleri, 2005" , IRF (Uluslararası Yol Federasyonu) , (Veri Yılı:1999- 2003)
Türkiye verisi 2005 yılı olarak güncellenmiştir.

Grafik-14 Bazı Ülkelerde 1000 Kişiyeye Düşen Taşıt Sayısı

1950 ile 1970 yılları arasında yol yapım politikasının ilk ve önde gelen amacı; sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm yörelerine götürülebilmesi için yaz-kış geçit verebilecek yolları tesis etmek olmuştur. Bu tutum, endüstrileşme girişimlerine büyük katkılar sağlamış, ekonominin gelişmesiyle oluşan refahın toplumda eşit paylaşılmasına yardımcı olmuştur.

1970'lerde Ülkemizde motorlu taşıt sanayinin kuruluşu ile ekonomik faaliyetlerde artış olmuş, yollarımızın bir kısmı ticari trafik taşımaya başlamış, böylece yol politikamız fiziksel yetersizliklerin aşılması amacıyla üst yapı (asfalt kaplamalı yollar) konusunda yeni boyutlar kazanmıştır. 1970 yılı başında 59 453 km uzunluğunda olan toplam yol ağının % 32'si asfalt kaplamalı hale getirilmiştir.

1980'li yıllarda ise enerji krizi ve ekonomik bunalımlar, dünyada olduğu gibi ülkemizde de yeni karayolu yapımından çok, giderek artan ağır yükler altında kalan mevcut alt yapıyı korumayı amaçlayan takviye ve bakım önlemlerini ön plana almayı gerektirmiştir. Bir yandan mevcut durumu korumak için çaba harcanırken, diğer yandan mevcut geometrik standartlardan geniş ölçüde yararlanarak yolların fiziki standartlarını artırıcı yönde çalışmalar yapılmıştır. Bu kapsamda Kuveyt Fonu ve Dünya Bankası kredisi ile finanse edilen TETEK (Türkiye Transit Karayolu) Projesi 1981 yılında programlanmış, Irak ve İran'a ulaşan transit karayolu ağımızın fiziki yapısında önemli ölçüde iyileştirme sağlanmıştır.

Yol satıh cinslerindeki bu gelişme ulaşım konforu ve seyahat süresinin kısaltılması gibi iyileştirmelerin yanında, ülke ekonomisine büyük ölçüde etki yapan ticari, endüstriyel ve turizm potansiyelini artırıcı bir etken olmuştur.

Ülkemizde karayolu taşımacılığının ulaştırma sektörü içindeki payı giderek artan bir eğilim göstermektedir. Özellikle yolcu taşımalarında ve 500 km ve daha kısa mesafelerde kapıdan kapıya yapılan taşımacılıkta, karayollarının en esnek, hızlı ve maliyet etkin ulaşım modu olduğu dünyada ve ülkemizde kabul gören bir gerçektir. Ülkemizde ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi yurt içi şehirlerarası yolcu ve yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, yük taşımacılığında % 92, yolcu taşımacılığında ise % 95 olan karayolunun payı, karayolu ile taşımacılığın diğer ulaşım sektörlerinden daha çok talebi karşıladığını göstermektedir.

Kuşkusuz uzun mesafe ve uluslararası yük taşımacılığının karayollarında denizyollarına ve demiryollarına kaydırılmasının gerekliliği açıktır. Ulaşım sistemleri arasında bir denge kurulması, bir yandan taşıma maliyetlerini ve dolayısıyla fiyatı düşürecek, diğer yandan ise ağır taşımaların yol üst yapısında neden oldukları tahribatı azaltarak karayollarının hizmet seviyesini yükseltecektir.

Ulaştırma altyapı projelerinin gerçekleştirilmesinde pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede olduğu gibi ülkemizde de karşılaşılan en önemli problemlerden biri bütçe kısıtlamasıdır. Ülkemizde kullanılan finans temin yöntemleri genel bütçeden alınan paydır. Kuruluşun bütçesinin her yıl genel bütçeden ayrılan orana bağlı olarak gerçekleşmesi; kuruluş faaliyetlerinin zamanında ve gerektiği şekilde yapılmasını engellemektedir. Bu konuyla ilgili detay bilgiler “Mali Kaynaklar” başlığı altında verilmiştir.

Gelişmekte olan ülkelerde karayolu altyapı projelerine ayrılan kaynak miktarının ideal olarak Gayri Safi Milli Hasılanın en az % 1-2’si olması beklenmektedir. Buna göre ülkemizde KGM’ye ayrılan bütçenin en az iki katı seviyesinde olması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Pek çok ülkede olduğu gibi ülkemizde de özel sektörün finans teminine katılımı sağlanmak amacıyla yap-işlet-devret projeleri düşünülmüş, bu kapsamda Göcek Tüneli yap-işlet-devret modeliyle ihale edilmiş ve yapımı bitirilerek trafiğe açılmıştır.

Ülkemizde taşıtlarla ilgili toplanan (taşıt alım vergisi, yıllık taşıt vergileri, akaryakıt vergileri) vergi oranları çok yüksek olup, bu alanda toplam gelirlerin yaklaşık % 20’sini oluşturmaktadır. ABD, Yeni Zelanda gibi bazı ülkelerde değişik isimler altında oluşturulan karayolu fonunun benzer şekilde ülkemizde de oluşturulması ve karayolu sektöründe kullanılan akaryakıttan kaynaklanan vergilerin belli bir bölümünün bu fona aktarılması durumunda KGM’nin mali kaynak temini problemi çözülecektir.

KGM çalışmalarında gelişmiş teknolojiye dayanan Akıllı Ulaşım Sistemleri de tesis etmeye başlamıştır. Otoyollardan insansız ücret toplamak üzere tesis edilen Otomatik Geçiş Sistemleri, Kartlı Geçiş Sistemleri, taşıtları hareket halinde iken sayan, sınıflandıran ve tartan Hareketli Ağırlık Ölçüm Cihazları bunlardan bazılarıdır. Bu kapsamda ayrıca hava durumunu önceden algılayan ve uyarı sistemleri ile trafik yönetim merkezleri konusunda da çalışmalar sürdürülmektedir.

Kuruluşun yeniden yapılandırılması konusunda Türkiye Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü (TODAİE) ile yapılan bir çalışma tamamlanarak Başbakanlık Devlet Personel Dairesi

Başkanlığı'na gönderilmiş, ancak, “Kamuda Yeniden Yapılanma Yasa Tasarısı” nedeniyle Başbakanlıkça beklemeye alınmıştır. Diğer kurumlarda olduğu gibi Kuruluşumuzda da 2004/2 sayılı genelge doğrultusunda yeniden yapılanma çalışmaları sürdürülmektedir.

KGM çevreye duyarlı, sürdürülebilir ulaşım politikalarını benimsemektedir. Bu nedenle 1995 yılından itibaren yatırım projeleri için Çevresel Etki Değerlendirme Raporları hazırlanmaktadır. Küresel ısınmaya sebebiyet veren karbondioksit (CO₂) ve azotmonoksit (NO) gibi taşıt emisyonlarının daha fazla kontrol altına alınması ve taşıtların teknik muayenelerinin daha sağlıklı yapılabilmesi için Taşıt Muayene İstasyonlarının özelleştirilmesi süreci başlatılmıştır.

Karayolu taşımacılığının payının artmasıyla birlikte karşılaşılan en önemli problemlerden biri ağır taşıtların aşırı yüklenmesidir. Bütün kamyonların ortalama % 22'si ağırlık ihlali yapmaktadır, ayrıca dingil bazında da ağırlık ihlalleri % 20 düzeyindedir. Aşırı yüklemeler nedeniyle yollar ekonomik ömürleri öncesinde önemli bozulmalarla karşı karşıya kalmakta ve kısa sürede onarım gerektirmektedir.

KURULUŞUN AVRUPA BİRLİĞİ İLE İLGİLİ FAALİYETLERİ

Günümüzde küreselleşme ile bir arada yaşanan bölgeselleşmenin önemli bir örneğini oluşturan Avrupa Birliği (AB) 1 Ocak 2007'de 27 üyeli bir birlik haline gelmiştir. 12 Eylül 1963 tarihinde Türkiye ile Avrupa Ekonomik Topluluğu (AET) arasında imzalanan ve üyelik perspektifini içeren “Ortaklık Anlaşması” ile başlayan ve Aralık 1999 Helsinki Zirvesinde Türkiye'nin aday ülke ilan edilmesi ile ivme kazanan Türkiye-AB ilişkilerinde 3 Ekim 2005 tarihinde üyelik müzakerelerinin başlaması kararıyla birlikte yeni bir döneme girilmiştir. Ülkemizin AB'ye üye olma hedefi doğrultusunda önümüzdeki süreçte 35 fasıl altında toplanan AB müktesebatına ilişkin müzakerelerin sonuçlandırılması yer almakta olup, bu çerçevede 20 Ekim 2005 tarihinde başlayan tarama süreci 13 Ekim 2006 tarihinde tamamlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü, Avrupa Birliği ile müzakere sürecinde AB Müktesebatının Türk mevzuatına aktarılması ve uygulanması açısından Taşımacılık Politikası müzakere başlığında sorumlu kurum, Trans-Avrupa Ağları, Çevre, Malların Serbest Dolaşımı ve İstatistik başlıklarında ise ilgili kurum konumundadır.

KGM, Taşımacılık Politikası faslında 1999/62/EC sayılı “Belirli Altyapıların Kullanımı İçin Ağır Yüklü Taşıtların Ücretlendirilmesi” direktifi, bu direktifi değiştiren 2006/38/EC sayılı direktif, 2004/52/EC sayılı “Toplulukta Elektronik Yol Ücret Toplama Sistemlerinin Birlikte İşletilebilirliği” ve 2004/54/EC sayılı “Trans-Avrupa Karayolu Ağı Üzerindeki Tüneller İçin Minimum Güvenlik Gereksinimleri” direktiflerinin üyelikle birlikte uyumlaştırılmasından ve uygulanmasından sorumludur. Trans-Avrupa Ağları, Malların Serbest Dolaşımı, Çevre ve İstatistik müzakere başlıklarında ise diğer kurumlarca uyumlaştırılan/uyumlaştırılacak mevzuatların uygulanmasında ilgili kurumdur.

Ülkemizin AB'ye üyeliği ile birlikte üstleneceği konsey direktifleri kapsamında düzenlenen tanıtıcı ve ayrıntılı tarama toplantılarına Genel Müdürlüğümüzce katılım sağlanmıştır. Ayrıca, söz konusu AB mevzuatlarının uygulanması aşamalarında kurumsal kapasitenin güçlendirilmesine yönelik olarak 2006 Yılı Ulusal Planı'na çeşitli İdari Kapasite Tedbirleri önerilmiştir. Kuruluşumuzun belirlenmiş stratejik hedefleri doğrultusunda Katılım Öncesi Fonlardan (IPA) yararlanması için de çeşitli altyapı proje teklifleri sunulmuştur.

Türkiye AB üyeliği ile birlikte Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarına (TEN-T) entegre olduğunda, AB fonlarının en fazla kullanılacağı sektörlerden birisi hiç kuşkusuz ulaştırma sektörü olacaktır.

TINA (Transportation Infrastructure Needs Assessment- Ulaşım Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi) Türkiye Projesi kapsamında görev alacak kurumların yetki ve sorumluluklarını düzenlemek amacıyla 3 Aralık 2004 tarihinde Ulaştırma ve Dışişleri Bakanlıkları ile Türkiye İstatistik Kurumu, DPT Müsteşarlığı ve Karayolları Genel Müdürlüğü'nü kapsayan bir protokol imzalanmıştır. 2005 yılında yapılan TINA Türkiye Projesi ihalesinden sonra resmi çalışmalar 2 Aralık 2005 tarihinde yapılan açılış toplantısı ile başlamış ve Temmuz 2006 sonu itibarıyla Başlangıç, 1., 2., 3. ve 4. Ara Rapor yayımlanmıştır. Çalışmalar çerçevesinde karayolu altyapısı için ulusal önceliklerimiz ifade edilmiş, ülkemiz için E-Yolları ile TEM'de (Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu- Trans European North- South Motorway) belirlenmiş karayolu güzergahlarının TINA Türkiye Projesi Omurga Ağı'nda bulunmasının temel karayolu ulaşım ihtiyaçlarını karşılayabileceği dile getirilerek 13 496 km.lik bir karayolu kesiminin proje kapsamında yer alması sağlanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü, TINA Türkiye Projesi sonucunda ortaya konacak ve muhtemel bir AB üyeliği ile TEN-T'nin bir parçası haline gelecek ulaşım koridorlarının AB "TEN-T müktesebatına" uyumu kapsamında;

- Trans-Avrupa Ulaştırma Şebekesinin Geliştirilmesi ile ilgili Topluluk Hedeflerine ilişkin 23 Temmuz 1996 tarihli ve 1692/96/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Kararı ile bu kararın 1346/2001/EC sayılı "deniz, iç su yolu, limanlar ve intermodal terminaller ile ilgili düzeltme kararı" ve 884/2004/EC sayılı diğer düzeltme kararı,
- Trans-Avrupa Şebekesi Alanında Topluluk Mali Yardımının Verilmesine İlişkin Genel Kuralları Belirleyen 18 Eylül 1995 tarihli ve 2236/95/EC sayılı Konsey Tüzüğü,

konularını takip etmekte, bu çerçevede TINA Türkiye Projesi ve bu proje kapsamında tespit edilecek öncelikli karayolu projeleri ile katılım öncesi mali yardım aracı olarak tanımlanan IPA fonlarının kullanımına yönelik ekonomik ve sosyal uyum kapsamında yer alan karayolu projelerine ilişkin faaliyetleri gerçekleştirmektedir.

KURULUŞUN FAALİYET ALANIYLA İLGİLİ PLANLAR VE PROGRAMLAR

Kuruluşun faaliyet alanıyla ilgili planlar, ulaştırma ana planları, kalkınma planları ve bölgesel planlardan oluşmaktadır.

ULAŞTIRMA ANA PLANLARI

Ulaştırma sektöründe ilk ana plan 1983-1993 yıllarını kapsayacak şekilde 1981 yılında başlatılmış ve 1982 yılında tamamlanmıştır.

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'nın koordinatörlüğünde tüm ilgili kuruluşların katkılarıyla hazırlanmış olan I. Ulaştırma Ana Planı, ülkemizin gerek duyacağı ulaşım talebinin tahmini ile işe başlamıştır. Amaç, ulaşım talebinin ulaşım sistemlerinin özellikleri, imkanları, ilkeleri ve politikaları ışığında karşılanmaya çalışılmasıdır. Cumhuriyetimizin kuruluşundan itibaren çeşitli uzun vadeli ulaşım projeleri yapılmış, ulaşım sistemlerimizin entegre (tüm sistemleri uyumlu olarak kapsamına alan) ve uzun vadeli planlarla ele alınması

gereği ilke olarak belirtilmiş olmakla birlikte, sözü edilen 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı, tüm alt sistemleri kapsayan ilk 10 yıllık plandır. Bu plan, Bakanlar Kurulu Kararında öngörüldüğü biçimde, ilk üç yıllık uygulamadan sonra yapılması öngörülen tarihte (1986'da) yenilenmemiş ve terkedilmiştir.

Sözü geçen Ulaştırma Ana Planı'nın amaçları kısaca aşağıdaki gibidir.

1. Ülkemiz insanların ve ekonomisinin talep edeceği ulaşım imkanlarını kestirmek ve mümkün olan en üst düzeyde karşılamak,
2. Milli güvenlik için gerek duyulabilir ulaşım imkanlarını hazırlamak,
3. Her ulaşım alt sisteminin toplam taşıma içindeki yerini tespit ederek, kamu ve özel kesimi, amaç paralelinde yönlendirmek,
4. Gündemde bulunan önemli projelerin genelde yerini tespit etmek,
5. Ulaştırma sektöründe planlamayı, kontrollü işletmeyi ve idari yapıyı geliştirici önerileri belirlemek,
6. 1983-1993 dönemi için, Kuruluşların detay planlarının ve yıllık programlarının esaslarını oluşturmak.

Daha sonraki yıllarda ana plan çalışmaları revize edilmek istenmiş ve gerekliliği ulaştırma şuralarında da dahil her düzeyde gündeme getirilmiş ise de uzun bir dönem bir türlü tekrarlanamamıştır.

2000'li yılların başlarında Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda öncelikle Ulaştırma Ana Planı yaptırılması çalışmalarına başlanmış ise de söz konusu çalışmanın öngörülenden uzun süreceği ortaya çıkmış ve bu nedenle Ulaştırma Ana Planı çalışması yerine ulaşım ile ilgili önemli ilke ve politikaların ortaya konulacağı ve ileride hazırlanacak Ulaştırma Ana Planına temel teşkil edilecek Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmasının yapılmasına karar verilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinasyonunda ulaştırma sektöründe yer alan değişik kamu kurum ve kuruluşlarından görevlendirilen üyelerden oluşturulan Yönlendirme Komitesi önderliğindeki sürdürülen bu çalışma 2003 yılı sonlarında İstanbul Teknik Üniversitesine ihale edilmiş ve Şubat 2005'de tamamlanarak Sonuç Raporu yayımlanmıştır.

Yayımlanan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporunun karayolu sektörüne ilişkin başlangıç bölümünde; karayollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının % 90 seviyesinin üzerinde olduğu ve bu dengesiz dağılımın diğer ulaşım modlarına kaydırılması, karayollarımızda seyreden aşırı yüklü ağır taşıt oranının % 30 düzeyinde olduğu ve taşıtların aşırı yüklenmesi sonucunda karayollarının beklenenden daha hızlı bozulması sebebiyle sistemli bir şekilde ağırlık kontrollerinin yapılmasının gerekliliği, trafikte beklenen artışların yaşandığı kesimlerde, bölünmüş yol çalışmalarına devam etme ihtiyacı, mevcut sathi kaplamalı yolların ağır taşıt kompozisyonuna bağlı olarak belli bir öncelik sırasına göre Bitümlü Sıcak Karışıma dönüştürülmesi, karayolu trafik güvenliği çalışmalarının Avrupa Birliği müktesebatına uygun şekilde artarak sürekliliğinin sağlanması, bakım ve onarım hizmetlerinin düzenli şekilde ve zamanında yapılması tespitleri yer almaktadır.

KALKINMA PLANLARI

2007-2013 dönemini kapsayan Dokuzuncu Kalkınma Planı, "İstikrar içinde büyüyen, gelirini daha adil paylaşan, küresel ölçekte rekabet gücüne sahip, bilgi toplumuna dönüşen, AB'ye üyelik için uyum sürecini tamamlamış bir Türkiye" vizyonu ve Uzun Vadeli Strateji (2001-

2023) çerçevesinde hazırlanmış ve AB'ye üyelik sürecine katkı sağlayacak temel strateji dokümanı olarak tasarlanmıştır.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda "Plan Öncesi Dönemde Türkiye'de Ekonomik ve Sosyal Gelişmeler" in ele alındığı 5. Bölümde; Ülkemizde başta karayolları olmak üzere trafik güvenliğinin yeterli olmayışının önemli bir sorun olmaya devam ettiği (Paragraf 139); Türkiye'de artan ulaşım talebine uygun olarak demiryolu ve denizyolu fiziki altyapısının yeterince geliştirilememesi ve kapıdan kapıya taşımacılık için en uygun ulaştırma türünün karayolu taşımacılığı olmasının, yük ve yolcu taşımalarının ağırlıklı olarak karayolu ağına yüklenilmesine yol açtığı, bu durumun taşıma türleri arasında dengesiz ve verimsiz bir ulaşım sisteminin oluşmasına sebep olduğu (Paragraf 140); VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payının % 90, yurt içi yolcu taşımacılığında % 95,2 seviyesine ulaştığı (Paragraf 141); Trafik kazaları sonucu ortaya çıkan can kayıplarının yanı sıra uğranılan ekonomik kayıpların önemli bir sorun olmaya devam ettiği (Paragraf 153); 2005 yılı başı itibarıyla 62 bin km uzunluğundaki devlet ve il yolunun 4 000 km'sinin stabilize ve toprak halde olduğu (Paragraf 154); Taşımacılık sektöründe karayolunun ağırlığının hissedilmekte olduğu, taşınan malların ulaştırma modları arasında dengeli bir şekilde paylaşılması ihtiyacının devam ettiği (Paragraf 217) belirtilmiştir. Bu tespitler Stratejik Planın tespitleri ile paralellik göstermektedir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nın "Temel Amaçlar: Gelişme Eksenleri" başlıklı 7. Bölümünün ulaşırma alt bölümünde sıralanan amaçlar incelendiğinde bunların aşağıdaki detaylarda belirtildiği gibi "KGMStratejik Plan 2007-2011" ile uyumlu olduğu görülecektir. Şöyle ki;

- Stratejik Plan'ın "Yol ve Trafik Güvenliği" başlıklı Amaç 1'de yer alan "Yol ağıımız üzerindeki trafik güvenliğini sürekli olarak artırmak" paragrafındaki hedefler ile "Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişme" başlıklı Amaç 3'de yer alan "Eğitim, AR-GE ve teknolojiye önem veren sürekli gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak, kurum çalışanlarının gelişimini ve iş tatminini sağlamak" paragrafındaki hedefler; Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda yer alan, "Başta karayolu olmak üzere ulaştırmanın tüm modlarında trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir (Paragraf 416)" ve "Trafik kazalarının yoğun olarak görüldüğü kara noktalar giderilecek, trafikte denetim hizmetlerinin etkinleştirilmesine ve hedef programlar çerçevesinde yaygınlaştırılmasına, trafik eğitiminin ilköğretimden başlatılarak halkın bilinçlendirilmesine önem ve öncelik verilecek, trafik güvenliği konusunda hazırlanacak programlara kamuoyunun ve sivil toplum örgütlerinin desteğinin artırılması, özel kesimin trafik güvenliği ile ilgili projelere katılımının sağlanması özendirilecektir (Paragraf 441)" hedefleri ile uyum içindedir.

- Stratejik Plan'ın "Hareketlilik" başlığı ile Amaç 2'de yer alan "Yolcu ve yük taşımacılığında konforu artırmak, zaman kayıplarını ve ekonomik kayıpları en aza indirmek" paragrafındaki "Fiziki ve geometrik standardı düşük devlet yollarının % 30'u ile il yollarının % 20'si 5 yıl içinde iyileştirilecektir" hedefi (Hedef 2.2.), Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda yer alan "Ana karayolu güzergahları Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) standardında bölünmüş yol haline getirilecektir (Paragraf 439)" hedefi ile; "Sosyo-ekonomik ihtiyaçlar gözetilerek belirlenen yol koridorlarının fayda-maliyet analizleri sonuçları doğrultusunda yapılabilirliği tespit edilenleri projelendirilerek inşa edilecektir (Hedef 2.1)" hedefi Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda yer alan "Yol yapım ve bakım fayda ve maliyetleri, tüm dışşallıkları da içerecek şekilde belirlenecektir (Paragraf 442)" hedefi ile uyumludur.

- Stratejik Plan'ın 3. Amacı olan “Kurumsal mükemmeliyet ve sürekli gelişme” paragrafının içindeki Hedef 3.4’te “Karar destek ve yönetim sistemi geliştirilerek 5 yıl içerisinde kullanıcıların hizmetine sunulacaktır” denmektedir. Bu hedef Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda yer alan “Karayollarında, bakım onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını teminen üstyapı yönetim sisteminin uygulanmasına başlanacak ve bu hizmetler önleyici bakım kavramı esas alınarak yürütülecek, bu kapsamda, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim eliyle yürütülmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler gerçekleştirilecektir (Paragraf 440)” hedefi ile paralellik göstermektedir.

- Stratejik Plan'ın 5. Amacı olan “İnsana ve Çevreye Duyarlılık” başlıklı “Karayolu ulaşım sisteminden kaynaklanan, doğal çevreye ve İnsana zarar veren çevresel etkilerin azaltılarak yaşam kalitesini artırmak” paragrafındaki hedefler, Dokuzuncu Kalkınma Planı’nda yer alan “Müktesebat uyumu ve gerekli diğer yapısal düzenlemelerin tamamlanmasıyla birlikte, kurumsallaşmış, insana ve çevreye saygılı, sürdürülebilir bir rekabet ortamında faaliyet gösteren karayolu taşımacılığı sektörüne ulaşılması amaçlanmıştır (Paragraf 437) hedefi ile uyumludur.

Ayrıca, Dokuzuncu Kalkınma Planı’nın “Temel Amaçlar: Gelişme Eksenleri” başlıklı 7. Bölümünde;

- Mali disiplinin sürdürülebilmesinde önemli katkı sağlayacak harcama reformuna ilişkin düzenlemelere devam edileceği, kamu harcamalarında etkinliği, şeffaflığı ve hesap verilebilirliği artırmayı amaçlayan 5018 sayılı Kanunun tüm unsurları ile hayata geçirileceği, bu amaçla; plan dönemi sonuna gelindiğinde kamuda kaynak tahsisi, stratejik planlara ve performans esaslı bütçeleme sistemine dayandırılmış olacağı (Paragraf 366),

- Kamu kurum ve kuruluşlarında stratejik yönetime geçişin tamamlanacağı (Paragraf 692);

- Kamu idarelerinde yönetim kalitesinin geliştirilmesi için yönetim kararlarının orta ve uzun vadeli bakış açısı ile şekillendirilmesi, amaç ve hedeflere dayalı, sonuç odaklı yönetim anlayışının ve bütçelemenin geliştirilmesi, kamu hizmetlerinin arzında yararlanıcı taleplerine duyarlılığın artırılması, katılımcılık ve hesap verme sorumluluğunun tesis edilmesini temin etmek üzere Plan döneminde tüm kamu idarelerinin stratejik planlarını hazırlayarak uygulamaya koyacaklarını, bu sürecin kuruluş bazında takvimlendirileceği (Paragraf 694),

- Politika oluşturma sürecinin rasyonelleştirilmesini ve politikaların veriye ve bilgiye dayandırılmasını teminen nitel ve nicel veri yönteminin geliştirileceği, gerek politika oluşturma gerekse maliyetlendirme süreçlerinde sayısal, kurgusal ve analitik yöntemlerden yararlanılacağı (Paragraf 695),

- Kamu idarelerinin uygulayacakları politikalarının maliyeti, etkilediği kesimler ve fırsat maliyeti gözönüne alınarak, bütçenin, uygulanacak politikaların maliyetini ve kamu idarelerinin performansını gösterecek bir yapıya kavuşturulmasının sağlanacağı, kamu kaynakları performans programlarına uygun olarak tahsis edileceği, kamu idarelerinde performans kültürünün oluşturulması çerçevesinde ölçme, izleme ve değerlendirme süreçlerinin geliştirileceği (Paragraf 696),

- Kamu idarelerinde mevcut idari ve beşeri kapasitenin nitelik ve nicelik olarak stratejik yönetim anlayışı doğrultusunda geliştirileceği, yönetim kültürünün yeni yapıya uyarlanmasına dönük programlar düzenleneceği (Paragraf 697) belirtilmiştir.

Kamu idarelerinde güvenin güçlendirilmesi, mali etkinliğin sağlanması ve kuruluşların etkili kamu hizmeti sunmalarına yönelik olarak Kamu yönetiminde ve kamu mali yönetiminde başlatılan reformlar çerçevesinde, kamu kaynaklarının öncelikli kamu hizmetlerine tahsisini, bu kaynakların etkin, etkili ve ekonomik bir şekilde kullanılmasını ve kamu idarelerine bütçeleme sürecinde daha fazla yetki verilmesini sağlayan 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu 10.12.2003 tarihinde çıkarılmıştır. Bu kapsamda stratejik planlama ve performans esaslı bütçeleme uygulamasına yardımcı olacak kılavuzlar hazırlanmıştır. Seçilmiş kamu kuruluşlarında stratejik planlama ve performans esaslı bütçeleme pilot çalışmaları 2004 yılında başlatılmış olup, pilot uygulamalardan elde edilen bilgi ve tecrübeler doğrultusunda kılavuzların güncelleştirilmesi ve geliştirilmesi çalışmaları tamamlanma aşamasına gelmiştir. Ayrıca, kamu idarelerinde stratejik yönetim anlayışının hayata geçirilmesine yönelik örgütlenmenin oluşturulması amacıyla ilgili kurumlarda 2005 yılı sonunda strateji geliştirme birimleri kurulmuştur. Buna paralel olarak KGM bünyesinde de Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı ve alt birimleri oluşturulmuştur.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Hedef ve Tahminlerin ele alındığı 6. Bölümde; 2007-2013 plan döneminde Ulaştırma Hedefleri kapsamında, karayolu yük taşımalarında % 5,6 oranında artış (Dokuzuncu Kalkınma Planı, Tablo 6.7) öngörülmüştür. Buna paralel olarak 9 441 km olan karayolu bölünmüş yol uzunluğunun 2013 yılına kadar 15 000 km'ye, BSK kaplamalı Devlet ve İl yolu uzunluğunun da plan dönemi sonunda 14 500 km'ye çıkarılması hedeflenmiştir (Dokuzuncu Kalkınma Planı, Tablo 6.6). Ulaştırma sektörünün plan döneminde kamu yatırımlarından en büyük payı almakla birlikte, büyük projelerin yıllar itibarıyla tamamlanacak olması ve aynı dönemde özel sektör katılımını içerecek finansman modellerinden azami ölçüde yararlanılacak olması nedeniyle, sektörün kamu yatırımları içindeki payı azalacaktır denmektedir (Paragraf 340). Bu oranının % 32'den % 26'ya düşürülmesi öngörülmüş olup (Tablo 6.4), bu azalma sektörü olumsuz etkileyebilecektir.

BÖLGESEL PLANLAR

Bölgesel planlardan ise GAP (Güneydoğu Anadolu Projesi Ana Planı), DAP (Doğu Anadolu Projesi Ana Planı), DOKAP (Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı), ZBK (Zonguldak-Bartın-Karabük Bölgesel Gelişme Projesi) YHGP (Yeşil Irmak Havza Gelişim Projesi) ve Kırsal Alan Geliştirme Projelerini sayabiliriz

Temmuz 2002'de yayımlanan Güneydoğu Anadolu Projesi Bölge Kalkınma Planının Bölgesel Ulaşım başlığı altında 2010 yılından itibaren mevcut haliyle 2x1 şeritli Gaziantep-Şanlıurfa Karayolunun oluşacak trafik yükünü taşıyamayacağı, trafik talebinin karşılanabilmesi için, mevcut güzergahın 2x2 şeritli bölünmüş yola dönüştürülmesi, Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu'nun yapımının sürdürülmesi gereği, Şanlıurfa-Diyarbakır güzergahında Siverek'e kadar olan kesimdeki yetersizliklerin aşılması için 2x2 şeritli bölünmüş yol yapımı öngörülmektedir. Şanlıurfa-Adıyaman güzergahında Bozova civarındaki bazı kesimlerde ve Şanlıurfa - Viranşehir yolunun bir kesiminde saptanan yetersizliklerin ise tırmanma şeridi, yerel iyileştirmeler gibi az yatırımlı önlemlerle çözümlenmesi öngörülmektedir.

Doğu Anadolu Projesinin 2000 yılında yayınlanan Ana Planında, Doğu Anadolu Bölgesindeki tüm ulaşım türlerine ait altyapıların hem ülke ortalamasına hem de kabul edilen genel standartlara oranla daha düşük olduğu, topoğrafik özelliklerin ulaşım altyapısı maliyetlerini artırdığı, iklimsel özelliklerin ulaşım hizmetlerinin her mevsimde aynı düzeyde sunulmasını güçleştirdiği belirtilmektedir. Aynı plan, bölgede özellikle tarımsal üretimin pazara yönelik kısmının sınırlı olması, halkın düşük gelir düzeyi ve yerleşmelerin küçük ve mekanda dağınık

olarak yer almasının ulaşım taleplerinin de düşük ve dağınık olmasına yol açmakta olduğunu, dağınık ve küçük taşıma taleplerinin bu tür taşımacılığa daha uygun olan karayoluna yönelmesinin, demiryollarının yolcu ve yük taşımacılığında önemini yitirmesine ve karayolları üst yapısının beklenen sürelerden daha çabuk bozulmasına yol açtığı belirtilmektedir.

Ayrıca, Trabzon-Erzurum karayolu bağlantısının standardının yükseltilmesi ile Erzurum'da kurulabilecek bazı küçük ve orta ölçekli sanayi işletmelerine Trabzon limanı yoluyla düşük maliyetli girdi sağlanarak Erzurum'un sanayi gelişmesini teşvik etmesinin olası olduğu belirtilmekte, çekim merkezleri olan kentlerin Doğu-Batı, Kuzey-Güney ulaşım bağlantılarının, özellikle karayolu bağlantılarının iyileştirilmesi ve geliştirilmesi gerekliliği vurgulanmaktadır. Bunlara ilave olarak; engebeli topografyası nedeni ile bölünen ve fiziksel bütünlüğü bozulan DAP bölgesi ulaşımında en önemli sorunlardan birinin ulaşım alt yapısını geliştirmenin yüksek maliyetleri olduğu; yeni demiryolu ve karayolu bağlantılarının yapım maliyetleri dikkate alındığında, bölgedeki mevcut ve olası taşıma talepleri karşısında yeni bağlantıların ekonomik olarak verimli olmasının mümkün olmadığı; kısa ve orta dönemde yeni karayolu ve demiryolu bağlantılarının sadece ekonomik değerlendirmelerin dışında kalan ulusal güvenlik ve uluslararası stratejiler açısından zorunlu olması halinde yapılabileceği tespitleri yer almaktadır. Ulaştırma altyapısının geliştirilmesine yönelik olarak, doğudaki mevcut ulaşım sisteminin yerel koşullara ve tarihsel gelişime bağlı olarak karayolu ağırlıklı olduğu ve önümüzdeki dönemlerde de böyle sürmesinin kaçınılmaz görüldüğü belirtilmektedir.

Ağustos 2000'de yayınlanan Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planının Sonuç Raporunda ulaşım sisteminin bölgesel gelişme amaçlarını gerçekleştirecek şekilde ve temel ilke olarak kara, demir ve hava ulaşım sistemlerinin birbirini destekleyecek şekilde bir bütün olarak geliştirilmesi gereği ortaya konmaktadır.

ORTA VADELİ PROGRAM VE ORTA VADELİ PLAN

5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi Ve Kontrol Kanunu hükümleri doğrultusunda; makro politikaları, ilkeleri, hedef ve gösterge niteliğindeki temel ekonomik büyüklükleri kapsayacak şekilde Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı tarafından hazırlanan ve 2006-2008 dönemi kapsayan Orta Vadeli Program 2005/8873 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararı olarak 31 Mayıs 2005 tarih ve 25831 sayılı (2. Mükerrer) Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Orta Vadeli Program ile uyumlu olmak üzere, 2006-2008 dönemine ilişkin bütçe büyüklüklerini, genel bütçeli ve özel bütçeli kamu idarelerinin ödenek teklif tavanlarını kapsayan ve Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan Orta Vadeli Mali Plan ise 2005/34 sayılı Yüksek Planlama Kurulu Kararı olarak 2 Temmuz 2005 tarih ve 25863 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

STRATEJİK PLANIN DİĞER PLANLAMA ÇALIŞMALARI İLE UYUMU

Önceki paragraflarda da belirtildiği gibi, Stratejik Plan hazırlanırken mevcut Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, Dokuzuncu Kalkınma Planı ve bölgesel planlar (GAP, DAP, DOKAP) ile uyum dikkate alınmıştır.

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YOL AĞLARI YÖNETİMİ

• Yol Ağları:

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kuruluş ve Görevleri hakkındaki 5539 Sayılı Kanunu'nda kuruluşun sorumluluğuna giren yol ağları aşağıdaki gibi tanımlanmıştır.

MADDE 15 – (30.05.1973, 1737 Sayılı kanunla değişik)
Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait yollar 3 sınıfa ayrılmıştır :

- ✓ Otoyollar,
- ✓ Devlet yolları,
- ✓ İl yolları,

Otoyollar : Üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı Devlet yollarıdır. Genel olarak otoyollar ücretlidir. Bunlardan alınacak ücretin tespiti Karayolları Genel Müdürü'nün teklifi üzerine Bayındırlık ve İskan Bakanı'nın Onayı, zaruri hallerde ücretsiz olması veya ücretin indirilmesi ise Bayındırlık ve İskan Bakanı'nın teklifi üzerine Bakanlar Kurulu Kararı ile uygulanır.

Devlet yolları : Önemli bölge ve il merkezlerini deniz, hava ve demiryolu istasyon, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derece ana yollardır.

İl yolları : Bir il sınırı içinde ikinci derece önemi haiz olan ve şehir, kasaba, ilçe ve bucak gibi belli başlı merkezleri birbirlerine ve il merkezine ve komşu illerdeki yakın ilçe merkezlerine, devlet yollarına, demiryolu istasyonlarına, limanlara, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan yollardır.

Bu üç sınıfa ait yol ağları kamu yararı, Milli Savunma ihtiyaçları ve bu ağların gelişmesine tesir eden ekonomik etmenler göz önünde tutulmak suretiyle KGM tarafından tespit ve Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Yüksek Fen Kurulunca incelendikten sonra, Bayındırlık ve İskan Bakanı'nın onayı ile uygulanır. Düzeltmeler, değiştirmeler ve eklemeler de aynı usule bağlı olarak yapılır.

Köy yolu niteliğindeki yollar ile mevcut yollarımıza alternatif teşkil eden diğer yolların Karayolları Ağına alınması gündeme gelmekte olup, ağa dahil edilmesi halinde mevcut yol ağımızın yapım, bakım ve onarım çalışmaları için ayrılan ödeneklerin bu yollarda da kullanılması, yatırım programının gerçekleşmesinin gecikmesine, bakım hizmetlerinin de istenilen seviyede yapılamamasına neden olmaktadır.

2.3.2. Dünyadaki Durum ve Gelişmeler

Dünyada karayolu taşımacılığı gerçek anlamda İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve karayolları diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970'li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasını müteakip, 1980'li yıllarda karayolu ile taşımacılık, artan eğilimini sürdürmüş ve 2000'li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde hakim sistem haline gelmiştir.

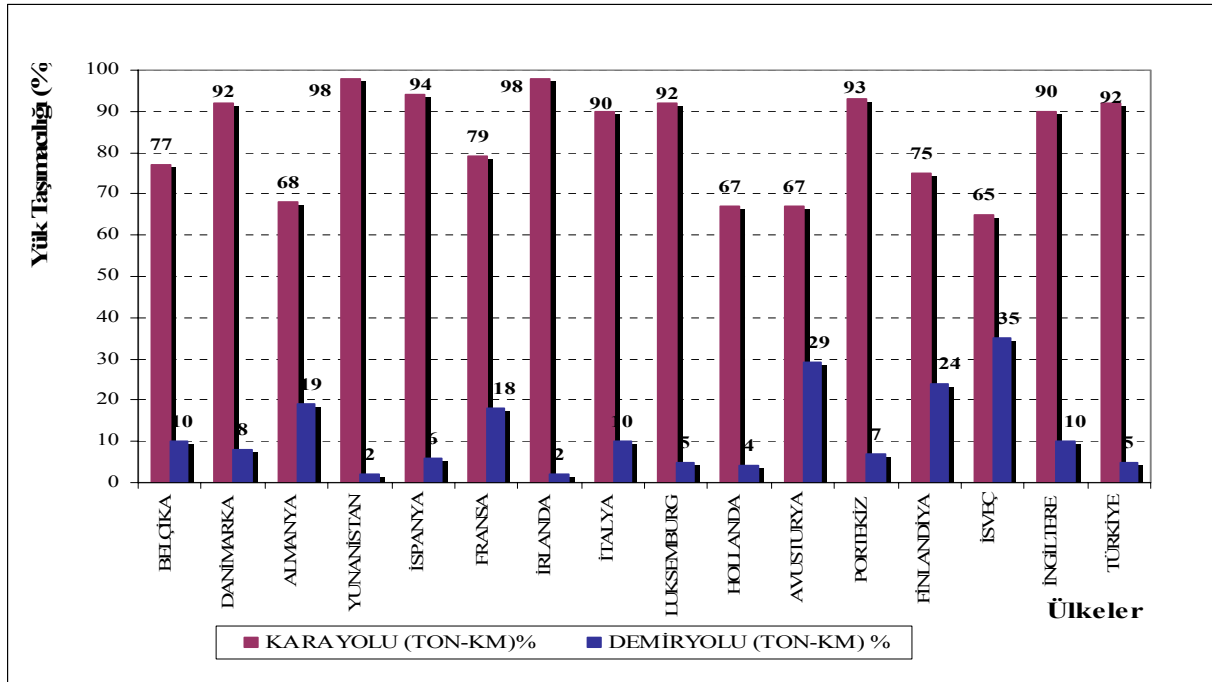
Karayolu taşımacılığı sektörünün etkin ve verimli hale gelmesi, üstün yönleri, fırsatları, eksiklikleri ile gelişmeye açık taraflarının ortaya çıkarılması ve bunların sektörü tehdit eden unsurlarla bir arada incelenmesiyle mümkün olabilir.

Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük önemi olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer bütün sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet sektörüdür. Öte yandan karayolu; zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek taşıma imkanı sağlamaktadır. Diğer taşıma sistemlerinden bağımsız olarak üretim yerinden tüketim yerine aktarmasız, kapıdan kapıya ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olduğundan ve diğer sistemlere göre daha kolay ulaşım sağladığından tercih edilmektedir (Grafik-15).

Ancak gelişmiş pek çok ülkede 21.Yüzyıl ulaştırma politikaları çok alt sistemli (modlu) sistemlerin benimsenmesi yönündedir. Bu nedenle çevreye minimum seviyede zarar verecek, ülke ekonomisine ve sosyal yaşama katkı sağlayacak diğer taşıma sistemleriyle entegre kombine taşımacılık pek çok ülkede benimsenmeye başlamıştır.

Ulaşım talebini etkileyen faktörlerden bir kısmı aşağıda verilmektedir.

- Ekonomik gelişme
- İşgücü artışı
- Üretimin artışı
- Tüketimin artışı
- Ekonomik aktivitelerin mekansal alanda yayılımı
- Küreselleşme
- Uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar
- Enerji fiyatları
- Turizm



Kaynak: 2005 Yılı ERF Avrupa Yol İstatistikleri Yayını (Veri Yılı:2003).

Grafik-15 Taşıma Sistemlerine Göre Yük Taşımacılığının Avrupa Birliği Ülkeleriyle Karşılaştırılması (2003)

Son yıllarda ulaştırma konusunda uluslararası panellerde ve toplantılarda gündeme gelen ve pek çok gelişmiş ülkede ele alınan konuları aşağıda verilen başlıklar altında toplayabiliriz:

- Sürdürülebilir Ulaştırma
- Çok Modlu Taşımacılık
- Yeni Finans Temin Modelleri
- Akıllı Ulaştırma Sistemleri
- Ulaştırma Hizmeti Veren Kurumların Yeniden Yapılandırılması

Bu konulara aşağıda kısaca değinilmektedir.

Sürdürülebilir Ulaştırma: Sürdürülebilir ulaştırma, küresel sürdürülebilirliğin bir alt boyutu olup, “bugünkü neslin ihtiyaçlarının gelecek nesillerin ihtiyaçlarını (çevre, ekonomi, toplumsal) ipotek altına almadan sağlamak” olarak tanımlanabilir. Bu kavram arazi planlaması ile ekonomik ve sosyal gelişmeye bağlı ulaştırma genel politikalarında bazı değişikliklerin ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Dolayısıyla, karayolu ulaştırması ile çevre arasındaki ilişkilerin daha uyumlu olmasını sağlayacak ve karayolu ulaştırması çevre duyarlılığını güvence altına alacak çalışmalar üzerinde yoğunlaşılacaktır.

Küresel ısınmada, ulaştırma sisteminin de negatif etkileri bulunmaktadır. Küresel ısınmaya sebebiyet veren CO₂ emisyonunun, örneğin ABD’de % 31’i ulaşırmadan kaynaklanmaktadır. Diğer sebebiyet veren faktörler endüstriyel üretim % 34, binaların ısıtılması, soğutulması ve elektrik sağlanması ise % 35’dir.

Ulaşımdan gelen etkiler ise taşıtların hareketi, yakıt üretimi, taşıt üretimi ve ulaştırma altyapısının inşasıdır. Küresel ısınmanın en büyük nedenlerinden biri insan eliyle üretilen CO₂’dir. Bu nedenle taşıtların çıkardığı emisyon ölçümleri ve taşıt muayeneleri oldukça önemlidir.

Çok Modlu Taşımacılık: Ulaştırma kavramı kapsamında yer alan sistemlerin birbirlerine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması ile yaratılacak sinerji ülke genelinde katma değer kullanımına büyük katkılar sağlayacak bir etkidir. 21. yüzyıla girerken tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapısı ekonomik gelişmenin en önemli unsurlarından birisi olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle birçok ülkede son dönem planlarında çok modlu ve uyumlu taşıma politikaları benimsenmektedir.

Çok modlu taşıma politikalarının özellikle kentsel alanlarda ve ülkeler arası yük taşımacılığında çok etken olacağı söylenebilir. 20.Yüzyılın sonları ve 21.Yüzyılın başlarında kentlerde trafik sıkışıklığı bilindiği gibi ulaşırmada en büyük problemlerden biri olmaya başlamış ve bu nedenle de ya talebin azaltılmasını sağlamak maksadıyla sıkışıklık ücretlendirmesi ya da karayolunda oluşan fazla arzın diğer modlara kaydırılması için çok modlu taşıma politikaları uygulanmaya başlamıştır. Yükün taşınmasında ise her ne kadar paketleme sistemlerinin gelişmesi nedeniyle karayolunda artışlar gerçekleşse de kargo konteynerlerindeki gelişmeler ve aktarmalardaki kolaylıklar nedeniyle de özellikle uzun mesafeler ve ülkeler arası taşımada çok modlu taşıma sistemleri kullanılmaya başlamıştır. Çok modlu taşıma sistemleri ayrıca karayolundaki trafiğin azalmasıyla çevreye de önemli katkılar sağlayacaktır.

Yeni Finans Temin Modelleri: Altyapı hizmetleri, özellikle ulaştırma altyapıları, sosyal ve ekonomik kalkınmayı doğrudan etkileyen, zamanında ve etkin olarak sağlandığında ülkelerin gelişmesi ve toplumsal refahı artırıcı hizmetlerdir. Bu yönü ile ulaştırma altyapı hizmetleri kamu yatırımı niteliğini taşımaktadır. Geleneksel finans temin modellerinde kamu yatırımları genel bütçeden ayrılan kaynaklarla gerçekleştirilmektedir.

Genel bütçeden ayrılan kaynakların yanı sıra örneğin ABD’de “Highway Trust Fund”, Yeni Zelanda’da “Trans Fund” gibi tümüyle karayolu projelerinde kullanılmak üzere fonlar oluşturulmaktadır. Ayrıca tahvil finans yöntemleri ve yolların ücretlendirilmesi de kullanılan yöntemlerdendir. Ancak pek çok ülkede alt yapı projeleri için geleneksel finans yöntemlerinin dışına çıkılarak özel sektörün de finans teminine katılımı sağlanmaktadır. Bunlar ya tümüyle özelleştirme yada kamu-özel işbirliği (yap-işlet-devret, yap-devret-işlet, kirala-geliştir-işlet v.s.) projeleridir. Aslında özel sektörün finans teminine katılımı, diğer bir deyişle özelleştirme yeni bir model değildir. Örneğin Fransa ve İspanya’da 1960’lı yılların sonlarında uygulanan yöntemlerdir. Ancak pek çoğu da başarılı olamamıştır. Başarılı olamamanın sebebi ise 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizine bağlanmış ve bu finans yöntemi 20.Yüzyılın sonlarında tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Özel sektörün finans teminine katılımı ücretli yolların pek çok ülkede artışı ile gelişim göstermektedir. Karayolu gibi pahalı altyapı projelerinin istenilen şartlarda hizmet verebilmesi ve tesis edilmesi, geleneksel finans yöntemi olan taşıt kullanımından kaynaklı vergiler (taşıt alım vergisi, motorlu taşıtlar vergisi, akaryakıt tüketim vergisi v.s) ile mümkün olamamaktadır. Bu nedenle önümüzdeki yıllarda kullanıcıların direkt ücretlendirilmesine dayalı finans yöntemlerinin ön plana çıkması beklenmektedir. Bunun en büyük sebeplerinden biri yakıt tasarrufu yüksek araçların imal edilmesi ve yolu kullananların ödedikleri vergi oranlarının yola ve çevreye verdikleri zararın altında olmasıdır.

Akıllı Ulaşım Sistemleri: Dünyada soğuk savaşın bitimini müteakip savaş teknolojisi içerisinde kullanılan ve gelişen haberleşme ve elektronik teknolojisi 20.Yüzyılın sonlarında kendisi için yeni bir pazar arayışına girmiş ve ulaştırma sektörü içerisinde pazar imkanı bulmuştur. Bu nedenle 20.Yüzyılın son çeyreğinde Akıllı Ulaşım Sistemleri adı altında yer edinmiştir. Akıllı ulaşım sistemlerinin amacı, karayolu projelerinde yol güvenliğini artırmak, kara ulaştırmasının kapasitesini artırmak, karayolu ulaştırmasında kişisel hareket kabiliyetini, uyum ve konforu artırmak, kara ulaştırmasının çevre ve enerji kaynakları üzerindeki negatif etkilerini azaltmak, bireylerin ve kurumların mevcut ve gelecekteki verimliliğini artırmak, bu sistemin geliştirileceği ve yaygınlaştırılacağı bir ortam geliştirmektir. Bunlara örnek verilecek olursa, otomatik ücret toplama sistemleri, hareketli ağırlık ölçüm sistemleri, lojistik hizmetlerde GPS (Global Positioning System) kullanımı ve taşıtların izlenmesi, yolcu bilgilendirme sistemleri, trafik yönetim merkezleri, akıllı taşıtlar, ileri taşıt kontrol sistemleridir. Bu konularda, örneğin çarpışma uyarı ve önleme sistemleri, sanal sürücülü taşıtlar gibi çalışmalar da ayrıca sürdürülmektedir.

Ulaşım Hizmeti Veren Kuruluşların Yeniden Yapılandırılması: Ulaşım politikasındaki değişiklikler hükümetlerin sektördeki rolünün değişmesine neden olmaktadır. Kamu kurumlarının hizmet sunucu işlevi azalırken, düzenleyici görevi artmaktadır. Yapılanma, rekabeti düzenleyici, çevreyi ve sosyal faydaları dikkate alan bir şekle dönüşmektedir. Kamu kurumları, rekabet için uygun kurumsal çerçeveyi oluşturmak, kamusal olarak sağlanan altyapının kullanımı için yeterli ekonomik kaynak sağlamak, kıt kamu kaynaklarının uygun dağılımı ve karar alma sürecine toplumun katılımını sağlamak durumundadırlar.

Kamu kurumlarının bu durumda yapacakları şey, özel sektörü etkin çalışır hale getirmek ve özel sektörün yapamadıklarını yapmaktır. Bu arada özel sektörün çalışabilmesi, kısmen piyasa koşullarına bağlıdır. Kamu kurumları bunu yaparken üç temel rol üstlenirler;

1. Yerel karar vericilere destek verici bir özel sektör piyasası oluşturmak,
2. Çevresel ve sosyal hedefleri göz önünde bulundurarak özel sektöre konu olmayacak piyasa süreçlerinde kritik kararları vermek,
3. Ulaştırmanın gelişmesinden zarar görenlerin zararlarının tazmin edilmesi ve korunmasını sağlamak.

2.4. Kuruluşun Paydaşları

Karayolları Genel Müdürlüğü, faaliyetleri ile toplumun her kesimini etkilemektedir. Bir faaliyet yerine getirilirken; faaliyetin gerçekleştirilmesinde kuruluş içerisinde yer alanlar (iç paydaşlar (kuruluş çalışanları)), kuruluş dışından olup faaliyetlerin yürütülmesi sürecinde işbirliği yapılması gereken temel kurum ve kuruluşlar (dış paydaşlar) ve faaliyetlerin ürünlerini kullanan hedef kitle (müşteriler) yer almaktadır. Bu kapsamda belirlenen önemli paydaşlar aşağıda verilmektedir.

• İÇ PAYDAŞLAR

- KGM ÇALIŞANLARI
- BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI

• DIŞ PAYDAŞLAR

- YÜKSEK PLANLAMA KURULU, DPT MÜSTEŞARLIĞI, HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI, DEVLET PERSONEL BAŞKANLIĞI, SAYIŞTAY, MALİYE BAKANLIĞI, İÇİŞLERİ BAKANLIĞI, KAMU İHALE KURUMU, VALİLİKLER, SİYASİLER, BELEDİYELER, MÜTEAHHİTLER, SENDİKALAR

• MÜŞTERİLER

- YOL KULLANICILARI, NAKLİYECİLER, ARAÇ SAHİPLERİ

Kuruluşun mevcut durumunu daha sağlıklı ortaya koymak ve tüm ilgili kitle ve tarafların kuruluşa ilişkin görüşlerini almak amacıyla paydaş analizleri anketler kanalıyla gerçekleştirilmiş ve anket sonuçlarının hedef kitleyi temsil ettiği varsayılmıştır.

2.4.1. Paydaş Analizi

Paydaş analizleri, paydaşlara uygulanan mülakat ve anketlerle yapılmıştır. Anketlerin sonucunda elde edilen değerlendirmeler aşağıda verilmektedir.

İç Paydaşlar (Kurum Çalışanları) Analizi: Çalışanların kurum hakkındaki görüşlerinde, kurumda çalışmaktan mutlu oldukları ve gurur duydukları, kurum çalışanları arasında iyi bir iletişim olduğu yer almaktadır ki bu da kurumda kurum vatandaşlığının yerleşmiş olduğunu göstermektedir. Ankette sorulan “Karayolları Genel Müdürlüğünü Bir Aile, Kendimi de Onun Bir Ferdi Gibi Görüyorum” sorusuna, ankete katılanların büyük bir kısmı, bu görüşe katıldıklarını ifade eden yanıtlar vermiştir. Bu nedenledir ki Karayolları Genel Müdürlüğü

çalışanları arasında kullanılan “**Karayolculuk Ruhü**” kavramı gelecek nesil çalışanlarına da aktarılması gereken bir değerdir.

Ancak bir kurum içinde en temel ihtiyaç ücret ve çalışma koşullarıdır. Daha sonra sırasıyla iş güvencesi, sosyal ortam, takdir ve kendini gerçekleştirme gelmektedir. Kurum çalışanlarına uygulanan ankette “Aldığım Ücret Tatmin Edicidir” sorusuna % 88 oranında katılmadığını ifade eden yanıt verilmiştir. Anket sonuçlarından kurum içerisinde takdir ve kendini gerçekleştirme konularında da problemler olduğu görülmektedir (Ek-C).

Dış Paydaşlar Analizi: Ulaştırma hizmeti sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerindedir. Karayolu ise Ülkemizde ulaştırma hizmeti içerisinde yük ve yolcu taşımacılığında % 90’ların üzerinde paya sahiptir. Bu nedenledir ki dış paydaşları oldukça fazladır. Çoğulcu bir katılım içerisinde, önemli dış paydaşlar özenle belirlenmiş olup analiz yine paydaşlara uygulanan mülakat ve anketler ile gerçekleştirilmiştir. Ancak Belediyeler ve Valilikler hariç örnekleme ana kitleyi temsil etmemektedir. Ayrıca dış paydaşların bir bölümü anketleri tümüyle kendi açılarından değerlendirmiş olup, subjektif olarak yanıtlamıştır (EK-D).

Müşteriler Analizi: Kurum hizmetini kullananlara, hem kurumun Internet sayfasında hem de taşıt muayene istasyonlarında aynı anket uygulanmıştır. Anketler, Internet ortamında ankete katılanların tümüyle kendi istekleriyle anketi yanıtladıkları, taşıt muayene istasyonlarında ankete katılanların ise, kendilerini mecbur hissettikleri düşüncesiyle iki ayrı ortamda gerçekleştirilmiştir. Ancak her iki anket sonuçlarında önemli bir farkın olmadığı görülmüş ve anketler birleştirilmiştir.

Bu anketlerden, kuruluşun hizmetini kullanan paydaşların görüşlerinin doğru bir örnekleme ile tespit edildiği sonucuna varılmıştır.

Bu anket sonuçları ekte (Ek-E) verilmekte olup özetle şu şekildedir.

- Kurum ülke çapında örgütlenmiş bir yapıya sahiptir.
- Teknolojik gelişmeleri kullanmaktadır.
- Toplumda iyi anılan bir kuruluş olup saygınlığı vardır. Bu nedenle olsa gerek ki KGM çalışanları kuruluşta çalışmaktan mutludur.

Ancak kuruluşun faaliyetlerinden bazıları arzu edilen notları alamamıştır. Ancak söz konusu faaliyetlerde kuruluşun zayıflığı kuruluş çalışanları tarafından da bilinmektedir. Bu faaliyetlerdeki başarısızlığın büyük bir kısmı personel yetersizliği, ödenek yetersizliği ve kuruluşun yeterli inisiyatifte sahip olamamasıdır.

Söz konusu zayıf yönler GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizinde de dikkate alınmış olup, hedefler bu zayıf yönlerin giderilmesi doğrultusunda tespit edilmiştir.

2.5. Kuruluşun GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi

Kuruluşun GZFT analizinde, çoğulcu katılım ilkesi doğrultusunda paydaşların görüşleri alınarak Güçlü Yanlar ve Zayıf Yanlar belirlenmiş, PEST (Politik, Ekonomik, Sosyal ve Teknolojik Değerlendirme) yöntemiyle de kuruluşa ilişkin uzun dönemde oluşabilecek Fırsatlar ve Tehditler tespit edilmiştir (Tablo 6). Bu tespitler sonucunda elde edilen veriler Kuruluşun Stratejik Amaçlarının ve Hedeflerinin belirlenmesinde kullanılmıştır.



Tablo – 6 GZFT Analizi

GÜÇLÜ YANLAR	ZAYIF YANLAR
<ul style="list-style-type: none">Türkiye çapında geniş örgütlenme ve iletişim ağının iyi olmasıTeknik bilgi birikimi ve teknolojik gelişme ve uygulamalara yatkınlığıUlaştırma denilince akla ilk gelen kuruluş olmasıHizmet içi eğitime önem vermesiKar mücadelesindeki etkinliğiÖzverili çalışanlara sahip olmasıKarayolu projelerinde öncü kuruluş olmasıKamuoyundaki olumlu imajıTüzel kişiliğe sahip olunması ve görev, yetki ve sorumluluklarının Kuruluş Kanunu ile belirlenmiş olmasıHala geçerli organizasyon yapısıPersonel bilgilerinin düzenli kayıt altında tutulmasıKaynak tüketen bir kamu kurumu olmayıp ekonomiye katma değer ve kaynak yaratan bir kuruluş olmasıKamu kurum ve kuruluşları ile sürekli yardımlaşma, diyalog ve işbirliği içerisinde olması, bunun sonucu olarak kazanılan güvenle bürokraside yapılacak reformların ilk uygulamalarının KGM bünyesinde uygulanması ve başarıyla sonuçlandırılması	<ul style="list-style-type: none">Memur statüsünde çalışan personelin ücretlerinin yetersizliğiAtama ve terfilerde zaman zaman liyakat ve kariyerin dikkate alınmamasıSanat sınıfı personelin yaşlı oluşu, memur personel ile ücret dengesizliğiTeşkilat içi personel planlamasının yapılamamasıBazı politikacıların yatırım programı dışındaki taleplerinde etkin olmasıPersonel motivasyonu için yeterli gayret gösterilmemesiSosyal faaliyet ve tesis eksikliğiAR-GE çalışmalarının yetersizliğiTaahhüt muayene istasyonlarında yeterli hizmet verilmeyişiKuruluşun halkın projelere katılımına ve görüşlerine yeterince önem vermeyişiBakım ve işletmeye dönük makine ve personel yapısının yetersiz olması
FIRSATLAR	TEHDİTLER
<ul style="list-style-type: none">Personel reformu ve bunun sonucunda kurum içi ve kurumlar arası ücret adaletsizliğinin giderilmesi ve çalışma barışının sağlanmasıDemiryollarının rehabilitasyonu ve hızlı tren projelerinin karayolu trafik yükünü azaltmasıAB uyum süreci ve proje öncelikleri tespitinin rasyonel yapılmasıTürkiye’de kırsal kesimlerde eğitim düzeyinin artmasıTaahhüt muayene istasyonlarının özelleştirilmesiGelişmiş ülkelerde olduğu gibi tüm yolların sıcak karışım kaplamalı hale getirilerek yol konforunun artırılması ve bakım çalışmalarının azaltılmasıAkıllı ulaşım sistemleri ile trafik güvenliğinin ve hizmet seviyesinin artırılmasıYeni finansman modellerinin uygulamaya konması ve yeterli kaynak tahsisiAR-GE çalışmalarına önem verilmesiYatırım ve hizmetlerin performans veya garanti şartnamelerine göre ihale edilmesiTeknolojik gelişmeler doğrultusunda yeni yapı malzemelerinin kullanılmasıCoğrafi Tabanlı Karayolu Bilgi Sistemine ve kurumsal otomasyona geçilmesi	<ul style="list-style-type: none">Siyasilerin olumsuz müdahaleleri sonucu kuruluşların zayıflamasıÜcret yetersizliklerinin yarattığı sosyal sorunlarAşırı proje yükü nedeniyle yetersiz kalan ödeneklerYüksek vergilere karşılık toplanan vergilerden pay alınamamasıPetrol ve petrol ürünlerinin fiyatlarının artması ile yapım, bakım ve işletme masraflarının artmasıEkonomik gelişmelere bağlı olarak yolcu ve yük taşımacılığı talebinin artması

3. KURULUŞUN GELECEĞE BAKIŞI

3.1. Kuruluşun Misyonu

Yol kullanıcılarının talebini karşılayacak, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli, konforlu, çevreye duyarlı, çağdaş ihtiyaçlara cevap verecek bir şekilde, yasa ile kendisine verilen yetkiler çerçevesinde otoyollar, devlet ve il yollarını planlamak, projelendirmek, inşa etmek, her türlü iklim şartlarında bakım ve işletmesini yapmak suretiyle ülkenin sosyal ve ekonomik kalkınmasına katkıda bulunmaktır.

3.2. Kuruluşun Vizyonu

(5 G)

Güvenilir ve konforlu ulaşım hizmeti veren,
Gelişmiş teknolojileri kullanan,
Gerçekçi, insana ve çevreye duyarlı karayolu projeleri üreten,
Güçlü mali yapıya sahip,
Gülümseyen çalışanlara ve çağdaş yönetime sahip

bir kuruluş olmaktır.

3.3. Kuruluşun İlkeleri

1. Plan, program ve bütçeye bağlı çalışarak kaynakları etkin kullanmak ve hedefleri tutturmak,
2. Yol kullanıcılarının memnuniyetini esas alarak güvenli ve konforlu seyahat edecekleri yolları tesis ve idame ettirmek,
3. Karayolu ağını rasyonel kriterleri göz önünde bulundurarak yönetmek ve karar sürecinde buna dikkat etmek,
4. AR-GE çalışmalarına önem vererek teknolojideki gelişmeleri takip etmek, gerisinde kalmamak,
5. Faaliyetlerini çevreye ve insana duyarlı yürütmek,
6. Mühendislik ilkelerine ve eğitime önem vermek,
7. Kurum kültürüne (karayolculuk ruhu) sahip çıkmak,
8. Personelin çalışma koşullarını ve sosyal yaşam standartlarını iyileştirmek,
9. Atamalarda deneyim ve liyakati ölçü almak,
10. Önleyici bakımı ön planda tutmak,
11. İhaleli çalışmaya öncelik vermek esastır.

3.4. Kuruluşun Stratejik Performans Alanları

Yol ve Trafik Güvenliği
Hareketlilik
Kurumsal Mükemmeliyet ve Sürekli Gelişme
Ulusal Güvenlik
İnsan ve Çevreye Duyarlılık

4. KURULUŞUN STRATEJİSİ

4.1. Amaçlar

Karayolları Genel Müdürlüğü'nce, yol ve trafik güvenliği, hareketlilik, kurumsal mükemmeliyet ve sürekli gelişme, ulusal güvenlik ve insan ve doğal çevreye duyarlılık olmak üzere 5 adet amaç belirlenmiştir. Bu amaçlar belirlenirken daha önceki planlar da göz önünde bulundurulmuş, amaçlar bu plan ve politikalarla da uyumlu olacak şekilde, hizmetimizden yararlananların ihtiyaçları, çağın gereksinimleri, paydaşların görüşleri de göz önünde tutularak belirlenmiştir.

Belirlenen amaçlar altındaki hedefler zaman zaman birden fazla amaca hizmet etmekte olup iç içe girmeler de mevcuttur.

Neden bu amaçların belirlendiğine ilişkin bilgilere aşağıda kısaca değinilmektedir.

YOL VE TRAFİK GÜVENLİĞİ

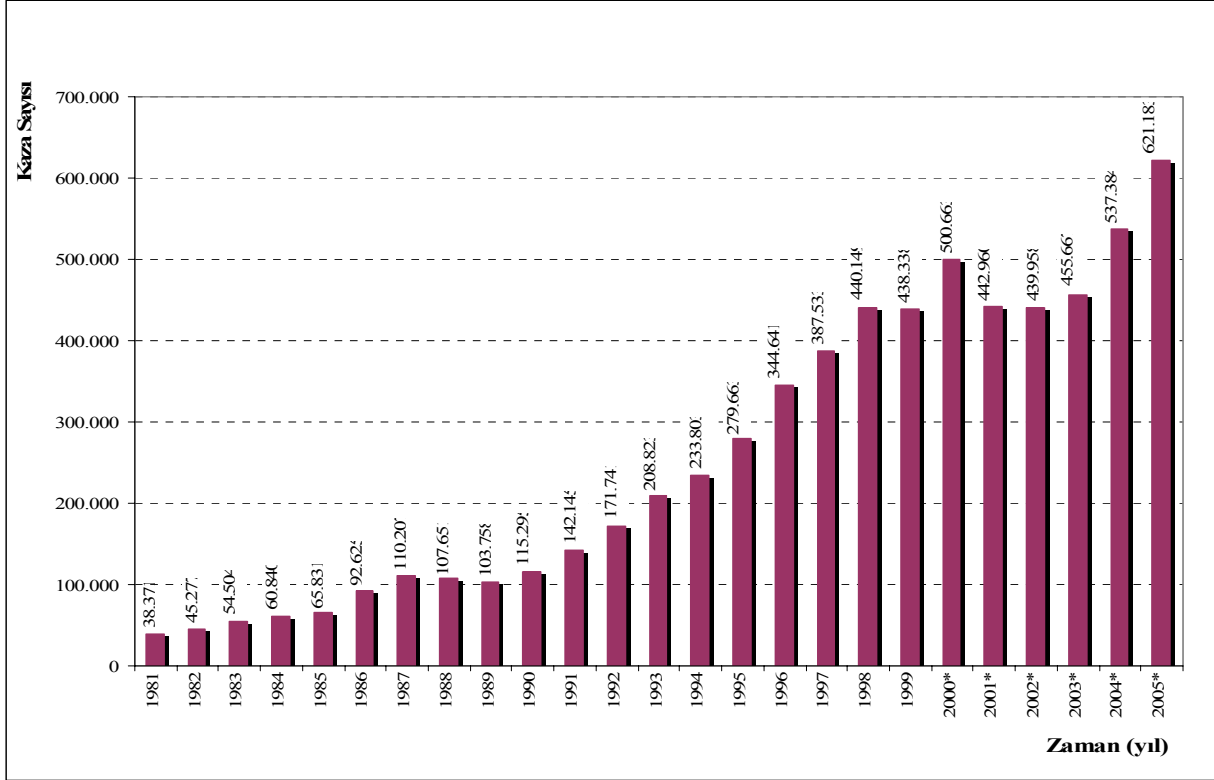
Yol ağımız üzerindeki trafik güvenliğini sürekli olarak artırmak

Ülkemizde her yıl yaklaşık 450 000 trafik kazası meydana gelmekte, 7 000-8 000 kişi (kaza sonrası ölenler de dahil) trafik kazalarında yaşamını yitirmekte ve yaklaşık 100 000 kişi yaralanmaktadır. Olayın diğer önemli boyutu ise maddi boyutu olup, trafik kazalarında bir yılda uğranılan kayıplar Gayri Safi Yurt İçi Hasılanın yaklaşık % 2'si oranındadır.

Grafik-16'da görüldüğü üzere, Ülkemizde trafik kazaları özellikle 90'lı yıllardan sonra hızlı bir artış eğilimine girmiştir. Bunun en büyük nedenlerinden biri, trafik hacminin diğer bir deyişle hareketliliğin artmasıdır. Hareketliliği artıran nedenlerden biri taşıt sahipliğinin artması, diğeri ise Kişi Başına Düşen Milli Gelirin artmasıdır. Bu iki değişkendeki artışlara paralel olarak trafik hacmi artmış (Grafik-17) ve dolayısı ile trafik kazalarında da artış gerçekleşmiştir.

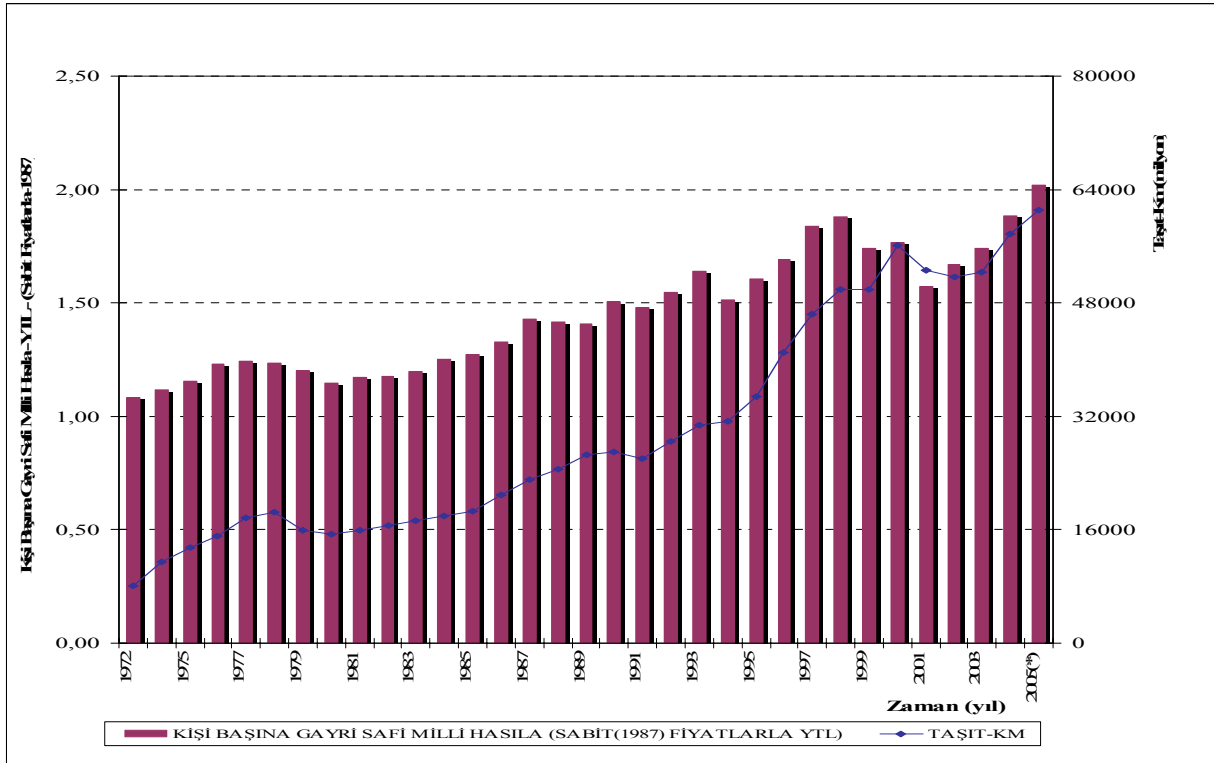
Ancak Grafik-18'de görüldüğü üzere özellikle 1994 yılından itibaren trafik kazalarındaki yaralı sayısında artış kısmen devam ederken ölü sayısı azalmaktadır. Bunun nedenlerinden birinin emniyet kemeri kullanma zorunluluğu olduğu düşünülebilir. Ayrıca bu yıllar ülkemizde trafiğin yoğun olduğu İstanbul-Ankara gibi kesimlerde yüksek standartlı otoyolların, alternatif yolların hizmete açıldığı ve BSK kaplamalı yollardaki artışın gerçekleştiği yıllardır. Yüksek standartlı yolların da trafik kazalarında ve buna paralel ölü ve yaralı sayısındaki azalmalarda etken olduğu söylenebilir.

Grafik-16'da 2001-2003 yılları arası kazalarda azalma olduğu görülmektedir. Bu azalmanın nedenlerinin; Emniyet Genel Müdürlüğü'nün başarılı hız denetimleri ve KGM'ce alt yapıda yapılan iyileştirmeler (Kaza Kara Noktalarının giderilmesi) olduğu söylenebilir. Ayrıca 2000 yılı ülkemizde ciddi ekonomik krizin yaşandığı ve bu yılın akabinde 2001 ve 2002 krize bağlı hareketliliğin azaldığı yıllardır (Grafik-17). 2004 yılı ise hareketliliğin arttığı yıl olup buna paralel kazalar da artmıştır.



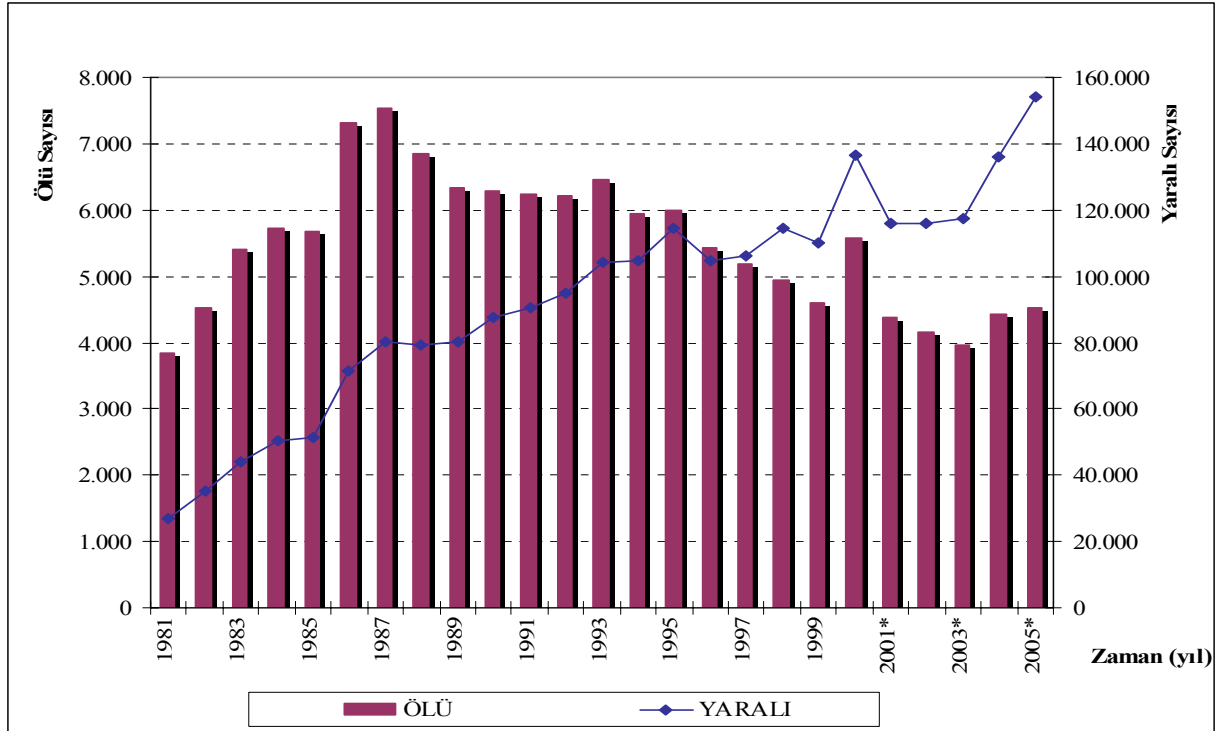
Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Planlama Şubesi Müdürlüğü-KGM
 Trafik Kazaları Özeti 2001, 2005, Bakım Dairesi Başkanlığı-KGM
 (*) Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde meydana gelen kaza sayısı eklenmiştir.

Grafik-16 Yıllara Göre Trafik Kaza Sayıları



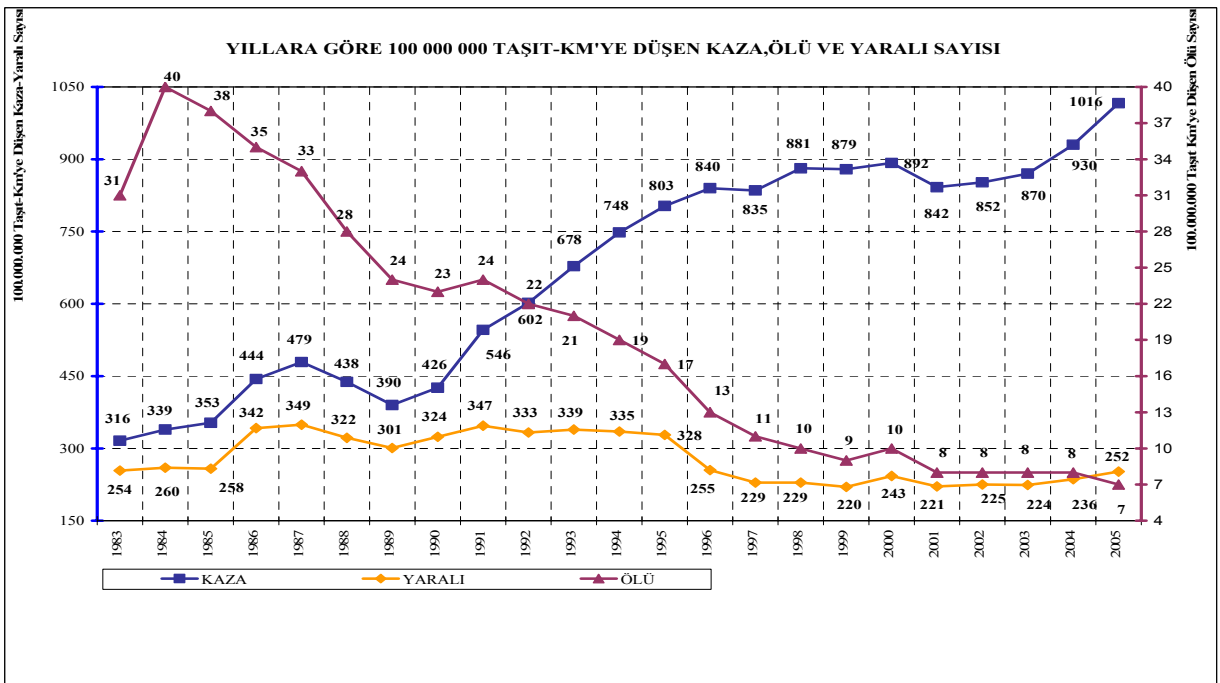
Kaynak: TÜİK
 (*) Tahmini Değer

Grafik-17 Yıllara Göre Taşıt-Km ve Gayri Safi Milli Hasıla Kıyaslaması



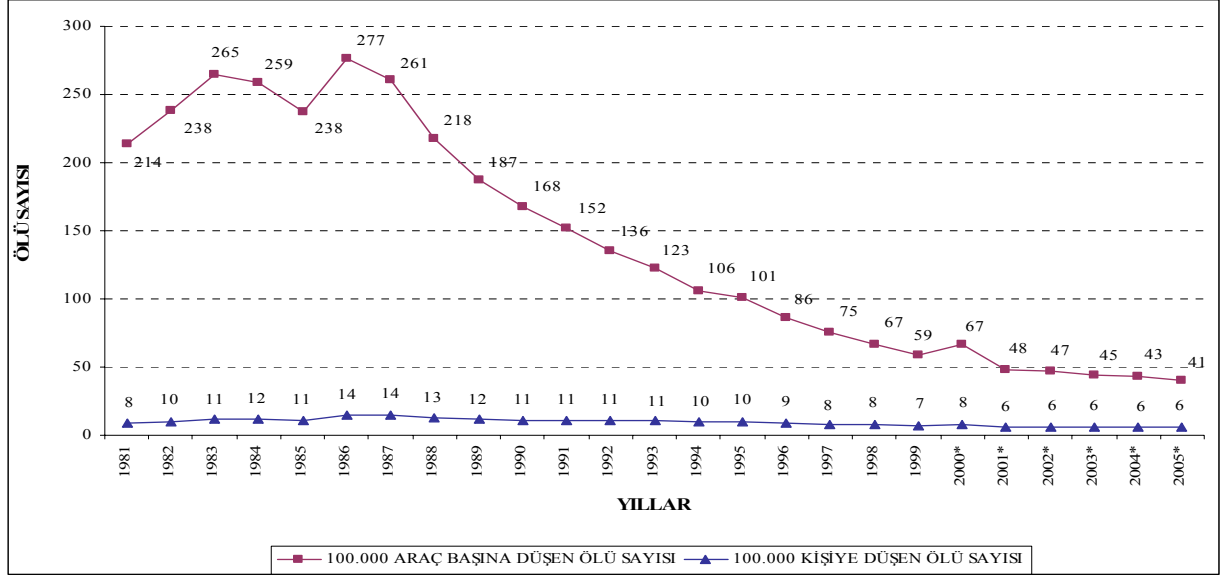
Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Planlama Şubesi Müdürlüğü-KGM
 Trafik Kazaları Özeti 2005, Bakım Dairesi Başkanlığı-KGM
 (*) Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde meydana gelen kaza sayısı eklenmiştir.

Grafik-18 Yıllara Göre Trafik Kazalarında Ölü ve Yaralı Sayıları



Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Planlama Şubesi Müdürlüğü-KGM
 Trafik Kazaları Özeti 201-2005, Bakım Dairesi Başkanlığı-KGM
 Trafik ve Ulaşım Bilgileri Kitabı (2005), Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şb. Md.
 (*) 2001 yılından itibaren Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde meydana gelen kaza sayısı eklenmiştir.

Grafik-19 Yıllara Göre 100.000.000 Taşıt-Km'ye Düşen Kaza, Ölü ve Yaralı Sayıları Pek çok ülkede trafik kazalarına ilişkin istatistikler taşıt-km'ye düşen kaza sayısı şeklinde verilmektedir. Bu açıdan bakıldığında da ülkemizde Grafik-19'da da görüleceği üzere yıllar itibarıyla ölü ve yaralı sayısı önemli seviyede azalırken kaza sayısı artmaktadır.



Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Planlama Şubesi Müdürlüğü-KGM

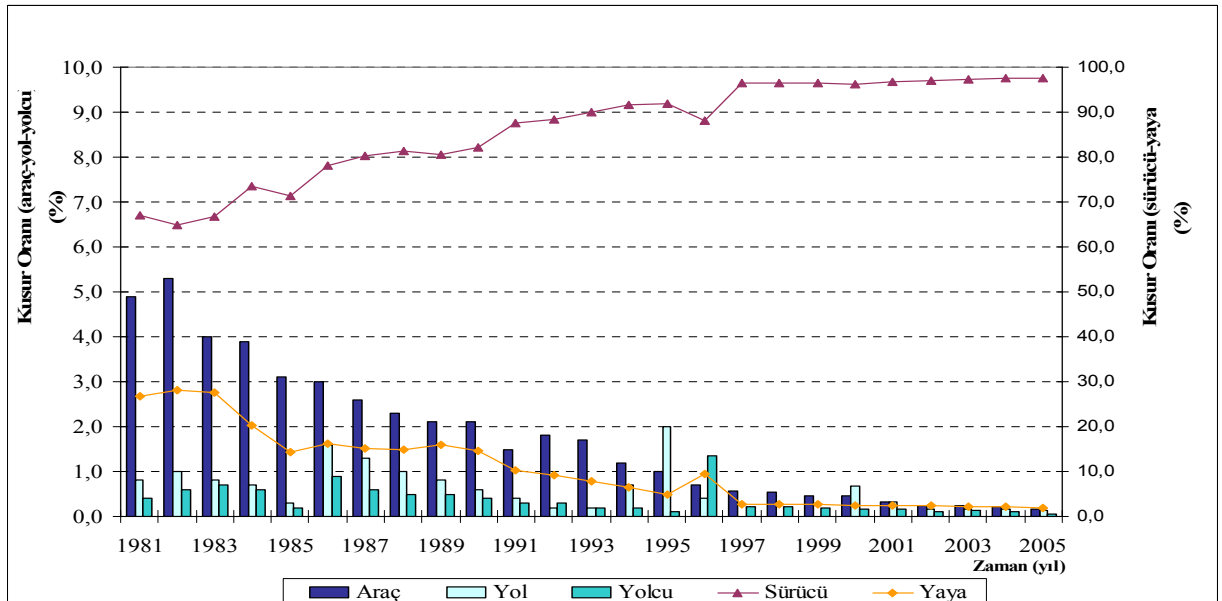
Trafik Kazaları Özeti 201-2005, Bakım Dairesi Başkanlığı-KGM

Trafik ve Ulaşım Bilgileri Kitabı (2005), Ulaşım ve Maliyet Etütleri Şb. Md.

(*) 2001 yılından itibaren Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde meydana gelen kaza sayısı eklenmiştir.

Grafik-20 Yıllara Göre 100.000 Taşıt ve Nüfusa Düşen Ölü Sayıları

Grafik-20'de ise 100 000 taşıt ve 100 000 kişiye düşen ölü sayılarının yıllar itibarıyla azaldığı görülmekle birlikte, bu değerler gelişmiş ülkelerdeki değerlerin üzerindedir.



Kaynak: Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı, Planlama Şubesi Müdürlüğü-KGM

Trafik Kazaları Özeti 2005, Bakım Dairesi Başkanlığı-KGM

(*) 2001 yılından itibaren Jandarma Trafik sorumluluk bölgesinde meydana gelen kaza sayısı eklenmiştir.

Grafik-21 Yıllara Göre Trafik Kaza Kusur Oranları

Trafik kazalarında yol kusuru Grafik-21’de görüleceği üzere % 2 ile % 0,01 düzeylerinde değişiklik göstermekte olup, oran önemsiz gibi görünmektedir. Ancak trafik kazalarında yol kusuru nedeniyle oluşan bir ölümün bile engellenmesi Kuruluşumuz için çok önemlidir. Bu nedenle yol ağımız üzerindeki trafik güvenliğini sürekli olarak artırmak en önemli amaç olarak belirlenmiştir.

Ayrıca daha önce de bahsedildiği gibi, özellikle 1995-1999 yılları arasında hareketlilik hızlı bir artış eğiliminde ise de kazalarda artış daha küçük mertebelerde gerçekleşmiş, ölü ve yaralı sayıları da azalmıştır. Burada emniyet kemeri kullanma zorunluluğunun yanısıra yol standartlarındaki (BSK kaplamalı yolların tulünde artışlar) iyileştirmelerin etkisi yadsınamaz. Bu nedenle trafik kazalarında yol kusuru oranının düşük olmasına rağmen KGM böyle bir konuyu amaçları kapsamında belirlemiştir.

Kurumumuzca kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek yer olarak belirlenip değişik karakterlerde iyileştirme yapılan 201 nokta ile ilgili gerçekleştirilen bir çalışmanın sonuçları Tablo-7’de verilmektedir. Bu çalışmada, iyileştirme projeleri öncesinde sözkonusu kara noktalarda meydana gelen kazaların yarattığı maliyetler ile yapılan iyileştirmeler sonucunda kaza değerlerinde (maddi hasarlı araç ile ölü ve yaralı sayısı) gözlenen azalmalar bazı varsayımlar altında analiz edilerek iyileştirme yapılması durumunda elde edilen faydalar tespit edilmiş ve elde edilen bu faydaların yatırım maliyetine oranları bulunmuştur. 2004 yılı birim fiyatları baz alınarak gerçekleştirilen bu analizden elde edilen sonuçlara göre; iyileştirme yapılan 201 noktada toplam 17 665 806 ABD Doları harcanmış, buna karşılık ortalama Fayda/Maliyet oranı ”5,92” olarak tespit edilmiştir. Diğer bir deyişle, 1 birimlik harcamaya karşılık olarak yaklaşık 6 birimlik yıllık fayda elde edilmiştir.

Tablo-7 Kaza Kara Noktaları İyileştirme Projeleri Etüt Sonuçları

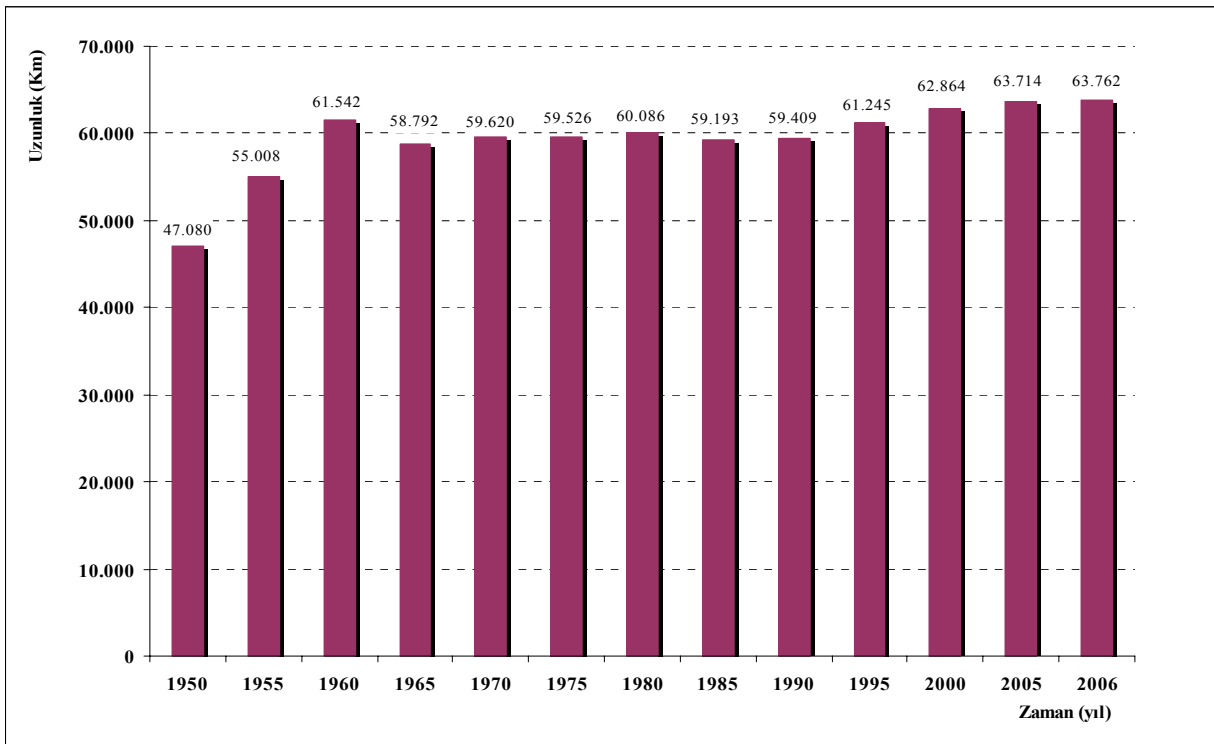
İŞİN ADI	NOKTA SAYISI	TOPLAM MALİYET (ABD DOLARI)	AZALMA YÜZDELERİ %				FAYDA/ MALİYET
			KAZA	ÖLÜ	YARALI	MHA(*)	
KAVŞAK DÜZENLEMESİ	74	9.558.858	75	94	88	78	4,59
KAVŞAK DÜZENLEMESİ+ SINYALİZASYON	15	981.039	23	52	57	30	1,33
KURP İYİLEŞTİRMESİ	20	1.774.292	95	100	96	95	2,63
KÖPRÜ GENİŞLETİLMESİ	1	78.759	88	100	87	88	9,28
BÖLÜNÜMÜŞ YOL YAPIMI	7	1.282.079	77	92	75	80	2,4
TIRMANMA ŞERİDİ YAPIMI	6	924.001	68	97	70	77	2,21
ALT-ÜST GEÇİT YAPILMASI	12	506.038	66	93	78	80	8,31
SINYALİZASYON TESİSİ	44	1.010.328	72	89	80	73	16,32
OTOKORKULUK TESİSİ	22	1.570.412	81	83	84	70	17,98
TOPLAM	201	17.685.806	75	90	84	75	5,92

(*) MHA: Maddi Hasarlı Araç

HAREKETLİLİK

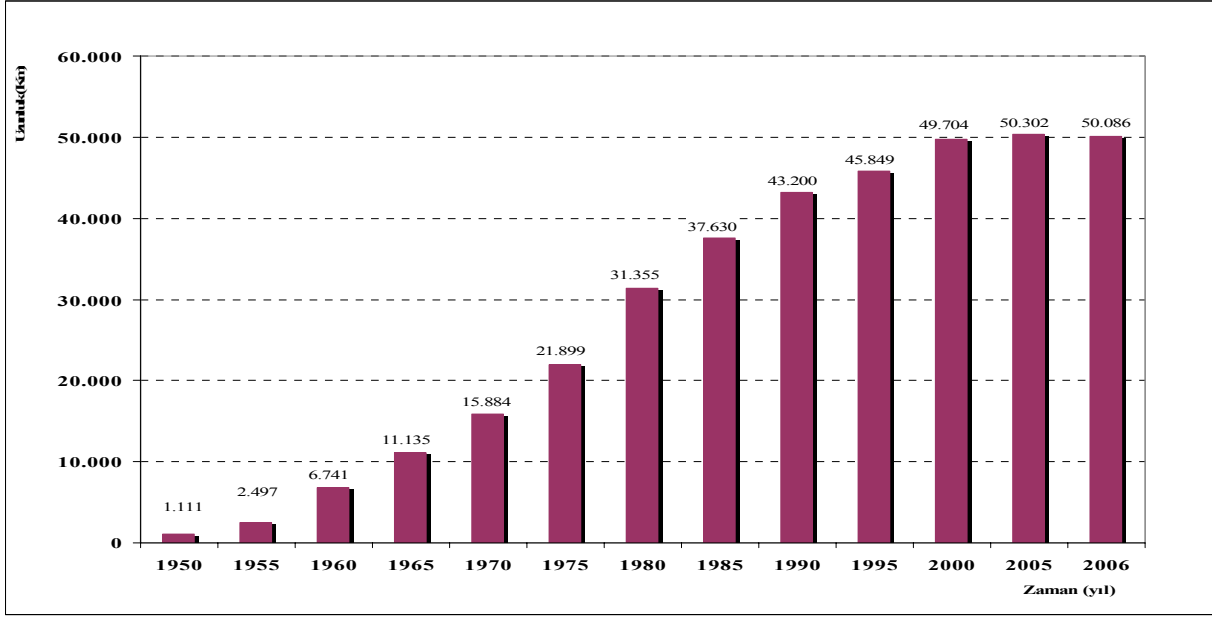
Yolcu ve yük taşımacılığında konforu artırmak, zaman kayıplarını ve ekonomik kayıpları en aza indirmek.

Ulaştırma, kişilerin ve eşyaların bir noktadan diğer noktaya hareketi olarak tanımlanır. Karayolları ulaştırma sistemlerinin omurgasıdır. Bu nedendir ki hareketliliği sürekli en iyi koşullarda sağlamak amaç olarak belirlenmiştir. Ayrıca karayolu ağını en iyi koşullarda tutmak için gerekli bakım ve trafik hizmetlerini yerine getirmek, herhangi bir doğal afette ya da ulusal seferberlik anında müdahale etmek gerekli makine teçhizatla olay yerinde bulunmak önemli hedeflerdendir.



Grafik-22 Yıllara Göre Karayolları Ağı Uzunluğu (Otoyollar+Devlet Yolları+İl Yolları)
(Yıl Sonu Değerleri)

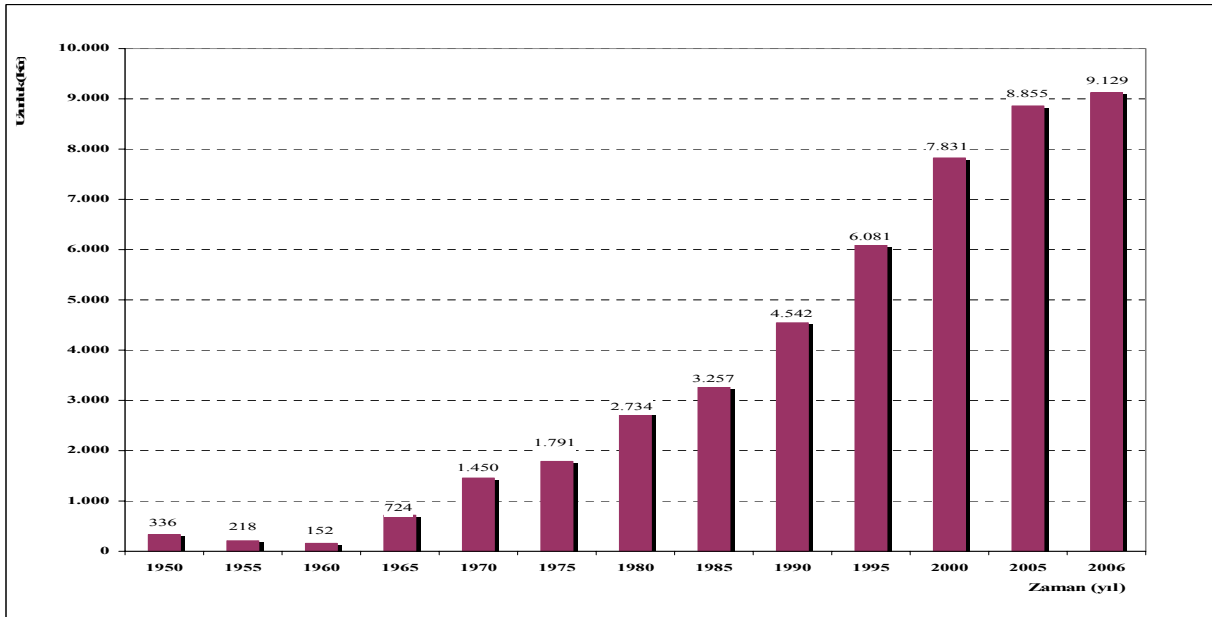
Grafik-22’de KGM’nin kurulduğu ilk yıllarda erişebilirliği sağlamak amaçlı yol tesis ettiği ve yol ağını daha sonra artırmayarak amacın zaman ve ekonomik kayıpları en aza indirmek maksatlı standardı yüksek yol tesis etmek olduğu görülmektedir.



Grafik-23 Yıllara Göre Sathi Kaplamalı Yol Ağı Uzunluğu (Devlet Yolları+İl Yolları)
(Yıl Sonu Değerleri)

Bu amaç kapsamında daha önceki planlarda da belirlenen bütün yolların sathi kaplamalı hale getirilmesi hedefine yıllar itibarıyla nasıl erişildiği Grafik-23'de verilmektedir. Tüm yolların sathi kaplamalı hale getirilmesi hedefi sürdürülmekle birlikte, ağır taşıt trafiğine bağlı olarak üstyapının BSK kaplamalı hale dönüştürülmesi de hedeflenmektedir.

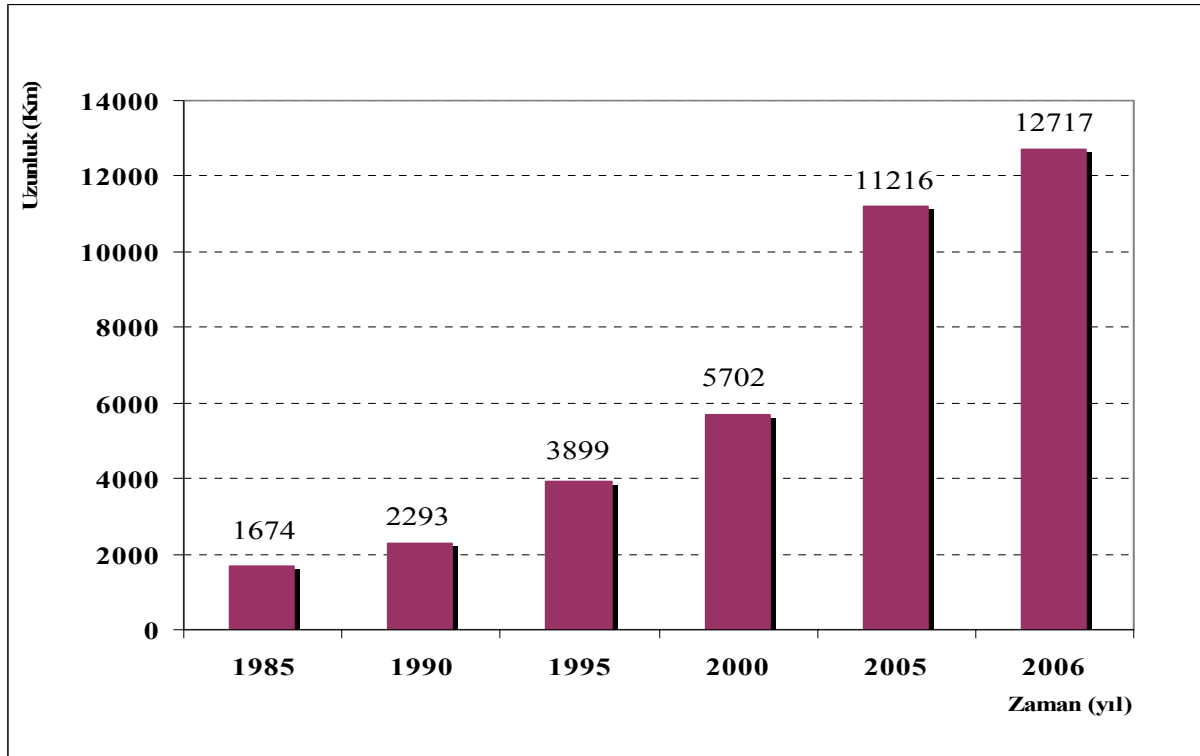
Bir yolda konforlu ulaşımı sağlamak, o yoldaki fiziki ve geometrik standartların yükseltilmesi ile mümkündür. Ayrıca geometrik ve fiziki standartların iyileştirilmesi ile zaman ve taşıt işletme giderlerindeki kayıplar azaltılarak ekonomiye katkı sağlanacaktır.



Grafik-24 Yıllara Göre BSK Kaplamalı Yol Ağı Uzunluğu
(Otoyollar+Devlet Yolları+İl Yolları) (Yıl Sonu Değerleri)

Grafik-24’de beşer yıllık dönemler itibarıyla BSK kaplamalı yol ağı verilmektedir. Ülkemizde ağır taşıt trafiğinin bazı yol kesimlerinde yer yer % 40-50’lere varması sonucunda yolların BSK kaplamalı hale getirilmesi bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkmıştır. Bu standart iyileştirmesi, hareketlilik başlıklı amaç altında değerlendirilmektedir.

Yolların geometrik standartları ise sınıf değişiklikleri (1.sınıf, 2.sınıf, 3.sınıf ve bölünmüş yol) ile ifade edilmektedir. Sınıf değişiklikleri trafik değerlerinin belirlediği ihtiyaçlar sonucunda ve yapılan kapasite analizleri doğrultusunda belirlenmektedir. Ülkemizde hem ağır taşıt trafiğinin yoğunluğu nedeniyle ortaya çıkan kazaların ve zaman kayıplarının azaltılması hem de kullanıcılara konforlu ulaşım hizmeti vermek doğrultusunda bölünmüş yolların artırılması Kuruluşumuzun önemli hedeflerindedir (Grafik-25).



Grafik-25 Yıllara Göre Bölünmüş Yol Ağı Uzunluğu (Otoyollar+Devlet Yolları+İl Yolları)
(Yıl Sonu Değerleri)

KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞME

Eğitim, AR-GE ve teknolojiye önem veren sürekli gelişmeye açık kurumsal yapı oluşturmak, kurum çalışanlarının gelişimini ve iş tatminini sağlamak.

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kuruluşundan günümüze toplum önündeki imajı hep olumlu olmuş ve paydaşlara uygulanan anketlerde de bu görüş onaylanmıştır. Ayrıca Kuruluşumuz Ülkemizde bilgisayarı ilk kullanan kuruluş olma niteliği ile de teknolojiyi sürekli takip etmek ve daima ileri teknolojileri kullanmayı hedeflemiştir.



Ayrıca kurumsal vatandaşlığımızın göstergesi olan “**Karayolculuk Ruhü**” günümüze kadar taşınmış bir değerdir.

Kuruluşumuz, personelin eğitimine her dönemde önem vermiş ve kuruluştaki çalışmaya başlayan yeni işe alınmış teknik personele, özellikle İnşaat Mühendislerine ve Makine Mühendislerine temel eğitim vermektedir. Bu nedenlerle stratejik planlama çalışmaları kapsamında kuruluşun bu özelliklerini daha iyiye götürerek sürdürmesi kurumsal mükemmeliyet ve sürekli gelişme başlığı ile amaçlanmıştır.

ULUSAL GÜVENLİK

Karayolu sistemi üzerinde ulusal güvenlik amaçlı hareketliliği artırıcı gelişmeleri, iyileştirmeleri ve diğer ulaşım alt sistemleri ile bütünleşmeyi sağlamak.

Karayolları, güvenlik güçlerinin bir noktadan diğer noktaya hareketlilik ve lojistik desteğinin sağlandığı kritik bağlantılardır. Her ne kadar KGM, ulusal güvenlik konusunda direkt ilgili kuruluş olmasa da önemli hizmeti nedeniyle ilgili kuruluşlarla koordinasyonun sağlanmasına yönelik böyle bir amaç belirlenmiştir.

İNSAN VE ÇEVREYE DUYARLILIK

Karayolu ulaşım sisteminden kaynaklanan, doğal çevreye ve insana zarar veren çevresel etkilerin azaltılarak yaşam kalitesini artırmak.

Karayolları insan-çevre etkileşimindeki en etkili mühendislik yapılarındandır ve yerleşim alanlarını birbirine bağlayarak sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamda etkili rol oynamaktadır. Karayolları ile çevre arasındaki ilişkilerin kapsamı ve etkileri yolun yapısına ve özelliğine bağlıdır. Yolun standardı, yapılan dolgu ve kazılar, yol güzergahı gibi faktörler de teknik açıdan önemlidir. Genellikle yolcuların ya da araç kullananların hafızasında en iyi izlenimleri bırakan yollar, yeterli teknik özelliğe sahip olmasının yanı sıra bulunduğu çevreye en iyi uyumu sağlamış olanlardır.

Karayolları, hazırlık çalışmaları, yapım ve bakımı sırasında çevre ile etkileşim içerisindedir. Yolların trafiğe açılışından sonra da üzerindeki trafik yükü nedeniyle oluşan toz, gaz, katı atıklar, taşıtların oluşturduğu hava kirliliği, su kirliliği, gürültü ve benzeri konular karayollarının çevre ile ilişkileri kapsamındadır.

Kuruluşumuzda çevre duyarlılığı, yolboyu ağaçlandırma çalışmaları ile başlamış olup, günümüzde yol güzergahı boyunca çevre üzerindeki etkilerin incelenerek değerlendirildiği ve alınması gerekli çevre koruyucu önlemlerin belirlendiği Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporlarının hazırlanmasıyla devam etmektedir.

1983 yılında yayımlanarak yürürlüğe giren 2982 Sayılı Çevre Kanunu'na istinaden hazırlanan ve 1993 yılında yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği gereğince; otoyollar, ekspres yollar, devlet yolları ve il yollarının yapımı ile sabit asfalt hazırlama (plent) tesisleri için ÇED Raporu/Proje Tanıtım Dosyası hazırlanmaktadır.

4.2. Stratejik Hedefler ve Faaliyetler

AMAÇ 1 YOL VE TRAFİK GÜVENLİĞİ

Yol Ağımız Üzerindeki Trafik Güvenliğini Sürekli Olarak Artırmak

Hedef 1.1. 2011 Yılına Kadar Yol Ağımızda, Kar ve Buzla Mücadele Uygun Malzeme ve Çağdaş Ekipman Kullanılarak Yapılacaktır.

1. 2007 yılı içinde malzemeler (tuz, agrega alternatif eritme maddesi vb.) ile ilgili standartlar tamamlanacaktır.
2. Üç yıl içerisinde standartları belirlenen malzeme kullanımına başlanacaktır.
3. Kar mücadelesi çalışmaları için gerekli malzemeler zamanında temin edilecek ve depolanacaktır.
4. Kar mücadelesinde çalıştırılacak makine parkının yenilenme ve dengelenmesine ait çalışmalar tamamlanacaktır.
5. Her yıl kar mücadelesi başlangıcında yedek parça satın alınması yapılacak, makine-teçhizat onarımı yapılarak yerlerine konuşlanacaktır.

Hedef 1.2. Yol Bakım, Onarım ve Trafik Güvenliği Hizmetlerinin Standartları Her Mevsimde Konforlu ve Güvenli Ulaşımı Sağlayacak Şekilde Yükseltilerek 5 Yıl İçerisinde Müşteri Memnuniyeti % 20 Artırılacaktır.

1. Yıllık yol bakım birim fiyatları ile ağımızdaki yol uzunluğunun çarpımından az olmamak üzere her yıl bakım ödeneği ayrılacaktır.
2. Her yıl trafik işaretleme malzemeleri yeterli miktarda temin edilerek depolanacaktır.
3. 5 yıl içerisinde tüm yolların yatay ve düşey işaretlemeleri tamamlanacak, her yıl % 25'i onarılacaktır.
4. Bakım hizmetleri ve doğal afet gibi işlerde çalıştırılacak makine parkının yenilenme ve dengelenmesi 3 yıl içinde tamamlanacaktır.
5. Asfalt Sathi Kaplama yolların her yıl dörtte biri yenilenerek onarılacaktır.
6. Bakım ihalelerinin 5 yıla kadar sari olacak şekilde yapılmasına yönelik yasa değişikliği teklifi 2 yıl içerisinde yapılacaktır.
7. Her yıl ortaya çıkacak sel ve heyelanlardan doğan hasarlar onarılacaktır.
8. Ağımızda olmayan turistik yolların yapım bakım ve onarımı; ilgili Bakanlığın sağlayacağı ödenekler ve öncelikleri doğrultusunda yapılacaktır.
9. Otoyollarda üstyapı iyileştirilmesi ve büyük onarımlar zamanında yapılacaktır.
10. Mevcut otoyollardaki viyadük ve köprülerin onarımı ve güçlendirilmesi 3 yıl içinde tamamlanacaktır.
11. Yol bakım hizmetlerinin yürütüleceği tesislerin her yıl bakımı onarımı yapılacak, ortaya çıkacak yeni ihtiyaçlar program dahilinde inşa edilecektir.

Hedef 1.3. Karayollarından Kaynaklanan Ölümlü ve Yaralanmalı Kazalar (2005 Yılı Verilerine Göre % 0,14) 5 Yıl İçerisinde % 40 Azaltılacaktır.

1. Her yıl yaklaşık 80 adet kaza kara noktası ve kaza potansiyeli yüksek kesim iyileştirilecektir.
2. 2 yıl içinde DDY (Devlet Demir Yolları) ile hemzemin olan geçitler, otomatik bariyerli hale getirilecektir.
3. 2 yıl içerisinde yeni üretilecek tüm projelerde trafik güvenliği denetimine başlanacaktır.
4. YOGT (Yıllık Ortalama Günlük Trafik) 5 000'den fazla olan devlet yollarının % 50'sinin trafik güvenliği denetimi 5 yıl içerisinde tamamlanacaktır.

AMAÇ 2 HAREKETLİLİK

Yolcu ve Yük Taşımacılığında Konforu Artırmak, Zaman Kayıplarını ve Ekonomik Kayıpları En Aza İndirmek.

Hedef 2.1. Sosyo-Ekonomik İhtiyaçlar Gözetilerek Belirlenen Yol Koridorlarının Fayda-Maliyet Analizleri Sonuçları Doğrultusunda Yapılabilirliği Tespit Edilenleri Projelendirilerek İnşa Edilecektir.

1. Gerekli mali ve ekonomik yapılabirlik analizlerinin yapılması veya yaptırılması sağlanacaktır.
2. Yol koridorlarında yer alan ve özellik arz eden köprülerin yapımı sağlanacaktır.
3. Belirlenen koridordaki etüt-proje-mühendislik hizmetlerine ait çalışmaların yapılması veya yaptırılması sağlanacaktır.
4. İhtiyaç duyulan her türlü taşınmazın kamulaştırmaları yapılacaktır.
5. Otoyollardaki bağlantı yollarının yapımı gerçekleştirilecektir.

Hedef 2.2. Fiziki ve Geometrik Standardı Düşük Devlet Yollarının % 30'u İle İl Yollarının % 20'si 5 Yıl İçinde İyileştirilecektir.

1. Öncelikleri tespit etmek amaçlı gerekli analizlerin (fayda-maliyet analizi, çoklu kriter analizi vb.) yapılması veya yaptırılması sağlanacaktır.
2. Mevcut yollardaki etüt proje mühendislik hizmetlerine ait çalışmaların yapılması veya yaptırılması sağlanacaktır.
3. 15.000 km bölünmüş yol hedefine 5 yılın sonuna kadar ulaşılacaktır.
4. Kaplamasız yolların tamamı (stabilize, toprak) asfalt kaplamalı hale getirilecektir.
5. Geometrik standardı düşük köprülerin % 30'unun yenilenmesi ile taşıma gücü düşük köprülerin % 25'inin iyileştirilmesi gerçekleştirilecektir.
6. YOGATT (Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafığı) yüksek olan yollar IRI (International Roughness Index) (Uluslararası Yüzey Düzgünsüzlüğü) indeksine bağlı önceliklere göre BSK (Bitümlü Sıcak Karışım) kaplamalı hale getirilecek, mevcutların yenilenmesi ve büyük onarımları yapılacaktır.
7. Sathi kaplamalı yolların trafik hacmine göre fiziki standardı yükseltilecektir.

Hedef 2.3. 2005 Yılı Sonu İtibarıyla Önemli Fiziki Gerçekleşme Sağlanmış Projeler Önceliklendirilerek 3 Yıl İçerisinde Bitirilecektir.

1. Bir yıl içinde tamamlanarak ekonomiye kazandırılacak projelere öncelik verilecektir.
2. Dış finansmanı sağlanan projelerde fiziki gerçekleştirmeleri % 70 oranına gelmiş olanlar bitirilecektir.
3. Başlatılmış bulunan diğer projelerle bağlantılı ve eş zamanlı olarak yürütülmesi ve tamamlanması gereken projeler bitirilecektir.

AMAÇ 3 KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞME

Eğitim, AR-GE ve Teknolojiye Önem Veren Sürekli Gelişmeye Açık Kurumsal Yapı Oluşturmak, Kurum Çalışanlarının Gelişimini ve İş Tatminini Sağlamak.

Hedef 3.1. 5 Yıl İçerisinde Akıllı Ulaşım Sistemleri Uygulaması Yaygınlaştırılacaktır.

1. 3 Yıl içerisinde otoyol gişeleri ve kritik kesimlerinin bilgisayarla izlenimi ve kontrolü sağlanacaktır.
2. 2 Yıl içinde "Yol Danışma", "Alo 159" gibi yol kullanıcı bilgi sistemleri geliştirilecek, yol kameraları ile internet üzerinden bilgi verilecektir.
3. Otoyol kullanıcılarını memnun eden teknolojik uygulamalar (OGS-Otomatik Geçiş Sistemi, KGS-Kartlı Geçiş Sistemi vb) üç yıl içerisinde % 80'e ulaştırılacak ve yeni sistemler kurulacaktır
4. Otoyolların tümünde, meteorolojik bilgi ve ön uyarı sistemleri, kullanıcı bilgilendirme sistemleri, veri tabanı oluşturma ve toplama sistemleri, araç takip ve akaryakıt tank otomasyon sistemleri gerçekleştirilecektir.
5. Devlet yollarındaki sabit trafik sayım ve sınıflandırma istasyonlarının sayısı 3 yıl içerisinde 2 katına çıkartılacaktır.

Hedef 3.2. Karayolu Sektöründe Çalışanların Niteliklerinin Teknolojik Bilgi Açısından En Üst Düzeye Ulaştırılabilmesi İçin Kurum İçi ve Kurum Dışı Eğitime Ağırlık Verilecektir.

1. Her yıl eğitimler için gerekli olan araç, gereç ve dokümanlar güncelleştirilecektir.
2. Karayolları eğitim tesisleri, kurum dışında diğer kamu ve özel sektöre 2 yıl içinde karayolları ile ilgili konularda teknik eğitim verecek hale getirilecektir.
3. Kuruma yeni giren teknik personel ilk 2 yıl içinde temel eğitim kursu görecektir.
4. Gelişen teknolojinin takibi ve adaptasyonu için kurum personelinin her yıl % 30'u geliştirme eğitimine tabi tutulacak, özellik arz eden yatırımlar için yerinde eğitime ağırlık verilecektir.
5. Teknolojinin takibi açısından teknik personelin her yıl % 10'u ulusal ve uluslararası seminer, sempozyum, fuar vb. teknik toplantılara katılacak ve edindiği bilgiler rapor halinde derlenip kurum personeline aktarılacaktır.
6. Kurum içi teknik bülten yayımı 1 yıl içinde başlatılacaktır.

Hedef 3.3. Kurum Çalışanlarının Kurumsal Memnuniyeti 5 Yıl İçerisinde % 10 Artırılacaktır.

1. Personelin çalıştırıldığı yerde modern çalışma koşulları sağlanacak ve her türlü sosyal faaliyetler (servis, yemek, kültürel ve sosyal etkinlikler, misafirhane hizmetleri vb.) artırılacaktır.
2. Her yıl sosyal tesis ve idari binaların bakımı ve onarımı için kaynak sağlanacaktır.
3. Mevcut tesisler aktif hale getirilecektir.

Hedef 3.4. Karar Destek ve Yönetim Sistemi Geliştirilerek 5 Yıl İçerisinde Kullanıcıların Hizmetine Sunulacaktır.

1. Karayollarının merkez ve taşra teşkilatında kurulan internet ve intranet ağının yaygınlaştırılması, geliştirilmesi ve sürekli aktif tutulması sağlanacaktır.
2. Karayolu bilgi ve yönetim sistemi kurumsal otomasyonu gerçekleştirilecektir.
3. Üstyapı yönetim sisteminin kurulmasına yönelik, mevcut ekipmanın yenilenmesi, takviye edilmesi ve ekip oluşturulması ile işleyen bir üstyapı sisteminin kurulması 2008 yılı sonuna kadar sağlanacaktır.
4. Bir yıl içerisinde kurum faaliyetlerine ilişkin AR-GE çalışmalarına başlanacaktır.
5. AR-GE çalışmalarının yapılabilmesi için yatırım ödeneklerinin % 0,2'si ayrılacaktır.
6. Kurumun yeniden yapılanması tamamlanacaktır.
7. Tüm birim fiyatlar yeniden analiz edilerek günün koşullarına uygun yeni fiyatlar oluşturulacaktır.
8. 2007 yılından itibaren deneme amaçlı garanti ve performansa dayalı olarak örnek ihaleler yapılacaktır.

Hedef 3.5. Kurumun Kalite Kontrol Deney Laboratuvarları 5 Yıl İçerisinde Geliştirilecektir.

1. 2007 yılı içerisinde TS EN ISO/IEC 17025 Standardına Göre 20 adet deneyden akreditasyon sertifikası alınacaktır.
2. Laboratuvarda yapılan diğer deneylerin akreditasyonu 2011 yılına kadar yaygınlaştırılacaktır.
3. Merkez ve bölge laboratuvarlarında yapılan deneyler en son yürürlüğe giren ulusal ve uluslararası standartlara, 2011 yılına kadar cihaz ve deney yöntemi açısından uyumlu hale getirilecektir.
4. Merkez ve 17 adet bölge müdürlüklerine bağlı laboratuvarlar bünyesinde yapılan deney hizmetlerinde kullanılan cihaz ve ekipmanların ölçümlerinin standart hale getirilmesi amacıyla düzenli bir şekilde belli periyotlarla bakım, onarım ve kalibrasyon hizmetlerinin tek elden, sağlıklı ve hızlı bir şekilde yapılmasını sağlamak için kalibrasyon laboratuvarının personel ve ekipmanları ile birlikte oluşturulması 2 yıl içinde tamamlanacaktır.

AMAÇ 4 ULUSAL GÜVENLİK

Karayolu Sistemi Üzerinde Ulusal Güvenlik Amaçlı Hareketliliği Artırıcı Gelişmeleri, İyileştirmeleri ve Diğer Ulaşım Alt Sistemleri İle Bütünleşmeyi Sağlamak.

Hedef 4.1. Ulusal Güvenlik Açısından Stratejik Önemi Haiz Güzergahlarda 5 Yıl İçerisinde İyileştirme Yapılarak, Alternatif Güzergahlar Geliştirilecektir.

1. Ulusal güvenlik ve olası doğal afetler dikkate alınarak alternatif güzergahlar 2 yıl içerisinde tespit edilecektir.
2. Belirlenen güzergahlar üzerinde geometrik standardı ve taşıma gücü düşük yol ve köprülerin % 40'ı beş yıl içerisinde iyileştirilecektir.
3. Ulusal güvenlik arz eden güzergahlarda, ağımızdaki kaplamasız yollar kaplamalı hale getirilecektir.

AMAÇ 5 İNSAN VE ÇEVREYE DUYARLILIK

Karayolu Ulaşım Sisteminden Kaynaklanan, Doğal Çevreye ve İnsana Zarar Veren Çevresel Etkilerin Azaltılarak Yaşam Kalitesini Artırmak.

Hedef 5.1. Yol Boyu Gelişim ve Erozyon Kontrolü Çalışmaları Hızlandırılacak, Uygulama Aşamasında Mevcut ve Yeni Projelendirilecek Yollarda İnsan ve Çevreyi Gözeten Peyzaj Çalışmaları Yapılacaktır.

1. Her yıl yol boyu ağaçlandırma ve peyzaj çalışmaları yapılacak ve 1 milyon ağaç fidanı dikilecektir.
2. Peyzaj projesi kapsamında uygun yerlerde yol boyu dinlenme alanları projelendirilerek, 5 yıl içinde projelerin % 20'si gerçekleştirilecektir.

Hedef 5.2. 2007 Yılından İtibaren Karayolu Projelendirmesi ÇED (Çevresel Etki Değerlendirme) Çalışmalarında Yer Alan Çevre Koruyucu Önlemlerin (Gürültü Azaltıcı Önlemler, Rezervi Bitmiş Ocakların Rehabilitasyonu vb.) Uygulanması Sağlanacaktır.

1. Çevre Konusunda AB mevzuatı uyumlaştırma çalışmaları kapsamında uyumlaştırılan ya da yeni oluşturulan mevzuatlar gereğince çalışmalar yürütülecektir.
2. Karayolunun bulunduğu alanın nüfus yoğunluğu ve karayolundan kaynaklanan gürültü nedeniyle yaşanan şikayetin yoğunluğu dikkate alınarak ilgili mevzuat gereğince gürültü azaltıcı önlemler alınacaktır.
3. Karayolları Genel Müdürlüğü Merkez ve Taşra Teşkilatı çevre birimlerinde çalışan personelin Gürültü ile ilgili mevzuat gereğince yapılacak sertifikasyon eğitimlerine katılımları sağlanacaktır.
4. Yollardan kaynaklanacak taşıt gürültüsünün hesaplanması için model programı temin edilecek ve gerekli eğitim çalışmaları yapılacaktır.

5. İlgili mevzuat gereğince gerekli ölçümlerin ve hesaplamaların yapılması, gürültü azaltıcı önlemlerin belirlenmesi amacıyla ses ölçüm cihazları temin edilecek ve bu cihazlarla ilgili gerekli eğitim çalışmaları yapılacaktır.
6. Çevre koruyucu önlemlere (rezervi bitmiş malzeme ocaklarının doğaya yeniden kazandırılması vb.) ait faaliyetlerin yapılması veya yaptırılması gerçekleştirilecektir.
7. Ülkemizde karayolu faaliyetlerinin olumsuz çevresel etkilerinin en aza indirgenmesi amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü Merkez ve Taşra Teşkilatı çevre birimlerinin yapısı daha etkin ve güçlü hale getirilecektir.
8. ISO 14001 gereksinimlerine göre çevre yönetim sisteminin uygulanabilirliği araştırılacaktır.
9. Teknik Araştırma Dairesi Başkanlığı laboratuvar çalışmaları sırasında deneylerde kullanılan kimyasal sarf malzemeleri ve testi yapılan malzemelerin insan sağlığı ve çevreye zararlarının önlenmesi çalışmaları 2011 yılına kadar tamamlanacaktır.

Hedef 5.3. 2007-2011 yılları arasında mevcut tüm tesislerin bakım ve onarım hizmetleri tamamlanarak idare binalarının her türlü eksikliği giderilmiş olacaktır.

1. Mevcut tüm tesislerin sızdırmazlık (su) izolasyon çalışmaları yapılacak, ısı kaybına neden sorunlar tespit edilip çözüm için gereken faaliyetler gerçekleştirilecektir.
2. Mevcut tüm tesislerde kullanılan ve çevreye ve insan sağlığına zarar veren yakıt türlerinden vazgeçilip, doğalgaz çevrimleri yapılacaktır.
3. 2006 yılında çıkan Deprem Yönetmeliğine göre tesislerin mevcut durumu tespit edilip, ihtiyaç olanlara güçlendirme yapılacaktır.
4. Tüm tesislerde ekonomik ömrünü doldurmuş ve can güvenliğini tehdit eden sistemler ve mekanlarda iyileştirme çalışmaları yapılacaktır.
5. Manuel ve mekanik sistemlerle insan gücünden yararlanılarak yapılan bahçe ve fidan sulama sistemi otomasyona çevrilecek, park, bahçe, yürüme yolları iyileştirilecektir.

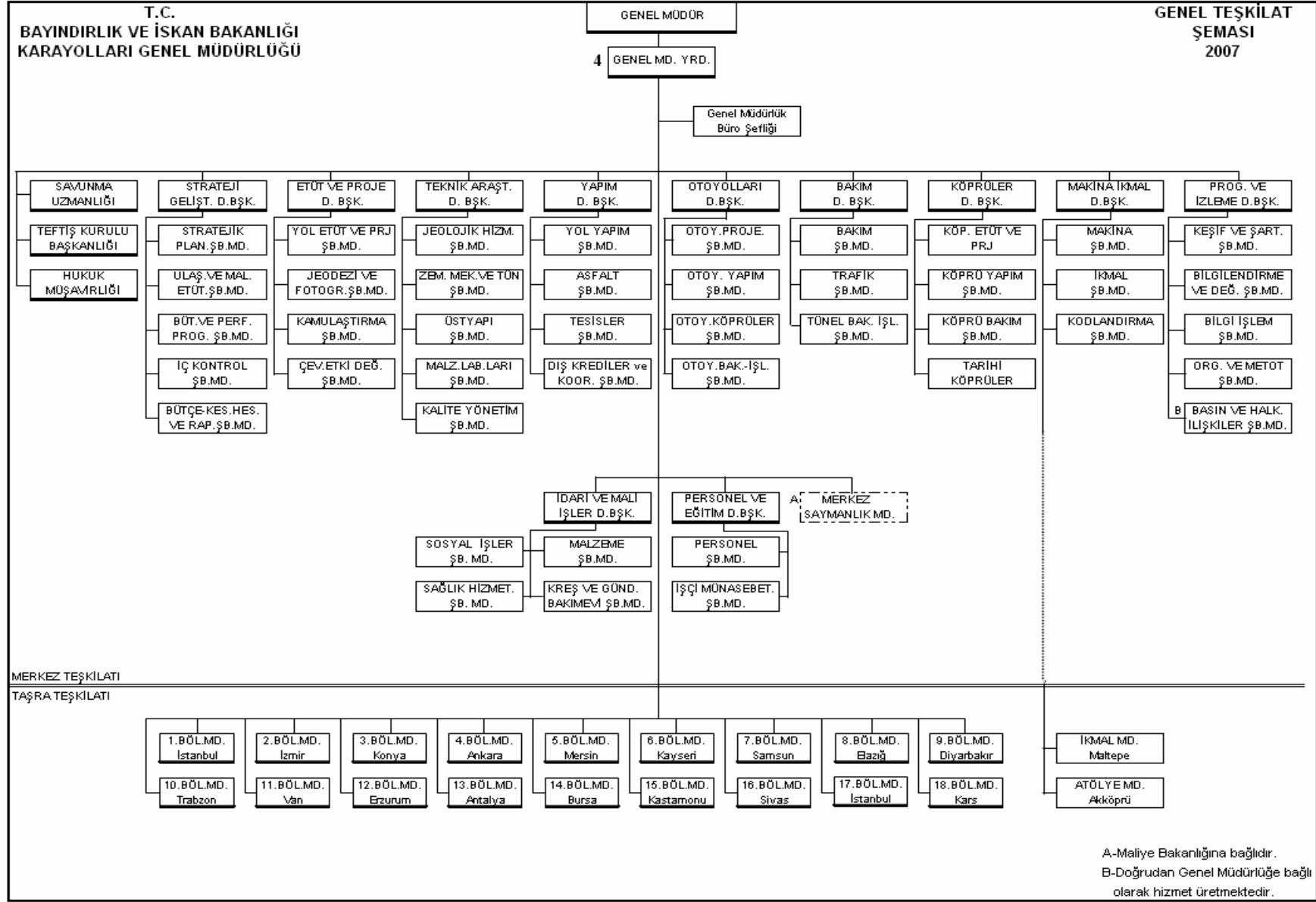


5. EKLER

EK-A

STRATEJİK PLANLAMA EKİBİNDE YER ALANLARIN LİSTESİ

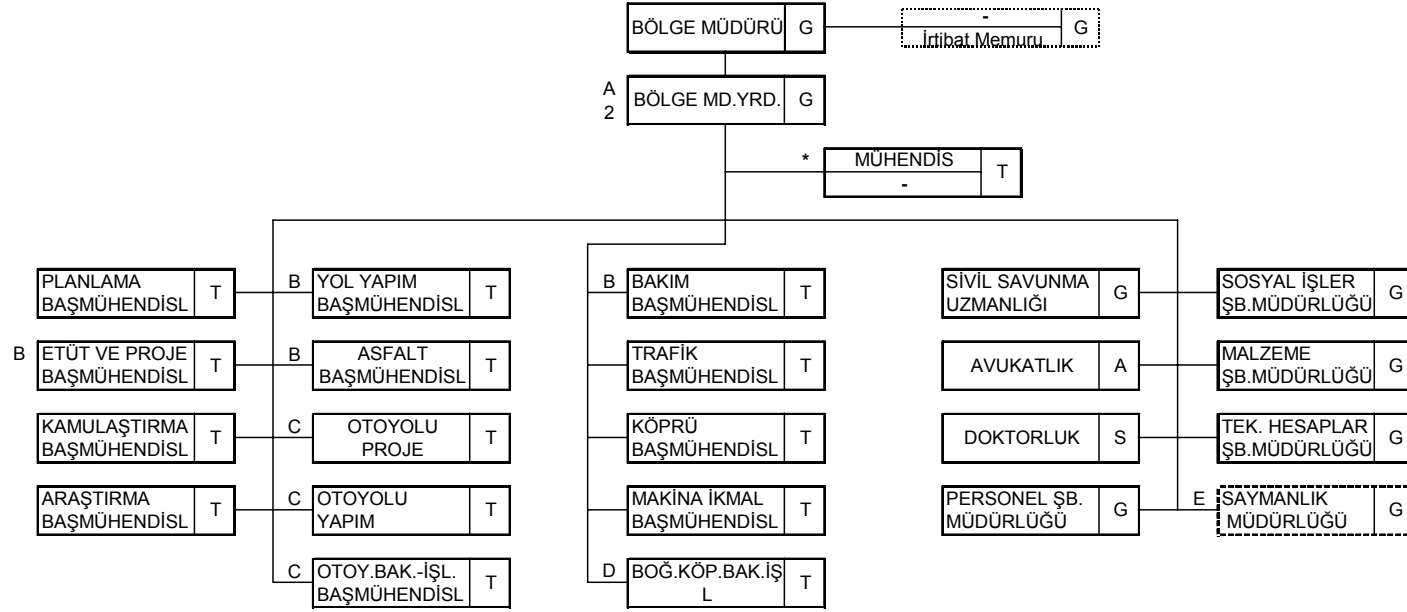
Sefer TIRMAN	Genel Müdür Yardımcısı
U. Kenan ADILOĞLU	Yapım Dairesi Başkanı
Ahmet BULUT	Bakım Dairesi Başkanı
Emin ENER	Köprüler Dairesi Başkanı
Ferhat SARUHAN	Program ve İzleme Dairesi Başkanı
Feyzullah SEZİK	Makine İkmal Dairesi Başkanı
Hulki TUNCER	Otoyollar Dairesi Başkanı
Kamuran YAZICI	Strateji Geliştirme Daire Başkanı
Armağan CANDEMİR	Başmüfettiş
Muhammet ERGİN	Başmüfettiş
İsmail TÜMAY	Başmüfettiş
Abdülbaki IŞIK	Karayolları 3. Bölge Müdürü
Ahmet Hamdi AKYÜREK	Bakım Dairesi Başkan Yardımcısı
Cemil KILIÇ	Yapım Dairesi Başkan Yardımcısı
Hasan PIŞKİN	Yapım Dairesi Başkan Yardımcısı (Emekli)
Laçın AKÇAY	Mühendis (Eski APK Dairesi Başkanı)
Muzaffer AĞLAMİŞ	Makine Şubesi Müdürü
Nihal ARICA	Bilgi İşlem Şubesi Müdürü
Mücahit ARMAN	Stratejik Planlama Şubesi Müdürü (Raportör-Sekreteryaya)
İsmet CENGİZOĞLU	Organizasyon ve Metod Şubesi Müdürü (Emekli)
Remzi IŞIK	Bütçe ve Performans Programı Şubesi Müdürü
İlhan KAVASOĞLU	Bilgilendirme ve Değerlendirme Şubesi Müdürü
M. Kenan KAYA	Jeolojik Hizmetler Şubesi Müdürü (Emekli)
İsmail KOCA	Tesisler Şubesi Müdürü
Yusuf KOÇER	Kodlandırma Şubesi Müdürü
Leyla Ünal	Ulaşım ve Mal. Et. Şb. Müdürü (Raportör-Sekreteryaya)
Sabri YILDIZ	Karayolları 4. Bölge Müdür Yardımcısı
Ayhan ARDA	Köprü Yapım Şubesi Müdür Yardımcısı
Serpil YARDIM	Yol Etüt ve Proje Şubesi Müdür Yardımcısı (Emekli)
Meral ÖZTÜRK	Stratejik Koordinasyon Şefi (Raportör-Sekreteryaya)





T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ MERKEZ TEŞKİLATI
ŞEMASI



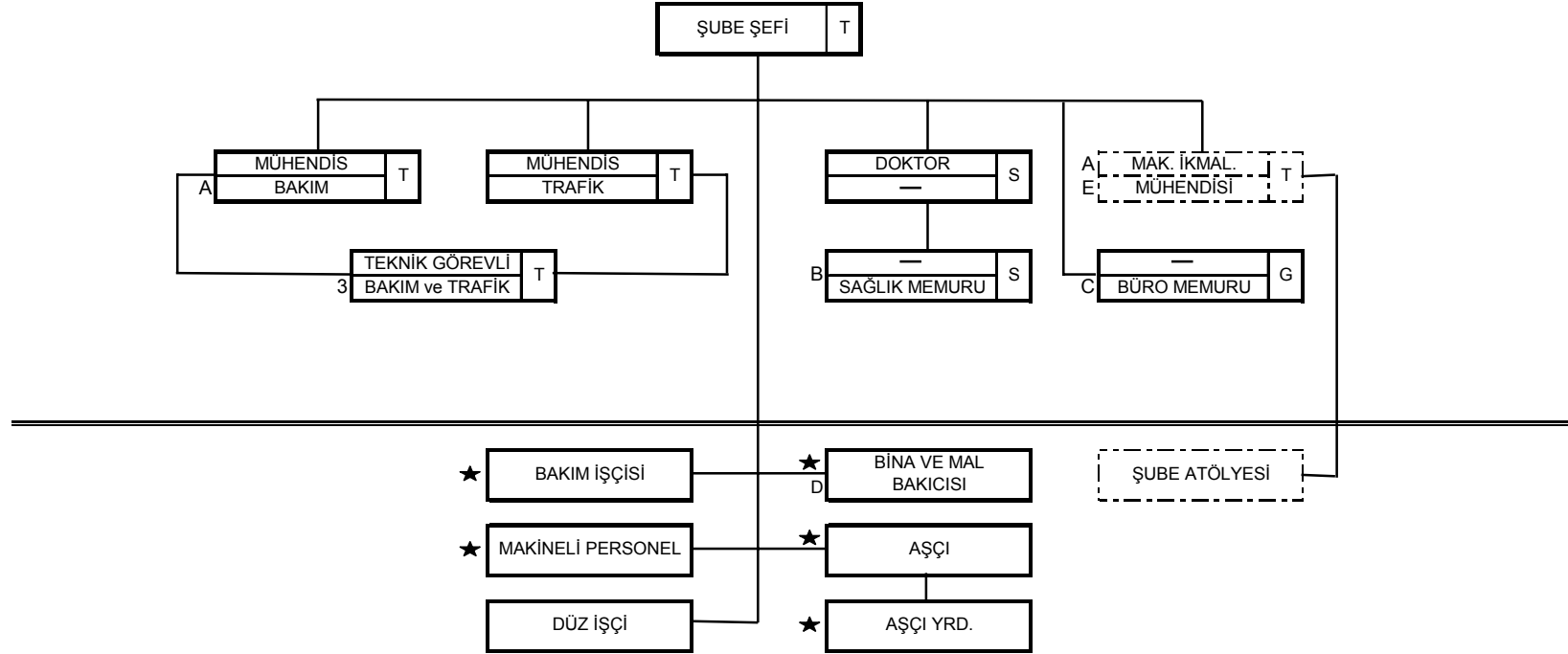
Memur Sınıfı
İşçi Sınıfı

- *- Sayısı Genel Müdürlük Olur'u ile ihtiyaca göre belirlenir.
A- Otoyolu bulunan Bölge Müdürlüklerinde 3 adettir.
B- 17.Bölge Müdürlüğünde kurulmaz.
C- Otoyolu bulunan Bölge Müdürlüklerinde kurulur.
D- 17.Bölge Müdürlüğünde kurulur.(1.Boğaziçi Köprüsü ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü için birer adettir.)
E- Maliye Bakanlığına bağlıdır.



T.C.
BAYINDIRLIK VE İSKAN BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

BÖLGE
ŞUBE ŞEFLİĞİ
POZİSYON ŞEMASI
2002

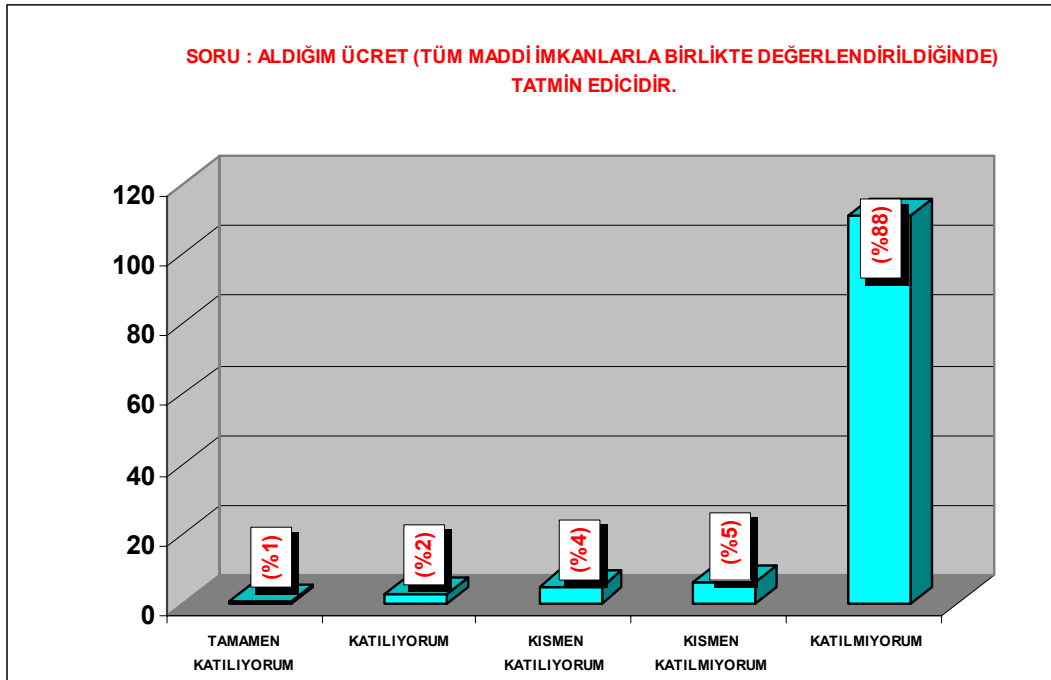
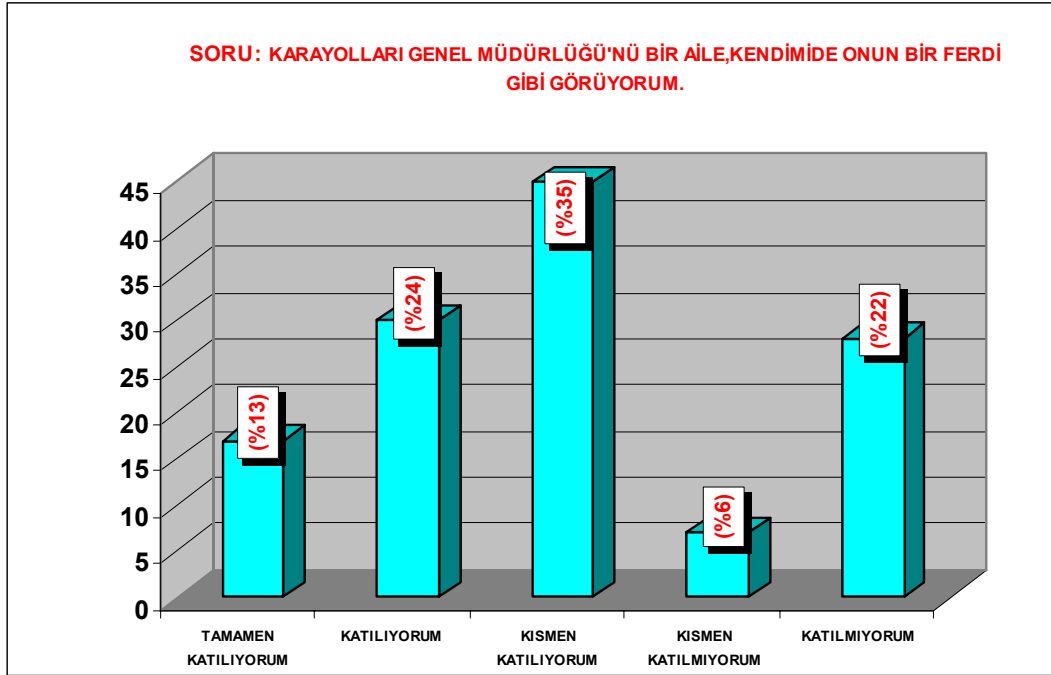


- ★ Bölge Müdürlüklerinin Bakım ve Trafik hizmetlerinde çalışan işçi sınıfı personelinin tespitine ait esaslar el kitabında açıklandığı gibi.
- A - Halen çalışmakta olup da kariyerinden dolayı mühendis olarak atanamayacak olanların mevcut pozisyonu aynen muhafaza edilir.
- B - İşçi sınıfında çalışan olduğu sürece memur sınıfına atanma yapılmayacaktır.
- C - Daktilo ve Mutemetlik Görevini de yapar.
- D - Bakımevlerinde Akaryakıtçılık görevini de yapar.
- E - Makine İkmal Başmühendisliği Şemasında gösterildiği gibidir.
- Not:** Kaloliferci, Baş Bahçıvan, Kantin Görevlisi, Akaryakıtçı ve Sağlık Memuru pozisyonlarında çalışan işçi sınıfı Personel ayrılıncaya kadar pozisyonları muhafaza edilir.





İÇ PAYDAŞLARA (KURUM ÇALIŞANLARI) UYGULANAN ANKETİN SONUÇLARININ BİR BÖLÜMÜ





DIŞ PAYDAŞLARA UYGULANAN ANKETİN SONUÇLARININ BİR BÖLÜMÜ

SORU: KURULUŞUN HANGİ FAALİYETLERİNİ BAŞARILI BULUYORSUNUZ?

- Karayolları teşkilatı, “kurumsallaşma” özelliği kazanmış bir yapıdır. Mevzuatla kendisine tevdi olunan tüm görevleri belli bir yetkinlikle yerine getirmiştir.
İZMİR VALİLİĞİ
- Ülkemiz karayolu ağının gerçekleştirilmesinde Karayolları Genel Müdürlüğünün geçmişten günümüze kadarki çalışmalarını takdirle karşılıyoruz. Bundan sonra trafik yoğunluğu açısından önem arz eden güzergahların standardının yükseltilmesinin gereğine inanıyoruz.
EMNİYET GENEL MD.
- Ülkemizin sınırlı kaynaklarına rağmen, uzman kadrosu ve başarılı çalışmaları ile hayata geçirilen yol projeleri
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI
- Yol bakım hizmetleri
EDİRNE BELEDİYE BAŞKANLIĞI
- Kent merkezinden geçmeyen ulaşım bağlantıları.
İZMİT BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK.

SORU: KURULUŞUN GELECEKTE NASIL OLMASINI İSTERSİNİZ?/ HAYAL EDERSİNİZ?

- Planlama ve araştırma ve geliştirmeye önem verilmesi
- Modern ekipmanlara sahip çağdaş, ulusal ve uluslararası kuruluşlarla yarışabilen bir kurum olarak görmek isterim
VAN VALİLİĞİ
- Ülkemizin Avrupa Standartlarında yollara kavuşmasını isteriz.
NEVŞEHİR VALİLİĞİ
- Bir kuruluşun saygınlığını artıran, ona prestij kazandıran, yaptığı iş ve o işten fayda sağlayanların memnuniyetidir. Karayolları teşkilatının hem kendi personelinin, hem de vatandaşların memnuniyetini sağlayan bir yapıda olması beklenmektedir.
- Yol ve trafik işaretlerinin uluslararası standartlarda olması, danışmanlık, enformasyon ve işletme hizmetlerinin ileri teknolojiye göre yürütüldüğü, toplam kalite anlayışına göre hareket eden ve bunu belgelendirmiş bir karayolu yapısı ve teşkilatı hedeflenmelidir.
KIRKLARELİ VALİLİĞİ
- Vatandaş odaklı, saydam ve katılımcı bir hizmet anlayışını benimsemiş olmasını isteriz.
DENİZLİ VALİLİĞİ

**SORU: KURULUŞTAN BEKLENTİLERİNİZ?**

- Rahat ve güvenli karayolu ulaşımını sağlamak
KARS VALİLİĞİ

- Ülkemizde kara ulaştırmasının en etkin ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi konusunda kuruluşun azami hassasiyet ve çaba göstermesi gerekmektedir.
MALİYE BAKANLIĞI

- Yeni yatırımlardan kaçınılmalıdır. Yatırım programlarının yükü, çok gerekli olmadıkça bir süre yeni proje almayarak azaltılmalıdır.
- Yolların geometrik standartları ve kapasiteleri geliştirilirken günlük ağır taşıt trafiği 1000 aracı geçen devlet yolları sathi kaplama yerine bitümlü sıcak kaplamalı olarak inşa edilmelidir.
- Ülkemizdeki karayolu taşıma talebini ve ulaşım türleri arasındaki modlararası dengeyi gözeterek trafiğin gerektirdiği güzergahlarda kapsamlı fizibiliteye dayanılarak yüksek standartlı yollar yapılmalıdır.
- Ulaşım genel planlaması yapılarak gereken yerlerde kuzey-güney koridorları geliştirilmelidir. Mevcutta yapımı devam eden Karadeniz bölünmüş sahil yoluna gereken kaynak sağlanarak, yapımı tamamlanmalıdır.
- Karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları hızlandırılarak güvenli trafik akışı sağlanmalıdır. Tespit edilmiş olan kara noktalarla ilgili iyileştirme çalışmalarının bir program dahilinde öncelikle bitirilmesi sağlanmalıdır.
- Turistik güzergahlara ulaşımı sağlayan yolların standartları yükseltilmelidir.
- Karayollarının planlanan ekonomik ömürleri boyunca, can ve mal güvenliği yönünden iyi durumda bulundurulması esastır. Bunun için de, etkili ve yurt çapında yaygın bir ağırlık kontrolü yapılması gerekmektedir. Ağırlık kontrol istasyonları projelendirilerek hızla uygulamaya geçirilmelidir. Ayrıca, daha ağır yük taşınması açısından ve yola daha az zarar vermesi nedeniyle özellikle yurt içi taşımalarda römorklu taşıtların kullanımı teşvik edilmelidir.

KAMU İHALE KURUMU

- Kuruluşun daha şeffaf ve yapıcı olması kalifiye elemanların artırılmasına yönelik acilen tedbir alınması, sorunların ve darboğazların çözümüne yönelik çalışmaların yapılması.
- Ayrıca dış etkenlerden arınmış ve desteklenmesi yönünde adımların atılması, aksi taktirde yapılan çalışmalarda daha büyük sorunların çıkmasına ve sorumlu oldukları hizmetlerin yapılması imkansızlaşacaktır. Yatırımcı kuruluş olarak fizibil projelerin tespit edilmesi önceliklerin bu projelere verilmesinin sağlanması, denetim hizmetlerinin güncelleştirilmesi dolayısıyla yeni ihale yasasına göre ihale edilen işlerin yaklaşık maliyet tespitlerinde daha gerçekçi tespitler yapılacaktır.

T. MÜTEAHHİTLER BİRLİĞİ

- Yerel yönetimlere ekip ve ekipman, malzeme yardımı
- Personelimize asfalt imalat ve uygulama eğitimi desteği
TEKİRDAĞ BELEDİYE. BŞK.
- Yatırım projelerinin hazırlanmasında ve yıllık programların belirlenmesinde, illerin sosyo-ekonomik yapısı ve ulaşım yoğunluğu göz önünde bulundurulmalıdır.
SAKARYA VALİLİĞİ
- Hizmet ağında bulunan yolların bakım ve onarımını zamanında gerçekleştirmek, Ülkemizin tanıtımı açısından son derece önemli olan Turizm yollarına öncelik vermek, kazaları asgariye indirmek bakımından trafik işaretleme hizmetlerine önem vermek.
MUĞLA VALİLİĞİ
- Yol sathının beton asfalt olması, devlet yollarının hepsinin dubleye dönüştürülmesi, denetim hizmetlerinin ağırlık kontrolü ve muayenelerinin iyileştirilmesi, tarihi köprü onarımının hızlandırılması.
KIRŞEHİR VALİLİĞİ

SORU: KURULUŞ HANGİ ALANLARDA EKSİKLİKLER GÖSTERMEKTEDİR?

- Yapılan işin öneminin göz önünde tutularak, personel imkanlarının iyileştirilmesi ve artırılması
- Gerçekleştirilen projelerin belli bir plan dahilinde değil de, politik kararlar neticesinde yapılması
- Bilgi alışverişi açısından iletişim kanallarının yeterince açık olmaması
- Çalışmalar esnasında karşılaşılan sorunların en son noktaya gelmeden, ilgili birimlerin koordinasyonu ile daha etkin bir şekilde çözülmesi gerekliliği.
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI
- Trafik işaret ve levhaları
- Yollardaki kaza kara noktalarının giderilmediği
- Ağırlık denetimi
- Sürücü eğitimi
- Araç Muayene istasyonlarının yetersizliği
- Otoyol geçişlerindeki denetimsizlik
- Bölünmüş yolların yapımında yetersiz fizibilite
HAZİNE MÜSTEŞARLIĞI
- Kar mücadelesinde yeterli iş makinelerine sahip değil, mücadelede geç kalınıyor. Yol bakım ve onarımında yeterli değil.
TEKİRDAĞ VALİLİĞİ



- Karayolları emniyet şeridi yetersizliği (arızalı araç park yerleri)
- Beton asfalt yol yama tamir eksikliği ve drenaj yetersizliği
- Kar mücadelesi
- Ağırlık denetimi
TEKİRDAĞ BELEDİYE. BŞK.
- Trafik yol çizgilerinin trafik hattında deformasyona dayanıklı termo plastik boyaların her zaman ve düzenli olarak kullanılmaması özellikle İzmit D-100 şehir içi geçişinde bu uygulamanın yapılmaması
- Kenar ve orta çizgilerin garanti sürelerinde yenilenmemesi, şerit karışıklığına yol açmaktadır
- TCK yolları, yolların yapımında hangi ilin sınırları içinde ise o beldenin sosyoekonomik ve ulaşımdaki yoğunluğa göre projelendirme yapılmaması.
- Üst bağlantılı yollarda ve diğer bağlantılı yollarda kısa vadeli planlamaların yapılmasını
- İzmit içi D-100 karayolu üzerinde temizliğin ve yağmur suyu ızgaralarının temizlik kontrolünün yeterince yapılmaması
İZMİT BÜYÜKŞEHİR BLD. BŞK.
- Yatırım projelerinin hazırlanmasında yıllık programların belirlenmesinde, ve ödenek paylaşımında, bölgeler buldukları illere ayrıcalıklı davranmamalıdır.
SAKARYA VALİLİĞİ
- Ödenek yetersizliği, yatırımların yavaş ilerlemesi ve projelerdeki gecikmeler ulaşımda aksamalara neden olmaktadır.
- Eskiyen makine parkının yenilenerek, eksikliklerin tamamlanması
- Genç, dinamik, teknik yönden yeterli personel istihdamı ile personel eksikliklerinin en kısa sürede tamamlanması
- Teknik eleman ile işçi personel arasındaki maaş dengesizliği
İSTANBUL VALİLİĞİ
- Denetim hizmetleri.
KIRŞEHİR VALİLİĞİ
- Diğer kurumlarla koordinasyon sağlanmasında.
NİĞDE VALİLİĞİ
- Denetim, AR-GE, bakım, enformasyon.
NEVŞEHİR VALİLİĞİ
- Tarihi köprü onarımı, Karayolları envanteri hazırlamak
YOZGAT VALİLİĞİ
- Makine parkının yetersiz ve eski oluşu
ARTVİN BLD. BŞK.

- Uzman ve yabancı dil bilen personel eksikliği,
- İhalelerde en düşük teklife itibar edilmesi,
- Yapımı devam eden karayolu projelerinin sözleşmelerine uygun olarak belirtilen sürelerde tamamlanabilmesi için gerekli ödeneklerin sağlanamaması,
- Öncelikli projelerin tamamlanması için gerekli kaynağın sağlanamaması,
- Belirlenen plan ve programların sıkça değişmesi,
- Mevcut işler tamamlanmadan yeni işlerin ihale edilmesi,
- Yol yapım ve bakımında kısa vadeli ucuz çözümlerin uygulanması,
- Sektör sorunlarının giderici önlemlerin alınamaması,
ASMÜD (ASFALT MÜTEAHLİTLERİ DERNEĞİ)

- Makine parkı yetersizliği
- Teknolojik imkanlardan istenilen düzeyde yararlanamaması
TRABZON VALİLİĞİ

- Araç ve personel eksikliği
AYDIN VALİLİĞİ

- Ağırlık denetimleri, projelerin zamanında bitmeyişi.
UŞAK VALİLİĞİ

- Uygulanabilir ulaşım master planının hazırlanarak, bu master planının hedefleri ve ilkeleri doğrultusunda kaynakların ayrılması ve yatırımların gerçekleştirilmesi yönünde çalışmalar yapılmalıdır.
- Otoyollara tahsis edilen bakım ve işletme ödeneklerinin, son derece yetersiz ve düzensiz olarak verilmesinden dolayı bakım işletme hizmetleri yeterince yapılamamaktadır.
KAMU İHALE KURUMU

- Makine parkı
- Makinaların çoğunun ekonomik ömrünü doldurmuş olması
- Yol kaplamasında sıcak karışımın azlığı
ERZURUM VALİLİĞİ

- Tırmanma şeridi eksikliği var
- Yer yer işaretleme eksikliği
- Ağırlık denetimi yok
- Yüklemede ölçü ve boyutlara uyulmuyor
- Akaryakıt İstasyonların giriş ve çıkışları iyi değil
RO-RO GEMİ İŞLETMELERİ VE KOMBİNE TAŞIMALAR DERNEĞİ

MÜŞTERİLERE (YOL KULLANICILARI) UYGULANAN ANKETİN SONUÇLARININ BİR BÖLÜMÜ

SORU NO	Tamamen Katılıyorum (%)	Katılıyorum (%)	Kısmen Katılıyorum (%)	Katılmıyorum (%)	Genel Not
Tüm ülke çapında örgütlenmiş bir yapıya sahiptir.	23	47	22	8	64
Otoyollarda kullanıcıları gişelerde bekletmeyecek teknolojik uygulamalar (OGS, KGS) yapılmaktadır.	23	40	26	11	60
Her mevsim ve her koşulda otoyollar trafiğe açık tutulur.	20	42	28	11	58
Toplumda iyi anılan bir kamu kuruluşudur.	16	36	30	18	50
Otoyollarda Yapım-Bakım sahalarında yeterli güvenlik tedbirleri alınmıştır. İşaretleme vardır.	15	36	31	18	50
Her mevsim ve her koşulda devlet ve il yolları trafiğe açık tutulur.	15	33	36	15	49
Kaliteli ve standartlara uygun yol, köprü, tünel inşa eder.	19	26	39	16	48
Trafik işaretlemeleri (levha-çizgiler) otoyollarda uygun yerlerde ve eksiksizdir.	17	32	30	22	48
Kurum çalışanlarının mesleki bilgi ve uzmanlıkları yeterlidir. KGM'nin yol danışma hizmetleri, Alo 159 yeterlidir.	11	34	38	16	46
Hizmetlerini yerine getirirken tarafsız ve şeffaftır.	9	37	35	18	46
Yol güzergahındaki tarihi varlıklara önem verir.	12	34	32	23	45
Yol güzergahındaki tarihi varlıklara önem verir.	10	33	36	20	44
Otoyol hizmet tesisleri yeterli hizmet vermektedir.	9	33	42	17	44
Faaliyetleri ile ilgili bilgi edinmek kolaydır, şikayetleri dikkate alır, değerlendirir.	9	29	37	24	41
Devlet ve il yollarında Yapım-Bakım sahalarında yeterli güvenlik tedbirleri alınmıştır. İşaretleme vardır.	10	26	40	25	39
Yol boyu görünümüne, çevreye ve peyzajına önem verir.	9	26	39	25	39
Yol boyu KGM dinlenme tesisleri ve park alanlarımız yeterlidir.	11	26	32	31	38
Otoyollarda toplanan geçiş ücreti karşılığında yeterli hizmet verilmektedir.	10	28	28	34	38
Trafik işaretlemeleri (levha-çizgiler) devlet ve il yollarında uygun yerlerde ve eksiksizdir.	10	25	35	30	38
KGM halkın projelere katılımına ve görüşlerine önem verir.	11	23	32	34	36
Taşıt muayene istasyonlarında yeterli hizmet verilmektedir.	10	20	28	42	32
Ağırlık denetim hizmetleri yeterlidir.	7	18	25	50	26
TOPLAM	13	31	33	23	45

Not: Genel not hesaplanırken “tamamen katılıyorum” seçeneği 100, “katılıyorum” 75, “kısmen katılıyorum” 25 ve “katılmıyorum” 0 alınarak hesaplanmıştır.

Karayolları Genel M¼d¼rl¼ę¼
In¼n¼ Bulvarı 06100 Y¼cetepe/ANKARA
Tel: (312) 415 70 00
Faks: (312) 417 28 51
E posta: info@kgm.gov.tr
Internet: <http://www.kgm.gov.tr>