

ULAşTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIğI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜğÜ
STRATEJİ GELİşTİRME DAİRESİ BAşKANLIğI

STRATEJİK PLANLAMA şUBESİ MÜDÜRLÜğÜ
2024 YILI
BİRİM FAALİYET RAPORU

OCAK 2025

İÇİNDEKİLER

I- GENEL BİLGİLER

A- Misyon ve Vizyon

B- Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü'nün Yetki, Görev ve Sorumlulukları

C- İdareye İlişkin Bilgiler

1- Fiziksel Yapı

2- Örgüt Yapısı

3- Bilgi ve Teknolojik Kaynaklar

4- İnsan Kaynakları

5- Sunulan Hizmetler

II. AMAÇ VE HEDEFLER

A. İdarenin Amaç ve Hedefleri

B. Temel Politikalar ve Öncelikler

III. FAALİYETLERE İLİŞKİN BİLGİ VE DEĞERLENDİRMELER

B. Performans Bilgileri

1- Faaliyet ve Proje Bilgileri

IV- KURUMSAL KABİLİYET ve KAPASİTENİN DEĞERLENDİRİLMESİ

KISALTMALAR

EK-1 ULUSLARARASI FAALİYETLER ÖZET BİLGİ NOTLARI

I- GENEL BİLGİLER

A- Misyon ve Vizyon

Karayolları Genel Müdürlüğü, misyon ve vizyonunu 2024-2028 Stratejik Planında aşağıdaki şekilde belirlemiştir:

Misyon

Yol kullanıcılarının güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım ihtiyacını karşılamak için ekonomik, sosyal ve teknolojik gelişmelerin gereklerine uygun, çevreye duyarlı ve diğer ulaşım sistemleriyle uyumlu olacak şekilde sorumluluk alanındaki yol ağının planlama, projelendirme, yapım, bakım ve işletme hizmetlerini gerçekleştirmektir.

Vizyon

Güvenli, konforlu, akıllı, zamanında ulaştıran, dirençli ve sürdürülebilir yollar.

Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü, benimsenen misyon ve vizyona uygun olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

B- Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü'nün Yetki, Görev ve Sorumlulukları

1. Kalkınma Planları ve Ulaştırma Ana Planı çalışmalarına katılım sağlamak, Kalkınma Planları/Ulaştırma Ana Planı ile uyumlu kurumun kısa, orta ve uzun vadeli karayolu planlarını hazırlayarak karayolu yatırım politikalarının belirlenmesine esas olmak üzere koridor ve altyapı ihtiyaç analizlerini yapmak.
2. Hazırlanan planların işleyişini izlemek, belirlenen hedeflere ulaşmada gerçekleşme durumunu saptamak, gerçekleşmeme ya da aksama nedenlerini araştırmak ve çözüm önerilerini geliştirmek.
3. Genel Müdürlüğün orta ve uzun vadeli strateji ve politikalarını belirlemeye yönelik gerekli etütleri yapmak veya yaptırmak.
4. Orta ve uzun vadeli strateji ve politikalar çerçevesinde yatırım projelerinin programlanması amacı ile daha ekonomik yeni finansman yöntemlerine yönelik araştırmaları yapmak veya yaptırmak.
5. 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ve buna bağlı Strateji Geliştirme Birimlerinin Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik uyarınca, İdarenin kısa ve orta vadeli amaçlarını, temel ilke ve politikalarını, hedef ve önceliklerini, performans ölçütlerini, bunlara ulaşmak için izlenecek yol ve yöntemler ile kaynak dağılımını içeren Stratejik Planın hazırlanması, güncellenmesi ve yenilenmesi çalışmalarını koordine etmek.
6. Yapılacak analizlerin, tahminlerin ve önerilerin daha rasyonel olması açısından ekonomik ve kaynak etkinliğini içeren ulaşım sistem modellerini kullanmak ve geliştirmek.

7. Genel M¼d¼rl¼k g¼rev ve sorumluluk alanındaki yol ağına alma, ¼ıkarma, değiştirme ve d¼zeltme ve b¼lge sınırlarının belirlenmesi i¼in Bakanlık Onayı'nın alınması işlemleri ile ilgili gerekli koordinasyonu sağlayarak s¼reci tamamlamak.
8. Karayolları ağ y¼netimi faaliyetleri kapsamında; karayolu ulaşım sistemini oluşturacak karayolu ağı sınıflandırmasını (İdari, fonksiyonel, geometrik) yapmak, yolların ağa alınması, ağdan ¼ıkarılması ve yol sınıflarının değiştirilmesi esaslarının belirlenmesi amacına y¼nelik et¼t ve incelemeler (İhtiya¼ ve yeterlilik analizleri) yapmak, idari sınıflandırmaya g¼re Karayolu Ağı Kontrol Kesim Sistemini oluşturmak, b¼lge sınırlarının tespiti i¼in değerlendirmeler yapmak, b¼lge sınır değişikliği ve yol ağına ilişkin teklifleri hazırlamak ve gerekli onayı almak, d¼zenlenecek kontrol kesim bilgilerinin, yol ağlarının ve sınıflarının, b¼lge ve şube sınırlarını i¼eren liste ve haritaların ilgili merkez ve taşra birimlerine g¼nderilmesini sağlamak.
9. ¼lkenin coğrafi, sosyal, ekonomik, idari, tarımsal, end¼striyel ve turistik ¼zelliklerini g¼z ¼n¼nde bulundurarak, diğer ulaşım sistemleri ile b¼t¼nl¼k sağlayacak şekilde kuruluşumuzun ama¼, ilke ve politikaları ile uyumlu, karayolu ağının erişebilirlik ve hareketlilik d¼zeyini artıracak yeni karayolu g¼zergahlarını tespit etmek.
10. Karayolu yatırım projelerinin ekonomik ve finansman fizibilite et¼tleri ile mevcut veya planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının kapasite analizlerini yapmak veya yaptırmak, bu kapsamda geometrik ve fiziki standartların belirlenmesine y¼nelik değerlendirme ve ¼öz¼m ¼nerilerinde bulunmak.
11. Karayolu ağının işletme ¼zelliklerinin geliştirilmesi ama¼ı ile mevcut veya planlanan iki şeritli, ¼ok şeritli, b¼l¼nm¼ř yollar ve otoyollar, tırmanma şeritleri, ¼evre yolları, şehir ge¼iřleri, kavşaklar ve diğer karayolu elemanlarının mevcut durum ve talep tahminlerine g¼re proje tasarım kontrol ve kriterinden biri olarak kapasite analizlerini yapmak, projelerin mevcut ve ¼ng¼r¼len durumlarının kapasite ama¼lı modelini kurmak, simulasyonunu yapmak.
12. Kalkınma planları hedefleri ile kurumsal ama¼ların ger¼ekleřtirilmesi ve ¼lkemiz insanının ulaşım ihtiyaçının karşılanarak yaşam kalitesini artırabilmek ama¼ı ile her t¼rl¼ yatırım kararı alınmasına y¼nelik alternatifler ¼retilmesi, bu alternatifler arasından en ekonomik olanın se¼imi ve yatırım programlarına teklif edilen yatırım projelerinin değerlendirilmesi (Karayolu ulaşım sistem etkileri ile sosyal ve ekonomik etkiler) i¼in hizmet ¼mr¼ boyunca oluşacak talep tahminlerine g¼re ekonomik ve finansman fizibilite et¼tleri yapmak, gerektiğinde idare dışında yaptırarak kontrol¼n¼ ger¼ekleřtirmek. Bu kapsamda Fayda-Maliyet analizleri, ¼oklu Kriter Analizleri, Maliyet Etkinlik Analizleri, ¼m¼r-D¼ng¼ Analizleri, yol kullanıcılarının ¼cretlendirilmesi ve diğer sosyo-ekonomik kriterlere bağlı analizleri yapmak.
13. Karayolu yatırımlarının ¼lke ekonomisine sağladığı katma değer ile sosyal ve ekonomik faydalarının belirlenmesi ama¼ıyla gerekli inceleme ve araştırmaları yapmak veya yaptırmak.

14. Ekonomik ve finansman fizibilite etütleri hazırlanması kapsamında; projelerin yol yapım ve bakım maliyetleri, taşıt işletme giderleri, zaman değeri, trafik kazalarının neden olduğu ölüm, yaralanma ve maddi hasarların parasal değerleri, çevresel vb. maliyetler ile vergilerin belirlenmesi ve tespitine yönelik etüt ve analizler ile uluslararası kabul görmüş metotların ülkemiz koşullarına uyarlandığı çalışmaların yapılmasını veya yaptırılmasını, hazırlanan etüt tablolarının yayınlanmasını sağlamak.
15. İkili ve çok taraflı anlaşmalarla yürütülen uluslararası karayolu koridorları ve iş birliği faaliyetleri kapsamında araştırma, inceleme, çalıştay, her türlü istatistiki çalışma, mikro ve makro plan, stratejik plan, strateji belgesi ve master plan hazırlanması, ikili iş birliği, bölgesel projeler, eğitim, karayolu altyapısına yönelik ülke raporu düzenlenmesi, diğer ülke karayolu teşkilatları ile iş birliği sağlanması konularında kurumsal koordinasyonu sağlamak. Uluslararası bilgilendirme çerçevesinde, karşılıklı sorumlulukla yürütülen uluslararası karayolu koridor ve altyapı projeleri ile ilgili ağ yönetimi ve altyapı planlaması faaliyetlerini Kurumumuz adına izlemek ve bu konulardaki toplantılara aktif olarak katılımı sağlamak, sonuçlarını Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Şubesi Müdürlüğüne bildirmek.
16. Türkiye karayolu ulaşım sisteminin Avrupa, Asya, Kafkasya ve Ortadoğu ülkeleriyle entegrasyonu amacıyla uluslararası karayolu ulaşım koridorları ve uluslararası karayolu altyapı projeleri (UNECE, UNESCAP, UNESCWA, EATL, TEM, BSEC, TRACECA, OECD, ECO, CAREC, WEC, SECI, ECMT, İSEDAK, PAN AVRUPA ULAŞTIRMA KORİDOR ve ALANLARI, İPEK YOLU vb) ile ilgili karayolu altyapı planlaması faaliyetlerini ve uluslararası kuruluşlarla (IRF, IRU, PIARC, AASHTO vb) iş birliği faaliyetlerini gerçekleştirmek.
17. Karayolu yönetim sistemi aktiviteleri arasında yer alan planlama, programlama ve izleme faaliyetlerinin bir parçası olan modern yönetim sistemleri ile ilgili çalışmalara katılmak, geliştirilmesini yürütmek ve bu sistemlere ilişkin hizmetleri varsa ilgili birimlerle iş birliği içinde yerine getirmek.
18. Yabancı kurum ve kuruluşlardan talep edilen karayolu ağ yönetimi, ekonomik ve finansal fizibilite, mikro ve makro planlar, master plan, stratejik plan vb. Altyapı planlama faaliyetlerini yapmak, talep edilmesi durumunda karayolu faaliyetleri ile ilgili eğitim ihtiyaçlarını organize etmek.
19. Harcama Birimine ait bütün mali iş ve işlemleri yürütmek.

C- İdareye İlişkin Bilgiler

1- Fiziksel Yapı

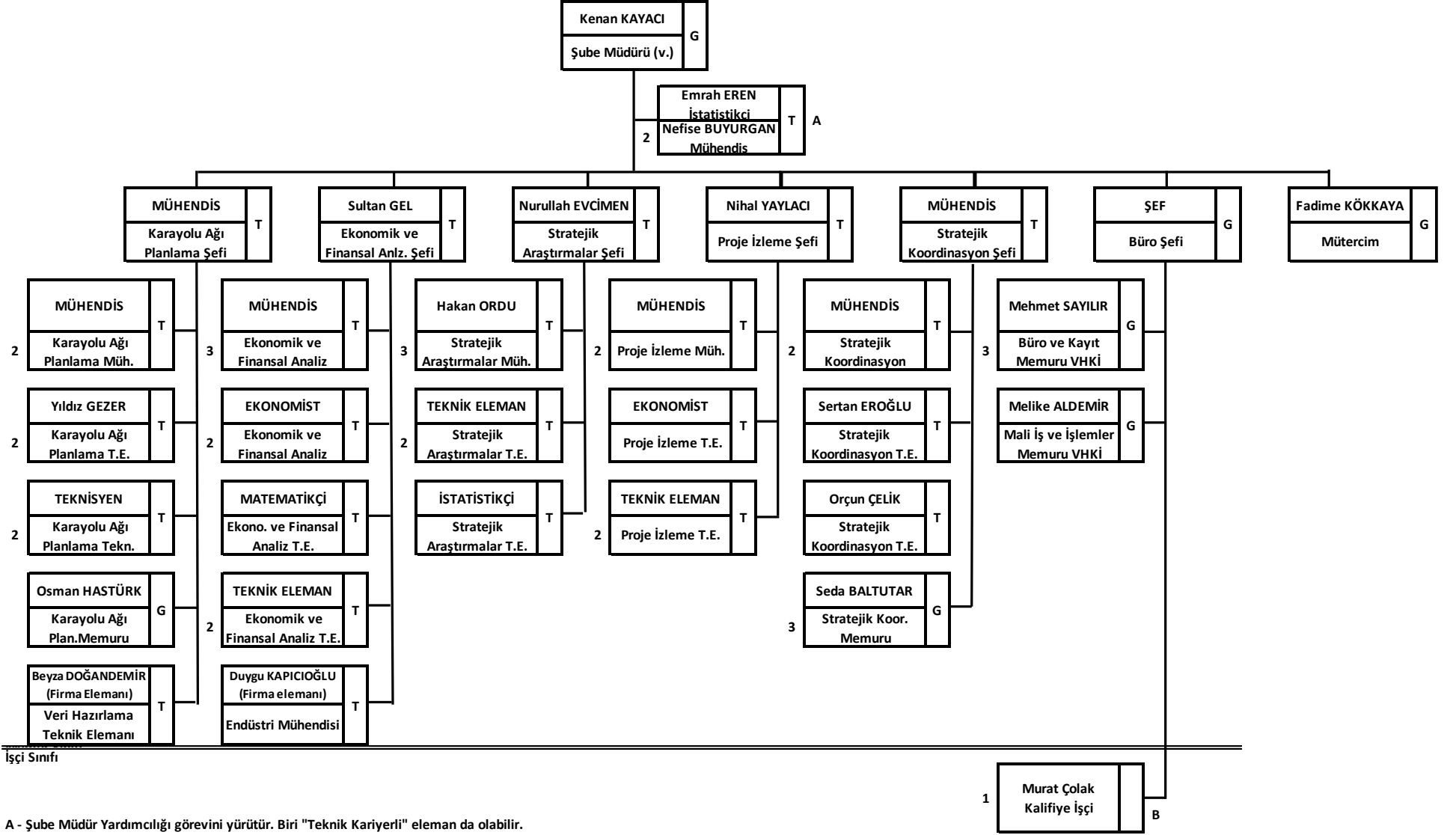
Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü hizmetlerini Karayolları Genel Müdürlüğü'nün yeni binasında 7. Katta, 1'i Başkanlığımıza bağlı iki Müdürlük ile paylaşılan ortak arşiv olmak üzere toplam 12 adet odada sürdürmektedir.

2- Örgüt Yapısı

Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü'nün organizasyon şeması Şekil-1'de gösterilmiştir:

Bakanlığımız koordinasyonunda yürütülen Ulaştırma Ana Planı (UAP) çalışmaları kapsamında Genel Müdürlüğümüz koordinasyonu Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğünce sağlanmaktadır. Bu amaçla Şube Müdürlüğümüzden bir uzman personelimiz UAP çalışmaları süresince Bakanlığımızda görevlendirilmiştir.

STRATEJİK PLANLAMA ŞUBESİ MÜDÜRLÜĞÜ
ORGANİZASYON ŞEMASI
2024



A - Şube Müdür Yardımcılığı görevini yürütür. Biri "Teknik Kariyerli" eleman da olabilir.
B - Çalışmakta olan elemanlar ayrıldığında pozisyon iptal edilecektir.

Şekil- 1: Organizasyon Şeması

3- Bilgi ve Teknolojik Kaynaklar

Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü faaliyetlerini sürdürürken yararlandığı teknolojik cihazlar ile ilgili bilgiler Tablo-1’de yer almakta olup, ayrıca teknolojik olarak internet ve intranetten de faydalanılmaktadır.

Tablo-1 Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğünün Teknolojik Kaynakları

ÜRÜN ADI	ADET
Bilgisayar ve Sunucular	18
Yazıcı	2
Telefon	25
Tarayıcı	-
Laptop+Tablet	8

4- İnsan Kaynakları

Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğünde çalışan personel sayısı firma elemanları da dahil olmak üzere toplam 18 olup Müdürlüğümüz çalışanlarının eğitim, yaş ve cinsiyet durumlarını özetleyen bilgiler Tablo-2 ve Tablo-3’de yer almaktadır.

Tablo-2 Eğitim durumlarına göre Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü personeli

HİZMET SINIFI	EĞİTİM DURUMU				TOPLAM
	Lise veya Dengi	Ön Lisans	Lisans	Yüksek Lisans	
Teknik Hizmetler	1	-	7	3	11
Genel İdari Hizmetler	-	-	3	1	4
Sözleşmeli	-	1	1	-	2
Sanat Sınıfı	1	-	-	-	1
TOPLAM	2	1	11	4	18

Tablo-3 Yaş ve cinsiyete göre Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü personeli

HİZMET SINIFI	YAŞ						CİNSİYET		TOPLAM
	18-25	26-30	31-40	41-50	51-60	60+	K	E	
TOPLAM	2	3	3	5	4	1	9	9	18

5- Sunulan Hizmetler

1. Kuruluşumuz ile diğer kamu ve özel kurum ve kuruluşları arasında plan hazırlanması ve uygulanmasında gerekli koordinasyon sağlanmıştır.
2. Karayolları Genel Müdürlüğünce yürütülen kısa, orta ve uzun vadeli planların hazırlanması ve koordinasyonu çalışmalarına katkı sağlanmıştır. Hazırlanan planların işleyişini izlemek, belirlenen hedeflere ulaşmada gerçekleşme durumunu saptamak, gerçekleşmeme, aksama nedenlerine çözüm önerileri geliştirmek yönünde faaliyetler gerçekleştirilmiştir.
3. Karayolları ağı kontrol kesim sistemini oluşturmak, karayolları bölge sınırlarının tespiti için yapılan teklifleri inceleyip değerlendirmek ve gerekli bakan onayını almak, düzenlenecek kontrol kesim bilgilerinin, yol ağlarının ve sınıflarının, bölge ve şube sınırlarını içeren liste ve haritaların ilgili merkez ve taşra birimlerine gönderilmesini sağlamak yönünde faaliyetler gerçekleştirilmiştir.
4. Karayolları ağının geometrik ve fiziksel standartlar yönünden iyileştirilmesinin ve ulaşım ihtiyacına yeterli hale getirilmesinin sağlanması amacıyla; her türlü yatırım kararı alınmasına yönelik çözümler üretilmesi ve bu çözümler arasından en ekonomik olanın seçimi ile kısa, orta ve uzun vadeli yatırım programlarına teklif edilen yatırım projelerinin değerlendirilmesine yönelik olarak ekonomik ve finansman fizibiliteleri ve idare dışında firmalara yaptırılması durumunda uyulacak teknik esaslara ilişkin teknik şartname çalışmaları gerçekleştirilmiştir.
5. Türkiye Karayolu ulaşım sisteminin Avrupa, Asya, Kafkasya ve Ortadoğu ülkeleriyle entegrasyonu amacıyla uluslararası karayolu ulaşım koridorları ve uluslararası karayolu altyapı projeleri ile ilgili karayolu altyapı planlaması ve uluslararası kuruluşlarla iş birliği faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.
6. Mevcut veya planlanan karayolu veya karayolu elemanlarının kapasite açısından yeterliliklerini değerlendirerek mevcut ve gelecekteki standartlarını tespit etmek yönünde faaliyetler gerçekleştirilmiştir.
7. Ülkelerle karayolu koridorları ve karayolu altyapısı ile ilgili ikili iş birliği faaliyetleri yürütülmüştür.
8. Avrupa karayolu ulaşım politikaları doğrultusunda, karayolu altyapısının planlanması ile ilgili süreç takip edilerek gerekli faaliyetler gerçekleştirilmiştir.

II. AMAÇ VE HEDEFLER

A. İdarenin Amaç ve Hedefleri

Karayolları Genel Müdürlüğü 2024-2028 Stratejik Planında İdarenin amaç ve hedefleri belirlenmiş olup, Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü belirlenen bu amaç ve hedeflere uygun olarak faaliyetlerini sürdürmektedir.

Kuruluşun ulaşmak istediği hedefler kavramsal olarak 5 stratejik amaç altında toplanmıştır.

5 stratejik amaç altında toplam 16 hedef belirlenmiştir. Söz konusu amaçlar ve hedefler aşağıda yer almaktadır.

A1: Güvenli, dirençli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.

H1.1: Devlet ve il yollarının fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.

H1.2: Otoyol ağı iyileştirilecek ve geliştirilecektir.

A2: Karayolu ağının etkili ve etkin yönetilmesini sağlamak.

H2.1: Karayolu ağının bakım ve onarım hizmetleri konforlu ve güvenli ulaşımın devamlılığını sağlayacak şekilde yerine getirilecektir.

H2.2: Üstyapı Yönetim Sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır.

H2.3: Güvenli, dayanıklı, çevreye duyarlı, sürdürülebilir karayolu altyapısını sağlamak için araştırma mühendislik hizmetleri sürdürülecektir.

H2.4: Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele ile afet, bakım ve onarım çalışmalarında uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılacaktır.

A3: Karayolları ağının trafik güvenliğini artırmak.

H3.1: Karayolu ağında AUS uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.

H3.2: DY ve İY ağında trafik güvenliğini artıracak ve sürekliliği sağlayacak önlemler alınacaktır.

H3.3: Otoyol ağı üzerinde trafik güvenliğini artırıcı önlemler alınacaktır.

H3.4: Yeni Karayolları Denetim İstasyonları yapılacak, Ağırlık ve Boyut Kontrol Sistemleri kurulacaktır.

A4: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.

H4.1: Karayollarında erozyon kontrolü çalışmaları yapılarak uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözetken peyzaj çalışmaları yapılacaktır.

H4.2: Karayolları malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkileri belirlenecek ve gerekli çalışmalar yapılacaktır.

H4.3: Tarihi köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.

A5: Kurumsal kapasiteyi artırmak.

H5.1: Bilgi iletişim altyapısından yararlanılarak karar destek ve yönetim sistemleri geliştirilecek, etkin kullanımları sağlanacaktır.

H5.2: Kurum personelinin kişisel ve mesleki gelişimi sağlanacaktır.

H5.3: Trafik ve ulaşım bilgilerinin zamanında, güvenilir ve sürekli olarak elde edilmesine ilişkin çalışmalar yapılacaktır.

B. Temel Politikalar ve Öncelikler

SÜREKLİLİK	Hizmetleri kesintisiz şekilde, mesai saati düşünmeksizin (7 gün 24 saat) sağlamak.
YENİLİKÇİ VE ÖNCÜ OLMAK	Ar-Ge çalışmalarına önem vererek bilim ve teknolojiadaki gelişmeleri takip etmek, gelişime açık olmak, yaratıcı çözümler üretmek ve risk almak.
VERİMLİLİK	Kaynakları verimli kullanmak.
TARAFSIZLIK VE ŞEFFAFLIK	Hizmet üretim sürecinin her alanında ve aşamasında rasyonel kriterleri göz önünde bulundurmak ve faaliyetleri insana, doğaya ve çevreye duyarlı olarak yürütmek.
SOSYAL SORUMLULUK BİLİNCİ	Toplumsal menfaatlerin öncelikle dikkate alınmasını sağlamak.
MİLLİ VE YERLİ KAYNAK KULLANIMI	Tüm çalışma süreçlerinde azami ölçüde milli ve yerli kaynak kullanmak.
REFAH VE GELİR ARTIŞI	Etkin bir karayolu altyapısı ile ülkenin refah ve gelir artışına katkı sağlamak.
ÇEVREYE DUYARLI	Karayolu faaliyetlerinin gerçekleştirilmesinde sürdürülebilir bir dünya için çevre dostu düzenlemeler geliştirmek ve uygulamak.

III. FAALİYETLERE İLİŞKİN BİLGİ VE DEĞERLENDİRMELER

B. Performans Bilgileri

1- Faaliyet ve Proje Bilgileri

Stratejik Koordinasyon Faaliyeti

KGM 2024-2028 Stratejik Plan hazırlık çalışmaları tamamlanarak 04.01.2024 tarihinde Bakan OLUR'u alınmış olup stratejik plan kurumumuzun web sitesinde yayımlanmıştır.

Fizibilite Etüdü Faaliyeti

- 1- Karayolu yatırım projelerinin cazip olup olmadıklarını araştırmak, öncelik sırasını belirlemek ve karar organına sunmak üzere, projelerin uluslararası kabul görmüş metotlara dayanılarak değerlendirilebilmesi amacıyla 2024 yılı içinde;
 - a) Taşıtların kullanacağı yolun fiziki ve geometrik yapısı, taşıt cinsi ve taşıtların mekanik özellikleri temel girdi alınarak Taşıt İşletme Giderleri hesaplanmıştır.
 - b) Trafik kazaları sonucu meydana gelen ölüm, yaralanma ve maddi hasar maliyetleri tespit edilip Kuruluşumuz sorumluluğunda olan yollarda meydana gelen trafik kazaları istatistikleri ile birlikte değerlendirilerek planlanan karayolu yatırım projelerinin trafik kazalarında meydana getireceği azalmaların ve yaratacağı faydaların değerlendirilmesinde/belirlenmesinde kullanılmıştır.
 - c) Kuruluşumuz sorumluluğunda olan yollarda gerçekleştirilen hız etütlerine dayalı olarak; planlanan karayolu yatırım projelerinin sağlayacağı “zaman tasarrufu” analizleri yapılmıştır.
 - d) Bakım maliyeti ile ilgili veriler ilgili birimlerden temin edilerek analizlerde kullanılır formatta hazırlanmıştır.
 - e) Projelerinin ulusal ekonomiye katkılarının araştırıldığı ekonomik analizler yanında, parasallaştırılamadığı için analize katılamayan diğer (sosyoekonomik, teknik, stratejik, politik vb.) faktörlerin de değerlendirilmesi amacıyla Çoklu Kriter Analizi çalışmaları gerçekleştirilmiştir.
 - f) Yol projelerinin hayata geçirilmesi ile proje güzergahı üzerinde bulunan tarım arazileri ile tarım arazisi olma potansiyeli taşıyan tarıma elverişli alanlarda meydana gelecek tarımsal ürün kaybının ekonomik fizibilite etütlerinde projeye ait maliyetler altında hesaba katılarak içselleştirilmesi yönünde çalışmalar gerçekleştirilmiştir.
- 2- Karayolları ağının geometrik ve fiziksel standartlar yönünden iyileştirilmesinin ve ulaşım ihtiyacına yeterli hale getirilmesinin sağlanması amacıyla, her türlü yatırım kararı alınmasına yönelik çözümler üretilmesi ve bu çözümler arasından en ekonomik olanın

seçimi ile yatırım programına teklif edilen projelerinin değerlendirilmesine yönelik olarak 2024 yılı içinde;

- a) 33 adet projenin fizibilite etüt çalışmaları tamamlanmış olup 12 adet proje için hazırlanan Çoklu Kriter Analizi ve Ekonomik Fizibilite Etüdü Raporları Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na gönderilmiştir.
- b) YİD modeli ile finanse edilmesi planlanan 1 adet otoyol projesinin fizibilite etüt çalışmaları tamamlanmış olup hazırlanan Fizibilite Etüdü Raporu Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı'na gönderilmiştir. 1 adet otoyol projesinin ise fizibilite etüt çalışmaları devam etmektedir.
- c) Fizibilite Raporları Hazırlanması işi İdare dışında yaptırılan ve kontrollüğü Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü'nce yürütülen projeler kapsamında; 1 adet projenin fizibilite etüt raporları inceleme çalışmaları sürdürülmüştür.

Kapasite Analizi Faaliyeti

- a. Kurumumuz Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğünce yapılan kapasite analiz çalışmaları genel olarak mevcut veya planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının geometrik standartlarının kapasite açısından değerlendirilmesi için yapılmaktadır.
- b. Mevcut durumda kapasite darboğazı yaşanan karayolu kesimleri ve kavşaklar ile gelecek yıllarda ihtiyaç duyulabilecek veya kapasite artırımı gerektirecek karayolu ve kavşaklar, karayolu ulaşımı planlama sürecinde genel olarak performans analizinin alt elemanlarını oluşturmaktadır.
- c. Bu kapsamda planlanan karayolu (2x1, 2x2, 2x3, otoyol, çevre yolu vb.) ve kavşaklar (ana-tali yol, dönel, sinyalize, farklı seviyeli vb.) için yapılan kapasite analizleri sonucunda, karayolu ve kavşağın tahmini trafik koşulları altında açılış yılından itibaren proje ömrü sonuna kadar geometrik standartlarının ne olabileceği; yapım, bakım ve işletme maliyetleri açısından en ekonomikten en pahalıya doğru sıralanarak proje ve trafik güvenliğiyle ilgili uzmanlara kapasite açısından çözüm alternatifleri olarak sunulmaktadır.
- d. Mevcut karayolu ve kavşakların yapılan kapasite analizleri sonucunda, karayolu ve kavşağın hakim trafik ve geometrik koşullar altındaki doluluk oranları ve karayolu kullanıcılarına sunduğu altyapı hizmetinin konfor düzeyinin (hizmet seviyesinin) yeterliliği tespit edilmektedir. Mevcut veya yakın gelecekte trafik hacmi ve geometrik koşullar sebebiyle yaşanabilecek kapasite darboğazlarının ortaya konulmasıyla yapılması gereken geometrik iyileştirmelerin zamanı ve şekli belirlenerek proje ve trafik güvenliği uzmanlarına çözüm alternatifi olarak aktarılmaktadır.
- e. Gerek planlanan gerekse mevcut karayolu ve kavşakların, kapasite açısından yetersizlikleri, mevcut veya gelecekteki ihtiyaçlar doğrultusunda ortaya konan çözüm

alternatifleri, karar verme sürecinde ekonomik değerlendirme çalışmalarına da bir altlık oluşturabilmektedir.

- f. Bu çerçevede; mevcut ve planlanan karayolu ve karayolu elemanlarının kapasite açısından yeterliliklerinin değerlendirilerek mevcut ve gelecekteki standartlarının tespit edilebilmesi amacıyla 2024 yılında yaklaşık 20 adet faaliyet gerçekleştirilmiştir.

Karayolu Ağı Yönetim Faaliyeti

Karayolları ağı kontrol kesim sisteminin oluşturulması, karayolu ağı ve bölge sınırlarının tespiti için yapılan tekliflerin incelenip değerlendirilmesi ve gerekli bakanlık onayının alınması çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Düzenlenecek kontrol kesim bilgilerinin yol ağlarının ve sınıflarının; bölge sınırlarını içeren liste ve haritaları ilgili merkez ve taşra birimlerine gönderilmesini sağlamak amacıyla 2024 yılında aşağıda belirtilen faaliyetler gerçekleştirilmiştir.

- a) Karayolu Ağı Taleplerinin Değerlendirilmesi: Kuruluş içinden ya da dışından gelen yol ağı ve sınır değişikliği teklifinin incelenmesi, değerlendirilmesi ve sonuçlandırılması kapsamında; 102 adet dosya için görüş isteme yazısı yazılmış ve sonuçlanan dosyalar için 4 adet cevap yazısı gönderilmiştir.
- b) Karayolu Ağı ve Bölge Sınır Değişikliği İşlemleri: Bölge sınırları ile Otoyol, Devlet Yolu ve İl Yolu ağına ilişkin ağ ve sınır değişikliği teklifleri hazırlanması, Bakanlık onayının alınması işlemlerinin izlenmesi ve sonuçlandırılması kapsamında; 76 adet yol ağı değişikliği, 1 adet bölge sınır değişikliği teklifi hazırlanarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'na gönderilmiştir.
- c) Karayolu Ağı, Bölge ve Şube Sınırları Tamimleri: Karayolu ağı, bölge ve şube sınırları değişiklikleri işlemlerinin ilgili merkez ve taşra birimlerine bildirilmesi kapsamında; 76 adet yol ağı değişikliği, 1 adet şube kurulması, 1 adet bölge sınır değişikliği tamimi olmak üzere toplam 78 adet tamim hazırlanmıştır.
- d) Yıl içerisinde yapılan ağ değişiklikleri için yaklaşık 262 adet kroki hazırlanmış ve Kontrol Kesim Haritaları üzerine işlenmesi gerçekleştirilmiştir.

2024 yılı Ağ Değişiklikleri Tablosu

Eski Sınıfı	Yeni Sınıfı	Uzunluk (Km)
Ağ Dışı	Devlet Yolu	92,97
Ağ Dışı	İl Yolu	342,8
Devlet Yolu	Ağ Dışı	152,605
Devlet Yolu	İl Yolu	36,28
İl Yolu	Ağ Dışı	391,506
Otoyol (Bağlantı Yolu)	İl Yolu	15,42
Otoyol (Bağlantı Yolu)	Ağ Dışı	8,9
İl Yolu	Devlet Yolu	67,6

Ülkelerle Karayolu Koridorları ve Karayolu Altyapısı ile İlgili İkili İş Birliği Faaliyeti

Ülkelerle ikili ve çok taraflı iş birliği kapsamında ya da Karma Ekonomik Komisyonu ve Karma Ulaştırma Komisyonu çalışmaları kapsamında, karayolu koridorları ve karayolu altyapısı ile ilgili olarak; konuların araştırılması ve konuyla ilgili İngilizce ve Türkçe rapor ve bilgi notu hazırlanması, Mutabakat Zabıtlarının incelenmesi ve görüş bildirilmesi, gerektiğinde toplantılara katılım sağlanması, strateji belgeleri, mastır planlar ve diğer dokümanların hazırlanması, koordinasyonu ve değerlendirilmesi kapsamında 2024 yılında 60 adet faaliyet gerçekleştirilmiştir.

Uluslararası Kuruluşlarla Koordinasyon Faaliyeti

Türkiye karayolu ulaşım sisteminin Avrupa, Asya, Kafkas ve Ortadoğu ülkeleriyle entegrasyonu amacıyla uluslararası karayolu ulaşım koridorları ve uluslararası karayolu altyapı projeleri ve organizasyonları (UNECE, UNESCAP, EATL, TEM, BSEC, TRACECA, OECD, ECO, PIARC, IRF) ile Avrupa Birliği çalışmaları kapsamında; veri tabanı sağlanması, uluslararası toplantılara ve ilgili Bakanlıklardaki eşgüdüm toplantılarına katılım sağlanması, konuların araştırılması, konu ile ilgili İngilizce - Türkçe rapor ve bilgi notu hazırlanması, söz konusu projelerde Kurumumuzu ilgilendiren çalışmaların takibi; Uluslararası kuruluşlar veya ikili teknik yardım kuruluşlarınca sağlanan desteklerle yürütülen projeler için gerekli raporun, bilgi notunun hazırlanması ve eğitimin verilmesi, Uluslararası Kurumlara Türkiye Karayolları Ağı ile ilgili istatistiki bilgi verilmesi vb. konularında 2024 yılı içinde 20 adet faaliyet gerçekleştirilmiştir.

Ayrıca, ulusal ve uluslararası kurum/kuruluşların bilgi, belge, görüş inceleme talepleri kapsamında 30 adet faaliyet gerçekleştirilmiştir.

Üyesi bulunduğumuz Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (Trans - European North - South Motorway - TEM) faaliyetleri kapsamında; 21 Mayıs 2024 tarihinde çevrimiçi olarak düzenlenen 82. Dönem Yönlendirme Komitesi Toplantısı'na katılım sağlanmıştır.

Üyesi bulunduğumuz Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (Trans - European North - South Motorway - TEM) faaliyetleri kapsamında; 27-30 Ekim 2024 tarihleri arasında

İsviçre'nin Cenevre kentinde düzenlenen 83. Dönem Yönlendirme Komitesi Toplantısı'na katılım sağlanması amacıyla koordinasyon çalışmaları yürütülmüştür.

Diğer Faliyetler

29-31 Ekim 2024 tarihleri arasında İsviçre'nin Cenevre kentinde düzenlenen Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM AEK) İç Ulaştırma Komitesi Karayolu Çalışma Grubu'nun 119. Toplantısı'na katılım sağlanması amacıyla koordinasyon çalışmaları yürütülmüştür.

Yazılım Faaliyeti

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığınca yürütülen Strateji Bilgi Sistemi (SBS) kapsamında Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü çalışmalarını içeren yazılım revizyonu, ilave modüllerin oluşturulması ve bölge entegrasyonu çalışmaları sürdürülmüştür.

Karayolu altyapı projelerinin zaman ve akaryakıt giderlerine yönelik faydaların hesaplanması amacıyla oluşturulan web tabanlı yazılımda iyileştirmeler gerçekleştirilerek merkez ve taşra teşkilatında yetkili personelin kullanımına sunulmuştur.

Karayolu altyapı projelerinin fizibilite etütlerinin önemli bir bölümü olan ekonomik fayda-maliyet analizleri ile finansal fayda-maliyet analizlerinin web tabanlı olarak gerçekleştirilebilmesine yönelik yazılım geliştirme çalışmaları sürdürülmüştür.

Bölge Müdürleri Toplantısı Teknik Koordinasyonu Faaliyeti

Yıllık Geleneksel Bölge Müdürleri Toplantısının teknik konularla ilgili koordinasyonu gerçekleştirilmiştir.

Araştırma-Geliştirme Faaliyeti

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görev alanına giren konularda her türlü araştırma-geliştirme (AR-GE) faaliyetlerini ilgili birimlerle koordineli şekilde yürütmek, ulusal ve uluslararası gelişmeleri takip ederek faydalı olabilecek tüm bilgi, yöntem, uygulama ve diğer çalışmaların Türkiye koşullarına adaptasyonunu diğer birimlerle koordineli şekilde gerçekleştirmek çerçevesinde;

- a) Karayolları Genel Müdürlüğü'nün gerçekleştirdiği altyapı yatırımlarının ülkeye sağladığı sosyo-ekonomik etkiler konusunda ulusal ve uluslararası çalışmaların araştırılması ve incelenmesi,
- b) Fayda/Maliyet Analizi konusunda uluslararası standartlara uygun rehber hazırlanmasına yönelik incelemelerin yapılması,
- c) Karayolu planlama çalışmalarının objektif ve rasyonel kararlar üzerine kurulması amacıyla yönelik kapasite analizleri için ihtiyaç duyulan fiziki, geometrik standartlar ile

diğer teknik bilgilerin derlenmesi, değerlendirilmesi ve ihtiyaç duyulan formata dönüştürülmesi,

- d) Karayolu planlaması ile ilgili yazılımlar geliştirilmesi ve dünyada bu konuda geliştirilmiş karayolu planlaması konusundaki yazılımların Türkiye şartlarına uygun hale getirilerek kullanılmasının sağlanması,
- e) Karayolu geometrik standartlarının tespitinde ihtiyaç duyulan kapasite, trafik güvenliği, seyahat zamanı, gecikme, hız yönetimi, yapım, bakım, işletme ve maliyetler gibi faktörlerin değerlendirilmesine yönelik yaklaşım modellerinin geliştirildiği ulusal ve uluslararası çalışmalara katılım sağlamak, bilgi alışverişinde bulunmak ve elde edilen teknik sonuçların kurumumuz çalışmalarına yansıtılmasını sağlamak için faaliyetler gerçekleştirilmiştir.

Yayın Faaliyeti

2024 yılı verilerine göre “Karayolu Planlama Bilgileri El Kitabı” yayımlanmıştır.

Üst Yönetimce Verilen Diğer Çalışmalar

Üst Yönetim tarafından istenen çeşitli teknik konularda raporların, sunuşların hazırlanması, toplantılara katılım sağlanması çalışmaları gerçekleştirilmiştir.

Teknik Çizim Faaliyeti

Müdürlüğün çalışmalarında kullanılan grafik, kroki, plan, harita vb. teknik çizimler gerçekleştirilmiştir.

Genel Müdürlüğün ya da Müdürlüğün çalışmalarında ihtiyaç duyulan dokümanların İngilizce-Türkçe, Türkçe-İngilizce çeviri faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.

Evrak Bazında Faaliyet Bilgileri

Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğünün evrak servisine ilişkin 2024 yılı bilgileri Tablo-4'de yer almaktadır.

Tablo-4 Evrak Bazında Faaliyet Bilgileri

Başlangıç Tarihi : 01.01.2024
Bitiş Tarihi : 31.12.2024

Birim Adı	Birimin Oluşturduğu İç ve Olur Sayısı	Birimin Oluşturduğu Kurum Dışına Giden Evrak Sayısı	Birime Gelen İç Yazışma Sayısı	Birime Gelen Olur Onay Sayısı	Birime Kurum Dışından Gelen Evrak Sayısı
Stratejik Planlama Şubesi Müdürlüğü	670	150	1.700	90	35
TOPLAM	2.645				

IV- KURUMSAL KABİLİYET ve KAPASİTENİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Karayolları Genel Müdürlüğü, Stratejik Planında (Stratejik Plan 2024-2028) kurumsal kabiliyet ve kapasite değerlendirmesini anketler yolu ile Kuruluşun paydaşlarının görüşlerini alarak gerçekleştirmiştir. Bu şekilde Kurumun Güçlü ve Zayıf Yanları belirlenmiş, PESTLE analizi ile Kurum üzerinde etkili olan/olabilecek politik, ekonomik, sosyo-kültürel, teknolojik, yasal ve çevresel dış etkenler, uzun dönemde oluşabilecek Fırsatlar ve Tehditler tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucu elde edilen veriler Kuruluşun Stratejik Amaçlarının ve Hedeflerinin belirlenmesinde kullanılmıştır.

KGM 2024-2028 Stratejik Planında yer alan güçlü ve zayıf yanlar ile fırsatlar ve tehditler Tablo-5'de verilmektedir.

Tablo-5 Karayolları Genel Müdürlüğü GZFT Analizi Sonuçları

Güçlü Yanlar • Ülke genelinde yaygın organizasyon yapısı • Karayolu ulaştırma altyapısının oluşturulmasına yön veren köklü bir kurum olması • Hakim ulaşım türü olması • Ekonomiye katma değer sağlaması ve kaynak yaratması • Yatırımlara kamu finansman desteği sağlaması • İşbirliğine yatkınlık • Mesleki bilgi, uzmanlık ve deneyime sahip personelin olması • Her türlü hava koşullarında yolların trafiğe açık tutulması • Akredite deney ve kalibrasyon laboratuvarlarının olması • Yerleşik bir kurumsal kültürün olması • Çalışanların özverisi ve yaklaşımı • Güvenilir ve saygın kuruluş olması	Zayıf Yanlar • Çevreye duyarlılıktaki eksiklikler (yol boyu ağaçlandırması, gürültü perdeleri, yeşil alanların ve su havzalarının korunması) • Üst politika belgelerindeki hedefler ve proje stoğu dikkate alındığında yapım öncesi sürece yeterli zaman ayrılamaması • Personele ekonomik ve sosyal açıdan yeterli destek verilmemesi • Ulusal ve uluslararası stratejilerin belirlenmesinde ve uygulanmasında etkinlik • Karayolu kariyer uzmanlığına geçilememesi • Paydaş/vatandaş ilişkileri yönetimi (halkın karayolu projelerine katılımını sağlama ve görüşlerini almadaki eksiklikler) • Görevde yükselmeye ilişkin belirlenen esasların uygulamasında karşılaşılan güçlükler • Personelin kurumsal sorumluluklarına dair karşılaştıkları hukuksal sıkıntılarda, kurumdan yeterli destek bulamaması • Uzmanlaşmış deneyimli kadronun her geçen gün azalması
Fırsatlar • Üst politika belgelerinin karayolu yatırımlarını ve sektörü desteklemesi • Sektörel yatırımlara ilişkin hedef ve stratejiler ile uyumlu olarak Ulaştırma ve Lojistik Ana Planının deklare edilmiş olması • Ülkemizin transit taşımacılıkta köprü ülke konumunda olması • Bölünmüş yol uzunluğunun artması sonucu; trafik kazalarında yaşanan maddi ve manevi kayıpların azalması • Ulaşım sektöründe yeni finansal modellerin ortaya çıkması • Teknoloji, bilim ve inovasyona vurgu yapan politikaların artışı ile devlet - yerel yönetim - özel sektör iş birliklerinde artış eğilimi olması • Görüntü tabanlı bilgi yönetim sisteminin mevcut olması • Dünyada taşıt sistemleri ve ulaşımına ilişkin teknolojik gelişmelerin hız kazanması • Bilgi ve iletişim alanındaki gelişmeler, mobil cihaz ve yapay zeka teknolojileri, taşıt ve ulaşım altyapısındaki teknolojik gelişmelerin karayolu güvenliği ve kullanımına yönelik yeni çözüm fırsatları sunması • Uluslararası anlaşmalar çerçevesinde sürdürülebilir çevrenin sağlanması • Yeşil Mutabakata uyumlu ulaştırma modlarına küresel boyutta önem atfedilmesi	Tehditler • Kurum faaliyetlerinin değişen taleplere uyum sağlaması konusunda zorluklar yaşanması • Küresel ölçekte enerji maliyetlerinin artması • Döviz fiyatlarındaki artışa bağlı olarak ham madde temininde zorluklar yaşanması ve buna bağlı olarak altyapı projelerinin tamamlanma sürelerinin uzaması • Karayolu projelerine kamusal katılımı sağlama ve görüşlerini alma konusunda yetersizlikler yaşanması • Kamunun Yap-İşlet-Devret Modeli hakkında yeterli bilgiye sahip olmaması • Yaygınlaşan elektrikli taşıtlar için şarj istasyonlarının yetersiz kalması • Mevzuat değişiklikleri ve yeni mevzuat çalışmalarının ilgili taraflarca takip edilmesi konusunda zorluklar yaşanması • Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) konusunda yasal düzenlemelerin yetersiz kalması • Otoyollara yakın alanların yerleşime açılması • Karayolu ile kapıdan kapıya taşımacılık yapılabildiğinden karayoluna olan ihtiyacın süreklilik arz etmesi, yük ve yolcu taşımacılığının büyük çoğunluğunun karayolu ile yapılması nedeniyle altyapının yetersiz kalma olasılığı • Teknoloji, bilim ve inovasyona vurgu yapan politikaların artışı ile devlet - yerel yönetim - özel sektör iş birliklerinde artış eğilimi olması

• Altyapı çalışmalarında çevreye daha az zarar verecek güzergah ve malzeme seçimi yapılması	• Karayolu güzergahları boyunca emisyon salınımının yüksek olması • Dünyada taşıt sistemleri ve ulaşım ile ilgili teknolojik gelişmelerin hız kazanması • Karayolu emniyetinin sağlanamaması
---	--

KISALTMALAR

AASHTO	: American Association of State Highway and Transportation Officials Amerikan Eyaletler Karayolu ve Ulaştırma İdareleri Birliği
AB	: Avrupa Birliği
AGR	: European Agreement On Main International Traffic Arteries (AGR) Uluslararası Trafik Arterleri Avrupa Anlaşması
AR-GE	: Araştırma- Geliştirme
BSEC	: Organization of the Black Sea Economic Cooperation Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
ECO	: Economic Cooperation Organization Ekonomik İşbirliği Teşkilatı
IPA	: Instrument for Pre-Accession Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı
IRF	: International Road Federation Uluslararası Yol Federasyonu
IRU	: International Road Union Uluslararası Yol Birliği
OECD	: Organization for Economic Co-operation and Development Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Örgütü
PIARC	: World Road Association Dünya Yol Kongresi
TEM	: Trans-European North- South Motorway Trans Avrupa Kuzey Güney Otoyolu
TEN-T	: Trans European Network – Transport Trans Avrupa Ulaştırma Ağı
TIMS	: Transport Information Manegement System Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi Projesi
TINA	: Transport Infrastructure Needs Assessment Ulaştırma Altyapı İhtiyaçlarının Değerlendirmesi Projesi
TRACECA	: Transport Corridor Europe-Caucasus –Asia Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru
UNECE	: United Nations Economic Commission for Europe Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
UNESCAP	: United Nations Economic and Social Commission for Asia and The Pacific Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu
UNESCWA	: United Nations Economic and Social Commission for Western Asia Birleşmiş Milletler Batı Asya Ekonomik ve Sosyal Komisyonu

EK-1 ULUSLARARASI FAALİYETLER ÖZET BİLGİ NOTLARI

ULUSLARARASI KARAYOLU FAALİYETLERİ

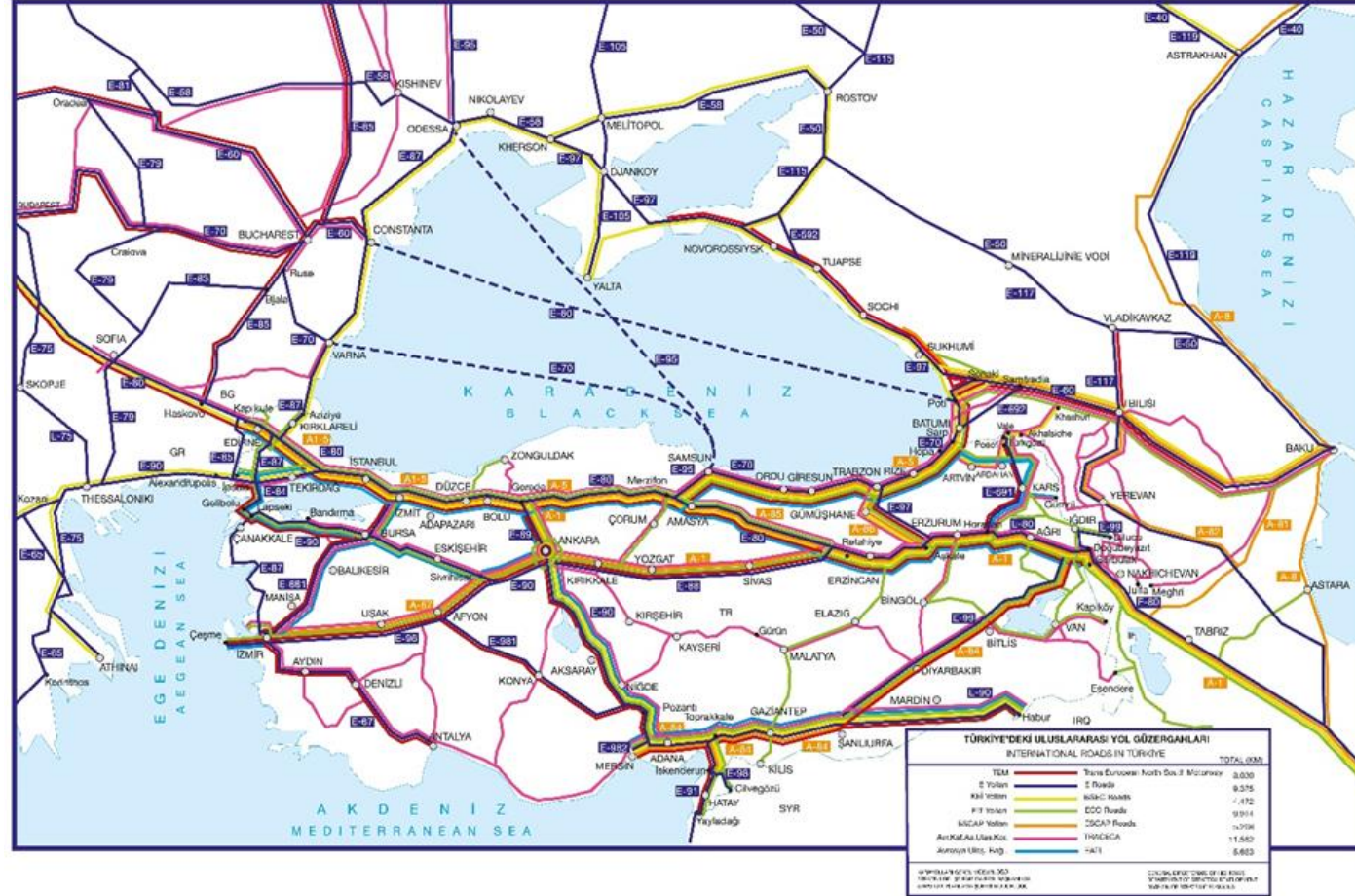
Türkiye, coğrafi konumuna bakıldığında; Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktada doğal bir köprü olarak, Asya, Orta Asya, Kafkasya ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır.

Ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi ile karayolları üzerindeki taşımacılığın kolaylaştırılması, ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve turizmin artırılması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda Ülkemiz, bölgesel ve bölgelerarası karayolu bağlantılarını sağlamaya yönelik birçok uluslararası proje ve organizasyonda yer almaktadır.

Uluslararası Karayolu Koridorları	Türkiye Dahilinde Uzunluk (km)
Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (Trans European Motorway - TEM)	8.030
E - Yolları / Ana Trafik güzergahları için Avrupa Anlaşması (AGR) (International E – Road Network)	9.375
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - EİT (Economic Cooperation Organization - ECO)	9.914
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru Transport Corridor Europe – Caucasus – Asia- (TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (Euro Asian Transport Linkages - EATL)	5.663
Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - KEİ (Black Sea Economic Cooperation - BSEC)	4.472
Birleşmiş Milletler /Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations/ (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific – UN/ ESCAP)	5.268
Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma Kapsamlı Karayolu Ağı / Çekirdek Karayolu Ağı Trans European-Transport Network (TEN-T)	16.799/ 9.212

ULUSLARARASI KARAYOL GÜZERGAHLARI



Trans - Avrupa Kuzey - Güney Otoyolu Projesi (TEM)

Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu'nun (BM/AEK- UN/ECE) teknik ve idari desteğiyle 1977 yılında kurulmuş bir alt bölgesel iş birliği projesi olan Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM) Projesi, Avrupa ulaştırma tarihinde en eski ve en gelişmiş bölgesel altyapı projelerinden biridir.

14 üye ülke (Avusturya, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çekya, Ermenistan, Gürcistan, Hırvatistan, İtalya, Litvanya, Polonya, Romanya, Slovakya, Slovenya ve Türkiye) ve dört gözlemci statüde ülkeden (İsveç, Ukrayna, Sırbistan ve Karadağ) oluşan TEM Projesi, batıda Avrupa Birliği'nin Trans-Avrupa Yol Ağına ulaşırken, doğuda ve güney-doğuda Kafkasya ve Batı Asya'nın karayolu sistemleriyle doğrudan bağlantılar sağlamaktadır. Azerbaycan üyelik aşamasındadır.

Baltık, Adriyatik, Ege, Doğu Akdeniz ve Karadenizi bağlayan, bölünmüş ve her bir yönde en az iki şeritli, yüksek fiziki ve geometrik standartlara sahip güvenli, kesintisiz ve konforlu trafik hizmeti veren modern bir otoyol ve ekspresyol sisteminin inşası ve yönetimiyle bölgenin sosyal ve ekonomik gelişmesine katkı sağlamayı hedefleyen TEM Projesi, Avrupa Birliği üyesi ülkelerinin Trans-Avrupa Ağları ile büyük oranda örtüşmektedir.



TEM Projesi yol ağının ülkemiz sınırları içinde kalan bölümü yaklaşık 8.030 km'dir. Proje, Türkiye sınırları içerisinde Kapıkule ve İpsala Sınır Kapılarından başlayıp, doğuda Sarp, Gürbulak ve Türkgözü sınır kapılarına, güneyde Cilvegözü ve Habur sınır kapılarına ulaşmaktadır. TEM Projesi kapsamında yer alan yollarımızın büyük bölümü aynı zamanda Uluslararası E-Yolları ağının bir parçasıdır.

E-Yolları / Ana Trafik Güzergahları İçin Avrupa Anlaşması (AGR)

İkinci Dünya Savaşından sonra 16 Eylül 1950'de Cenevre'de "Uluslararası Ana Trafik Arterleri Oluşturulması Deklarasyonu" (AGR) Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM/AEK) (United Nations/Economic Commission for Europe (UN/ECE)) tarafından hazırlanmıştır.

Avrupa "E Yolları Ağı" (European Highway Network), AEK bünyesindeki çalışmalar sonucu oluşturulmuştur. Üye devletlerin hükümetlerince "E" Yolları Ağına tahsis edilecek güzergahları düzenleyen Anlaşmaya Türkiye, 10 Mart 1954 tarihinde 6360 sayılı "Cenevre'de imzalanmış olan Milletlerarası Ana Trafik Yollarının İnşasına Mütedair Beyanname" ile bu beyannamenin 1, 2 ve 3 sayılı eklerine "Türkiye Cumhuriyeti Hükümetinin İltihakı Hakkında Kanun" ile katılım kararı almıştır.

Türkiye, AGR Uluslararası E-Yol Ağının Güneydoğu Avrupa uzantısında yer almaktadır. AGR hükümlerine göre Avrupa'dan Türkiye'ye üç ana arter girmektedir. Bunlar: Bulgaristan sınırından (Kapıkule) giren E-80, Yunanistan sınırından (İpsala) giren E-90 ile Bulgaristan'ın Varna Limanından gelip Samsun'dan giren E-70 numaralı arterlerdir.

Bu güzergahlar, Anadolu üzerinden Türkiye'nin Güney ve Doğu sınırındaki Ortadoğu ve Asya uluslararası karayolu ağlarına bağlantı sağlamaktadır.

Ülkemizdeki E-Yolları uzunluğu toplam 9.375 km'dir.



Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT-ECO)

ECO, üye ülkeler arasındaki ekonomik, teknik ve kültürel iş birliğini teşvik etmek ve geliştirmek amacıyla 1985'te İran, Türkiye ve Pakistan tarafından kurulan hükümetler arası bölgesel bir organizasyon olup 1964'ten 1979'a kadar varlığını sürdüren Kalkınmaya Yönelik Bölgesel İş birliği (Regional Cooperation for Development, RCD) organizasyonunun devamı niteliğindedir.

ECO'ya 1992 yılında Afganistan, Azerbaycan, Kazakistan, Kırgızistan, Tacikistan, Türkmenistan ve Özbekistan üye olmuştur.

Yeni bir organizasyon olmasına rağmen ECO bölgesindeki ticari canlılık her geçen gün artarak devam etmekte, uluslararası önemi büyümektedir. Bununla birlikte, organizasyon amaçlarını ve hedeflerini gerçekleştirme konusunda uygun altyapı eksikliği gibi birtakım zorluklarla karşılaşmaktadır.

Günümüze kadar üye ülkeler; ortak çabaları ile bölgesel gelişim hızını arttırmak için iş birliği yapmakta, ortak kültürel ve tarihsel benzerliklerin yanı sıra amaç ve isteklerini gerçekleştirmek amacıyla mevcut altyapı ve ticari bağlantılarını kullanabilmektedirler. ECO iş birliği ile enerji, ticaret, ulaşım, tarım ve uyuşturucu kontrolü gibi öncelikli sektörlerde bazı projeler gerçekleştirilmiştir.

Afganistan, Azerbaycan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Pakistan, Tacikistan, Türkiye, Türkmenistan ve Özbekistan ECO'ya üye ülkelerdir.

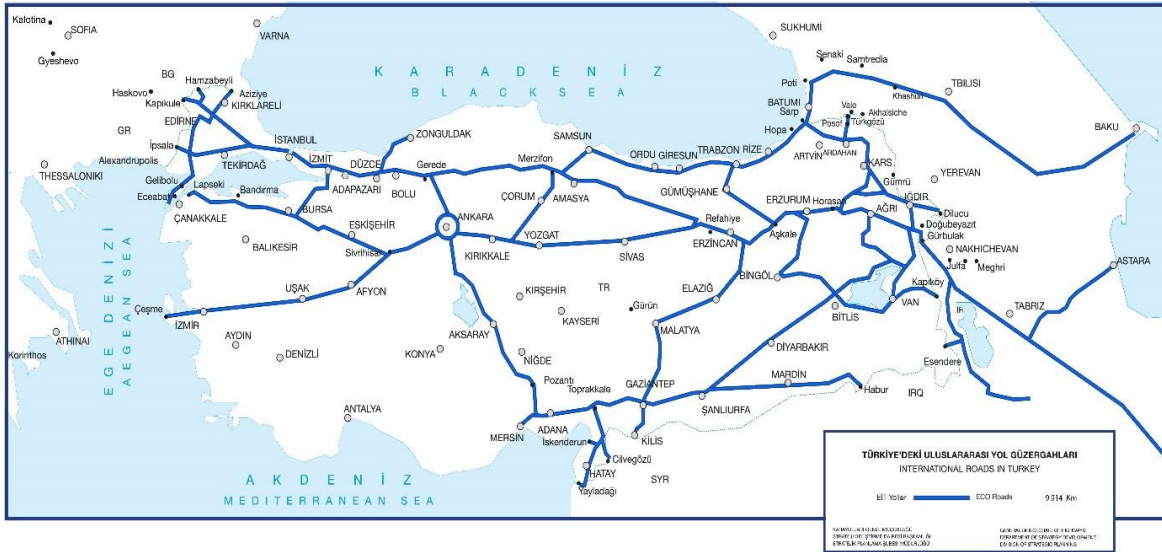
ECO Bakanlar Kurulu (The Council of Ministers, COM) en üst karar verme organı olup Dışişleri Bakanları veya Hükümet tarafından tayin edilmiş bazı Bakanlık temsilcilerinden oluşur. Bakanlar Kurulu, üye ülkeler arasında rotasyon ile en az yılda bir kez toplanır.

ECO Bölgesel Planlama Konseyi (The Regional Planning Council, RPC) Üye Ülkelerin Planlanma Teşkilatlarının Başkanlarından veya onlara denk olan temsilcilerinden oluşmaktadır.

Türkiyedeki ECO güzergahlarının büyük bir bölümü son yıllarda asfalt kaplamalı bölünmüş yola dönüştürülmüştür. Yatırım Programı çerçevesinde bazı kesimlerde de standart yükseltme çalışmaları devam etmektedir.

Ülkemizdeki ECO güzergahları ECO ülkelerini Avrupa ülkeleri ile Orta Doğu ülkelerine bağlayan en kısa ve yüksek standartlı karayolu güzergahlarıdır.

2011 yılı Mayıs ayı itibarıyla ECO Sekreteryasınca ECO Transit Karayolları Haritası hazırlanmış ve üye ülkelere dağıtımı yapılmıştır. Güncel ECO Türkiye Karayolu Haritası aşağıda sunulmuş olup ECO Türkiye karayolu ağının uzunluğu 9.914 km'dir.



Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA)

TRACECA Avrupa, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinde İpek Yolu'nun yeniden canlandırılarak uluslararası ulaştırmanın gelişmesini hedefleyen hükûmetlerarası bir programdır. TRACECA Teşkilatı 1998 yılında Bakü Zirvesinde imzalanan, 12 ülke tarafından onaylanmış olan Çok Taraflı Temel Anlaşma (MLA) uyarınca 2000 yılında kurulmuş hükûmetlerarası bir komisyona sahiptir.

TRACECA Teşkilatı üye grubu Azerbaycan, Bulgaristan, Ermenistan, Gürcistan, İran, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Özbekistan, Romanya, Tacikistan, Türkiye, Ukrayna'dan oluşmaktadır. Litvanya (TRACECA'nın gözlemci üyesi) ve Türkmenistan (TRACECA Teşkilatının üyesi değil) TRACECA programına katılmaktadır. Avrupa Komisyonu da TRACECA Teşkilatı ile iş birliği yapmaktadır.

TRACECA aynı zamanda çok modlu bölgesel bir ulaştırma ağı olarak, ekonomik ilişkileri, ticareti ve ulaştırma bağlantılarını geliştirmeyi amaçlamaktadır. TRACECA Türkiye karayolları ağı uzunluğu 2017 yılında yapılan veri güncelleme çalışmalarına göre 11.582 km'dir. Türkiye'deki TRACECA karayolu hatları Avrupa üzerinden Kapıkule'den giriş yaparak, yüksek standartlı Karadeniz sahil yolunu takip ederek Sarp sınır kapısına erişen ana hatta bağlantı sağlayan liman (İzmir, Bandırma, Mersin, Filyos) ve sınır kapılarına (Gürcülük, Türkgozü, Kapıköy, Esendere) ulaşan güzergâhlardır.

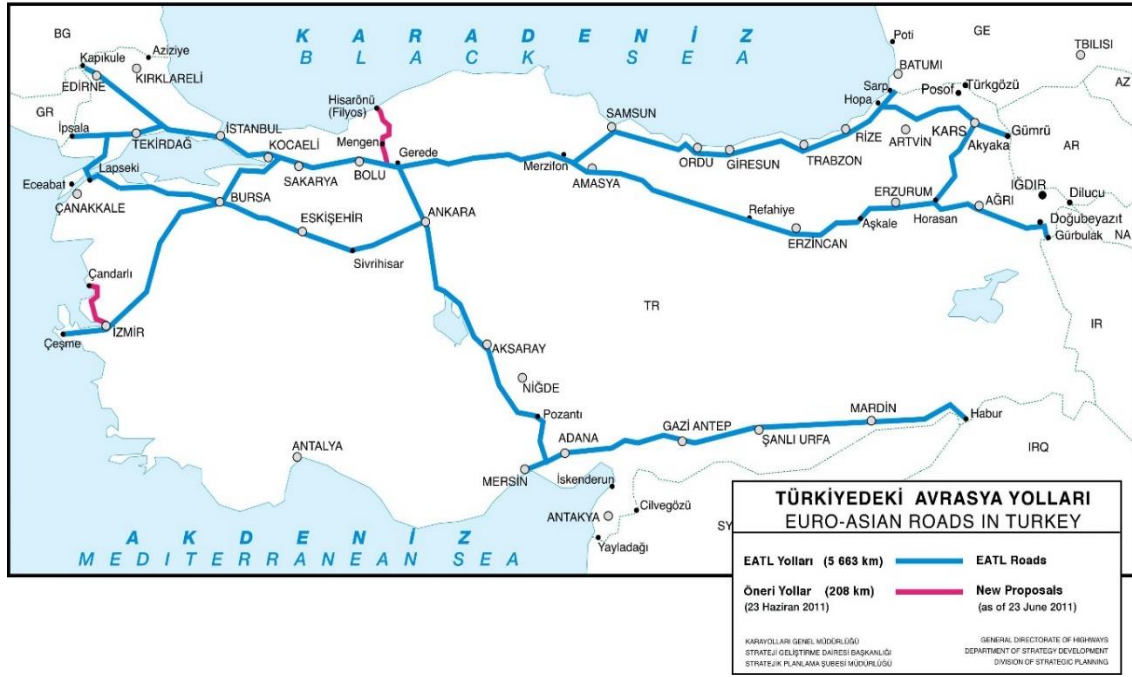


Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL)

Orta Asya ve Kafkasya ülkelerinin BM/AEK' ya üye olmalarıyla birlikte BM/AEK İç Ulaştırma Komitesi'nde "Avrasya Karayolu Bağlantıları" Projesi (EATL) gündeme gelmiştir. EATL kapsamında Asya'daki ana bölgelerin Pan- Avrupa Ulaştırma koridorları ile bağlantılarını sağlaması hedef olarak belirlenmiş ve bu hedef doğrultusunda büyük ölçekli altyapı yatırımlarından önce, ulaşımı kolaylaştırıcı önlemlerin alınması benimsenmiştir. Bu çerçevede, Avrasya bağlantılarının geliştirilmesinin planlanması yönünde çalışmalar yapılması gerektiği düşüncesi temel alınarak Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu (BM-AEK-UN-ECE) ve Birleşmiş Milletler Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'nun (UN-ESCAP) ile yakın iş birliği içinde "Avrasya Ulaştırma Bağlantıları"nın planlanması ve geliştirilmesi konusunda çalışmalara başlanmıştır.

EATL Projesinin 2002-2007 dönemini kapsayan I. Aşaması UN-ECE ve UN-ESCAP ortak girişimi olarak başlamıştır. Bu aşamada üye ülkelerin Ulusal Odak noktaları ile yapılan çalışmalar sonucunda karayolu güzergahları tespit edilmiş ve bunların gelişimine ait öncelikler tespit edilmiştir. Projenin 2008-2013 dönemini kapsayan II. Aşamasında uzmanlar grubu iki kıtayı bağlayan dokuz adet karayolu ve demiryolu koridoru seçmiş olup üye ülkelere ait 311 adet projenin maliyetleri belirlenmiştir. EATL Projesinin 2013-2015 dönemini kapsayan III. Aşamasındaki belirlenen hedefler ise EATL karayolu bağlantılarını operasyonel hale getirmek olup, altyapı projelerinin finansmanın kolaylaştırılmasının yanı sıra Avrupa ile Asya arasındaki kara taşımacılığında sınırları geçerken fiziksel ve idari darboğazların kaldırılmasıdır.

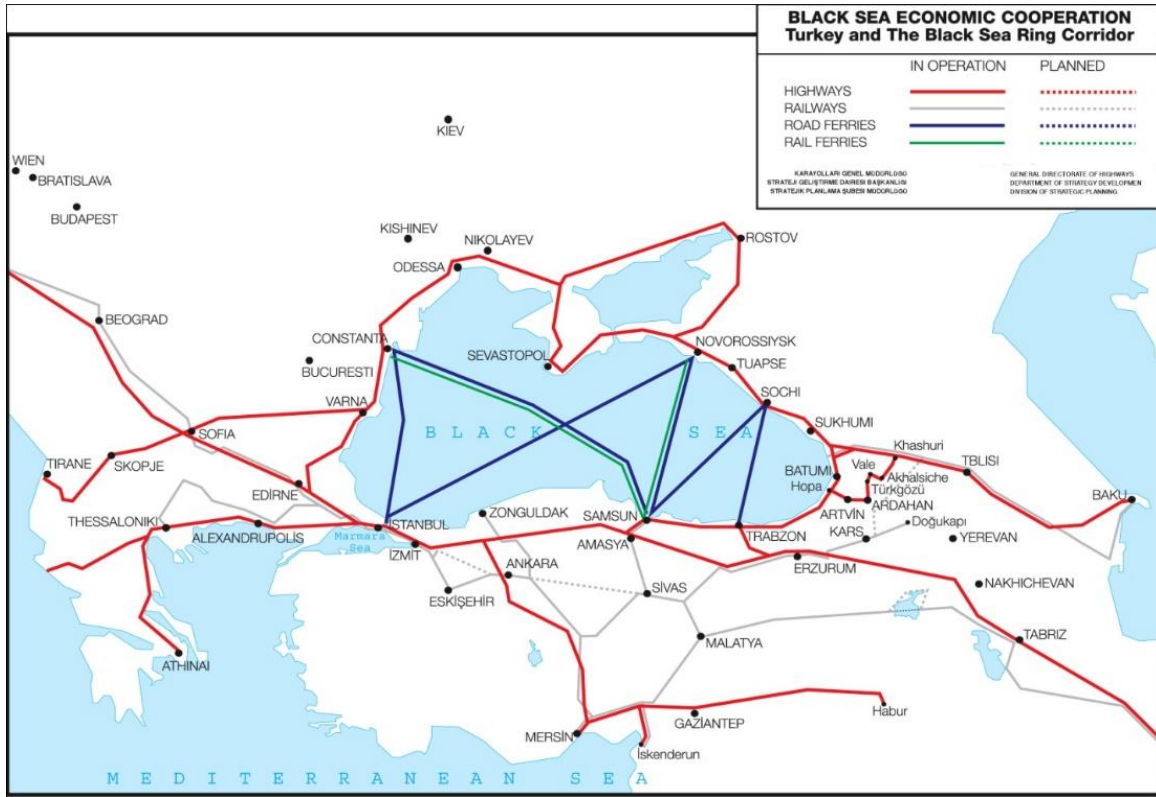
Coğrafi konumu nedeniyle Türkiye Avrasya Ulaştırma Bağlantılarının tesis edilmesi sürecinde önemli rol oynamaktadır. Proje'nin I. ve II. Aşama çalışmaları sonucunda Ülkemiz hem E Yolu hem de A Yollarımızdan oluşan 5.663 km uzunluğundaki karayolu ağı "Türkiye Avrasya Karayolu Ağı" olarak tanımlanmıştır. Ayrıca, yaklaşık 208 km uzunluğundaki Filyos ve Çandarlı liman bağlantıları da Avrasya Karayolu Ağı için önerilmiştir.



Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı Karayolu Ağı (KEİ-BSEC)

25 Haziran 1992'de İstanbul'da Türkiye, Yunanistan, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Ermenistan, Gürcistan, Moldova ve Ukrayna arasında Karadeniz Ekonomik İşbirliği (KEİ) Zirvesi Deklarasyonu imzalanmıştır. İşbirliğinin ana hedefi, bölgede ulaşım ağı ve gelişimi için gerekli zemini oluşturmaktır.

Yirmi birinci yüzyılda, Karadeniz bölgesinin gerek dünya politikasındaki, gerekse küresel ekonomideki rolünün artacağına bilincinde olarak KEİ'nin bölgesel bir ekonomik örgüte dönüştürülmesi yolunda 5 Haziran 1998'de Yalta Zirvesi'nde "KEİ Örgütü Şartı" hazırlanarak imzaya sunulmuştur. Buna göre KEİ'nin örgüte dönüştürülerek, en kısa sürede bir eylem planının bütünleşmesini sağlayacak bir karayolu ağı inşasının gerekli olduğu belirtilmiştir. **Ülkemizdeki KEİ uzunluğu toplam 4.472 Km'dir.**



Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı üye ülkelerin karayolları üzerindeki taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla hazırlanan Mutabakat Zaptının 2003 yılında yürürlüğe girmesine Türkiye'nin Dönem Başkanlığında karar verilmiştir. Türkiye'nin Dönem Başkanlığı sürecinde KEİ Eylem Planı hazırlanmıştır. Söz konusu plan KEİ ülkelerinde taşımacılığın kolaylaştırılması amacıyla tüm ulaşım türlerinde iyileştirmeler yapılmasını, çevreye duyarlı, ulaşımda harmonizasyon sağlanmasını hedeflemektedir.

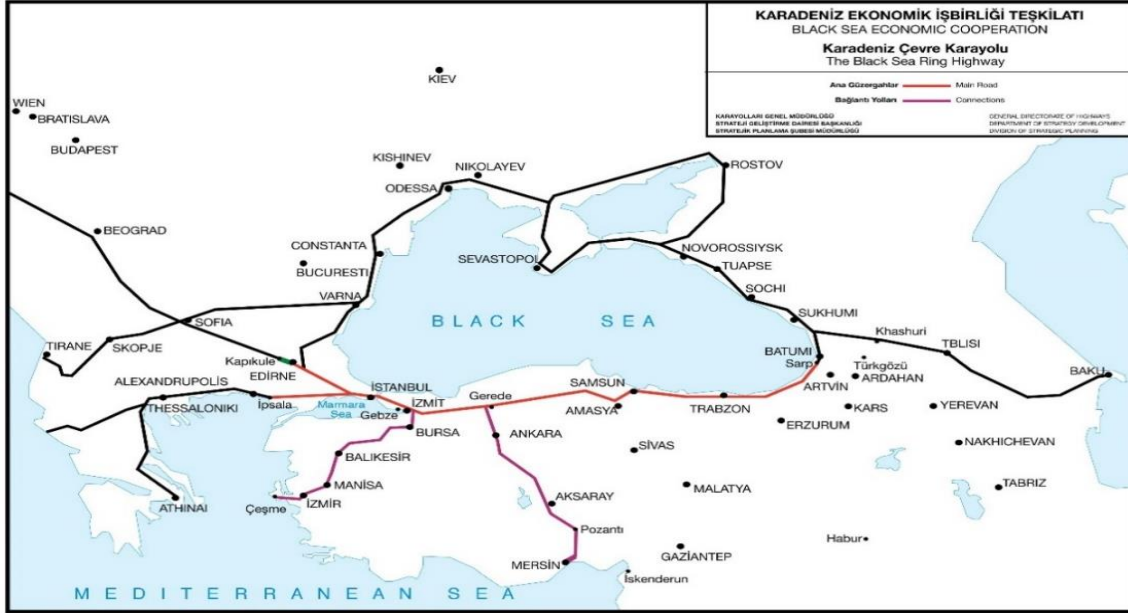
13-14 Mart 2006 tarihlerinde Bükreş'te yapılan KEİ Ulaştırma Çalışma Grubu Toplantısı Raporunun 42. paragrafına dayanılarak Rusya Federasyonu Ulaştırma Bakanlığı tarafından Karadeniz Çevre Karayolu oluşturulmasına ilişkin Mutabakat Muhtırası Taslağı hazırlanmıştır.

Türkiye'deki Karadeniz Çevre Karayolunun amacı doğu ile batı arasında yeni bir bağlantı oluşturmaktadır. Bu nedenle, iki şeritli karayolu kesimlerinin daha yüksek standartlı güzergâhlara dönüştürülmesi planlanmış ve tamamlanan kesimler trafiğe açılmıştır. Ayrıca bu koridor, ana yol ağıımızı Karadeniz ülkelerine, Kafkasya'ya, ferî yoluyla da Hazar Denizinden, Orta Asya ve Uzak Doğu'ya bağlamaktadır.

"Karadeniz Çevre Karayolu'nun Koordineli Gelişimine Dair Mutabakat Zaptı" 19 Nisan 2007'de Belgrad'da imzalanmıştır. Bu amaçla Karadeniz Çevre Karayolu (KÇK) Yönlendirme Komitesi kurulmuştur. Karadeniz Çevre Karayolunun Koordineli Olarak Geliştirilmesine Dair Mutabakat Zaptı 21 Mart 2011 tarihi itibarıyla yürürlüğe girmiştir.

Ülkemizden geçen Karadeniz Çevre Karayolu 1.683 Km uzunluğundaki ana aksı ile Akdeniz'e ve Ege'ye liman bağlantısı sağlayan toplam 1.242 Km uzunluğunda iki bağlantı yolu ile tamamlanmaktadır.

Türkiye Karadeniz Çevre Karayolu Koridoru



Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu Karayolu Ağı (ESCAP)

1947 yılında, Birleşmiş Milletler (BM) Ekonomik ve Sosyal Komisyonu'nca, Asya ve Uzakdoğu Ekonomik Komisyonu adı altında kurulmuş olan ve 1974 yılında Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN-ESCAP) adını alan kuruluşun Sekreteryası Bangkok'tadır. İran'dan başlayarak Pasifik'teki Cook adalarına kadar olan bölge ESCAP çalışma alanı kapsamında yer almaktadır.

Asya Karayolu çalışmalarının amacı, Asya ve Pasifik bölgesinde güvenilir ve etkili ulaşım bağlantılarının kurulmasıyla bölgesel ve uluslararası ticaret ve turizmin hızlandırılmasını sağlamaktır. 1992 Yılında ESCAP tarafından Asya Kara Taşımacılığı Altyapısı Geliştirme (ALTID) Projesi kapsamında Asya Karayolu ve Asya Demiryolu ve Trans-Asya Demiryolunu kapsayacak şekilde Asya ulaşım ağları oluşturulmuştur. Türkiye İran üzerinden Orta Asya'yı Avrupa'ya bağlayan koridorda bulunmaktadır.

Türkiye'nin ESCAP'a üyeliği 18 Temmuz 1996'da hukuken başlamıştır.

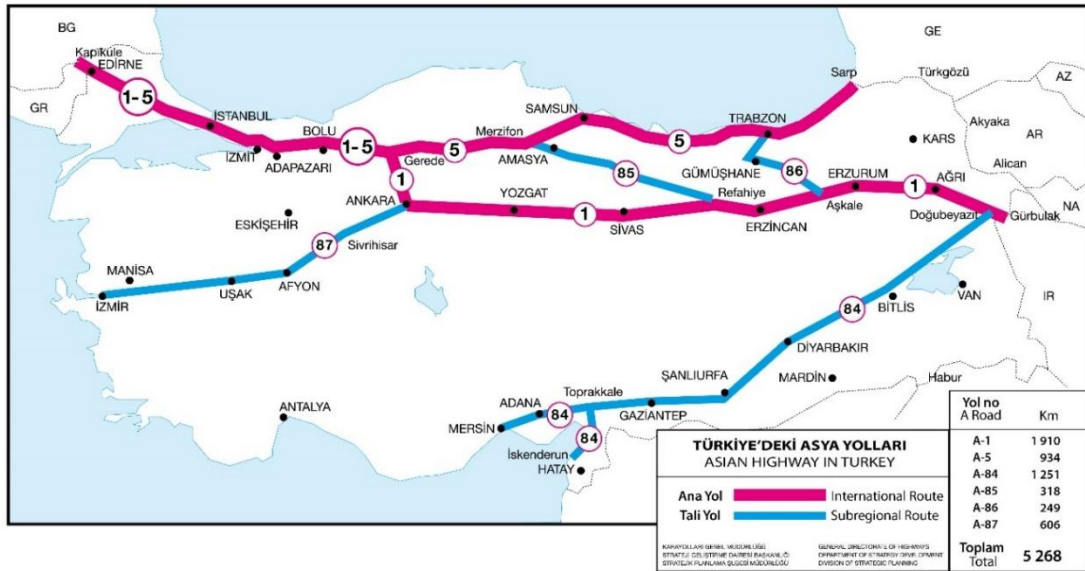
1998 yılında Türkiye sınırları dahilindeki Asya Karayolu Ağı'nın (A-Yolları) tespiti konusunda başlatılan çalışmalar kapsamında güzergah başlangıçta 3.200 Km olarak belirlenmiştir. Ancak, ESCAP'a yeni üye olan (Gürcistan ve Azerbaycan) gibi ülkelere de bağlantı sağlanması talep edilmesi üzerine A-Yolu bağlantısına Karadeniz Sahil Yolu güzergahı ve Ankara – İstanbul Otoyolu da ilave edilmiştir.

Türkiye'deki Asya Karayolu Ağı'nın uzunluğu 5.268 km'dir.

Asya Karayolu ağı'nın geliştirilmesinin ana hedefi Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyeleri arasında ilişkilerin güçlendirilmesi, uluslararası ticaret ve turizmin geliştirilmesi amacıyla uluslararası ulaştırma ve çevre koşullarına uyumlu altyapının teşkil edilmesidir. Asya ve Pasifik'te üye 32 ülke arasında ortak karayolu güzergahlarını ve bu hatların minimum geometrik, fiziki ve işaretleme standartlarını belirlemek amacı ile Avrupa Uluslararası Ana Trafik Arterleri Anlaşmasına (AGR-European Agreement on Main Traffic Arteries) benzer Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması çalışması, BM/ESCAP Sekretaryasının öncülüğünde başlatılmıştır.

Birleşmiş Milletler, Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu 60. Toplantısı 22-28 Nisan 2004 tarihleri arasında Şanghay-Çin'de gerçekleştirilmiştir. Bu toplantı esnasında Asya Karayolu Hükümetlerarası Anlaşması Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu üyesi 32 adet ülkenin imzasına açılmıştır. Türkiye bu anlaşmayı 26 Nisan 2004 tarihinde imzalamıştır.

Birleşmiş Milletler, Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu bünyesinde hazırlanan "Asya Karayolları Ağı Hükümetlerarası Anlaşması" Bakanlar Kurulu'nca 14 Eylül 2009 tarihinde onaylanmış olup uygun bulunduğu dair kann 7 Ekim 2009 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.



Türkiye Trans Avrupa Ulaştırma (TEN-T) Karayolu Ağı

TEN-T'nin amacı, Türkiye ve Avrupa Birliği ülkeleri arasında kişilerin, malların ve hizmetlerin serbest dolaşımının kolaylaştırılması için iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturarak, bunun Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarına eklenmesini sağlamaktır. Ülkemiz, hızlı, güvenilir çok modlu ulaştırma altyapısının oluşturulmasına ve Karadeniz, Asya, Orta Doğu ve Akdeniz bölgeleri ile Avrupa arasında gerekli ulaştırma bağlantılarının sağlanmasına büyük önem vermektedir.

TEN-T kapsamında 02.12.2005 - 10.07.2008 tarihleri arasında gerçekleştirilen Ulaştırma Altyapısı İhtiyaç Analizi (TINA Türkiye) Çalışması ile Ülkemizin TEN-T ile bağlantısını sağlayacak koridorlar ve bu koridorları güçlendirecek öncelikli altyapı yatırım ihtiyaçları belirlenmiştir. Söz konusu çalışma ile önceliklendirilen ve çekirdek ağın inşasını amaçlayan altyapı projelerinin finansmanı AB fonlarından sağlanmaktadır.

Türkiye TEN-T Haritası; “21 nolu Trans-Avrupa Ağları Faslı” çalışmaları kapsamında hazırlanmış ve 21 Haziran 2016 tarihinde Rotterdam’da gerçekleştirilen Bakanlar Toplantısında onaylanmıştır. Haritalar, AB’nin iç prosedürü tamamlandıktan sonra ilgili AB düzenlemesinin ekinde yer alacaktır.

Bu kapsamda Türkiye TEN-T Karayolu Ağı Haritası; TINA Çalışması baz alınarak, AB Komisyonunca hazırlanan “TEN-T Rehber İlkeleri” çerçevesinde Kapsamlı Karayolu Ağı ve Çekirdek Karayolu Ağı olmak üzere iki farklı kategoride hazırlanmıştır. Çekirdek Karayolu Ağı; stratejik olarak en önemli ve yatırım anlamında öncelikli karayolu altyapılarını, Kapsamlı Karayolu Ağı ise ikincil öneme sahip karayolu altyapılarını içermektedir.

Ayrıca, Türkiye’nin TEN-T ağına ilişkin ulaştırma verilerinin Coğrafi Bilgi Sistemleri tabanlı bir sistemde depolanması, haritalanması, analizi, raporlanması, karar alıcılara öneriler sunabilmesi ve Avrupa Komisyonuna iletebilmesi amacıyla hazırlanan ve AB fonları kullanılarak gerçekleştirilen Ulaştırma Bilgi Yönetim Sistemi Projesi (UBYS - TIMS) 14.06.2016 tarihinde başlamış ve 23 Kasım 2017 tarihinde de tamamlanmıştır.

Türkiye TEN-T Kapsamlı Karayolu Ağı uzunluğu 16.799 km’dir. Bunun 9.212 km’sini Çekirdek Karayolu Ağı oluşturmaktadır.

