

MİLLETLERARASI ANDLAŞMA



Karar Sayısı: 6910

Türkiye Cumhuriyeti adına 10 Kasım 2022 tarihinde Ankara’da imzalanan ekli “Türkiye İçin Ulaştırma Çok-Yıllı Eylem Programına Ait Finansman Anlaşmasına 3 No’lu Değişiklik”in ilişik Notalarla birlikte onaylanmasına, 244 sayılı Kanunun 5 inci maddesi ile 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 2 nci ve 3 üncü maddeleri gereğince karar verilmiştir.

8 Mart 2023

Recep Tayyip ERDOĞAN

CUMHURBAŞKANI

FİNANSMAN ANLAŞMASINA 3 NO'LU DEĞİŞİKLİK

Avrupa Komisyonu ile Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti arasında ilk olarak 6 Ekim 2017 tarihinde akdedildiği, 1 No'lu değişiklik ile 1 Ekim 2018 tarihinde, 2 No'lu değişiklik ile ve en son 2 Temmuz 2019 tarihinde değiştirildiği şekliyle bundan sonra "**Finansman Anlaşması**" olarak anılacaktır.

Bir tarafta,

bundan sonra "**Birlik**" olarak anılacak olan Avrupa Birliği adına hareket eden ve bundan sonra "**Komisyon**" olarak anılacak olan Avrupa Komisyonu ile

Diğer tarafta,

Dışişleri Bakanlığı tarafından temsil edilen, bundan sonra "**IPA II Yararlanıcısı**" olarak anılacak olan Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti

Bundan böyle müştereken "**Taraflar**" olarak anılacaktır,

Aşağıdaki gerekçelerle:

(1) Komisyon, 11/12/2014 tarihinde, Ulaştırma konusunda Türkiye için Çok Yıllı Eylem Programını oluşturan bir Komisyon Kararı olan C(2014)9675'yi kabul etmiştir. Kararda Değişiklikler, 06/12/2017 tarihli C(2017) 8210 sayılı Karar ile ve 05/12/2018 tarihli ve C(2018) 8183 sayılı Karar ile kabul edilmiştir. Bu Program, 02/06/2019 tarihinde Komisyon ve IPA II yararlanıcısı arasında imzalanan bir Finansman Anlaşması vasıtasıyla uygulanmaktadır.

(2) IPA II yararlanıcısı Finansman Anlaşmasının değiştirilmesini 21/01/2022 tarihinde talep etmiştir;

(3) Mevcut değişiklik, COVID-19 ilintili yavaşlama nedeniyle, programın uygulanması için esneklik sağlamak için uygunluk süresini bir (1) yıl uzatmayı ve son ödeme talebi için ödeme tahminini uygun son tarihe dek uzatmayı amaçlamaktadır. Ayrıca, çok yıllık yaklaşımdaki değişiklikleri, bütçe azaltımını ve son dönemdeki COVID-19 etkilerini dikkate alarak, her operasyon için sözleşme ve proje düzeyinde fiziksel ilerlemeyi gözlemleyerek, eylemler arasında maliyetleri yeniden tahsis etmeyi ve göstergeleri revize etmeyi amaçlamaktadır.

(4) Türkiye için Ulaştırma Çok Yıllı Eylem Programı, gerekli değişiklikleri yansıtabilecek şekilde değiştirilmiştir ve bu nedenle, Finansman Anlaşmasının değiştirilen Program ile uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

AŞAĞIDAKİ HÜKÜMLER ÜZERİNDE ANLAŞMIŞLARDIR:

Madde 1

1. Finansman Anlaşması Özel Hükümler Madde 2 (2) aşağıdakiyle değiştirilmiştir:

“Ek II’nin (Genel Koşullar) Madde 13 (1)’de tanımlanan şekilde uygunluk süresi bu Finansman Anlaşması’nın yürürlüğe girmesiyle başlayıp 31 Aralık 2025 tarihinde sona erer.”

2. Finansman Anlaşmasının Özel Koşullarının 7. maddesine aşağıdaki paragraf eklenmiştir:

“7.3 Ödeme öngörüsü ile ilgili Ek II’den ayrılan hükümler

Ek II’nin 5(2), 5(3), 6(3) (c) ve 6(4) Maddelerinden istisna olarak, ön finansman için nihai talebi destekleyen ödeme öngörüsü, talebin hesap kesim tarihinden itibaren Özel Koşullar Madde 2(2)’de ve Ek II’nin 13(1) Maddesinde tanımlanan uygunluk süresinin sonuna kadar olan dönem için olacaktır”.

3. Finansman Anlaşmasına **Ek I**, işbu Değişikliğe eklenen Ek I ile değiştirilmiştir.

4. Ek IA: Finansman Anlaşmasının Sektörel Operasyonel Programı, bu Değişikliğe ekli Ek IA ile değiştirilmiştir.

Madde 2

Finansman Anlaşmasının diğer tüm hüküm ve koşulları değişmeden kalır.

Madde 3

Bu Değişiklik, Komisyonun, IPA II yararlanıcısından Değişiklik’in yürürlüğe girmesi için gerekli olan iç usullerin IPA II yararlanıcısı tarafından tamamlandığını onaylayan bir bildirim aldığı tarihte yürürlüğe girer. Komisyon, IPA II yararlanıcısını bildirim aldığı tarih ile ilgili bilgilendirir. Bu değişiklik, Finansman Anlaşması’nın ayrılmaz bir parçasıdır.

Finansman Anlaşması’nda yapılan 3 No’lu Değişiklik, biri Komisyona diğeri IPA II yararlanıcısına verilmek üzere İngilizce dilinde iki nüsha halinde hazırlanmıştır.

IPA II yararlanıcısı adına:

Komisyon adına:

Sayın Büyükelçi **Faruk Kaymakcı**
Ulusal IPA Koordinatörü
Avrupa Birliği Başkanlığı
Dışişleri Bakan Yardımcısı
Dışişleri Bakanlığı
Türkiye Cumhuriyeti

Sayın **Henrike Trautmann**
Direktör Vekili
Komşuluk ve Genişleme
Müzakereleri Genel Müdürlüğü
B- Güney Komşuluk ve Türkiye

Ankara,

10/11/2022

Büksel,

29/09/2022

Çok Yıllı Çalışma Programı

Bu doküman, Mali Tüzük'ün (AB, Euratom 2018/1046 sayılı Tüzük) 110(2) maddesi açısından çok yıllık çalışma programını tesis eder.

Türkiye için Ulaştırma Çok Yıllı Eylem Programı

1 TANIMLAMA

Yararlanıcı	Türkiye
Temel tasarruf:	Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA II)
Toplam maliyet	409.294.117 AVRO
AB Katkısı	347.900.000 AVRO, bu tutarın
CRIS/ABAC taahhüt referansları, AB Katkısı ve bütçe kalemleri	2014 2014/031-877 71.900.000 AVRO/ 22.02 03 02 2015 2014/031-877 128.100.000 AVRO/ 22.02 03 02 2016 2014/031-877 115.200.000 AVRO/ 22.02 03 02 2017 2014/031-877 10.000.000 AVRO/ 22.02 03 02 2018 2014/031-877 22.700.000 AVRO/ 22.02 03 02
Yönetim usulü/Yetki Verilen Kuruluşlar	Türkiye ile dolaylı yönetim: Eylemlerin uygulanmasından sorumlu olan Program Otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır (UAB). Aşağıdaki faaliyetlerin uygulanması için Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası tarafından dolaylı yönetim: - "İntermodal taşımacılık, taşıma türleri arasında mod değişimi ve demiryolu reformunun geliştirilmesine ilişkin teknik destek" (Eylem 1)

	- "Akıllı Ulaşım Sistemleri Ulusal Stratejisi'nin Uygulanması için Teknik Destek" (Eylem 2) - " Türkiye'deki kentlerde Sürdürülebilir ve Erişilebilir Kentiçi Ulaşım için Teknik Destek" (Eylem 3)
Her bir bütçe taahhüdünün harcama tahsisi için zaman çizelgesi	Bütçe taahhüdü 2014, 31/12/2019 tarihine kadar harcanmalıdır. Bütçe taahhüdü 2015, 31/12/2020 tarihine kadar harcanmalıdır. Bütçe taahhüdü 2016, 31/12/2021 tarihine kadar harcanmalıdır. Bütçe taahhüdü 2017, 31/12/2022 tarihine kadar harcanmalıdır. Bütçe taahhüdü 2018, 31/12/2023 tarihine kadar harcanmalıdır.

2 EYLEM PROGRAMININ AÇIKLAMASI

2.1 BU EYLEM PROGRAMI ALTINDA SEÇİLEN SEKTÖRLER

- Bu program altında belirli sektörlerin seçilmesinin ardındaki gerekçe:

Bu Sektör Operasyonel Programı (SOP), 614 milyar AVRO gayri safi yurtiçi hasılayla dünyanın en büyük 16. ekonomisi olan Türkiye'nin sosyoekonomik durumunun ayrıntılı analizi esasında hazırlanmıştır. Türkiye, son on yıl içinde rekabetçilik alanında önemi bir ilerleme kaydetmiştir. Ülke küresel ekonomik krizin etkilerinden hızlı bir şekilde kurtulmuş ve ekonomik büyüme tekrar yükselişe geçmiştir. Orta vadede yaşanabilecek zorluklar istihdam ve rekabetçiliğin artırılmasıdır.

Türkiye ve AB arasında 1996 yılından bu yana Gümrük Birliği ilişkisi vardır. AB, 2017 yılında toplam ticaret hacminde yaklaşık %41 ile Türkiye'nin en büyük ticaret ortağıdır (diğer taraftan Türkiye, AB'nin en önemli 5. ticaret ortağıdır). Dolayısıyla, AB ve Türkiye arasındaki taşımacılık bağlantılarının iyileştirilmesi her iki taraf için de açık bir önceliktir.

Türkiye, ekonomisinin AB Tek Pazarı ile daha köklü bir şekilde ve AB Tek Ulaştırma Alanı ile ise tam bütünleşmesini amaçlamaktadır. Demiryolu altyapısını diğer ulaşım türleri ile bütüncül ve rekabetçi bir şekilde geliştirmek yolundaki stratejik ihtiyaçlar ve AB müktesebatıyla uyumlaştırılmış ikincil tedbirler vasıtasıyla liberalleştirme sürecinin tamamlanması, Türkiye ekonomisinin ve özellikle Türk ulaşım sektörünün küresel rekabetçiliğini korumak için şarttır.

Günümüzde Türkiye, Orta Doğu ve Kafkasya'daki büyüyen pazarlar için mükemmel bir geçiş noktası görevi yapmaktadır. Bununla beraber, artan transit ulaşım, Türkiye'nin komşu olduğu bölgelerdeki tamamlanmamış ve eksik bağlantı yolları nedeniyle sınırlıdır. AB ile Asya ülkeleri arasında ticari ve ekonomik ilişkiler geliştikçe ve ilgili ülkelerde devam eden ulaşım altyapısı yatırım projeleri tamamlandıkça, transit ulaşım ihtiyacı kaçınılmaz olarak artacak ve dolayısıyla Türkiye'nin ulaşım kapasitesi de daha çok sınanacaktır.

Mevcut düşük yoğunluklu ulaşım altyapısı, rekabetçilik, mal ve yolcuların dolaşımı, işletmelerin yerleşimi ve yatırım kararları gibi konuları sektöre uğrattığından, sosyal uyum ve ekonomik kalkınma önünde temel bir engel teşkil etmektedir. 1000 kilometrekare başına işletilen toplam demiryolu hattı uzunluğu 14,8 km olup bu sayı AB üye devletleriyle karşılaştırıldığında düşüktür. Mevcut ulaşım sisteminin geliştirilmesi ihtiyacı büyük ölçüde kabul görmektedir.

Türkiye'deki ulaşım sektörü çeşitli sorunlarla karşı karşıyadır. Bunlardan en belirgin olanıysa geçmişte uyumlu intermodal bir ulaşım ağının geliştirilmemesidir. Karayolu sektörünün sağladığı zaman ve maliyet etkin ulaşım hizmetleri, diğer ulaşım modlarını geride bırakmış ve bu şekilde hem yolcu hem de yük taşımacılığı için yurtiçi ulaşım piyasasını hakimiyeti altına almıştır. Sonuç olarak, Türkiye'de mevcut ulaşım sektörü güçlü bir şekilde karayolu ulaşımına dayanmakta olup (yerli yük ve yolcu ulaşımının yaklaşık %90'u), demiryollarının rolü yetersizdir. Demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının karayollarıyla rekabet edebileceği koridorlarda taşımacılığın etkinliğini sağlayacak yatırım ve operasyon yaklaşımıyla taşıma türleri arası geçiş desteklenebilir. Akıllı ve intermodal çözümler de (örneğin yük ve şehir lojistiği, demiryolu ve liman bağlantıları ve ağ optimizasyonu, kentsel ulaşım) taşıma türleri arası geçiş destekleyebilir.

Revize edilen Türkiye için Endikatif Strateji Belgesi 2014-2020'de, IPA II fonlarının 2014-2017 döneminde büyük oranda altyapı ve demiryolu yük taşımacılığı faaliyetlerine

odaklanmasından sonra, 2018'den sonra sağlanacak AB desteğinin Türkiye'nin dekarbonizasyona ilişkin ulaştırma politikasını destekleyen fiziksel yatırım gerektirmeyen müdahaleler ve küçük ölçekli altyapı çalışmalarına, kentsel ulaşımın erişilebilirliğine ve Türk ulaştırma mevzuatının AB müktesebatıyla daha fazla uyumlaştırılmasına odaklanması gerektiği belirtilmektedir.

- AB'nin, diğer donörlerin ve/veya IPA II yararlanıcısının ilgili sektörlerdeki geçmiş ve devam eden eylemlerine genel bakış:

2007-2009 yıllarında Ulaştırmaya İlişkin Çok Yıllı Operasyonel Program (TOP) hazırlanmış ve uygulanmıştır. Yapılan dönem ortası değerlendirmenin ardından TOP, 2010-2013 yılları için güncellenmiş olup, uygulaması 31 Aralık 2017'de sona ermiştir. Bu Sektör Operasyonel Programı, söz konusu programların üzerine inşa edilmektedir. Daha önceki dönemde AB fonlarının yönetimi konusunda akredite edilmiş yapı olan Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, IPA II Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı kapsamında da Sözleşme Makamı (SM) olacaktır.

Altyapının geliştirilmesi bağlamında ülkenin önceliği, Türkiye'deki demiryolu ağının Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ile olan bağlantılarını güçlendirmeye devam etmektir. Daha önceki dönem ile karşılaştırıldığında IPA II, "aşamalı olarak kaldırma" yaklaşımı benimseyerek daha az altyapı projesini finanse edecektir: ilk yıllarda (2014-2016), Türkiye'nin TEN-T ağı ile bağlantısını sağlama ile ilgili seçilmiş bir yük taşımacılığı demiryolu projesine odaklanılacak, ardından yardım daha yumuşak müdahalelere aktarılacaktır. Buna paralel olarak özellikle demiryolu altyapı projeleri bağlamında, programlama/uygulama döneminde Uluslararası Finans Kuruluşları (IFI) ile daha fazla işbirliği yapılacaktır. IPA hibelerinin, IFI tarafından verilen krediler ile harmanlanarak kullanılması, AB fonlarının en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak ve böylelikle daha güçlü bir etki elde edilecektir. Ulaştırma sektöründe, Avrupa Yatırım Bankası (AYB), Avrupa Konseyi Kalkınma Bankası (AKKB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AİKB), Dünya Bankası (DB), İslami Kalkınma Bankası, Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) ve Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA) dâhil olmak üzere çeşitli donörlerle işbirliği yapılmıştır. Dış donörlerin eş finansmanı ile yürütülen kilit projelere, Marmaray Projesi ve Bursa ve Antalya illerindeki Hafif Raylı Geçiş Projeleri örnek verilebilir. Ayrıca DB ve İslami Kalkınma Bankası, demiryolları ve hatların yeniden yapılandırılması, 80 elektrikli lokomotif ve 6 Yüksek Hızlı Tren Seti Projesinin finansmanını üstlenmiştir. Kentiçi ulaştırma alanında Fransa Kalkınma Ajansı (AFD), İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir projesini (diğer donörlerle birlikte) finanse etmiştir.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, ulusal fonlar, IPA fonları ve diğer geri ödemesiz hibelerin koordinasyonundan sorumludur. Geri ödenebilir dış finansmana erişim, Hazine ve Maliye Bakanlığı aracılığıyla ve Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yönetilen Yıllık Yatırım Programları vasıtasıyla koordine edilmektedir. Bu çerçevede, ulaştırma sektörü yatırım programlarının planlanması, programlanması ve izlenmesine ilişkin istişare süreçlerine paydaş olarak düzenli bir şekilde davet edilen Uluslararası Finans Kuruluşları ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında doğrudan bağlantılar da bulunmaktadır. SOP özellikle, Uluslararası Finans Kuruluşlarının geri ödemeli danışmanlık hizmetlerinin kullanımı dâhil diğer hususları da içeren bu işbirliğinin sürekliliğini ve kapsamının genişletilmesini sağlamaktadır.

Seçilen Sektörlerde öngörölen Eylemlerin Listesi:

Sektör/Eylem	Dolaylı yönetim	
	Yetki verilen kuruluş ile	IPA II yararlanıcısı ile
Ulaştırma		
Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	450.000 AVRO	301.550.000 AVRO
Eylem 2 – Etkin Ulaştırma	450.000 AVRO	6.400.000 AVRO
Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	900.000 AVRO	26 950 000AVRO
Eylem 4 – Müktesebat Uyumlaştırması ve AB entegrasyonu		5 200 000 AVRO
Eylem 5 - Teknik Destek		6 000 000 AVRO
TOPLAM	1.800.000 AVRO	346.100.000 AVRO

2.2 EYLEMLERİN AÇIKLAMASI VE UYGULANMASI

Türkiye için Çok Yıllı Rekabetçilik ve Yenilik Eylem Programı'na yönelik öngörölen yardımın, ABİHA'nın 215. maddesi uyarınca kabul edilen kısıtlayıcı tedbirlerle öngörölen koşulları ve usulleri izlemesi gerekmektedir¹.

Eylem 1	Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	302 000 000 AVRO
----------------	--	-------------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

- Eylem ve hedeflerin açıklaması

Bu Eylemin hedefi, ulaştırma türleri arasında daha dengeli bir dağılım ortaya koyan daha güvenli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçişi sağlamaktır.

Faaliyet 1.1 – Demiryolu Altyapısının İyileştirilmesi ve Modernizasyonu

Bu faaliyet kapsamında, Türkiye ve AB arasındaki TEN-T demiryolu bağlantılarına özellikle önem verilerek demiryolu altyapısı modernleştirilecektir. Yeni altyapı yatırımlarının hazırlanması ve uygulanması için destek sağlanacaktır.

Türkiye'yi Bulgaristan üzerinden doğrudan TEN-T demiryolu ağına bağlayan Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının yeniden inşası projesi bu faaliyetin en önemli ayağıdır. Bu proje, bir "Avrupa Çıkarı" projesi olan Kapıkule-Halkalı-Kars demiryolu aksının bir

¹ https://eeas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/8442/consolidated-list-sanctions_en

parçası olup geçici olarak kapatılan 21. Faslin kriterleri çerçevesinde, Türkiye ve AB arasında imzalanan "TEN-T Belgelerinde" sıralanan öncelikli projeler arasındadır.

Ek müdahaleler, TENT-T Belgesi, 10. Kalkınma Planı ve Türkiye Ulaştırma ve İletişim Stratejisi'ne göre seçilecektir.

Faaliyet 1.2 – Çevre ve İklim Değişikliğiyle İlgili Tedbirler

IPA II, ulaştırma sektöründe iklim değişikliğiyle ilgili azaltma ve uyum politikalarının tanımlanması, hazırlanması ve uygulanması süreçlerine eş-finsman sağlayacaktır. Bunlar, Türkiye Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı ve Çevresel Etki Değerlendirme Paneli uyarınca, düşük karbonlu ve sürdürülebilir ulaşımla ilgili yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşluk/ihtiyaç analizlerini içerecektir.

Temel çıktı olarak, taslak "Türkiye Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı" hazırlanacaktır. Sera Gazı emisyonlarının azaltılmasına yardımcı olmak üzere yumuşak tedbirler uygulanacaktır.

Gürültü kirliliğinin etkilerinin azaltılması ve deniz ulaştırmasının neden olduğu deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik faaliyetler uygulanacaktır.

Faaliyet 1.3 – Ulaşırmada Emniyetin Artırılması

Karayolu Trafığı Stratejisi ve Eylem Planı faaliyetlerinin uygulanması için destek sağlanacaktır.

Trafik kurallarının uygulanmasına ve ulaştırma işletmeleri, belediyeler, eğitim sistemi, altyapı tasarım gereklilikleri, vatandaşlar ve Sivil Toplum Kuruluşlarını (STK) hedefleyen faaliyetlere odaklanılacaktır. Ayrıca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğü (EGM) ve Jandarma Genel Komutanlığı'nda kapasitenin geliştirilmesi ve gerekli ekipmanların satın alınması için destek sağlanacaktır.

Belirli durumlarda, kör noktaların ortadan kaldırılmasına yönelik küçük ölçekli altyapı yatırımları için eş- finansman sağlanabilir (ulusal programlar kapsamındaki benzer yatırımlar için referans projeler olarak).

Faaliyet 1.4 – İntermodalite ve Ulaştırma Türleri arasında Mod Değişiminin Teşvik Edilmesi

Bu faaliyet, diğerleri ile birlikte intermodaliteye ilişkin faaliyetleri, Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı ve ilgili yasal çerçeveyi kapsayan ve IPA ile finanse edilen bir eşleştirme projesi kapsamında hazırlanmış olan "Türkiye Kombine Ulaştırma Stratejisi'nin" uygulanmasına katkıda bulunacaktır.

Stratejinin yumuşak tedbirleri (diğer faaliyetler ile birlikte, lojistik kapasitesi ve intermodalitenin iyileştirilmesine ilişkin ana planlar ve daimi kombine ulaştırma platformunun kurulması gibi) finanse edilecektir.

Lojistik ana planlarının uygulanmasında ve yeni intermodal terminalerin tanımlanması ve hazırlanmasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına destek verecek Dünya Bankası'na doğrudan hibe verilecektir.

Altyapı yatırımları ile ilgili olarak bu program dönemi süresince gerekli hazırlık çalışmaları (fayda maliyet analizi (FMA), fizibilite çalışması, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED), ihale dosyası gibi teknik belgeler) yürütülebilir.

- Beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Eylem 1 düzeyinde dört sonuca ulaşılması beklenmektedir:

- S1 – AB ile TEN-T demiryolu ağı bağlantılarının güçlendirilmesi (Faaliyet 1.1);
- S2 – Çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğini azaltma ve uyum tedbirlerine hizmet eden hafif operasyonların uygulanması (Faaliyet 1.2);
- S3 – Ulaştırmada güvenliğin iyileştirilmesi(Faaliyet 1.3);
- S 4 – İntermodal taşımacılık çözümleri ve bunları destekleyen teknolojilerin teşvik edilmesi (Faaliyet 1.4).

Eylem 1'in kilit göstergeleri 1:

- Yatırım yapılan koridor(lar) / bölgelerdeki taşıtırma türleri arasındaki dağılımda (yük-ton) gerçekleşen değişim
- Yük taşımacılığında saat cinsinden koridorda geçen seyahat süresi
- Sertifikalı Yol Güvenlik Denetçileri vasıtasıyla Türkiye'nin karayolu güvenliği denetimi kapasitesinde artış (2008/96/EC Direktifi ile uyumlu)
- Kilometre cinsinden inşa edilen demiryolu rayları
- Taslak Türkiye Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı'nın hazırlanması
- Taşımacılıktan kaynaklanan sera gazı emisyonları veri tabanının oluşturulması
- Çerkezköy İntermodal Terminalinin İnşası

(2) Varsayımlar ve koşullar

- (Yatırım için gerekecek olası IFI/donör fonları dahil olmak üzere) ulusal bütçeden eş-finance sağlanması
- Tüm yararlanıcıların Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması için hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması
- Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmalarının ve aynı zamanda gerekli olan çevre ve inşaat izinlerinin zamanında alınmış ve uygun durumda olması
- Bu projenin girdileri olan yardım projelerine ilişkin çıktılar, zamanında elde edilmiş ve uygun durumda olması
- Katılan paydaşlar arasında iyi bir işbirliğinin bulunması
- Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Eğitilen personelin sürdürülebilirliğinin ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitiminin sağlanması
- Yeni kuruluşların, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masraflarının sürekli olarak karşılanması
- Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi entegrasyonuna olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortamın mevcudiyeti
- Hem Türkiye hem de AB'nin Türkiye'nin entegrasyon gündemine bağlılığını sürdürmesi

Yukarıda belirtilen gerekliliklere uyulmaması, bu program kapsamındaki fonların geri alınmasına ve/veya daha sonraki fonların tekrar tahsis edilmesine neden olabilir.

(3) Uygulama usulleri:

(3)(a) Dolaylı yönetim

Bu eylemin bir kısmı, eylemin uygulanmasına ilişkin tüm görevlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan Türkiye'nin dolaylı yönetimi altında uygulanacaktır.

Eylemin uygulanmasından sorumlu olan Program Otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

Yararlanıcı ülke, özellikle, IPA II faaliyetlerinin sözleşmelerinin hazırlanması, uygulanması, bilgilendirme ve görünürlüğü, izlenmesi ve raporlanmasından ve güvenilir mali yönetim ilkesi uyarınca gerekli olduğu hallerde bunların değerlendirilmesinden ve programın uygulanması sırasında yapılan harcamaların mevzuata ve usule uygunluğunun sağlanmasından sorumludur.

Bu eylemin bir kısmı, Dünya Bankası'nın dolaylı yönetimi altında uygulanacaktır.

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme temelleri üstüne inşa edilen Avrupa 2020 Stratejisi'nin de hedeflerini oluşturan, rekabetçi ve sürdürülebilir ekonomiler oluşturma ve yoksulluk ile sosyal dışlanmayı azaltma hedeflerini paylaşmaktadır.

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, hem her iki kuruluş için hem de bunlar aracılığıyla yararlanıcı ülkeler için doğrudan etkileşimin yararlı olduğu konusunda hemfikirler. Bu durum özellikle, analitik, istişari hizmetler ve bilgi hizmetleri ile teknik desteğin sağlanması için geçerlidir. Avrupa Komisyonu, yukarıda belirtilen ortak hedefe daha da yaklaşılmaması için Dünya Bankası'nın Güven Fonu çerçevesinde teknik destek sunmaya devam etmesini sağlamaya istekli olduğunu ifade etmiştir.

Bu uygulama (i) Bankanın, uygulama sürecinde ve uygulamaya ilişkin yeni intermodal terminallerin belirlenmesi ve hazırlanmasında yorum ve tavsiyelerini zamanında iletmesini ve (ii) benzer/komşu ülkelerin lojistik sistemlerinin performansı ile karşılaştırma yapılmasını, iyi uygulamaların tanımlanmasını ve ileriye dönük eylem planları ile kurumsal/düzenleyici reform tavsiyelerinin hazırlanmasını gerektirmektedir.

Öngörülen kuruluş; son teknoloji ürünü teknik, kurumsal ve organizasyona ilişkin tavsiyelerde bulunmak, farklı ülke ve bölgelerde intermodal çözümler ve demiryolu reformu dâhil, ulaştırma türleri arasında mod değişimine yönelik başarılı deneyimleri ve iyi uygulamaları harekete geçirmek konusunda çok iyi bir yere sahiptir. Dünya Bankası ayrıca özellikle yeni AB üye devletlerine, demiryolu reformu ve lojistik performansa ilişkin tavsiyeler verme konusunda deneyimlidir. Banka, kendi personeli veya danışmanları aracılığıyla, yenilikçi kurumsal düzenlemeler ve ulaşım ve lojistik ana planları için teknik yardım içererek, özel sektör katılımını temin ederek, yeşil büyümeyi teşvik ederek, sosyal ve çevresel güvenceleri sağlayarak ve ihale süreçlerini etkili bir şekilde yöneterek yüksek kalitede sonuçlar elde etmek için iyi bir konumda bulunmaktadır.

(4) Tedarik ve hibeler için coğrafi uygunluğun kapsamı

Tedarik ve hibe usullerine katılım için işletmelerin konumu açısından ve temel tasarrufla tesis edildiği ve ilgili sözleşme dokümanlarında belirtildiği şekilde, satın alınan tedariklerin menşei açısından coğrafi uygunluk ilkesi uygulanır.

Komisyondun yetkilendirme görevlisi, acil durumlarda veya ilgili ülkelerin piyasalarında ürünler ve hizmetlerin bulunmaması durumunda veya uygunluk kurallarının bu eylemin gerçekleştirilmesini imkansız hale getireceği veya aşırı derece zorlaştıracağı usulen kanıtlanmış olan durumlarda coğrafi uygunluğu genişletebilir.

Eylem 2	Etkin Ulaştırma	6.850.000 AVRO
----------------	------------------------	-----------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

- Eylem ve hedeflerin açıklaması

Eylemin hedefi akıllı, yenilikçi ve kaynak, zaman ve maliyet etkin czmleri tüm ulaştırma modlarında teşvik etmektir.

Faaliyet 2.1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (ITS) stratejisi ve diğer ITS tedbirlerinin desteklenmesi

Faaliyet, ITS Stratejisinin ve Eylem Planının uygulanmasını ve bunlarla ilişkili ulusal yatırımları destekleyecektir. Dünya Bankası'nın doğrudan hibe şeklindeki desteği sayesinde bu faaliyet, yüksek öncelikli tedbirlerin belirlenmesi ve bir ulusal mimari geliştirilmesi yoluyla AUS Ulusal Stratejisi esasında bir uygulama planının hazırlanmasına katkıda bulunacaktır. Modern BT ve iletişim yöntemlerinin yaygın kullanımını ile cvresel sürdürülebilirlik, kaynak verimliliği ve yolculara yüksek kalitede hizmet sunulmasına özellikle önem verilecektir.

Türkiye'nin Galileo/Avrupa Yer Durağan Uydusu Navigasyon Destek Sistemi (EGNOS) ve Tek Avrupa Hava Sahası (TAHS) girişimleri ile kademeli olarak bütünleşmesi, 2008 Avrupa Birliği Müktesebatının stlenilmesine ilişkin Ulusal Program (NPAA) kapsamında yer alan ilgili hükümler dikkate alınarak desteklenecektir. Demiryolu sektöründe, Avrupa Demiryolu Trafieği Yönetim Sistemi'nin (ERTMS) - Eylem 1 tarafından kapanmayan hatlarda - yaygınlaştırılması uygundur.

Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliğin Desteklenmesi

Faaliyet 2.2 kapsamında, ulaştırmayla ilgili araştırma ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. Bu bağlamda birinci ncelik, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Araştırma Merkezi Başkanlığını desteklemek amacıyla kurumsal kapasitenin geliştirilmesi olacaktır.

IPA; organizasyonel gelişim, personel kapasitesinin oluşturulması ve ulaştırma araştırmalarına ilişkin ulusal politikalar ve stratejilerin oluşturulmasını ve bunların yanında tüm alt sektörlerde ulaştırma araştırmalarının teşvik edilmesini destekleyecektir.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Program ayrıca, hükümet ve belediyeler için veri toplayıp analiz ve tavsiyeler sunarak, bilinçli politika yapımını destekleyecek bir uzmanlık ağının oluşturulması için Türkiye ve AB şehirleri arasında işbirliklerinin kurulmasını ve ulaştırmayla ilgili araştırma merkezleri oluşturulmasını kolaylaştıracaktır.

Somut ulaştırma araştırma projeleri desteklenecektir. Bu destek, doğrudan niversiteleri ve araştırma kuruluşlarını (rn. temel araştırmalar için) veya ticari işletmeler ve araştırma kuruluşları arasında kurulan ortaklıkları kapsayacak şekilde genişletilebilir (rn. araştırma sonuçlarının ticari faaliyetlerde uygulanmasının teşvik edileceği durumlarda).

- Beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Eylem 2'de iki sonuç elde edilecektir:

- S 1 – Akıllı Ulaşım Sistemi (ITS) stratejisinin uygulanması ve ulaştırma sektöründe ITS'nin yaygınlaştırılması (Faaliyet 2.1);
- S 2 – Ulaştırma sektöründe araştırma ve geliştirme çalışmalarının teşvik edilmesi (Faaliyet 2.2).

Eylem 2'nin kilit göstergeleri:

- Toplu Taşıma Optimizasyonu ve/veya devreye alınmış Park Yardım Araçları
- Kurulan/Geliştirilen Trafik Yönetim Sistemleri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Araştırma Merkezi aracılığıyla ulaştırma sektöründe araştırma harcaması hacmi

(2) Varsayımlar ve koşullar

- (Yatırım için gerekecek IFI/donör fonları dahil olmak üzere) ulusal bütçeden ortak finansman sağlanması
- Tüm yararlanıcıların Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması için hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması
- Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmalarının ve aynı zamanda gerekli olan çevre ve inşaat izinlerinin zamanında alınması ve uygun durumda olması
- Bu projenin girdileri olan yardım projelerine ilişkin çıktıların, zamanında elde edilmesi ve uygun durumda olması
- Katılan paydaşlar arasında iyi bir işbirliğinin bulunması
- Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Eğitilen personelin sürdürülebilirliğinin ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitiminin sağlanması
- Yeni kuruluşların, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masraflarının sürekli surette karşılanması
- Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi bütünleşmesine olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortamın mevcudiyeti
- Gerek Türkiye gerekse AB'nin, Türkiye'nin entegrasyon gündemine yönelik taahhüdünü sürdürmesi

Yukarıda belirtilen gerekliliklere uyulmaması, bu program kapsamındaki fonların geri alınmasına ve/veya daha sonraki fonların tekrar tahsis edilmesine neden olabilir.

(3) Uygulama usulleri:

(3)(a) Dolaylı yönetim

Bu eylem, eylemin uygulanmasına ilişkin tüm görevlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan Türkiye tarafından dolaylı yönetim kapsamında uygulanacaktır.

Eylemin uygulanmasından sorumlu olan Program Otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

Yararlanıcı ülke, özellikle, IPA II faaliyetlerinin sözleşmelerinin hazırlanması, uygulanması, bilgilendirme ve görünürlüğü, izlenmesi ve raporlanmasından ve sağlam

yönetim ilkesi uyarınca gerekli olduğu hallerde bunların değerlendirilmesinden ve programın uygulanması sırasında yapılan harcamaların mevzuata ve usule uygunluğunun sağlanmasından sorumludur.

(3)(b) Doğrudan yönetim

Hibeler:

a) Hibelerin amacı:

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, büyümenin akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı temelleri üstüne inşa edilen ve Avrupa 2020 Stratejisi'nin de amaçlarını oluşturan, rekabetçi ve sürdürülebilir ekonomiler inşa etme ve yoksulluk ile sosyal dışlanmayı azaltma hedefini paylaşmaktadır.

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, her iki kuruluş ve bunlar aracılığıyla yararlanıcı ülkeler için doğrudan etkileşimin yararlı olduğu konusunda hemfikirdir. Bu durum özellikle, analitik, istişari ve bilgi hizmetlerinin ve teknik desteğin sağlanması için geçerlidir. Avrupa Komisyonu, yukarıda belirtilen ortak hedefe daha da yaklaşılması için Dünya Bankası'nın Güven Fonu çerçevesinde teknik destek sunmaya devam etmesini sağlamaya istekli olduğunu ifade etmiştir.

b) Doğrudan hibe:

Komisyonun sorumlu yetkilendirme görevlisinin sorumluluğu kapsamında, bu eylemin bir kısmının (Faaliyet 1.4) uygulanmasına ilişkin hibe, teklif çağrısı yapılmadan Dünya Bankası'na verilebilir.

Teklif çağrısı yapılmadan hibe verilmesi, öngörülen kuruluşun ITS konusunda oldukça deneyimli olan bir grup özel uzmana sahip olması nedeniyle seçilmiş olduğu için haklı olarak gerekçelendirilmiş durumdadır. Banka, küresel deneyim ve teknik bilgiyi bir araya getiren, son trendleri yakalayan ve ITS'yi sistemli ve ekonomik açıdan uygulanabilir bir şekilde başlatmayı planlayan tüm ülke müşterilerine geniş bir yelpazede dağıttığı bir ITS Araç Seti geliştirmiştir. Dört bölüm şeklinde yapılandırılan bu Araç Seti; müşterilere genel rehberlik, ulaştırma işlevleri, ITS uygulamaları ve ITS teknolojileri konularında destek sağlamakta ve bir tanesi İzmir'de olmak üzere özel vaka çalışmalarını temel almaktadır. Bu küresel bilgileri özel eğitim programları, ilgili yerlere gerçekleştirecek gerçek zamanlı saha ziyaretleri ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Türk teknik uzmanları ile yakın çalışma işbirliği ile birleştiren Dünya Bankası, ITS bileşeni kapsamındaki SOP faaliyetlerini desteklemek ve derinleştirmek konusunda iyi bir konuma sahiptir.

Bu uygulama (i) yüksek öncelikli ITS projeleri dâhil olmak üzere ITS stratejisine ilişkin uygulama planı/yol haritasının hazırlanmasını ve (ii) Ulusal ITS mimarisinin geliştirilip üniversitelerdeki, sektördeki ve il ve belediyelerdeki yetkili makamlarda bulunan paydaşlara dağıtılmasını gerektirmektedir.

Hibeler için ayrılan **küresel bütçe zarfı: 450.000 avro**

(4) Tedarik ve hibeler için coğrafi uygunluğun kapsamı

Tedarik ve hibe usullerine katılım için işletmelerin konumu açısından ve temel tasarıfta tesis edildiği ve ilgili sözleşme dokümanlarında belirtildiği şekilde satın alınan tedariklerin menşei açısından coğrafi uygunluk ilkesi uygulanır.

Komisyonun sorumlu yetkilendirme görevlisi, aciliyet durumlarında veya ilgili ülkelerin piyasalarında ürün ve hizmetlerin bulunmaması durumunda veya uygunluk kurallarının bu eylemin gerçekleştirilmesini imkânsız hale getireceği veya aşırı derece zorlaştıracığı usulünce kanıtlanmış durumlarda coğrafi uygunluğu genişletilebilir.

Eylem 3	Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	27 850 000 AVRO
----------------	--	------------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

- Eylem ve hedeflerin açıklaması

Bu Eylemin hedefi; ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğini herkes için iyileştirmek, kentsel toplu taşımacılığın kapasitesini ve verimliliğini artırmak ve trafik sıkışıklığı ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonları azaltmaktır.

Faaliyet 3.1 – Erişilebilir Ulaştırma

Bu faaliyet; politika geliştirmeye, kapasite geliştirmeye ve somut erişilebilir ulaştırma yatırımlarının hazırlanması ve uygulanmasına desteği kapsamaktadır. Ulusal ve yerel ulaştırma ağlarının erişilebilirliğinin mevcut seviyesinin değerlendirilmesine ve IPA ile finanse edilen erişilebilir kentsel ulaşım projelerinin hazırlanıp uygulanabileceği şehirlerin seçilmesine yardımcı olacak bir ihtiyaç analizi çalışması finanse edilecektir. Faaliyet iki özel alana odaklanacaktır:

- Erişilebilir toplu taşıma hizmetlerinin ileriye dönük planlaması ve geliştirilmesi için ortaklığa dayalı bir model oluşturulması amacıyla devlet, yerel yönetimler ve ulaştırma sektörünün paydaşları arasındaki işbirliğinin teşvik edilmesi.
- Hareketi kısıtlı kişilerin toplu taşıma hizmetlerine erişimiyle ilgili AB gereklilikleri uyarınca özel yatırımların hazırlanması ve uygulanması.

Faaliyet 3.2 – Kentsel Ulaşım

Bu faaliyet Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının hazırlanmasını destekleyecek ve yatırımların şehirlerde uygulanmasını finanse edecektir. Yatırımlar toplu taşıma hizmetlerini ve ayrıca bisiklet kullanımının teşvik edilmesini, yaya alanlarının geliştirilmesini, araç paylaşımının (*carpooling*) teşvik edilmesini, şehirlerde hafif raylı sistemlerin inşa edilmesini de kapsayacaktır. 2014-2016 döneminde bu faaliyetlere ilişkin gerekli hazırlık çalışmaları (fayda maliyet analizi, fizibilite etüdü, ÇED, ihale dosyası, vb. teknik belgeler) tamamlanacak ve uygulama IPA II'nin ikinci kısmında başlayacaktır. Faaliyetin uygulanması, doğrudan hibe formunda Dünya Bankası'nın işbirliğine bağlı olacaktır. Dünya Bankası kentsel ulaşımın sürdürülebilirliği ve erişilebilirliğini iyileştirmek amacıyla, seçilen Türk şehirlerindeki kentsel ulaşım sistemleriyle ilgili politika ve kurumsal düzenlemelerin incelenmesinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile belediyeleri destekleyecektir. Yatırımlarla ilgili ihtiyaç analizi yapılacaktır. Dünya Bankası ayrıca, Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı geliştirilmesinde bir Türk şehrine yardımcı olacaktır.

Devam eden IPA Ulaştırma Operasyonel Programı (2007-2013) kapsamında finanse edilecek olan önerilen Ulaştırma Ana Planı Projesinin, şehirlere yönelik Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Rehberi için girdi sağlaması beklenmektedir.

Yatırımlar mevcut altyapıların yeniden modellenmesini veya yeni tesislerin inşa edilmesini içerecektir.

- Beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Eylem 3'te iki sonuç elde edilecektir:

- S 1 – Kentsel ve ulusal düzeyde toplu ulaştırma hizmetlerine erişimin artırılması (Faaliyet 3.1);
- S 2 – Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları ve toplu taşıma konusunda ilerleme kaydedilmesi (Faaliyet 3.2).

Eylem 3'ün kilit göstergeleri:

- Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım konusunda gelişmiş kamu bilinci
- Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması konusunda Belediyelerin gelişmiş kurumsal ve örgütsel kapasitesi
- Veri toplama sistemlerinin/süreçlerinin sağlanması/güncellenmesi
- Pilot/küçük ölçekli altyapı/model uygulamalarının kurulumu
- Avrupa Hareketlilik Haftası'na katılan belediye sayısı
- Şehirlerde geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının sayısı

(2) Varsayımlar ve koşullar

- (Yatırım için gerekecek IFI/donör fonları dahil olmak üzere) ulusal bütçeden ortak finansman sağlanması
- Tüm yararlanıcıların Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması için hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması
- Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmalarının ve aynı zamanda çevre ve inşaat izinlerinin zamanında alınmış ve uygun durumda olması.
- İlgili yardım projeleri çıktılarının - bu projenin girdileri olarak - zamanında ve iyi kalitede somutlaşmış olması
- Katılan paydaşlar arasında iyi bir işbirliğinin bulunması
- Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Eğitilen personelin sürdürülebilirliği ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitiminin sağlanması
- Yeni kuruluşlar, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masraflarının sürekli olarak karşılanması
- Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi bütünleşmesine olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortamın mevcudiyeti
- Gerek Türkiye gerekse AB'nin, Türkiye'nin entegrasyon gündemine yönelik taahhüdünü sürdürmesi.

Yukarıda belirtilen gerekliliklere uyulmaması, bu program kapsamındaki fonların geri alınmasına ve/veya daha sonraki fonların tekrar tahsis edilmesine neden olabilir.

(3) Uygulama usulleri:

(3)(a) Dolaylı yönetim

Bu eylem, eylemin uygulanmasına ilişkin tüm görevlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan Türkiye'nin dolaylı yönetimi altında uygulanacaktır.

Eylemlerin uygulanmasından sorumlu Program Otoritesi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

Yararlanıcı ülke, özellikle, IPA II faaliyetlerinin hazırlanması, uygulanması, bilgilendirme ve görünürlüğü, izlenmesi ve raporlanmasından ve güvenilir mali yönetim ilkesi uyarınca gerekli olduğu hallerde bunların değerlendirilmesinden ve programın uygulanmasında ortaya çıkan harcamaların mevzuata ve usule uygunluğunun sağlanmasından sorumludur.

(3)(b) Doğrudan yönetim

Hibeler:

a) Hibelerin amacı:

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, büyümenin akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı temelleri üstüne inşa edilen ve Avrupa 2020 Stratejisi'nin de amaçlarını oluşturan, rekabetçi ve sürdürülebilir ekonomiler inşa etme ve yoksulluk ile sosyal dışlanmayı azaltma hedefini paylaşmaktadır.

Avrupa Komisyonu ve Dünya Bankası, doğrudan etkileşimin hem her iki kuruluş için hem de bunlar aracılığıyla yararlanıcı ülkeler için yararlı olduğu konusunda hemfikirdir. Bu durum özellikle, analitik, istişari hizmetlerin ve bilgi hizmetlerinin ve teknik desteğin sağlanması için geçerlidir. Avrupa Komisyonu, yukarıda belirtilen ortak hedefe daha da yaklaşılması için Dünya Bankası'nın Güven Fonu çerçevesinde teknik destek sunmaya devam etmesini sağlamaya istekli olduğunu ifade etmiştir.

b) Doğrudan hibe:

Komisyonun sorumlu yetkilendirme görevlisinin sorumluluğu altında, bu eylemin bir kısmının (Faaliyet 1.4) uygulanmasına ilişkin hibe, teklif çağrısı yapılmadan Dünya Bankası'na verilebilir.

Teklif çağrısı yapılmadan hibe verilmesi, öngörülen kuruluş olan Dünya Bankası'nın, çeşitli ülkeler ve bölgelerden en iyi uygulamaları harekete geçirerek en modern teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyeleri hazırlayabilecek konumda bulunması nedeniyle haklı olarak gerekçelendirilmiştir. Dünya Bankası tüm dünyada küçük ve büyük ölçekli çeşitli kentsel projeler tasarlama ve uygulama konusunda sağlam bir küresel deneyime sahiptir. Banka, kendi personeli veya danışmanları aracılığıyla, yenilikçi kurumsal düzenlemeler getirerek, özel sektör katılımını temin ederek, yeşil büyümeyi teşvik ederek, sosyal ve çevresel güvenceleri sağlayarak ve ihale süreçlerini etkili bir şekilde yöneterek yüksek kalitede sonuçlar elde etmek için iyi bir konumda bulunmaktadır.

Bu uygulama; (i) yasal çerçevede ve kurumsal düzenlemede, sürdürülebilir ve erişilebilir kentsel ulaşımın geliştirilmesine yönelik darboğazların tanımlanmasını ve darboğazların ortadan kaldırılması için öneriler hazırlanmasını, (ii) sürdürülebilir ve erişilebilir kentsel ulaşımı destekleyici finansman ihtiyaçlarının ulusal ölçekte tahmin edilmesini ve farklı yönetim düzeylerinde kurumsal işbirliği dâhil olmak üzere finansman ihtiyaçlarını

karşılama için uzun vadeli bir plan geliştirilmesini, (iii) bir Türk şehri için Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planının geliştirilmesini ve yüksek öncelikli yatırımların tanımlanmasını ve planlama süreci ve sonuçlarının tanıtım amacıyla diğer şehirlerle geniş çaplı biçimde paylaşılmasını gerektirmektedir.

Hibeler için ayrılan **küresel** bütçe zarfı: 900.000 Avrodur.

(4) Tedarik ve hibeler için coğrafi uygunluğun kapsamı

Tedarik ve hibe usullerine katılım için işletmelerin konumu açısından ve temel tasarrufla tesis edildiği ve ilgili sözleşme dokümanlarında belirtildiği şekilde, satın alınan tedariklerin menşei açısından coğrafi uygunluk ilkesi uygulanır.

Komisyonun sorumlu yetkilendirme görevlisi, acil durumlarda veya ilgili ülkelerin piyasalarında ürünler ve hizmetlerin bulunmaması durumunda veya uygunluk kurallarının bu eylemin gerçekleştirilmesini imkansız hale getireceği veya aşırı derece zorlaştıracığı usulünce kanıtlanmış durumlarda coğrafi uygunluğu genişletebilir.

Eylem 4	Müktesebat Uyumlaştırması ve AB entegrasyonu	5 200 000 AVRO
----------------	---	-----------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

- Eylem ve hedeflerin açıklaması

Eylemin hedefi, AB müktesebatı ile kademeli bir şekilde uyum sağlayarak, Türkiye'nin Ulaştırma alanında AB ile entegrasyonunun güçlendirilmesidir.

Faaliyet 4.1. Müktesebatın uygulanmasına yönelik mevzuat uyumu ve kapasite geliştirme

Birinci öncelik olarak, IPA desteği özellikle Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı kapsamında geliştirilecek olan boşluk analizi temelinde müktesebat uyumuna odaklanacaktır.

Faaliyet, Fası 14 ve 21altında üyelik yükümlölüklerinin yerine getirilmesine yönelik kurumsal kapasitenin oluşturulmasına destek sağlayacaktır. Uygun faaliyetler; piyasanın düzenlenmesi ve denetlenmesi, piyasaya erişim, güvenlik kuralları, işletmecilere yönelik gereklilikler, tüketici hakları, karşılıklı çalışabilirlik konularına ilişkin mevzuatın ve AB'nin ulaştırma mevzuatının diğer unsurlarının uygulanması için doğrudan gerekli olan tüm eşleştirme, Teknik Yardım, mal ve hizmet tedariki projelerini ve ayrıca gereçlendirildiği durumlarda, küçük ölçekli yapım işlerini kapsayacaktır. Mevzuat uyumu ve ilgili kurumsal kapasitenin iyileştirilmesi yoluyla SETA (Güney Doğu Ulaştırma Aksı) ile entegrasyon kolaylaştırılacaktır.

Faaliyet 4.2 – Politika diyalogu ve teknik işbirliğinin desteklenmesi

Faaliyet ulaştırma alanında, özellikle Pozitif Gündem süreci kapsamında, TR ile AB arasındaki politika diyalogunu güçlendirecek ve ilgili ulaştırma ajansları ve AB organlarıyla ilişkileri destekleyecektir. Politika geliştirme, deneyim paylaşımı ve Türkiye'nin entegrasyon ve katılım sürecini ileriye taşıyabilecek profesyonellerin

oluşturacağı ağların kurulması konularında destek sağlanacaktır. Bu açıdan, temel olarak bilgi aktarımına ve eğitime odaklanan yumuşak tedbirler öngörülmektedir.

- Beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Eylem 4 seviyesinde iki sonuç elde edilecektir:

- S1 – Ulaştırma mevzuatının AB müktesebatının 14 ve 21. Fasılarıyla daha fazla uyumlaştırılması ve müktesebat kapsamındaki üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için gerekli olan kurumsal ve idari kapasitenin daha fazla güçlendirilmesi (Faaliyet 4.1);
- S2 – İlgili AB organlarıyla politika diyalogu ve teknik işbirliğinin güçlendirilmesi (Faaliyet 4.2).

Eylem 4'ün kilit göstergeleri:

- Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi
- Ulaştırma sektöründe müktesebat uyumuna yönelik bir rehber (Strateji ve eylem planı dahil) hazırlanması

(2) Varsayımlar ve koşullar

- (Yatırım için gerekecek nihai IFI/donör fonları dâhil olmak üzere) ulusal bütçeden ortak finansman sağlanması
- Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması için tüm yararlanıcıların hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması
- Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmalarının zamanında yapılması ve aynı zamanda çevre ve inşaat izinlerinin zamanında alınmıştır ve uygun durumda olması
- İlgili yardım projelerinin çıktılarının - bu projenin girdileri olarak - zamanında ve iyi kalitede ortaya çıkması
- Katılan paydaşlar arasında iyi bir işbirliğinin bulunması
- Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Eğitilen personelin sürdürülebilirliği ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitiminin sağlanması
- Yeni kuruluşların, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masraflarının sürekli olarak karşılanması
- Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi bütünleşmesine olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortamın mevcudiyeti
- Gerek Türkiye gerekse AB'nin, Türkiye'nin entegrasyon gündemine yönelik taahhüdünü sürdürmesi

Yukarıda belirtilen gerekliliklere uyulmaması, bu program kapsamındaki fonların geri alınmasına ve/veya daha sonraki fonların tekrar tahsis edilmesine neden olabilir.

(3) Uygulama usulleri:

(3)(a) Dolaylı yönetim

Bu eylem, eylemin uygulanmasına ilişkin tüm görevlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan Türkiye tarafından dolayı yönetim kapsamında uygulanacaktır.

Eylemin uygulanmasından sorumlu olan Program Otoritesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.

Yararlanıcı ülke, özellikle, IPA II faaliyetlerinin sözleşmelerinin hazırlanması, uygulanması, bilgilendirme ve görünürlüğü, izlenmesi ve raporlanmasından ve sağlam yönetim ilkesi uyarınca gerekli olduğu hallerde bunların değerlendirilmesinden ve programın uygulanması sırasında yapılan harcamaların mevzuata ve usule uygunluğunun sağlanmasından sorumludur.

(4) Tedarik ve hibeler için coğrafi uygunluğun kapsamı

Tedarik ve hibe usullerine katılım için işletmelerin konumu ve temel tasarrufta tesis edildiği ve ilgili sözleşme dokümanlarında belirtildiği şekilde, satın alınan tedariklerin menşei bakımından coğrafi uygunluk ilkesi uygulanır.

Komisyounun yetkilendirme görevlisi, acil durumlarda veya ilgili ülkelerin piyasalarında ürünler ve hizmetlerin bulunmaması durumunda veya uygunluk kurallarının bu eylemin gerçekleştirilmesini imkânsız hale getireceği veya aşırı derece zorlaştıracığı usulen kanıtlanmış olan durumlarda coğrafi uygunluğu genişletebilir.

Eylem 5	Teknik Destek	6.000.000 AVRO
----------------	----------------------	-----------------------

(1) Eylemin açıklaması, hedefi, beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

- Eylem ve hedeflerin açıklaması

Eylemin hedefi, Türkiye'nin ulaşım sektörüne sağlanan AB fonlarının, ulusal fonların ve donör kalkınma fonlarının en iyi etkiyi elde etmek üzere kullanılmasını temin etmek amacıyla, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programını yönetmesini desteklemektir.

Faaliyet 5.1 – Program Otoritesinin desteklenmesi

Faaliyet, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili birimleri, İzleme Komitesi ve Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması ve İzleme Komitesi ile ilgili sorumlulukları bulunan diğer ulusal kuruluşlar dâhil, Program Otoritesi'nin desteklenmesine yoğunlaşacaktır.

Kapasite geliştirmeye yönelik eylemler, nihai yararlanıcıları ve Sektör Operasyonel Programının hazırlanması ve izlenmesinde Bakanlık ile birlikte çalışan kurum/kuruluşları kapsayacak şekilde genişletilecektir.

Sektörel İzleme Komitesi toplantıları ve yerinde izleme ziyaretleri, görünürlük etkinlikleri, tanıtım materyallerinin üretilmesi, Program Otoritesi'nin yönetim işlevlerinin desteklenmesi ve ihtiyaç duyulduğunda, nihai yararlanıcılara Teknik Destek sağlanmasıyla ortaya çıkan giderler gibi, Sektör Operasyonel Programının uygulanmasıyla ilişkili doğrudan maliyetler karşılanacaktır.

Faaliyet 5.2 – Proje Havuzu Geliştirme

Stratejik seviyede IPA desteği, ülkenin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonunu teşvik etmek amacıyla, AB yatırım finansmanının, ve ulusal finansman ile Uluslararası Finans Kuruluşları desteğinin etkili bir şekilde kullanılmasına yönelik bir proje havuzu ile sektör ve alt sektör stratejilerinin, yatırım stratejilerinin hazırlanması ve düzenli bir şekilde güncellenmesine yönelik olarak kullanılacaktır.

- Beklenen sonuçlar ve kilit performans göstergeleri

Eylem 5'te iki sonuç elde edilecektir:

- S1 – Program Otoritesinin, görevlerini yerine getirmek için kullanabileceği insan kapasitesi ve finansal kaynaklara sahip olması (Faaliyet 5.1);
- S2 – Proje havuzu için yatırım stratejileri ve proje çalışmalarının hazırlanması ve ulaştırma alanındaki geliştirmelere yönelik finansman yöntemlerinin detaylandırılması (Faaliyet 5.2).

Eylem 5'in kilit göstergeleri:

- Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanma derecesi
- Program Otoritesinin iç kontrol çerçevesinin gelişmiş performansı
- Programın paydaşlar ve genel kamuoyu nezdinde artan görünürlüğü

(2) Varsayımlar ve koşullar

- (Yatırım için gereken nihai IFI/donör fonları dâhil olmak üzere) ulusal bütçeden ortak finansman sağlanması
- Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanması için tüm yararlanıcıların hazır ve işbirliği yapabilir durumda olması
- Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çalışmalarının ve çevre ile inşaat izinlerinin zamanında alınmıştır ve uygun durumda olması
- Bu projenin girdileri olan yardım projelerine ilişkin çıktıların, zamanında elde edilmiş ve uygun durumda olması
- Katılan paydaşlar arasında iyi bir işbirliğinin bulunması
- Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliğinin sağlanması
- Eğitilen personelin sürdürülebilirliği ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitiminin sağlanması
- Yeni kurumların, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masraflarının sürekli esasta karşılanması
- Türkiye'nin AB ile ekonomik ve siyasi bütünleşmesine olanak sağlayan istikrarlı siyasi ve ekonomik ortamın mevcudiyeti
- Gerek Türkiye gerekse AB'nin, Türkiye'nin entegrasyon gündemine yönelik taahhüdünü sürdürmesi

Yukarıda belirtilen gerekliliklere uyulmaması, bu program kapsamındaki fonların geri alınmasına ve/veya daha sonraki fonların tekrar tahsis edilmesine neden olabilir.

(3) Uygulama usulleri:

(3)(a) Dolaylı yönetim

Bu eylem, eylemin uygulanmasına ilişkin tüm görevlerin yerine getirilmesinden sorumlu olan Türkiye tarafından dolayılı yönetim kapsamında uygulanacaktır.

Eylemin uygulanmasından sorumlu olan Program Otoritesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.

Yararlanıcı ülke, özellikle, IPA II faaliyetlerinin sözleşmelerinin hazırlanması, uygulanması, bilgilendirme ve görünürlüğü, izlenmesi ve raporlanmasından ve sağlam yönetim ilkesi uyarınca gerekli olduğı hallerde bunların değerlendirilmesinden ve programın uygulanması sırasında yapılan harcamaların mevzuata ve usule uygunluğunun sağlanmasından sorumludur.

(4) Tedarik ve hibeler için coğrafi uygunluğun kapsamı

Tedarik ve hibe usullerine katılım için işletmelerin konumu ve temel tasarrufta tesis edildiğı ve ilgili sözleşme dokümanlarında belirtildiğı şekilde, satın alınan tedariklerin menşei bakımından coğrafi uygunluk ilkesi uygulanır.

Komisyonun yetkilendirme görevlisi, acil durumlarda veya ilgili ülkelerin piyasalarında ürünler ve hizmetlerin bulunmaması durumunda veya uygunluk kurallarının bu eylemin gerçekleştirilmesini imkânsız hale getireceğı veya aşırı derece zorlaştıracığı usulen kanıtlanmış olan durumlarda coğrafi uygunluğu genişletebilir.

2.3 TÜM EYLEMLER İÇİN UYGULANABİLİR HÜKÜMLER

Dolaylı yönetim kapsamında tevdi edilen makam (Türkiye) tarafından verilen belirli hibelerde, hibe yararlanıcısı başına 60.000,00 Avro'yu aşan hibeler için basitleştirilmiş maliyet seçeneklerinin kullanılmasına yönelik yetkilendirme:

a) Karşılana hibe türleri ve maliyet kategorileri:

Bu program kapsamındaki eylemler için verilecek hibeler, aşağıda belirtilen yöntemlerden biriyle verilecektir:

(a) yararlanıcıların geçmiş verileri veya aşağıda belirtilen uygun maliyet kategorilerine yönelik olağan maliyet muhasebesi uygulamalarına uygun olarak hesaplanan birim maliyetler ve sabit oranlı finansman temelinde toplu tutar ve geri ödeme,

(b) diğ er tüm uygun maliyet kategorilerinde ortaya çıkan gerçek uygun maliyetlerin geri ödemesi.

Diğ er uygun maliyet kategorilerinin geri ödemesi, fiilen tahakkuk eden uygun maliyet temelinde yapılır.

Kullanılacak toplu tutar, birim maliyet ve sabit oranlı finansman miktarları, c bendinde öngörülen yöntem uyarınca hesaplanır. Yararlanıcıların beyan edeceği toplu tutar, birim maliyet ve sabit oranlı finansman miktarları, c bendinde öngörülen yöntem uyarınca hesaplanır.

b) Gereke:

Desteklenen faaliyetlerin niteliğı göz önüne alındığında ve bu program kapsamında beklenen hibelerin yönetimini basitleştirmek amacıyla bazı maliyetler, her bir hibenin eylem bütçesinde, birim, küresel fiyat veya diğ er uygun doğrudan maliyetlerin yüzdesi olarak tanımlanabilir.

Hibeler veya hibelerin bölümleri basitleştirilmiş maliyet seçenekleri temel alınarak oluşturulduğunda, bu tutarlar yolsuzluğu ve öncül kârı hariç tutacak şekilde belirlenir. Sözleşmede gösterilen maliyetlere, harcama sonrası kontroller yoluyla, yani kapsadıkları gerçek maliyetlerle karşılaştırılarak itiraz edilmemelidir.

Birim maliyetlerin, toplu tutarların veya sabit oranların belirlenmesinde yararlanıcının kullandığı formüllerin sözleşme koşullarına uygun olup olmadığını veya maliyete yol açan etkinliklerin gerçekten meydana gelip gelmediğini kontrol etmek için doğrulama/denetimler yapılabilir. Nihai yararlanıcılara yapılan, usule uygun olmayan herhangi bir ödeme, sözleşme makamı tarafından basitleştirilmiş maliyet seçeneklerinin miktarına kadar geri alınabilir.

c) Miktar belirleme ve güncelleme yöntemi:

Tutarlar, istatistiki veriler, gerçeklere dayanan bilgi veya benzer nesnel yöntemler ve/veya yararlanıcıların geçmiş verileri esasında belirlenecektir.

d) Kâr amacı gütmeme ve ortak finansman ilkeleri ve çifte finansmanın olmaması

Hibe başvurusu sahiplerinin, maliyetlerin karşılık geldiği birim fiyat, toplu tutar ve/veya sabit oran tutarlarını hesaplamak için öngördükleri yöntemleri ve nihai uygun tutarın hesaplanmasında kullandıkları tüm formülleri net bir şekilde açıklamaları gerekecektir.

2.4 ANA PROJELER

(1) TANIM VE EŞİK

Bir "Ana Proje", bir dizi iş, faaliyet veya hizmeti içerir ve açık şekilde belirlenmiş hedefleri olan ve Komisyon ile Türkiye Hükümeti arasındaki IPA II Çerçeve Anlaşması'nda tanımlandığı şekilde toplam maliyeti 30 milyon avroyu aşan, tamamıyla ekonomik veya teknik nitelikteki belirli ve bölünemez bir görevi yerine getirmeyi amaçlar.

Bu eşğin hesaplanması, IPA II yararlanıcısının belirli bir sektörüne yapılan tüm tahsisatların (üç yıllık) değerlendirmesine dayanır.

(2) ANA PROJELERİN ENDİKATİF LİSTESİ

Ana liste	Yedek liste
Eylem 1	
Halkalı – Kapıkule Demiryolu Hattı Projesi (TR2017 TSOP MJ A3 01)	1. Alayurt-Afyon-Konya Demiryolu Hattının Modernizasyonu Projesi 2. Malatya-Narlı Demiryolu Hattının Modernizasyonu Projesi

3 BÜTÇE

ENDİKATİF BÜTÇE TABLOSU - ULAŞTIRMAYA İLİŞKİN TÜRKİYE ÇOK YILLI EYLEM PROGRAMI

	2014			2015			2016			2017			2018			Toplam Finansman Kararı	
	AB Katkısı	IPA II Yararlanıcısı eş-finansmanı	Toplam harcama	AB Katkısı	IPA II Yararlanıcısı eş-finansmanı	Toplam harcama	AB Katkısı	IPA II Yararlanıcısı eş-finansmanı	Toplam harcama	AB Katkısı	IPA II Yararlanıcısı eş-finansmanı	Toplam harcama	AB Katkısı	IPA II Yararlanıcısı eş-finansmanı	Toplam harcama	Yönetim Yapısı ile dolaylı yönetim	Doğrudan Yönetim
Eylem 1 Sürdürülebilir ve Güvenli Ulaştırma	65,900,000	11,629,412	77,529,412	119,400,000	21,070,588	140,470,588	103,200,000	18,211,765	121,411,765	0	0	0	13,500,000	2,382,352	15,882,352	302 000 000	450,000
Eylem 2 Etkin Ulaştırma	0	0	0	500,000	88,235	588,235	3,000,000	529,412	3,529,412	2,350,000	414,706	2,764,706	1,000,000	176,471	1,176,471	6 850 000	450,000
Eylem 3 Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	500,000	88,235	588,235	5,000,000	882,353	5,882,353	6,500,000	1,147,059	7,647,059	7,650,000	1,350,000	9,000,000	8,200,000	1,447,059	9,647,059	27 850 000	900,000
Eylem 4 Müktesebata Uyum ve AB Entegrasyonu	4,000,000	705,882	4,705,882	900,000	158,824	1,058,824	300,000	52,941	352,941	0	0	0	0	0	0	5,200,000	
Eylem 5 Teknik Destek	1,500,000	264,706	1,764,706	2,300,000	405,882	2,705,882	2,200,000	388,235	2,588,235	0	0	0	0	0	0	6,000,000	
Toplam	71,900,000	12,688,235	84,588,235	128,100,000	22,605,882	150,705,882	115,200,000	20,329,412	135,529,412	10,000,000	1,764,706	11,764,706	22,700,000	4,005,882	26,705,882	346,100,000	1,800,000

AB Katkısı Toplam Tutarı	347,900,000
IPA II yararlanıcısı eş-finansmanı toplam tutarı	61,394,117
Program toplam tutarı	409,294,117

4 PERFORMANS İZLEME DÜZENLEMELERİ

Performans ölçme çerçevesinin bir parçası olarak Komisyon; IPA II Tüzüğü'nde belirtilen özel hedeflerin gerçekleştirilmesinde kaydedilen ilerlemeyi, önceden tanımlanan, açık ve şeffaf bir şekilde ölçülebilir göstergeleri esas olarak izleyip değerlendirir. IPA II Tüzüğü'nün 4. maddesinde atıf yapılan ilerleme raporları, IPA II yardımı sonuçlarının değerlendirilmesinde referans noktası olarak alınır.

Komisyon; bir araya getirilmek ve bu programın her bir eylemi için belirlenen hedefler ve kilometre taşları karşısında sağlanan ilerlemenin takibi ve Endikatif Strateji Belgesi açısından analiz edilmek üzere tüm kaynaklara ait performans verilerini (süreç, çıktı ve sonuç göstergeleri) toplayacaktır.

IPA II yararlanıcıları tarafından gerçekleştirilen dolaylı yönetim bağlamında, Ulusal IPA Koordinatörleri (NIPAC) eylemler ve programların performansına ilişkin bilgileri (süreç, çıktı ve sonuç göstergeleri) toplayacak ve ulusal kaynaklardan gelen göstergelerin toplanmasını ve üretilmesini koordine edecektir.

Tüm ilerleme süreci aşağıdaki araçlarla izlenecektir: a) Sonuç Odaklı İzleme sistemi (ROM); b) IPA II Yararlanıcılarının kendi izleme süreçleri; c) AB delegasyonları tarafından gerçekleştirilen öz izleme süreçleri; d) mali yardımın uygulanma sürecinin uygunluğu, uyumu, verimliliği, etkinliği ve koordinasyonunun izleme sürecinin sektör seviyesinde yapılmasını sağlayacak Sektör İzleme komitelerinin desteklediği bir IPA II İzleme komitesi tarafından düzenli olarak izleneceği, Avrupa Komisyonu (DG NEAR) ve IPA II Yararlanıcıları tarafından gerçekleştirilen ortak izleme süreci.

5 DEĞERLENDİRME

Eylemin önemi göz önünde bulundurularak, bu eylem veya bileşenleri için bağımsız danışmanlar aracılığıyla nihai veya ardıl değerlendirmeler yapılacaktır.

IPA II Çerçevesinde Birlik Tarafından Türkiye Cumhuriyeti'ne Yapılacak Mali Yardımın Uygulanmasına İlişkin Düzenlemeler Hakkında Çerçeve Anlaşma'nın 57. maddesi uyarınca, bütçe uygulama görevleri verilen bir IPA II yararlanıcısı, yönettiği programların değerlendirilmelerinin yapılmasından sorumludur. IPA II yararlanıcısı ayrıca, uygulamanın farklı safhalarında yapmayı amaçladığı değerlendirme faaliyetlerini sunan bir değerlendirme planı hazırlar.

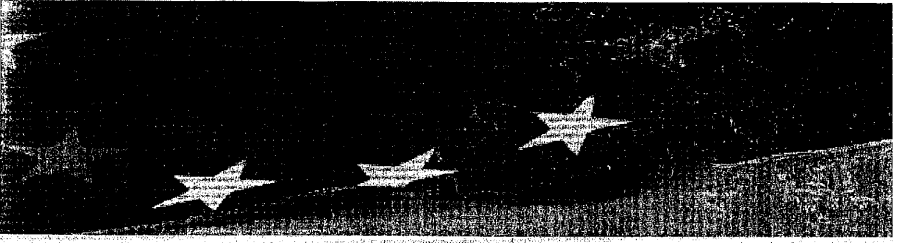
Eylem 3 - Teknik Destek Eylemi kapsamında, Çerçeve Anlaşma'nın 57. maddesi uyarınca bir değerlendirme yapılacaktır.

Değerlendirme(ler)in temel hedefi, müdahale mantığını göz önünde bulundurarak Sektörel Operasyonel Program'ın ne kadar iyi uygulandığını ve Program tarafından tetiklenen faaliyetlerin ve çıktıların hedeflere ulaşma yolunda ilerleyip ilerlemediğinin değerlendirilmesini sağlayan mevcut kanıtları toplamak ve sağlamaktır.

Değerlendirme raporları, Komisyon ve diğer kilit paydaşlarla paylaşılır. IPA II yararlanıcısı ve Komisyon, değerlendirmelerin sonuçlarını ve değerlendirmelerde yer alan tavsiyeleri analiz

eder ve uygun olduğunda, gerçekleştirilecek izleme eylemleri ve belirtilmişse, projenin yeniden yapılandırılması da dâhil olmak üzere gerekli düzeltmeler konusunda ortak karar verir.

Komisyon, gerekli görüldüğü takdirde, ayrı bir bütçe kapsamındaki kurallar ve usuller uyarınca ek değerlendirmeler yapabilir.



ULAŞTIRMA SEKTÖR OPERASYONEL PROGRAMI

Nisan 2021
Değişiklik No 2

ÖNSÖZ

IPA Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı (USOP) Avrupa Birliği mali desteğinin Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı (IPA) kapsamında Türkiye'deki ulaştırma sektörüne aktarılması için temel araçtır. USOP, Avrupa Komisyonu - Genişleme Genel Müdürlüğü, Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu (Ankara) ve ayrıca ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sosyal ortaklar ve sivil toplum örgütleri ile diyalog içinde geliştirilmiştir.

Bu doküman, Türkiye Hükümeti ve Avrupa Birliği'nin ilgili mevcut stratejilerini temel almaktadır. Bu stratejilerin en önemlileri Türkiye'nin 10. Ulusal Kalkınma Planı, Ulaşım ve İletişim Stratejisi - Hedef 2023 ve önümüzdeki dönemde AB'nin Türkiye'yle ilgili destek önceliklerini belirleyen Avrupa Birliği'nin Türkiye İçin *Ülke Strateji Belgesi*'dir.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı, mali açıdan toplam 409,29 milyon avro toplam bütçeyle 2014-2018 yılları arasındaki beş yıllık dönemi kapsamaktadır. Bu bütçenin 347,90 milyon avroluk kısmı IPA II kapsamında karşılanacaktır. Programın tematik çerçevesi, öncelikleri ve amaçları AB'nin mevcut finansal görünümünün belirlendiği 2014-2020 dönemi sonuna kadar yedi yıllık bir bakış açısıyla tasarlanmıştır. Yine de 2018 yılından sonraki dönemle ilgili planlar endikatiftir ve daha sonraki bir aşamada AB ile Türkiye arasında gerçekleştirilecek programlama görüşmelerinde ele alınacaktır.

Hem ulusal hem de AB politika çerçeveleri uyarınca Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının tematik öncelikleri şunlardır:

- Ulaştırmanın sürdürülebilirliği ve emniyetini iyileştirmek;
- Ulaştırma sisteminin etkinliğini iyileştirmek;
- Hem ulusal hem de kentsel seviyede bireyselden sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişi teşvik etmek;
- Kademeli olarak Türk ulaştırma sektörünü AB ulaştırma müktesebatıyla uyumlaştırmak, idari kapasiteyi daha da geliştirmek ve Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyon seviyesini daha ileri taşımak.

Program dokümanının yapısı aşağıdaki şekildedir:

- Bölüm 1'de, uygulanabilir ulusal ve AB politikaları bağlamında Türkiye'deki ulaştırma sektörünün sosyoekonomik açıdan analizi verilmekte ve bunun sonucunda AB desteğiyle ilgili gereksinimler tanımlanmaktadır;
- Bölüm 2'de, 2014-2020 dönemi için en son AB IPA Tüzüğü'nde öngörüldüğü şekilde ülkenin sektörel bir yaklaşımla birçok yıllık planlama ve programlama çerçevesini uygulama konusundaki hazırlığı değerlendirilmektedir;
- Bölüm 3'te, Bölüm 1'deki analize yanıt olarak programın hedeflerine genel bir bakış sunulmaktadır;
- Bölüm 4'te, programın destekleyeceği ve uygulayacağı eylemler ve faaliyetler detaylandırılmaktadır;
- Bölüm 5-6-7'de, USOP'a ilişkin finansal çerçeve belirlenmekte, programlama sürecindeki kamuoyunun görüşlerinin alınmasıyla ilgili bir rapor verilmekte ve programa yönelik uygulama düzenlemeleri açıklanmaktadır.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı hakkında daha fazla bilgiye Türkiye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğünden ulaşılabilir.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ	2
İÇİNDEKİLER	3
KISALTMALAR	5
1 Sektör Analizi.....	7
1.1 Ulusal politika ve sosyoekonomik durum	7
1.2 Sosyoekonomik analiz (GZFT analizi dahil)	13
2 Sektör Yaklaşımına yönelik Kapsam	19
2.1 Ulusal sektör politikası/politikaları ve stratejisi/stratejileri.....	19
2.2 Kurumsal yapı, liderlik ve kapasite	19
2.3 Sektör ve donör koordinasyonu	21
2.4 Orta vadeli bütçe perspektifleri	23
2.5 Performans değerlendirme çerçevesi.....	24
2.6 Kamu mali yönetimi	24
2.7 Makroekonomik Çerçeve	25
2.8 Genel Değerlendirme	26
3 IPA sektör desteğinin hedefi/hedefleri	29
4 Programın operasyonel özellikleri	33
4.1 Coğrafi ve Tematik Yoğunlaşma	33
4.2 Programın diğer sektörlerdeki IPA II programlarıyla etkileşimi	35
4.3 Sektördeki IPA II desteğinin diğer donörlerle tamamlanması	36
4.4 Fırsat eşitliği ve kadın-erkek eşitliğinin anakımlaştırması	36
4.5 İklim Eylemi ve Sürdürülebilir Kalkınma	38
4.6 Program stratejisi - Eylemler ve Faaliyetler	39
4.6.1 Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma	39
4.6.2 Eylem 2 - Etkin Ulaştırma	59
4.6.3 Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma	68
4.6.4 Eylem 4 – Müktesebat Uyumlaştırması ve AB entegrasyonu.....	76
4.6.5 Eylem 5 – Teknik Destek	86
5 Mali Tablolar.....	94
6 İstişare sürecine genel bakış.....	100
7 Uygulama düzenlemeleri	102
7.1 Operasyonel Programın yönetim ve kontrolüne ilişkin yapı ve otoritelerin açıklaması 102	
7.2 İzleme Düzenlemeleri.....	102
7.3 Değerlendirme düzenlemeleri	104

7.4	İletişim ve görünürlük	104
8	Performans göstergeleri	106
9	Ekler	113
	EK I - Uluslararası Örgütlerle İşbirliği Modaliteleri.....	113
	EK II - Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının Hazırlanmasına Katılan Paydaşlar ..	122

KISALTMALAR

AFD	Fransız Kalkınma Ajansı
YYP	Yıllık Yatırım Programı
TCMB	Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası
CFCU	Merkezi Finans ve İhale Birimi
MUB	Merkezi Uyumlaştırma Birimi
ÜSB	Ülke Strateji Belgesi
SBB	Strateji ve Bütçe Başkanlığı
GM	Genel Müdürlük
DKK	Denizcilik Koordinasyon Komisyonu
DTD	Demiryolu Taşımacılığı Derneği
AIKB	Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
AYB	Avrupa Yatırım Bankası
AB	Avrupa Birliği
GSYİH	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
SG	Sera Gazı
HANKOK	Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Komitesi
IBRD	Uluslararası İmar ve Kalkınma Bankası (Dünya Bankası)
IFI	Uluslararası Finans Kuruluşları
INTOSAI	Uluslararası Yüksek Denetim Kurumları Organizasyonu
IPA	Katılım Öncesi Yardım Aracı
AUS	Akıllı Taşıma Sistemleri
JBIC	Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası
JICA	Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı
KfW	Alman Kalkınma Bankası (Kreditanstalt für Wiederaufbau)
Logframe	Mantıksal Çerçeve Matrisi (analitik araç)
TOB	Tarım ve Orman Bakanlığı
MARMARAY	İstanbul Boğazı Tüp Geçiş Projesi
ETKB	Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı
ÇŞİB	Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
HMB	Hazine ve Maliye Bakanlığı
ASHB	Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
ÇSGB	Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
STB	Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
UAB	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
OVMP	Orta Vadeli Mali Plan
OVP	Orta Vadeli Program
NAMA	Ulusal Programlara Uygun Azaltım Eylemi (iklim değişikliği)
NAO	Ulusal Yetkilendirme Görevlisi
UİDAP	Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı
UIDS	Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi
UF	Ulusal Fon
STK	Sivil Toplum Kuruluşu
NIPAC	Ulusal IPA Koordinatörü
OECD	Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Teşkilatı
OS	Program Otoritesi
KYPBS	Kamu Yatırımları Proje Bilgi Sistemi

KMYK	Kamu Mali Yönetim ve Kontrolü
KÖİ	Kamu Özel İşbirliği
Ar-Ge	Araştırma ve Geliştirme
RODER	Ro Ro Gemi İşletmecileri ve Kombine Taşımacılar Derneği
SETA	Tek Avrupa Ulaştırma Alanı
SMC	Sektörel İzleme Komitesi
USOP	Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı
GZFT	Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler (analitik araç)
TD	Teknik Destek
TCSB	Türkiye Cumhuriyeti Sayıştay Başkanlığı
TCDD	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü
KGM	Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü
TEN-T	Trans Avrupa Ulaştırma Ağları
TBMM	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TINA	Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi
TMMMB	Türk Müşavir Mühendisler Ve Mimarlar Birliği
TOBB	Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
ToR	Şartname
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
TÜRK LİM	Türkiye Liman İşletmecileri Derneği
BM	Birleşmiş Milletler
UND	Uluslararası Nakliyeciler Derneği
UNFCC	Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
WB	Dünya Bankası
WEF	Dünya Ekonomik Forumu

1 Sektör Analizi

1.1 Ulusal politika ve sosyoekonomik durum

Makroekonomik durum

Türkiye (göller ve adalar dâhil olmak üzere) 783.562 kilometrekare yüzölçümüyle aday ülkeler arasında en büyük yüzölçümüne sahip ülkedir. Ülkenin 76,7 milyonluk nüfusunun yarısı 30 yaşın altındadır. Nüfusun büyüme hızıysa %1,37'dir (büyüme hızı büyüklüğüne göre sıralamada Avrupa Birliği'nden büyüktür). 2023 yılına kadar toplam nüfusun 84 milyon üstüne çıkacağı tahmin edilmektedir.¹614 milyar avro gayri safi yurtiçi hasılaya (GSYİH)² sahip olan Türkiye **dünyanın en büyük 16. ekonomisidir** (satın alma gücü paritesine göre GSYİH)³On yıldan kısa bir süre içinde neredeyse üç katına çıkan kişi başı milli gelir şu anda 8.000 Avroyu aşmış durumdadır.⁴ Türkiye, son on yıl içinde rekabetçilik alanında 16 sıra yukarı çıkarak kayda değer ilerleme kaydetmiş ve *Dünya Ekonomik Forumu Küresel Rekabet Endeksi*⁵nde 43. sıraya yerleşmiştir.

Türkiye makroekonomik yönetimin sağlamlığına duyulan, zor kazanılmış güven sayesinde küresel ekonomik krizin etkilerini hızlı bir şekilde atlatmıştır. Ekonomi tekrar büyümeye başlamıştır⁶. Türkiye'nin karşısındaki orta vadeli zorluk hâlâ rekabetçiliği arttırmaktır. Türkiye'nin *10. Kalkınma Planına* göre, 2023 yılı için Türkiye'nin başlıca makroekonomik hedefleri GSYİH'yı 2 trilyon ABD dolarına ve kişi başı geliriye 25.000 ABD dolarına çıkarmaktır.⁷ Yüksek büyüme hızı Türkiye'yi **Avrupa ekonomisi için bir itici güç** haline getirmektedir.

Önemli bir hızla **artan dış ticaret hacmi** de son on yıl içinde üç katına çıkmıştır. Türkiye ve AB arasında 1996 yılından bu yana Gümrük Birliği ilişkisi vardır. AB, 2012 yılında Türkiye'nin toplam ticaretinin yaklaşık %37,7'yle Türkiye'nin en büyük ekonomik ortağıdır (aynı zamanda Türkiye, AB'nin en önemli altıncı ticari ortağıdır).⁸ Bu nedenle AB ile Türkiye arasındaki ulaşım bağlantılarının iyileştirilmesi ilerlemenin önündeki bir başka zorluktur.

Türkiye, ekonomisinin Avrupa Tek Pazarına **daha da entegre olmasını** ve ayrıca Tek Avrupa Ulaştırma Alanına tam entegrasyonu hedeflemektedir. Demiryolu altyapısını diğer modlar ile entegre ve rekabetçi bir şekilde geliştirmek yolundaki stratejik ihtiyaçlar ve AB müktesebatıyla uyumlaştırılmış ikincil tedbirler vasıtasıyla liberalleştirme sürecinin tamamlanması, Türkiye ekonomisinin ve özellikle Türk ulaştırma sektörünün küresel rekabetçiliğini korumak için şarttır.

Avrupa ve Asya arasındaki **stratejik konumu** nedeniyle Türkiye bölgede önemli bir rol oynamaktadır. AB üye devletleri dahil olmak üzere sekiz farklı ülkeyle sınırı bulunan ülkenin

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

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

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

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

²<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00028&plugin=1>

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

⁴<http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tps00028&language=en>

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

⁶http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/economics/oecd-economic-outlook-volume-2013-issue-2/turkey_eo_outlook-v2013-2-37-en#page1

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

http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

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

ayrıca Karadeniz, Akdeniz ve Ege Denizi'ne de kıyısı vardır. Geleneksel ticari güzergâhlar ve su yolları antik zamanlarda bile Avrupa'yı Türkiye üzerinden Orta Doğu ve Uzak Doğu'ya bağlamıştır.

Günümüzde Türkiye, Orta Doğu ve Kafkasya'daki büyüyen pazarlar için mükemmel bir geçiş noktası sunmaktadır. Bununla beraber, büyüyen transit geçiş Türkiye'ye komşu olan bağlantı güzergâhlarının tamamlanmaması ve eksikliği nedeniyle sınırlıdır. AB ve Asya ülkeleri arasındaki ticari ve ekonomik ilişkiler gelişip ülkelerdeki devam eden ulaştırma altyapısı yatırım projeleri tamamlanırken, **transit geçiş artacak** ve Türk ulaştırma kapasitesini daha fazla test edecektir.

Sektörün durumu

Rekabetçilik, malların ve yolcuların hareketi, ticari yerleşimler, yatırım kararları gibi faktörleri engellediği için mevcut **düşük yoğunluklu ulaştırma altyapısı** sosyal uyum ve ekonomik kalkınma karşısında önemli bir engeldir. 1000 km² başına işletilen toplam **demiryolu** hattı uzunluğu 14,8 km'dir. Bu sayı Avrupa ülkeleri ile karşılaştırıldığında oldukça düşüktür⁹. Mevcut ulaştırma sisteminin geliştirilmesi ihtiyacı büyük ölçüde kabul edilmektedir.

Sürekli talep nedeniyle hem hizmet sağlanması hem de altyapı alanında büyüklük ve kalite bakımından gelişen sektör, tüm ülkede ekonomik büyüme için bir kaldıraç haline gelmiştir. Dünya Bankası *Lojistik Performans Endeksinde* 2007 yılında 155 ülke arasında 34. sırada bulunan Türkiye 2014 yılında 30. sıraya yükselmiştir. Artan ticarete paralel olarak ve Türkiye'nin *2023 Vizyonu*'nda ortaya koyulan iddialı büyüme hedefleri sayesinde bu trend büyük bir olasılıkla önümüzdeki yıllarda da aynı şekilde devam edecektir.

Türkiye'deki ulaştırma sektörü çeşitli **sorunlarla** karşı karşıyadır. Bunlardan en belirgin olanıysa geçmişte **uyumlu intermodal bir ulaştırma ağının** geliştirilmemesidir. 1950 yılında yolcu taşımacılığında modlara göre dağılım %49,9 karayolu, %42,2 demiryolu, %7,5 denizyolu ve %0,6 havayolu şeklindeydi. Kara yük taşımacılığındaysa, demiryolunun payı %55,1, denizyolu taşımacılığının %27,8 ve karayolu taşımacılığınmsa %17,1 olmuştur¹⁰. Bununla birlikte, 1950'li yıllardan sonra, karayolu taşımacılığı karayolu ağına yapılan yatırımlar ile birlikte hızla gelişmiş ve diğer ulaşım modlarına yeteri kadar yatırım yapılmamıştır. Genel olarak, yatırım oranlarını ve yatırımların dağılımını etkileyecek biçimde ulusal ulaştırma önceliklerinde gerçekleşen geçişler, sektörün bugün karşı karşıya olduğu sorunların nedenidir. Karayolu sektörünün sağladığı zaman ve maliyet etkin ulaştırma hizmetleri, diğer ulaştırma modlarını geride bırakmış ve bu şekilde hem yolcu hem de yük taşımacılığı için yurtiçi ulaştırma piyasasını hâkimiyeti altına almıştır. Sonuç olarak, Türkiye ulaştırma sektörü şu anda **büyük oranda karayolu taşımacılığına bağımlıdır** (yurtiçi yük ve yolcu taşımacılığının yaklaşık %90'ı) ve demiryolu sistemi yetersiz bir rol oynamaktadır.

2000'li yılların başından beri önemli miktarda demiryolu altyapı yatırımı yapılmış ve hükümetler demiryolu taşımacılığının stratejik önemini kabul etmiştir. 2009 yılında Türkiye, hızlı tren kullanılan ülkeler arasında dünyada 8, Avrupa'daysa 6. ülke olmuştur. *Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi hakkında Kanun*, 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

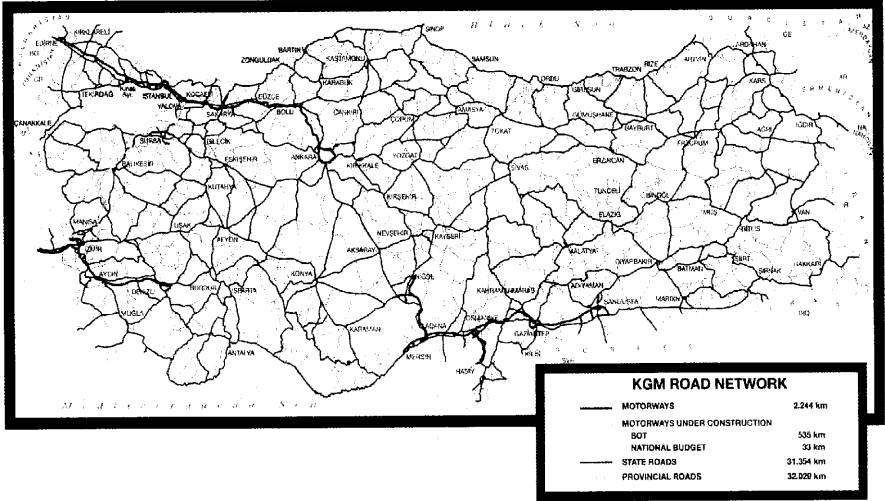
⁹http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?qs_id=47&lang=1 Birleşik Krallık, Polonya, Almanya, İtalya, İspanya ve İrlanda için aynı istatistikler sırasıyla 129, 121, 105,5, 80,4, 37,5 ve 27 şeklindedir.

¹⁰*Ulaştırma Ana Planı Stratejisi*, s. 15

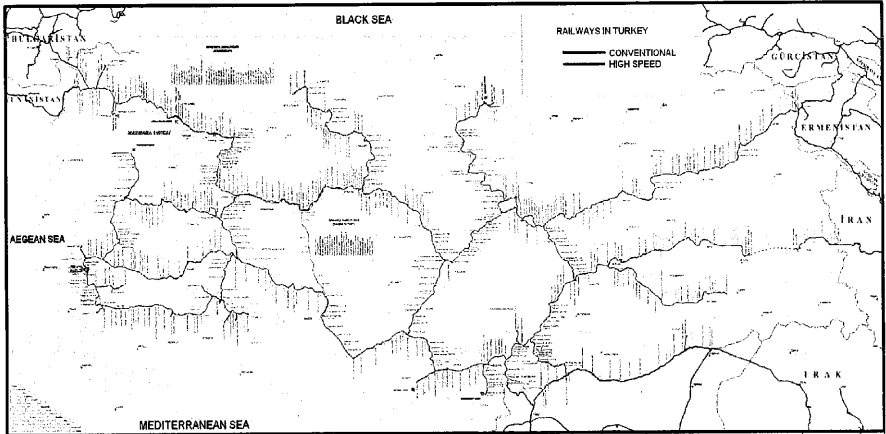
Yine de şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığı hâlâ büyük oranda karayoluyla yapılmaktadır. Karayolu taşımacılığı sektörü modern bir filoyla kesintisiz, hızlı ve kapıdan kapıya yük ve yolcu taşımacılığı hizmeti vermektedir. Demiryolu ve deniz yolu taşımacılığının karayollarıyla rekabet edebileceği koridorlarda taşımacılığın etkinliğini sağlayacak yatırım ve işletme yaklaşımıyla modlar arası geçiş desteklenebilir.

Ulaştırma türleri arasında mod değişimi aynı zamanda akıllı ve **intermodal çözümlerle** (başka bir ifadeyle, yük ve kentsel lojistik, demiryolu ve liman bağlantıları ve ağ optimizasyonu, kent içi ulaşım) desteklenebilir.

Şekil 1 - Türkiye Karayolu Ağı



Şekil 2 - Türkiye Demiryolu Ağı



MAIN SEA PORTS OF TURKEY

- Ambacılı:** Akçene, Kumport, Mardas
- Marpert:** Set, Total
- Haydarpaşa**
- Pendik**
- Ereğli**
- Zonguldak**
- Toros Samsun***: Samsun
- Park Denizcilik***: Trabzon, Rıhtım
- Martas***
- Akport***
- Kapaz***
- Icdas***
- Akçeşme***
- Bandırma**: Bağtaş
- Borusan***: Gempert, Rodoport
- İzmit Körfezi**:
 - Ak-Taş
 - Poliport
 - Anadol
 - Selvanias
 - Eresan
 - Kromen Çelik
 - Diler
 - Nuh Çimento
 - Evyan
 - Koruma Klor
 - Shell Tuxcoas
 - Aksa
 - Limas
 - Ford Otosan
 - Rota
 - Yilport
 - Derince
 - Total Gebze
 - Çolakoglu
 - Tupras
 - Milangaz
 - Aygaz
 - Igass
 - Autoport
- Aliağa**: Batifin, Ege Gübre, Petkim, JOC, Ege Celik, Habas, Petrol Ofisi, Total, Ege Gaz, Tupras, Nemport
- Coşme**
- İzmir**
- Ege Ports***
- Güllük**
- Bodrum***
- Port Akdeniz***
- MIP***
- İskenderun**: Delta Petrol*, Toros Ceyhan*, İskenderun, Botas, Ekimül, Isdemir, Sartseki, Sagol, Yazici, MMK Alkas*

* Ports : which are member of Port Operators Association of Turkey (Turlirlm)

Son 30 yıl içinde trafik kazaları nedeniyle **350.000'den fazla kişi** hayatını kaybetmiştir. Son yıllarda trafik kazaları her yıl yaklaşık olarak 4.000 kişinin ölümüne ve 250.000 kişinin yaralanmasına neden olmaktadır.

Kazaların %90'dan fazlası, **sürüş yönetmeliklerine ve yol güvenlik kurallarına uymayan sürücülerin hatalarından** kaynaklanmaktadır¹¹. Türkiye 2020 yılına kadar trafik kazalarına bağlı ölümleri %50 azaltmayı amaçlamaktadır.

Bununla beraber karayolu güvenliği Türkiye gündeminin en üst sıralarında yer almaktadır ve modlar arası geçiş de toplam ölü sayısını azaltabilir. Hedef, özellikle güvenlik düzenlemelerinin kabul edilmesi/uygulanması ve sağlam güvenlik yönetim sistemlerinin oluşturulmasıyla diğer ulaştırma modlarında da güvenliği artırmak ve bu şekilde ulaşımda güvenlik konusunu her yönüyle masaya yatırmaktır.

Türkiye'de toplam sera gazı salınımının %13-14'üne neden olan ulaştırma kaynaklı sera gazı salınımları son yirmi yıl içinde iki katına çıkmıştır. Karayolu taşımacılığı %85-90 ile aslan payının sahibidir (diğer en yüksek salınımına sahip alan ise havacılık sektörüdür)¹². 2010 yılında ulaştırma sektörünün petrol tüketimi ülkedeki toplam petrol kullanımının %50'sine karşılık gelmekteydi.¹³ Ulaştırma sisteminin petrole olan bağımlılığı, karayolu taşımacılığının sektör hâkimiyeti, kombine taşımacılığın etkili bir şekilde kullanılmaması ve yeterince gelişmemiş intermodalite ek çevresel ve finansal yük getirmektedir. Ayrıca, yavaş yavaş azalan demiryolu taşımacılığı kaynaklı sera gazı salınımları 2008 yılında %1'in altına inmiştir. Emisyon alanında göz önünde bulunan **daha kısıtlayıcı Avrupa ve uluslararası sözleşmeler** ile çevrenin korunması ve iklim değişikliğinin etkilerinin azaltılması konusunda artan toplum ve kamu bilinci nedeniyle Türkiye emisyon artışının neden olduğu ekonomik ve finansal sonuçlara maruz kalmaktadır. 2008'den beri yürürlükte olan *ulaşım sektöründe enerji verimliliğinin artırılmasına ilişkin Tüzük* motorlu taşıtların yakıt tüketiminin azaltılması, toplu taşımanın yaygınlaştırılması ve trafik akışının iyileştirilmesiyle ilgili usuller ve esaslar içermektedir. Yüksek Planlama Kurulu tarafından 20 Şubat 2012 tarihinde kabul edilen *Enerji Verimliliği Strateji Belgesi* (EVSB) karayolundan demiryolu ve denizyolu taşımacılığına geçişi amaçlayan politikalar içermektedir.

Modlar arası geçiş ayrıca artan emisyonları dizginlemenin bir yoludur. Yavaş bir dekarbonizasyon iklim değişikliği adaptasyon ve azaltma tedbirlerinin tanımlanması ve uygulanmasıyla kolaylaştırılabilir. 2011'de Türkiye, 2010'da Yüksek Planlama Kurulu tarafından kabul edilen "*Ulusal İklim Değişikliği Stratejisinin*"¹⁴ uygulanması için "*Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planını* (ÜİDEP)" hazırlamıştır. ÜİDEP, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi bağlamında sorumluluklarını yerine getirme amacıyla tüm sektörler için sera gazı azaltma politika ve tedbirlerini belirlemektedir.

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

¹² Ülkeler tarafından UNFCCC'ye gönderilen sera gazı emisyonlarıyla ilgili verilere şu adresten ulaşılabilir: <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/national-emissions-reported-to-the-unfccc-and-to-the-eu-greenhouse-gas-monitoring-mechanism-4>

¹³ Petrol ve Gaz Acil Durum Politikası - Türkiye 2013 güncellemesi, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/2013_Turkey_Country_Chapterfinal_with_last_page.pdf

¹⁴Yüksek Planlama Kurulunun görevi, ekonomik, sosyal ve kültürel politika hedeflerinin saptanmasında Bakanlar Kuruluna yardımcı olmak, saptanan esaslar çerçevesinde hazırlanacak plan ve programları Bakanlar Kuruluna sunulmadan önce saptanan hedeflere uygunluk ve yeterlik derecesi açısından incelemektir. (<http://www.devplan.org/Frame-tr.html>)

Kentleşme oranı oldukça yüksek olan Türkiye'de **nüfusun %72'si şehirlerde yaşamaktadır**. Son yirmi yıl içinde bu oran %10 artmış¹⁵ ve AB ortalamasına yaklaşmıştır. Birçok trafik hareketi kentsel alanlarda başlamakta ve sona ermektedir.

Şehirlerin hızla büyümesi kentsel ulaşımında **toplu taşımacılığın karşılayamadığı** bir talep artışına neden olmuştur. Araç sayısı son on yıl içinde iki katına çıkmıştır¹⁶. Aile başına araç sayısı hâlâ Avrupa'dan çok düşük olmakla birlikte, büyümenin devam etmesi beklenmektedir. **Trafik sıkışıklığı aşırı derecede artmış** ve kent merkezlerinde sürdürülemez bir durum yaratmıştır.

Türkiye'de yaklaşık 8,4 milyon **engelli kişi** (toplam nüfusun %12,3'ü) bulunmaktadır. Bu kişilerin engelleri şu şekilde sıralanabilir: %9,7 ruhsal ve süregen hastalıklar; %1,25 fiziksel engel; %0,48 öğrenme zorluğu (zihinsel engel); %0,38 dil ve konuşma engeli; %0,37 işitme engeli; %0,6 görme engeli.¹⁷Engelli vatandaşların seyahat etme haklarını tam olarak kullanmasının önünde hâlâ birçok engel bulunmaktadır. Sivil toplumun söz konusu sorunlara karşı farkındalığı artmaktadır.

Sürdürülebilir ve kapsayıcı kentsel ulaşım sistemlerinin oluşturulması, Türkiye'nin acil olarak yerine getirmesi gereken bir görevdir. Sürdürülebilirlik, ulaşım erişilebilirliğinin artırılması için vatandaşların ihtiyaçlarına odaklanma, daha yeşil bir kentsel ulaşım sağlama ve alternatif ulaşım modlarını destekleme yoluyla kentsel ulaşım sistemlerinin tüm karmaşıklığının üstesinden gelebilecek entegre politikaların teşvik edilmesini öngörmektedir. Kapsayıcılık, engelli kişilerin fiziksel ortamlara, ulaşım hizmetlerine ve diğer ilgili tesislere diğer kişilerle eşit şartlarda erişmesini garanti etmelidir. Bu amaçlara ulaşmak için vatandaşların aktif katılımı, planlama ve politika diyalogları için yerel kapasitelerin geliştirilmesi temel unsurlar olarak değerlendirilmektedir.

İdari kapasite

Türk idari yapısında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ulaşım alanındaki merkezi politika yapıcı kurumdur. Bakanlığın yatırım bütçesinin üçte birinden fazlasını alması ve kârlı yatırım projeleri ve operasyonlarından elde edilen **ek finansal kaynaklar** Bakanlığın güçlü liderliğine katkı yapmaktadır.

Bakanlık ayrıca kamu ve **Kamu-Özel İşbirliği projelerinin** tanımlanması ve uygulanmasında **çok fazla deneyime** sahiptir. AKB, Dünya Bankası, Avrupa Kalkınma Bankası Konseyi, Alman Kalkınma Bankası (KfW), Fransız Kalkınma Ajansı (AFD) gibi uluslararası finans kuruluşlarının özellikle enerji, ulaşım ve çevre gibi sektörlerde sağladıkları kredi programlarıyla oldukça aktif olması ile, yerel ve uluslararası ölçekte kapasitelerin artırılmasına yönelik çabalar etkin bir şekilde birleştirilebilmektedir.

¹⁵ AB ortalaması %74'tür. Kentsel nüfus, ulusal istatistik ofislerinin tanımlandığı şekilde kentsel alanlarda yaşayan kişileri ifade etmektedir. Bu sayı Dünya Bankası nüfus tahminleri ve Birleşmiş Milletler Dünya Kentleşme Beklentilerinden elde edilen kentsel oranlar kullanılarak hesaplanmakta ve şu adreste yayımlanmaktadır:<http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS/countries/IW-TR-EU?display=graph>

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

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

1.2 Sosyoekonomik analiz (GZFT analizi dahil)

Türkiye'nin ulaştırma sektörü ulusal stratejisinin genel hedefi, **Avrupa ve dünyanın geri kalanıyla kusursuz bağlantılara sahip olan, sorunsuz işleyen, emniyetli, yeşil, akıllı, erişilebilir, sürdürülebilir ve birlikte çalışabilir ulusal ulaşım sistemi tesis etmektir.** Bu amaçla *Türkiye'nin Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023* daha iyi hareketlilik, daha az trafik sıkışıklığı, emisyonların azaltılması, kaza, ölüm ve yaralanma sayılarının azaltılmasıyla güvenliğin artırılması, akıllı fiyatlandırma, akıllı şehir planlama, toplu taşımacılığın iyileştirilmesi ve uygun fiyatlı hareketlilik sağlamayı hedeflemektedir¹⁸.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı vizyonunu "*nitelikli, dengeli, güvenli, çevre dostu, adil ve ekonomik bir şekilde tüm kullanıcılar için ulaştırma, bilgi ve iletişim hizmetleri sağlamak ve bu hizmetleri izlemek*" olarak tanımlamaktadır. Bakanlık misyonuyla vizyonu uyumlu olarak "*modern medeniyet seviyesinin üstünde ulaştırma ve iletişim hizmetleri sağlayarak küresel rekabetçiliği ve vatandaşların yaşam kalitesini artırmak*" olarak tanımlamaktadır.¹⁹

Bu nedenle ulaştırma sektörüne **Türkiye'nin yatırım planlarında öncelik verilmiştir.** 2007-2013 döneminde, toplam sabit kamu sermaye yatırımlarında ulaşım sektörünün payı %37,4'tü. Benzer şekilde 10. Kalkınma Planı uyarınca kamu yatırımlarının aslan payının 2014-2018 yılları için %34 oranla ulaştırma sektörüne verilmesi planlanmaktadır²⁰.

GZFT analizi

Türk ulaştırma sektörünü betimleyen güçlü ve zayıf yanlar önceki bölümde tanımlanmıştır. İlgili trendler yine bu bölümde analiz edilmekte ve fırsat sağlayan olumlu sonuçlar veya tehdit olarak nitelendirilen olumsuz sonuçlar da incelenmektedir. (İlgililiğin test edilmesi amacıyla genel hedef kullanılmaktadır). Daha sonra ise, uyum veya dönüşüm stratejileri olarak stratejik eylemler sıralanmaktadır. Uyum stratejileri mevcut güçlü yanları temel alarak fırsatlardan faydalanmaktadır. Dönüşüm stratejileri ise tehditlerin şiddetini artırdığı zayıf yanları telafi etmeyi hedeflemektedir. Uyum ve dönüşüm stratejileri ardından eylemlere göre gruplanmıştır. İlgili güçlü yanlar, zayıf yanlar, trendler, fırsatlar ve tehditlerin yer aldığı GZFT tablosu aşağıda verilmektedir.

18 Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi - Hedef 2023, s. 39, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf
19 http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/en/en_new_html/20091202_121818_204_2_64.php
20 10. Kalkınma Planı, Tablo 18, s. 92, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

Tablo 1 - Türkiye Ulaştırma Sektörünün GZFT Analizi

GÜÇLÜ YANLAR	ZAYIF YANLAR
- Orta Asya ve Kafkasya'daki büyüyen piyasalara yakın stratejik konum - Türkiye'nin geleneksel ticaret yolları ve su yollarının üstünde konumlanması - Güçlü büyüme oranı - AB'nin Türk ticaretinde en büyük paya sahip olması - Görece genç nüfus - Ulaştırma politikasının Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek öncelikli olması - Ulaştırmanın Türk ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması - Mevcut çok yıllık bütçe planlama geleneği - IPA I kapsamında çok yıllık ulaştırma operasyonel programı deneyimi - Türkiye'nin 21. Fasil altındaki teknik kriterleri karşılaması - Türk ulaştırma sektörünün AB müktesebatıyla genel uyumunun "nispeten iyi düzeyde" olması - Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle yürütülen iyi ilişkiler - Kamu-özel işbirliği projelerinde önemli deneyim - Bakanlığın sahip olduğu bütçe-dışı finansal kaynaklar	- Komşu ülkelerle ulaştırma bağlantılarının az gelişmiş olması - Türkiye ve AB arasındaki demiryolu bağlantılarının yetersiz olması - Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik - Ulaştırma için sektörel çevre stratejisinin eksikliği - Yüksek seviyede karayolu kazaları, ölümler ve yaralanmalar - Yanlış sürüş alışkanlıkları ve yönetmeliklere uyulmaması - Az gelişmiş intermodalite - Intermodal taşımacılık stratejileri ve yatırımları konusunda kamu kurumları arasında entegre bir yaklaşımın bulunmaması - Karayolu taşımacılığında birim maliyetlerinin sürdürülebilir modlardan hâlen daha düşük olması ve bu durumun taşıma türleri arasında modlar arası geçisi engellemesi - Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği - İdari yetkililerin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve çevresel konularda daha fazla eğitime ihtiyaç duyması - Ulaştırmada araştırma kapasitesinin az gelişmiş olması, Ulaşım Araştırma Merkezinin henüz aktif olmaması - Genel kabul görmüş Akıllı Taşıma Sistemleri standartlarının bulunmaması - Nüfus ve istihdamın kent merkezlerinde yoğunlaşması nedeniyle trafik sıkışıklığı - Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk - İthal edilen ve sürdürülemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık
FIRSATLAR	TEHDİTLER
- AB ülkeleri ile ticaretin daha da büyümesi - AB ile Orta Doğu ve Kafkasya bölgesi arasında artan ticaret - Avrupa'ya ve Avrupa'dan artan ulaşım talebi - Kentsel ulaşım hizmetleri için talebin artması - Transit trafikte artış - Ulaştırma konularında (çevre ve erişilebilirlik hususları dahil) sivil toplumun farkındalığının artması - Ulaştırma ve lojistik alanlarında gelir getiren kamu ve özel yatırımlar için fırsatlar - Yenilikçi taşımacılık, bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon teknolojilerinin geliştirilmesiyle ulaştırmanın etkinliğini artırmaya yönelik fırsatlar ortaya çıkması	- Ulaştırma talebi nedeniyle ulusal altyapı ve çevre üzerinde oluşan baskı - Ulaştırma yatırımına ilişkin (birim) maliyetlerin artması (uluslararası ortalamaya göre) - Artan enerji ithalatı ihtiyacı - Tehlikeli mal taşımacılığının artışı - Artan emisyon oranları - Kirliliğin kamu sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri - Kentleşmenin artması - Ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan trafik sıkışıklığı

Yukarıdaki GZFT tablosuna dayanan sosyo-ekonomik analiz, dört eylemde gruplanan stratejik eylemlerin elde edilmesini sağlamıştır.

Ulusal ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliğinin ve emniyetinin artırılması

Son on yıl içinde Türk ekonomisinde görülen dinamik büyüme yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerine yönelik talepte öngörülen sürekli artışın önemli etkenlerinden birisidir. **Son yıllarda hızla büyüyen ancak diğer alternatiflere göre halen geride olan AB-Türkiye ticaret hacmi** AB ile kurulan Gümrük Birliği ve Birlik'e entegrasyon süreciyle çelişkilidir. Bu bağlamda temel zorluklardan biri, Türkiye ve AB arasındaki demiryolu bağlantılarının yetersizliğidir. Ayrıca Orta Doğu ve Kafkas ülkeleri başta olmak üzere komşu bölgelerdeki siyasi istikrarsızlık, önemli bir endişe konusu olmaya devam etse de, Avrupa ile Orta Doğu ve Kafkasya arasındaki geleneksel ticaret güzergahları ve deniz yolları geliştirildiğinde transit taşımacılık da Doğu-Batı ticaretine paralel olarak artacaktır.

Ulaştırma talebinin daha da artması bir yandan fırsatlar yaratırken, bir yandan da **ulaştırma kapasitelerini test etmektedir**. Rekabetçiliğini uluslararası standartlara çıkarmaya çalışan bir ülke için ulaştırma altyapısının geliştirilmesi en temel etkenlerden biridir. Türkiye'nin ulaştırma politikası uyarınca, **yüksek kaliteli ve uygun maliyetli ulaştırma ağı ve hizmetleri** sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin omurgasıdır. Konfor, güvenlik, erişilebilirlik, hizmetlerin güvenilirliği ve entegrasyon, hizmet kalitesinin başlıca özellikleridir. Bu hedeflere ulaşmak için, 10. Kalkınma Planında önceliklendirilmiş dönüşüm programları tanımlanmaktadır. Bu dönüşüm programlarından biri "*Ulaştırmadan Lojistiğe Dönüşümdür*". Bu programda temel olarak ulaştırma ve lojistik sektörlerinin ulusal ve küresel rekabetçiliğinin artırılması hedeflenmektedir. Türkiye, Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasına girmek için çaba göstermektedir²¹.

Altyapının geliştirilmesi açısından Türkiye'nin önceliği, Türkiye'deki demiryolu ağı ile Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T) arasındaki bağlantıları güçlendirmektir. Bir önceki dönemle karşılaştırıldığında, IPA II "aşamalı olarak sonlandırma" yaklaşımını benimseyerek daha az sayıda altyapı projesini finanse edecektir: ilk yıllarda (2014-2016), Türkiye'nin TEN-T ağı ile bağlantısını sağlayacak olan ilgili seçilmiş bir yük taşımacılığı demiryolu projesine odaklanılacak, ardından yardım daha yumuşak müdahalelere aktarılacaktır. Buna paralel olarak, özellikle demiryolu altyapısı projeleri için programlama/uygulama döneminde Uluslararası Finansal Kuruluşlarla (IFI) işbirliğinin daha da artırılması beklenmektedir. IPA hibelerinin uluslararası finans kuruluşlarının kredileriyle birleştirilmesi, IPA fonlarının en iyi şekilde kullanılmasını ve daha güçlü bir etki yaratmasını sağlayacaktır.

Sürdürülebilirlik açısından Türk ulaşım sektöründeki önemli sorunlardan biri, ithal edilen ve sürdürülebilir olmayan fosil yakıtlara bağımlılığı ve enerji tedarik risklerini artıran karayolu taşımacılığının aşırı ağırlığıdır. Türkiye'de sürdürülebilirliğin sağlanması için yük ve yolcu taşımacılığında modlar arası geçiş zorunludur. Ulaştırma ağının sürekli genişlemesi ve modernizasyonu yatırımları daha sürdürülebilir ulaştırma türlerine odaklayarak modlar arası geçişin sağlanması için eşsiz bir fırsat sunmaktadır.

Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi – Hedef: 2023, şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında **demiryolu sektörünün payının** 2023 yılına kadar sırasıyla %15'e (şu anda %4,76) ve %10'a

(şu anda %2,22) çıkarılmasını amaçlamaktadır²². Bu konuda demiryolu altyapısı ile demiryolu şebekesinin yoğunluğunun geliştirilmesi halen Türkiye'nin en büyük önceliklerinden biridir.

Avrupa yüksek hızlı demiryolu şebekesinin tamamlanması, 2030 yılına kadar mevcut yüksek hızlı demiryolu şebekesinin uzunluğunun üç katına çıkarılması, tüm üye devletlerde yoğun bir demiryolu şebekesinin sağlanması ve 2050 yılına kadar orta mesafe yolcu taşımacılığının büyük bir kısmının demiryoluyla yapılmasının sağlanması şeklinde belirlenen **AB ulaştırma sektörü hedefleri** Türkiye'nin bu önceliğiyle uyumludur. TEN-T ağına bağlanan demiryolu güzergahlarının geliştirilmesi ve darboğazların ortadan kaldırılması bu dönüşüm sürecinde büyük bir öneme sahiptir.

Giderek daha sıkı tedbirler alınmasını sağlayan ulusal ve uluslararası süreç **emisyonların azaltılması ve çevre sorunlarıyla başa çıkılması için yeni bir itici güç** sağlamaya devam etmektedir. Karbon ticareti ve uluslararası gözetim, "kirleten-öder" ilkesinin uygulanmasına ve çevreye zararlı tutumların dönüştürülmesine yönelik mekanizmalara birkaç örnektir. Sera gazı emisyonlarının doğrudan etkisinin yanında karayolu taşımacılığının aşırı ağırlığı, sürücülerin yönetmeliklere uymaması nedeniyle ortaya çıkan tehlikeli sonuçları da artırmaktadır. Kirlilik açısından sürekli bir tehlike kaynağı olan tehlikeli mal taşımacılığının artması da güvenlik sistemlerini test etmektedir. Modlar arası geçişe paralel olarak çevreyle ilgili mevzuatı daha da geliştirmek ve uygulamak için idari kapasitelerin artırılması da önemli bir görevdir.

Benzer şekilde seyahat talebinin artması ve karayolu seyahatine bağlılık da kötü sürüş alışkanlıklarının karayolu ölüm oranı üstündeki olumsuz etkilerini artırmaktadır. BM *Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem* belgesine paralel olarak Türkiye *Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı* bir Başbakanlık Genelgesi'yle 31 Temmuz 2012 tarihinde yayımlanmıştır. Eylem Planıyla, ilgili tüm yönetmeliklerin gözden geçirilmesi, akıllı sistemlerin ve otomatik yaptırım sistemlerinin uygulanması ve risk faktörleri ile güvenlik çözümlerinin daha fazla araştırılması ve tanımlanmasına yönelik çalışmalar yapılması hedeflenmektedir. Kanun uygulama kapasitesinin artırılmasının yanında sürücülerin güvenlik yönetmelikleri ve yayaların bilinçli yol kullanımı konusundaki farkındalıklarının artırılması da önemlidir.

Kapıdan kapıya yük taşımacılığında karayolu taşımacılığı adeta rakipsiz gibi görünse de, orta ve uzun mesafede demiryolu ve denizyolu taşımacılığının da geliştirilmesi gerekmektedir. Daha sürdürülebilir ulaşım türlerinin ekonomik yararlarından faydalanılması ve artan ulaşım taleplerinin karşılanması açısından bir başka önemli engel de, **mevcut az gelişmiş intermodalitedir**. Ayrıca Türkiye'nin özel coğrafi konumu, çok modlu taşımacılık açısından oldukça zengin fırsatlar sunmaktadır. Bu açıdan Türk ulaştırma politikası, tüm ülkede intermodal ulaştırma tesis ve hizmetlerinin iyileştirilmesini, konteyner taşımacılığına yönelik eğilimin artmasından faydalanılmasını ve özellikle sanayi bölgelerinde modern lojistik merkezlerin inşasına devam edilmesini amaçlamaktadır.

Modlar arası geçiş, çok modlu lojistik merkezlerin kurulmasına ve akıllı intermodal çözümlerin uygulamaya konulmasına yönelik teşvik ve akıllı planlama gerektirmektedir. Ayrıca, kentsel ulaşım planlaması ve uygulamasına yönelik **yasal çerçevenin eksikliği ve kurumsal kapasitenin yetersizliği** kentsel lojistik merkezlerin ortaya koyduğu "son kilometre" (last mile) çözümlerin verimliliğini azaltmaktadır. İntermodaliteyi planlamak,

²² Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi - Hedef 2023, s. 41, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf

düzenlemek ve teşvik etmek için idari kapasitelerin iyileştirilmesine yönelik yumuşak tedbirlere ihtiyaç duyulmaktadır. Ayrıca intermodal çözümlere ilişkin küçük-orta ölçekli altyapı projeleri ve yenilikçi projelerin de uygulanması gerekmektedir.

Bu projeler, demiryolu, denizcilik ve lojistik operasyonlarına yönelik yatırımlar, mevzuat değişiklikleri ve iyileştirmeler yapılmasını gerektiren ve farklı ulaştırma modlarını dengeleyen entegre bir ulaştırma sisteminin tanımlandığı Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisinin bir parçasıdır²³.

Türk ulaştırma sektörünün kaynak ve maliyet etkinliğinin iyileştirilmesi

Karayolu taşımacılığı, yük ve yolcu taşımacılığı için hızlı ve etkin ancak sürdürülebilir olmayan bir yol sunarken, düşük kaliteli ve verimsiz hizmetleri nedeniyle alternatif ulaşım sistemleri geride kalmıştır. Göreceli birim maliyetleri ve teknolojiler bugün de modlar arası geçişi engellemektedir. Akıllı ulaşım sistemlerine (AUS) yönelik Ar-Ge çalışmalarına destek veren politika teşvikleri, trafik yönetiminin güvenliğinin, karşılıklı işletilebilirliğinin ve etkinliğinin artırılmasına ve ulaştırma sektöründeki emisyonların ve trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkıda bulunabilir. Toplumun bilgi teknolojilerini daha fazla kullanması ve akıllı mobil cihazların yaygınlaşması akıllı ulaşım sistemleri için olumlu koşullar yaratmaktadır. Kullanıcılar açısından, seyahat süresiyle ve alternatif rotalarla ilgili bilgilerin mevcudiyeti, kapıdan kapıya kesintisiz hareketliliğin sağlanması ve hayat kalitesinin artırılması için kilit öneme sahiptir. **Akıllı ulaşım sistemleri, ulaştırmanın tüm sektörlerinde verimliliği artırabilir.** Ancak bu sistemler ulaştırma türleri arasındaki aşırı dağılmayı kendiliğinden dengeleyecek bir yol olarak görülemez. **Yenilik bu açıdan katkı sağlayabilir.**

Türkiye'nin ulaştırma politikası, sektörde araştırma ve yeniliği destekleyerek **ulaştırmanın etkinliğinin** artırılmasını amaçlamaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı **yeni yatırım çözümlerinin oluşturulması ve kullanılması** ve uzun vadeli Ar-Ge ve akıllı ulaşım sistemi stratejilerinin tasarlanması ve uygulanması için mükemmel bir konumdadır. Bakanlık, 2013 yılında idari ve teknik mevzuatı geliştirmek, akıllı ulaştırma sistemlerinin tüm ülkede kullanımını sağlamak, hareketlilik açısından dezavantajlı kişilerin ulaştırma araçları ve hizmetlerine erişimini iyileştirmek ve karayolu taşımacılığı kaynaklı yakıt tüketimi ve gaz emisyonunu azaltmak amacıyla *Akıllı Ulaşım Sistemleri Strateji ve Eylem Planını* hazırlamıştır. Türkiye'nin AB GNSS (Galileo/EGNOS – Avrupa Sabit Navigasyon Yerleşimi Servisi) sistemine entegrasyonu, akıllı ulaşım sistemlerinin kullanımı artmıştır.

Kentsel toplu taşımada bireysel modlardan sürdürülebilir modlara geçişin teşvik edilmesi ve trafik sıkışıklığının azaltılması

Kent merkezlerindeki trafik sıkışıklığının en önemli nedenleri, nüfus ve istihdamın kent merkezlerinde yoğunlaşması ve özel araçların yaygın kullanımıdır. Yolcu ve yük taşımacılığında modlar arası dengesizliğin ciddi seviyelere ulaşması, karayolu şebekelerinin aşırı yüklenmesinin yanı sıra dar boğazlara ve geçici tıkanmalara neden olmaktadır. **Özel araç kullanımındaki artışın** devam etmesi beklendiğinden bu durumun daha da kötüye gideceği kesindir. Öte yandan düşük yoğunluk ve fiziksel kısıtlamalar özellikle ekonomik gücü ve fiziksel kapasitesi sınırlı kişilerin yerel toplu taşımaya erişimini engellemektedir.

²³ İspanya-Türkiye eşleştirme projesinde geliştirildiği gibi

Kentsel hareketlilik, ancak toplu taşımanın yaygınlaştırılmasıyla önemli oranda iyileştirilebilir. Bunun sağlanması için şehir planlaması şarttır. Kentsel taşımacılığın planlaması ve uygulanmasına yönelik yasal çerçeve ve kurumsal kapasite yetersizdir ve geliştirilmesi gerekmektedir.

Katılımcı şehir planlaması için kamuoyunda artan bir talep söz konusudur. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının tanımlanmasında yerel işbirliği teşvik edilerek yaratılan sinerjilerden faydalanılabilir.

Bu çerçevede, kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ulaşım hizmetlerine erişimi konusunda faaliyet gösteren tüm kurumları, birlikleri ve örgütleri bir araya getirmek, bu organların eylemlerini koordine etmek ve aralarındaki işbirliğini iyileştirmek hayati önem taşımaktadır. Bu tür planların uygulanmasına yönelik küçük ölçekli altyapı projesi havuzlarının oluşturulması ve uygulanmasında kamu fonları da kullanılabilir.

Türkiye'nin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına Entegrasyonu

Ulaştırma sektörüne küresel bir açıdan bakıldığında, Türkiye'nin stratejileri ve hedefleri, farklı ulaşım modlarını birbirine bağlayan ve yolcuların ve yüklerin taşınma biçiminde büyük bir değişimi destekleyen **Tek Avrupa Ulaştırma Alanının** oluşturulmasıyla uyumludur. Türkiye'nin ulaşım politikası, Türk **ulaştırma mevzuatının** AB müktesebatıyla dinamik bir şekilde uyumlaştırılmasını amaçlamaktadır. Son on yılda yasal ve kurumsal olarak etkileyici reformlar gerçekleştirilmiştir, ancak hâlâ bu reformların uygulanmasına yönelik eylemlere ihtiyaç vardır. Ayrıca, AB desteğiyle başlatılan ve hâlihazırda devam eden teknik ve idari eylemler derinleştirilmeli ve AB müktesebatının dinamik yapısı dikkate alınarak takip edilmelidir. Aslında, AB yardımlarıyla hazırlanan tüm sektör stratejileri, AB politikalarında ve ilgili müktesebattaki gelişmeler göz önünde bulundurularak düzenli olarak güncellenmelidir. Bunun yanı sıra, ilgili Türk mevzuatı, bu dinamik süreçte uygun olarak tekrar tasarlanmalıdır.

Ulaştırma sistemi, şu anda büyük bir dönüşüm geçirmektedir. Örneğin, demiryolu şebekesi özel işletmelere açılıp piyasa liberalleştirilirken, kombine taşımacılık ve tehlikeli mal taşımacılığı katı bir düzenleyici süreçten geçmekte; Bakanlık yeniden yapılandırılmaktadır. Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren tüm kuruluşlar etkinliğin artırılması ve açık ağlarda çok modlu operasyonların entegrasyonu konusunda sınırlı deneyime sahiptir. Özellikle alt sektörlerde düzenleyici görevlere sahip kamu kurum/idareleri başta olmak üzere ilgili Genel Müdürlüklerin yetersiz kapasitesi, teknik destek ihtiyacı doğurmaktadır. Bu kapsamda, demiryolu, karayolu, denizyolu, iç su yolları, hava, kombine ve tehlikeli mal taşımacılığı sektörlerinde faaliyet gösteren düzenleyici ve uygulayıcı birimler ile AB uyum sürecinde yer alan diğer birimler, AB ile teknik ve finansal işbirliği açısından güvenlik, emniyet, çevrenin korunması, pazar erişimi ve pazarın düzenlenmesi, eğitim, sertifikasyon ve lisanslama, rekabet kuralları, Ar-Ge, teknik ve sosyal koşullar gibi konularda oldukça önemli adımlar atacaklardır.

2 Sektör Yaklaşımına yönelik Kapsam

2.1 Ulusal sektör politikası/politikaları ve stratejisi/stratejileri

Sektör yaklaşımı için gerekli olan **temel ulusal ve ulaştırma sektörü politika belgeleri, Türkiye'de mevcut durumdadır.** Türkiye, ulaştırma sektöründe güçlü birçok yıllık planlama geleneğine sahiptir. Sektörle ilgili önemli belgeler arasında şunlar bulunmaktadır:

- 10. Kalkınma Planı
- Ulaştırma ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023
- Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı (UİDAP)
- Karayolu Güvenliği Eylem Planı
- Akıllı Ulaşım Sistemleri Stratejisi ve Eylem Planı

Ayrıca, demiryolu, havayolu, denizyolu ve karayolu ulaşım sektörlerinde **bir dizi alt sektör strateji belgesi ve eylem planı** bulunmaktadır ve bu belgeler, Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı (USOP) kapsamındaki eylem ve faaliyetlerin tasarlanmasında referans olarak kullanılmaktadır.

Ulusal ve sektör seviyesindeki stratejiler, **sivil toplum paydaşları ile işbirliği içinde** düzenli olarak geliştirilmektedir. Bu uygulamayı devam ettiren USOP, kamu ve sivil toplum paydaşlarının geniş katılım gösterdiği temel bir istişare ve politika geliştirme platformu olan ve Hükümete öneriler sunmak üzere dönemsel olarak toplanan Ulaştırma Şurasının sonuçlarını da dikkate almaktadır. 11. Ulaştırma Şurası 6000 temsilcinin katılımıyla Eylül 2013 tarihinde gerçekleştirilmiştir.

IPA açısından **2007-2009 yıllarında Ulaştırmaya İlişkin Çok Yıllı Operasyonel Program** hazırlanmış ve uygulanmıştır. Orta vadeli bir değerlendirmenin ardından Operasyonel Program **2010-2013 dönemi** için güncellenmiştir. Bu Operasyonel Program, söz konusu programları temel almakta ve ayrıca 2007-2013 dönemi IPA 1. Bileşeni altında programlanan unsurları da içermektedir.

Yukarıda sözü edilen ulusal stratejiler ve sektör stratejilerinin öncelikleri ve hedefleri, **kilit Topluluk strateji belgelerinde** tanımlanan kilit sorunlar ve zorluklara **cevap verecek şekilde** hazırlanmıştır. Bu belgelerin bazıları şunlardır:

- Ulaştırma Beyaz Kitabı 2011 "Rekabetçi ve Kaynak Etkin Ulaştırma Sistemine Yönelik Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası,"
- Avrupa 2020 Stratejisi

2.2 Kurumsal yapı, liderlik ve kapasite

Sektörle ilgili **lider kurum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.** Bakanlık ulusal politikaların, stratejilerin ve eylem planlarının geliştirilmesi ve uygulanmasıyla görevlidir. Bunun yanı sıra, ulusal altyapı ağlarının planlanması, inşası ve yönetiminin gerçekleştirilmesinden de sorumludur. Türkiye'de ulaştırma hizmetlerinden sorumlu tek düzenleyici kurum olarak görev yapmak da Bakanlığın sorumlulukları arasındadır.

1 No.lu ve 56 No.lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Ocak 2020) uyarınca Bakanlık teşkilat yapısında 8 genel müdürlük bulunmaktadır:

- 1) Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü
- 2) Denizcilik Genel Müdürlüğü
- 3) Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- 4) Haberleşme Genel Müdürlüğü
- 5) Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- 6) Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü
- 7) Personel Genel Müdürlüğü
- 8) Hukuk Hizmetleri Genel Müdürlüğü

Teşkilat yapısı, aşağıdaki dört Başkanlık

- 1) Rehberlik ve Teftiş Başkanlığı
- 2) Strateji Geliştirme Başkanlığı
- 3) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığı
- 4) Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı

ve birçok yatay destek birimi ile tamamlamaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından denetlenen ve bu ulaştırma operasyonel programı ile ilgili ulusal kurum ve kuruluşların listesi şu şekildedir:

- Türkiye Cumhuriyeti Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMİ)
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü (TCDD)
- Posta ve Telgraf Teşkilatı Anonim Şirketi (PTT)
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Türksat Uydu Haberleşme Kablo TV ve İşletme A.Ş..

Bu konuyla ilgili sorumlulukları bulunan **diğer Bakanlıklar şu şekildedir:**

- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
- Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Enerji ve Tabi Kaynaklar Bakanlığı ve Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, araştırma ve geliştirme faaliyetlerinin yanı sıra her şeyden önce çevresel hususlar ve Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı bakımından önemli sorumluluklara sahiptir. Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı esasen insan kaynakları ile

ilgilenirken, Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı erişebilirlik ve kapsayıcılık yönleriyle ilgilenmektedir.

Belediyeler, kentsel alanlarda ulaşım politikaları, altyapı ağları ve ulaşım hizmetlerinden sorumludur. Belediyeler bu sorumluluklarını ulusal kanunlar çerçevesinde ve Hükümetle işbirliği içinde yerine getirmektedir. Belediyeler yerel ulaşım geliştirme konseptleri ve stratejileri tasarlamakta; projeler geliştirmekte ve uygulamakta; ayrıca yerel ulaşım hizmetlerini düzenlemekte ve işletmektedir.

2.3 Sektör ve donör koordinasyonu

Ulusal seviyede sektör politikalarının koordinasyonu kilit öneme sahip iki ulusal kurum tarafından sağlanmaktadır:

- Genel olarak ulusal kalkınmaya ilişkin bakanlıklar arası koordinasyon ve karar alma makamı **Yüksek Planlama Kuruludur**.
- Ayrıca, ulusal seviyede bölgesel kalkınma politikalarıyla ilgili üst karar alma organı olan **Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu** da kurulmuştur. Kurulun başlıca görevi, bölgesel kalkınma politikalarının karar alma, programlama, uygulama ve izlemeye ilişkin merkezi seviyedeki diğer sektörel ve tematik politikalarla uyumu ve koordinasyonunu sağlayarak yönetişimi güçlendirmektir.

Ulaştırma sektörüyle koordinasyonu Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı sağlamaktadır. Bu amaçla aşağıdakiler dahil olmak üzere Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bünyesinde birçok alt sektör koordinasyon organı bulunmaktadır:

- Denizcilik Koordinasyon Komisyonu (DKK) - daha önce Uluslararası Denizcilik Forumları Koordinasyon Komisyonu
- İklim Değişikliği ve Hava Yönetimi Koordinasyon Kurulu
- Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu
- Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Komitesi (HANKOK)
- Demiryolu Koordinasyon Kurulu.

Yukarıdaki koordinasyon organları arasında, ilgili devlet bakanlıklarının ve ulusal ajansların yanı sıra ilgili alt sektör operatörlerinin, ekonomik örgütlerin ve sivil toplum örgütlerinin temsilcileri de bulunmaktadır. Bu organlar, düzenli olarak toplanmakta ve ulusal sektör stratejileri ile politikalarının yanı sıra ulaştırma sektöründe yabancı donör ve uluslararası finansal kuruluşları finansmanının kullanımına ilişkin olarak görüşmeler yapmaktadır.

IPA'yla ilgili olarak, başta Sektörel İzleme Komitesi (SMC) 2006'dan beri faaliyet göstermektedir. Söz konusu SMC, 2007'den itibaren birinci Ulaştırma Operasyonel Programının izlenmesinden sorumludur. SMC aşağıda listelenen sivil toplum kuruluşları, sorumlu kamu organları ve temsilcileri dâhil olmak üzere ilgili tüm paydaşları içermektedir:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya temsilcisi,
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi,
- Ulusal Fon,
- Avrupa Komisyonu,

- Strateji ve Bütçe Başkanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının ilgili bölümleri,
- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı ve Tarım ve Orman Bakanlığının ilgili birimleri,
- Uluslararası Nakliyeciler Derneği (UND),
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği (DTD),
- Türkiye Liman İşletmecileri Derneği (TÜRKLİM),
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB),
- ayrıca üniversiteler ve akademi dünyasının temsilcileri.

SMC toplantıları, paydaşlar arasında uyum ve tutarlığı sağlamak için yılda iki kez düzenlenmektedir. Toplantılar, IPA II programlama ve uygulama döneminde devam edecektir.

Uluslararası finans kuruluşları (IFI) dahil olmak üzere dış finansman konusunda ulusal koordinasyon makamı Hazine ve Maliye Bakanlığıdır. Hazine ve Maliye Bakanlığı; kamu kurumları tarafından uluslararası finans kuruluşları, fonlar, hükümetler, kalkınma bankaları ve özel bankalar gibi donör kuruluşlardan çeşitli projeler için alınan kredi ve hibelerin koordinasyonunu sağlamaktadır²⁴. Bakanlığın koordinasyon faaliyetleri ayrıca uluslararası finans kuruluşlarından alınan, ulusal bütçe için program kredilerinin finansmanını da kapsamaktadır.

Projelerin tanımlanması ve dış finansmanın tahsisine ilişkin kararlar, Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan **Yıllık Yatırım Programında (YYP)** belirtilmektedir. Donörler ve uluslararası finans kuruluşları tarafından sağlanan finansman için sadece YYP'ye dahil edilen projeler uygundur. Gerekli hazırlık ve fizibilite çalışma ve raporlarının hazırlanması, yararlanıcı (başvuru sahibi) kamu organının sorumluluğundadır.

Ulaştırma sektöründe aşağıda listelenen pek çok **donörle** işbirliği yapılmıştır:

- Avrupa Yatırım Bankası (AYB),
- Avrupa Kalkınma Bankası Konseyi (CEB),
- Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AIKB),
- Dünya Bankası
- İslam Kalkınma Bankası,
- Japonya Uluslararası İşbirliği Bankası (JBIC) ve Japonya Uluslararası İşbirliği Ajansı (JICA).

Marmaray Projesi ile Bursa ve Antalya'daki Hafif Demiryolu Transit Projeleri, dış donörlerin ortak finansman sağladığı önemli projelere örnektir. Ayrıca Dünya Bankası ve İslami Kalkınma Bankası, Demiryolu Yeniden Yapılanması ve demiryolu rayları, 80 elektrikli lokomotif ve 6 Hızlı Tren Seti projelerinin finansmanını üstlenmiştir. Kent içi ulaşım alanında Fransa Kalkınma Ajansı (AFD), İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir projesini (diğer donörlerle birlikte) finanse etmiştir.

²⁴ Donör kuruluşların koordinasyonu için yasal zemin, 4749 sayılı Kamu Finansmanı ve Borç Yönetiminin Düzenlenmesi Hakkında Kanun, 4749 sayılı Kanun Kapsamında Dış Finansman Sağlanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik ve Hazine ve Maliye Bakanlığı Teminatı Dışındaki Hibeler Dışında Kamu Kurumları İçin Dış Finansman Yönetmeliğı ile sağlanmaktadır.

2.4 Orta vadeli bütçe perspektifleri

Türkiye'de tüm devlet idarelerinin bütçesi 2006'dan itibaren 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile düzenlenmektedir. Türkiye'nin sağlam birçok yıllık bütçe sistemi bulunmaktadır. Bu sistemde kamu kuruluşları kendi stratejik planlarını ve bütçelerini, söz konusu planlar uyarınca hazırlanan performans programlarını esas olarak geliştirmektedir.

Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu'nun tam olarak uygulamaya konulmasıyla, Türkiye 2006'dan itibaren orta vadeli maliyet çerçevesi bağlamında çok yıllık bütçe hazırlama çalışmaları yapmaktadır. Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu, uluslararası standartlar uyarınca mali yönetim, bütçe sınıflandırması ve bütçe türlerinin genel özellikleri tanımlamaktadır.

16. madde uyarınca, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Tasarısı'nın hazırlanmasından ve ilgili devlet idareleri arasında koordinasyonun sağlanmasından sorumludur.

Kamu Mali Yönetim ve Kontrol Kanunu'yla bütçe hazırlama süreci yeniden tasarlanmıştır. **Orta Vadeli Programlar (OVP)** ve **Orta Vadeli Mali Planlar (OVMP)** sisteme yeni unsurlar olarak dahil edilmiştir. Orta vadeli program; temel makroekonomik politikalar, ilkeler ve ekonomik hedefler ve göstergeleri içermektedir. Orta vadeli mali planlarsa, hedef bütçe açığı ve borçlanma durumunu, bütçe yılı ve takip eden iki yıl için gelir ve harcama tahminlerini ve ayrıca kamu kuruluşlarının ödenek teklif tavanlarını içermektedir.

Bütçe rakamları, ilgili her bir kamu kuruluşu tarafından geliştirilen **Stratejik Programları** temel almaktadır. Bu programlar OVP ve OVMP'den elde edilmektedir. Ajansların kendi bütçe kalemleri arasında ödenek aktarmalarına izin verilerek önemli oranda **esneklik** sağlanmaktadır. Bütçe hazırlığı konusunda tahsis ve operasyonel etkinliği artırmak için sistem, performans göstergelerinin oluşturulmasını gerektirmekte ve izleme mekanizmaları içermektedir.

OVP ve OVMP **periyodik olarak hazırlanan üç yıllık** belgelerdir. Bütçe yılı için bağlayıcı olan mali hedefler sonraki iki yıl için endikatif niteliktedir. Sonraki iki yıl için yapılan tahminler de ilk uygulama yılında, yakından takip edilmektedir. Proje bazlı harcama programlarında çok yıllık ödenekler korunmakta, ancak ekonomik göstergelerden etkilenen ödenekler değişebilmektedir. Bu yapı kamu maliyesinin öngörülebilirliğini temin ederken mali düzenleme hazırlama süreci açısından esneklik sağlamaktadır.

2014 yılı ulaştırma ve haberleşme sektörü toplam ulusal bütçesi 36.928.534.000 TRY (yaklaşık 13 milyar avro) olarak belirlenmiştir. Bu bütçenin 14.288.902.000 TRY (yaklaşık 5 milyar avro) olan %39'luk kısmı yatırımlara ayrılmıştır. Türkiye'nin toplam yatırım bütçesi içinde ulaştırma sektörünün payı 47.523.961.000 TRY (yaklaşık 16,6 milyar avro), yani yaklaşık %30'dur.

Bu bakımdan ulaştırma sektöşü bütçesinin başlıca harcama kalemleri aşağıdaki gibidir:

Tablo 2 - Türkiye Ulaştırma Sektöşü Yatırım Bütçesi, 2014

SEKTÖRLER	2014 (TL)
Demiryolu	7.651.500.000 (yaklaşık 2,6 milyar avro)
Karayolları	4.082.589.000 (yaklaşık 1,4 milyar avro)
Havacılık	1.005.300.000 (yaklaşık 0,35 milyar avro)
Denizcilik	601.000.000 (yaklaşık 0,21 milyar avro)
Haberleşme	948.513.000 (yaklaşık 0,33 milyar avro)
TOPLAM	14.288.902.000 (yaklaşık 5 milyar avro)

2.5 Performans değerlendirme çerçevesi

2011'den itibaren **ulusal kamu yatırımı programlarının izleme ve düzenli değerlendirme süreçleri** Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından izlenmektedir²⁵. Başkanlık özel bir (çevrim içi) Kamu Yatırımları Proje Bilgi Sisteminden (KYPBS) destek almaktadır. Planlanan ve gerçekteşen performans verileri ilgili kamu kuruluşları tarafından düzenli olarak KYPBS'ye girilmektedir. Bu giriş yapıldıktan hemen sonra veriler, Başkanlık tarafından kontrol edilmekte ve gerektiğinde, yorumlanmaktadır. Bu temelde sistem, kamu yatırımı projelerinin mali ilerleyişini sürekli olarak izlemekte ve gereksinime göre düzenli ve geçici uygulama raporları oluşturmaktadır.

Buna ilaveten ve Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu uyarınca kamu kuruluşları, projelerle ilgili genel bilgileri, yatırımların mali kaynaklarını, olası revizyonları ve mali ilerlemeyi içeren yıllık "**Yatırım Değerlendirme Raporları**" da hazırlamaktadır. Bu raporlar, kamu kuruluşları tarafından her yılın Mart ayı sonuna kadar Strateji ve Bütçe Başkanlığı ile Hazine ve Maliye Bakanlığına sunulmaktadır. Aynı zamanda Başkanlık, **ulusal yatırım programları için daha kapsamlı bir değerlendirme sistemi** de kurmaya başlamıştır. Sistem değerlendirme yöntemleri, kriterler ve süreçleri kapsayan standart rehberler ve kılavuzlar içerecektir. Değerlendirmeler, Başkanlık tarafından koordine edilip yönetilecek, hem ara dönem hem de nihai değerlendirmeleri içerecektir. Son olarak, yatırım projeleri Sayıştayın mali ve performans denetimlerine de tabidir.

2.6 Kamu mali yönetimi

Yukarıda söz edildiği gibi, kamu finans kaynaklarının stratejik planlaması, yönetimi ve (tahakkuk esaslı) muhasebesi ve ayrıca raporlama, iç ve dış kontrol ve denetimler, mali hesap verebilirlik ve şeffaflığa ilişkin yasal çerçeve 5018 sayılı **Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu**'nda belirlenmektedir.

²⁵ Önceki adıyla Kalkınma Bakanlığı

Kamu İç Mali Kontrol sistemi, merkezi hükümeti, sosyal güvenliği ve yerel yönetimleri kapsamaktadır. Sistemdeki merkezi uyumlaştırma görevi Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından üstlenilmektedir. Kamu fonlarıyla ilgili siyasi hesap verebilirlik ise Bakanın sorumluluğundadır.

Hazine ve Maliye Bakanlığının Merkezi Uyum Birimi (MUB) tarafından öngörülen yönetsel çerçeve içinde, mali yönetim sorumluluğu strateji geliştirme birimi (SGB) tarafından desteklenen en üst düzey yönetici tarafından üstlenilmektedir. Harcama birimleri her bakanlık ve kamu kurum/kuruluşundaki iç denetim birimleri tarafından kontrol edilmektedir. Bu birimler, Hazine ve Maliye Bakanlığına bağlı olan özel bir İç Denetim Koordinasyon Kurulu (İDKK) tarafından koordine edilmektedir.

Kamu kurum/kuruluşlarının **dış denetimleri** Sayıştay tarafından INTOSAI²⁶ standartlarına göre gerçekleştirilmektedir. Sayıştay, dış denetimlere ilişkin ulusal standartları belirlemekten sorumludur ve bağımsız hareket eder. Sayıştayın çalışmaları, hem nihai denetim görüşü oluşturulmasını sağlayacak şekilde tüm finansal operasyonlar, kararlar ve işlemlerin düzenlilik denetiminden geçirilmesini hem de performans denetimlerini, başka bir ifadeyle, kamu kaynaklarının etkin ve verimli kullanımını değerlendirilmesini içermektedir. Önceki denetimlere dayanarak tüm kamu idari kurum/kuruluşları için hazırlanan kurum raporları dışında Sayıştay, düzenlilik ve performans denetimlerinin sonuçlarını konsolide eden Dış Denetim Genel Değerlendirme Raporunu hazırlamakta ve Türkiye Büyük Millet Meclisine (TBMM) sunmaktadır. Sayıştay ayrıca, taslak kesin hesap kanununa (bütçe uygulama sürecinin onayı) ilişkin olarak genel uygunluk bildirimini de TBMM'ye iletmektedir.

Sayıştay'ın kendisi de, TBMM adına hareket eden ve TBMM Başkanlık Divanı tarafından atanan gerekli mesleki yeterliliklere sahip denetçiler komisyonu tarafından yıllık olarak denetlenmektedir. Denetim Sayıştay'ın hesaplarına ve ilgili dokümanlara²⁷ dayanılarak yapılmaktadır.

2.7 Makroekonomik Çerçeve

Küresel ekonomik krizin ardından Türk ekonomisi ile ticaret ortaklarının büyüme hızında ciddi farklılıklar baş göstermiştir; yurt içi talep hızla toparlanırken dış talepte durgunluk yaşanmıştır. Bu süreçte, cari açık o zamana kadar görülmemiş seviyelere yükselmiş ve ekonomi dengelerini yeniden kurma ihtiyacı oldukça belirgin bir hal almıştır. 2011'in son çeyreğinden itibaren makro ihtiyati tedbirler daha dengeli bir ekonomik yapı tesis etmek için uygulamaya koyulmuştur. Bu politikalarla birlikte, büyüme orta düzeye taşınmış; 2012'de büyümenin ana kaynağı dış talep olurken, cari açığın GSYH'ye oranı %6,1'e gerilemiştir. 2013'te dış talep durgun kalmış, canlanan yerel talep ve cari açık yeniden artmıştır. 2013'te %7,9 olarak gerçekleşen cari açık GSYH oranı Orta Vadeli Program (2014-2016) ve Katılım Öncesi Ekonomik Program'da (2014-2016) öngörülen %7,1'lik oranın üstünde gerçekleşmiştir.

Gelecek dönemdeki makroekonomik politikanın ana hedefleri bir taraftan kademeli olarak cari açığı düşürmek, diğer taraftansa, küresel belirsizliğin Türkiye ekonomisi üstündeki etkilerini en aza indirerek büyüme oranını arttırmaktır. Bu bağlamda 2013'te yaklaşık %3,6

26 Uluslararası Yüksek Denetim Kurumları Örgütü

27 Eylem Planı, Bölüm 22

olması tahmin edilen GSYH gerçek büyüme hızının 2014'te %4'e çıkması ve 2015 ve 2016 yıllarında %5'lik potansiyel büyüme hızına ulaşması beklenmektedir (Katılım Öncesi Ekonomik Program 2014-2016).

Uygulanan makro ihtiyati tedbirlerin etkisiyle potansiyel büyümeye kademeli olarak yaklaşan makroekonomik politikalar, cari açığın GSYH'ye oranını aşamalı olarak 2014'te %6,4, 2015'te %5,9 ve 2016'da %5,5'e düşürmeyi hedeflemektedir (Katılım Öncesi Ekonomik Program 2014-2016).

Toplam yatırımlar ve tasarruflarda son yıllarda gerçekleşen eş zamanlı düşüş, bu alanda yapısal politikalar için duyulan ihtiyacı arttırmıştır. Mayıs 2013'ten sonra ABD para politikasında gerçekleşen değişikliklerin etkileri bu ihtiyacı öne çıkarmıştır. Bu nedenle yurtiçi tasarrufların artırılması, kaynakların üretim alanlarına aktarılması, ekonominin üretkenlik seviyesinin yükseltilmesi, istihdamın artırılması ve enflasyonun düşürülmesi ana makroekonomik hedefler arasında olacaktır (KEP 2014-2016). Bu çerçevede, GSYH büyümesinin hızlanmasıyla birlikte işsizlik oranının 2013 yılında %9,7'den kademeli olarak 2016'da %8,9'a gerilemesi beklenmektedir (KEP 2014-2016). Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası (TCMB), fiyat istikrarı sağlama ana hedefiyle ile uyumlu olarak enflasyon hedeflemesi rejimini sürdürecektir. TCMB, enflasyon oranını (yılsonu TÜFE) 2013 sonunda %7,4'ten tedrici olarak 2016 sonunda %5'e düşürmeyi hedeflemektedir. Nihai hedef, mali istikrar hususlarını göz önünde bulundurarak enflasyon oranının Maastricht kriterlerine uygun düzeylere çekilmesidir (KEP 2014-2016).

Kamu maliyesindeki güçlü duruş orta vadede korunacak; yerel tasarrufların artırılması ve ekonominin büyüme potansiyelinin yükseltilmesi suretiyle cari açığın kontrol altında tutulması için mali politikalar, ekonomi ve finansal istikrarın güçlendirilmesi hedeflerini destekleyecektir. Kamu kesimi borçlanma gereği makul seviyelerde tutularak kamu maliyesinin sürdürülebilirliği sağlanacak ve kamu finansmanında geçmişte elde edilen kazanımlar idame ettirilecektir. Böylece 2013'te GSYH'nin %1'i civarında gerçekleşmesi beklenen genel hükümet açığının 2016'da GSYH'nin yaklaşık %0,5'ine düşmesi beklenmektedir (KEP 2014-2016). Kamu maliyesindeki başarılı performansın ve ekonomideki büyümenin sürdürülmesi neticesinde, genel hükümet borç stokunun GSYH'ye oranının 2013'te %35'ten 2016'da %30'a gerilemesi beklenmektedir (KEP 2014-2016).

Ayrıca, ithalata bağımlılığın azaltılması ve ekonominin yenilik kapasitesinin artırılmasıyla mevcut üretim yapısının değiştirilmesi hedeflenmektedir. Bu alanlara yönelik yapısal politikalar orta vadede ekonominin rekabet gücünü artırmak suretiyle potansiyel büyüme hızının artmasına ve tasarruf-yatırım boşluğunun azalmasına katkıda bulunacaktır. Böylelikle, 10. Kalkınma Planında öngörüldüğü üzere Türkiye'nin küresel pozisyonunu yükseltme ve vatandaşlarının refah düzeyini artırma yolundaki uzun vadeli kalkınma hedefine ulaşma yönünde önemli mesafeler kat edilecektir.

2.8 Genel Değerlendirme

Ülke Strateji Belgesinde de belirtildiği gibi " katılım öncesi mali yardımın Türkiye'ye çok yıllık planlamayla sektör odaklı eylemlerle ve kademeli olarak sektör yaklaşımlarıyla uygulanabilmesi için gerekli asgari koşullar birçok sektörde sağlanmıştır: her sektörde lider kuruluşlarla kurumsal düzen oluşturulması konusunda Türk otoriteleriyle mutabakata

varılmış, ilgili ulusal stratejiler ve eylem planları eşleştirilmiş ve sektör çalışma grupları kurularak program hazırlıkları için istişarelere başlanmıştır."

Özel olarak ulaştırma sektörü bağlamında,

- Genel ulusal seviye **sektör stratejisi** - Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023-hazırdır. Bu doküman, hükümetin genel strateji belgesi olan 10 Ulusal Kalkınma Planı'na uygun olarak güncellenmiştir. Ayrıca bu doküman, halihazırda Ulaştırma Operasyonel Programının kapsadığı alanların büyük bir kısmında bir dizi alt sektör stratejisiyle de desteklenmektedir.
- Bunun söz konusu olmadığı durumlarda veya örneğin AB entegrasyonu ve müktesebatla uyum gibi nedenlerle mevcut ulusal stratejinin güncellenmesi gerektiğinde, USOP 2014-2020 gerekli faaliyetlere finansman sağlayacaktır.
- Ulaştırma sektörünün **kurumsal çerçevesi** de tesis edilmiştir; istikrarlı durumdadır ve sektördeki tüm paydaşların etkin bir işbirliği içinde olmasını temin etmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, açıkça liderlik rolünü üstlenmiştir ve ihtisaslaşmış birçok alt sektör ajansı tarafından desteklenmektedir. Ortaklık istişarelerinin derinliği ve sıklığı, AB gereklilikleriyle uyumludur.
- Sektör içinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı; ulusal fonların, IPA'nın ve geri ödemesiz diğer **donör fonlarının koordinasyonundan** sorumludur. Uluslararası finans kuruluşları ve bu kuruluşların geri ödemeli araçları ile ilgili işbirliği ve koordinasyon Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından sağlanmaktadır. Geri ödemeli dış finansmana erişim, Hazine ve Maliye Bakanlığı tarafından ve Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından yönetilen Yıllık Yatırım Programları aracılığıyla kararlılıkla koordine edilmektedir. Bu çerçevede kalmak şartıyla, ulaştırma sektörü yatırım programlarının planlanması, programlanması ve izlenmesine ilişkin istişarelere paydaş olarak düzenli bir şekilde davet edilen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Uluslararası Finans Kuruluşları arasında doğrudan bağlantılar da bulunmaktadır. Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı 2014-2020, *diğerlerinin yanında*, AYB ve AİKB dâhil olmak üzere Uluslararası Finans Kuruluşlarından alınan geri ödemeli danışmanlık hizmetlerinden faydalanılması vasıtasıyla bu işbirliğinin sürdürülmesi ve ilerletilmesini öngörmektedir.
- Ulusal bütçe, 2006'dan itibaren **çok yıllık programlama** ilkesine göre hazırlanmaktadır. Bütçenin uygulanma şeklinin sürekli olarak izlenmesi için iyi yapılandırılmış yöntemler mevcuttur. Tüm ulusal bütçelerin temelini oluşturan Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu ile de, harici koşullar sonucu ortaya çıkan değişiklikler nedeniyle gereken nihai düzeltmelerle veya onaylanmış yatırım tedbirlerinin fiili ilerleyişiyle ilgili gerekli esneklik sağlanmaktadır.
- **Kamu Mali Yönetiminin** yasal çerçevesi de sağlam ve işler durumdadır. Çerçevenin genel ilkeleri INTOSAI standartlarına dayanmaktadır ve bu ilkeler iç ve dış denetim, kontrol ve değerlendirmelerin uluslararası bağlamda gerekli olan tüm formları öngörmektedir.
- Genel makroekonomik çerçeve istikrarlıdır. Türkiye, son yıllarda başlıca ticaret ortaklarına göre daha yüksek bir büyüme hızı yakalamıştır. Güçlü iç talep ve ihracat

piyasalarındaki durağan büyüme cari açığının kötüleşmesine neden olmuştur. Bununla birlikte, makro-ihtiyati tedbirler alınmıştır. İstikrar odaklı ekonomik politikaların devam etmesi ve böylece kamu yatırım programları arasında en büyük harcama kalemlerinden biri olan ulaştırma sektörünün mali çerçevesinin de makul ölçüde öngörülebilir olması beklenmektedir.

3 IPA sektör desteğinin hedefi/hedefleri

Programın aşağıda açıklanan hedeflerinin ve beklenen sonuçların özeti bu Bölümün sonunda yer alan **Mantıksal Çerçeve Matrisi**'nde sunulmaktadır.

Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı 2014-2020'nin **genel hedefi, Türkiye'de AB standartlarıyla uyumlu rekabetçi, erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi vasıtasıyla sosyal ve ekonomik kalkınmaya ve AB uyum sürecine katkıda bulunmaktadır.**

Bu nedenle, bu program ile aşağıdaki **özel hedeflere** ulaşılması amaçlanacaktır:

- H1 - Ulusal ulaştırma sisteminin **sürdürülebilirliği ve emniyetinin** artırılması;
- H2 - Ulaştırma sisteminin **etkinliğinin** iyileştirilmesi;
- H3 - Hem ulusal hem de kentsel seviyede, **bireysel toplu taşıma** modlarından sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişin teşvik edilmesi;
- H4 - Ulaştırma alanında Türkiye'nin AB standartlarıyla uyumunun güçlendirilmesi;
- H5 - Türkiye'nin ulaştırma sektörüne sağlanan **AB, ulusal ve donör kalkınma fonlarının** en iyi sonucu elde etmek amacıyla kullanılmasının temin edilmesi amacıyla, Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının yönetiminde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının desteklenmesi.

Programın **beklenen sonuçları** aşağıdaki gibidir:

- 1) S1: Daha dengeli bir modal ayrım ortaya koyan **daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş**;
- 2) S2: Akıllı, yenilikçi ve kaynak, zaman ve maliyet etkin çözümlerin tüm ulaştırma modlarında yaygınlaşması;
- 3) S3: ulaştırma hizmetlerinin **erişilebilirliğinin herkes için iyileştirilmesi, kent içi toplu taşımacılığın** kapasitesi ve verimliliğinin artırılması ile trafikteki sıkışıklığın ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonların azaltılması;
- 4) S4: Müktesebatın 14 ve 21. Fasılları kapsamındaki üyelik yükümlülüklerinin üstlenilmesi için gerekli olan **yasal, kurumsal ve idari kapasitenin** iyileştirilmesi; ulaştırma alanında AB ile kurulan **politika diyalogunun** güçlendirilmesi;
- 5) S5: **USOP'un** etkili, etkin, düzenli, şeffaf bir biçimde ve gecikmesizin uygulanması.

Yukarıdaki hedeflerin ve sonuçların elde edilmesi, Program Otoritesinin kontrolü dışında olan veya USOP'un kapsamı dışındaki politikalar, programlar ve projelerin uygulanmasıyla ilgili olan bir dizi varsayımın yerine getirilmesi **koşuluna bağlıdır.**

- Genel olarak Türkiye ve AB'nin, **Türkiye'nin Avrupa'ya entegrasyonu hedefine bağlı** kalmaları ve Türkiye'nin katılım gündemi (ve kısmen Ülke Strateji Belgesi) doğrultusunda sektörde birlikte yeni reformlar gerçekleştirmeleri beklenmektedir.
- Ayrıca, Türkiye Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının (ve genel olarak IPA'nın) uygulandığı **genel siyasi ve ekonomik ortamın** istikrarını sürdüreceği ve devam eden ekonomik ve siyasi entegrasyona yardımcı olacağı varsayılmaktadır.
- Türkiye Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının etkili bir şekilde uygulanabilmesi için Programın planlama, uygulama ve izleme süreçlerine katılan tüm **paydaşların** iyi bir işbirliği içinde olması gerekmektedir.

- **Destek alan yararlanıcılar**, projelerini gecikmeksizin, düzenli ve etkili bir şekilde tasarlamak ve uygulamak için yeterli kapasiteye sahip olmalıdır.

Yukarıdakilere ek olarak, Türkiye'nin (büyük ölçüde) yetkisi dâhilinde olmakla birlikte Program Otoritesi veya Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından tamamiyle kontrol edilemeyen varsayımlar bulunmaktadır. Bu varsayımlar, USOP'un uygulanmasına yönelik uygun çerçeve koşullarını sağlanmasının öneminin vurgulanması amacıyla dikkate alınmaktadır. Bu varsayımlar aşağıdakileri içermektedir:

- **Yeni politikalar ve mevzuat** ile ilgili olarak Ulaştırma Sektör Operasyonel Programından kaynaklanan somut teklifler, **birbirinin ardı sıra uygulanmalıdır**. Yeni tesis edilenler ve kapasite oluşturma desteği alan mevcut kuruluşlar sürdürülebilir olmalı ve görevlerini etkili bir şekilde yerine getirmeleri için gerekli olan yasal durum, imtiyazlar ve operasyonel kaynaklara sahip olmalıdır.
- **İnsan kaynaklarının devamlı olarak geliştirilmesine** ve USOP aracılığıyla eğitim verilen personelin katılım süreciyle ilgili görevlerde tutulmasına özel olarak dikkat edilmelidir. Bakanlık ve *müktesebatla* uyumlaştırma konusunda rolü olan ilgili ulusal kurumlarda istihdam edilecek yeni personel, gerekli başlangıç eğitimlerini almalı ve kapasitelerini daha fazla geliştirmek için sürekli mevcut olan fırsatlardan yararlanmalıdır.
- Yeni kurumların tesis edildiği veya yeni altyapıların inşa edildiği durumlarda, sürekli ve amaca uygun operasyonun sağlanması amacıyla **gerekli işletme maliyetleri** uygun şekilde hesaplanmalı ve planlanmalıdır.
- Ayrıca maliyetler açısından, kurumsal kapasitenin geliştirilmesi ve kamu yatırımlarıyla ilgili projelere ilişkin **ortak finansman**, eksiksiz olarak ve gecikmeksizin, büyük oranda ulusal bütçeden sağlanmalıdır.
- Diğerleri kadar önemli son husus ise USOP kapsamı dışında kalan diğer donör projeleri veya IPA kapsamında hazırlananlar dâhil olmak üzere, yatırımlarla ilgili teknik, finansal ve çevresel **hazırlık çalışmalarının** zamanında teslim edileceği varsayımdır.

Yukarıdaki tüm varsayımların gerçekleştirilebileceği varsayılacaktır. Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının etkili bir şekilde uygulanmasını tehdit eden büyük ölçekli riskler tanımlanmamıştır.

Tablo 3 - Mantıksal Çerçeve Matrisi – Türkiye IPA Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı 2014-2020

GENEL HEDEF	NESNEL OLARAK DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER (NDG)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	
Türkiye’de, AB standartlarıyla uyumlu rekabetçi, erişilebilir ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi oluşturularak sosyal ve ekonomik kalkınmaya ve AB entegrasyon sürecine katkıda bulunulması.	- Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi (seçilmiş uluslararası ve ulusal endeksler) (2018’e kadar LPE’deki en iyi 15 ülke arasında) - İlerleme Raporuyla (14. Fasıl - Taşımacılık politikası; 21. Fasıl - Trans-Avrupa Ağları) değerlendirildiği şekilde katılım kriterlerinin karşılanmasına ilişkin ilerleme	- Dünya Bankası - AB Yıllık İlerleme Raporu	
ÖZEL HEDEF	NESNEL OLARAK DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER (NDG)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	VARSAYIMLAR
- H1 - Ulusal ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliği ve emniyetinin iyileştirilmesi - H2 - Ulaştırma sisteminin etkinliğinin geliştirilmesi - H3 - Hem ulusal hem de kentsel seviyede, bireysel toplu taşıma modlarından sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişin teşvik edilmesi; - Ulaştırma alanında Türkiye’nin AB standartlarıyla uyumlaştırılmasını güçlendirmek - H5 - Türkiye’nin ulaştırma sektörüne sağlanan AB, ulusal ve donor kalkınma fonlarının en iyi sonucu elde etmek amacıyla kullanılmasının temin edilmesi amacıyla, Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının yönetiminde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının desteklenmesi.	- Koridor üzerinde kargo taşımacılığının saat olarak seyahat süresi (yalnızca Türkiye ve Avrupa arasında, yani Halkalı-Kapaklıe hatında demiryolu ile yük taşımacılığı) - Karayolundaki trafik kazaları sonucu ölüm sayısı - Ölüm ve yaralanmayla sonuçlanan karayolu kazalarının sayısı - Yatırım yapılan koridorlarda(larda)/ bölgelerde modlara ayrılması (yük-ton) ulaşımında değişiklik - Lojistik Performans Endeksi - Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamalarının sayısı - Ulaştırma sektöründeki araştırma harcamalarının hacmi - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından koordine edilen araştırma projelerinin sayısı - Ulaşım bilgi sistemlerine erişen kişilerin oranı - Toplu taşıma kullanıcılarının nüfus içindeki payı (seçilen büyükşehirlerde/kentsel alanlarda) - Yasal düzenlemelerin AB müktesebatı ile uyum derecesi - Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının uygulanma derecesi	- TÜİK - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı İlgili kuruluşların yıllık raporları - TNP - Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksi - Ulusal istatistikler - TÜİK - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler - Ulusal istatistikler - TÜİK - AB Yıllık İlerleme Raporları - Tarım ve Orman Bakanlığı - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Değerlendirme raporları - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	- Türkiye’nin AB ile ekonomik ve politik entegrasyonuna yardımcı olan istikrarlı politik ve ekonomik ortam - Gerek Türkiye gerekse AB, Türkiye’nin entegrasyon gündemine yönelik taahhüdünü sürdürmektedir.
SONUÇLAR	NESNEL OLARAK DOĞRULANABİLİR GÖSTERGELER (NDG)	DOĞRULAMA KAYNAKLARI	VARSAYIMLAR
- S1 - Daha dengeli bir modal ayrım ortaya koyan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş - S2 - Akıllı, yenilikçi ve kaynak, zaman ve maliyet etkin çözümlerin tüm ulaştırma modlarında yaygınlaşmasının teşvik edilmesi	- Kilometre cinsinden rehabilite/ınşa edilen demiryolu rayları - Türkiye Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı hazırlandı - Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonları veri tabanı oluşturuldu - EGM’nin trafik güvenliği uygulama yöntemleri, usulleri ve eğitim süreçleri güncellendi - İntermodal terminaller ve aktarma hatlarının yapımına ilişkin ön etütler gerçekleştirildi - Akıllı Ulaşım Sistemleri çözümleri uygulamaya geçirildi - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Araştırma Merkezi güçlendirildi	- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı - Ulusal istatistikler - Proje İlerleme Raporları - TNP - Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	- Katılan paydaşlar arasında iyi işbirliği - Kurumsal kapasite geliştirme desteği alan kurumların sürdürülebilirliği sağlandı - Eğitilen personelin sürdürülebilirliği ve gelen yeni personelin (veya mevcut personel yerine gelen personelin) ilave eğitimi sağlandı - Yeni kuruluşların, altyapı ve ekipman için gerekli olan işletme masrafları sürekli olarak karşılandı.

• S3 - ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğinin herkes için iyileştirilmesi, kent içi toplu taşımacılığın kapasitesi ve verimliliğinin artırılması ve trafik sıkışıklığı ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonların azaltılması • S4 - Müktesebatın 14 ve 21. Fasılları kapsamındaki üyelik yükümlölüklerinin üstlenilmesi için gerekli olan yasal, kurumsal ve idari kapasitenin iyileştirilmesi; ulaştırma alanında AB ile kurulan politika diyalogunun güçlendirilmesi; • S5 - USOP'un daha etkin, etkili, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanması	• Geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının sayısı • Toplu taşıma altyapı projeleri için hazırlanan etüt ve ihale dosyası sayısı • Müktesebatın Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Programın uygulanma durumu. • Program Otoritesinin desteklenmesine yönelik teknik destek projelerinin sayısı	• Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler • AB Yıllık İlerleme Raporları • Tanım ve Orman Bakanlığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı • AB İlerleme Raporu • Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı	
EYLEMLER • V1 - TEN-T demiryolu ağına, sürdürülebilir ulaşım çözümlerine, iklim değişikliğinin etkilerinin azaltılmasına, adaptasyona, ulaştırma emniyetine, intermodaliteye yatırım yapılması • V2 - Akıllı ulaşım sistemleri (AUS) stratejisi ve bağlantılı AUS yatırımlarının uygulanmasının desteklenmesi; Ulaştırma alanında araştırma, geliştirme, ilerleme ve yeniliklerin teşvik edilmesi • V3 - Kentsel ve ulusal düzeyde toplu taşımacılığın erişilebilirliği ve kapsayıcılığının daha da geliştirilmesi. Sürdürülebilir kent içi toplu taşımının teşvik edilmesi ve şehirlerde kapsayıcı toplu taşıma ağlarına yatırım yapılması; • V4 - ulaştırma mevzuatının AB müktesebatıyla uyumlaştırılması ve müktesebatın 14. ve 21. Fasılları kapsamındaki üyelik yükümlölüklerinin üstlenilmesi için gerekli olan kurumsal ve idari kapasitenin tesis edilmesi; AB organlarıyla siyasi diyalog ve teknik işbirliğinin güçlendirilmesi • V5 - Program Otoritesine, USOP için gerekli hizmetlerin, insan kapasitesinin ve finansal kaynakların sağlanması; Yatırım stratejilerinin, stratejik proje havuzuna ilişkin proje çelişmelerinin ve ulaştırmada gelişmenin sağlanması için kapsamlı finansman modellerinin geliştirilmesi.	ARAÇLAR • (ayrıntılar için bkz. Bölüm 4.6)	GENEL MALİYET • Toplam bütçe: 409,29 milyon avro • AB Katkısı: 347,90 milyon avro	VARSAYIMLAR (ökoğullar) • (Yatırım için gerekenek mihai İTİ/donör fonları dahil olmak üzere) ulusal bütçeden ortak finansman sağlanmaktadır. • Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programının uygulanması için tüm yararlanıcılar hazır ve işbirliği yapabilir durumdadır • Yatırımlar için gerekli olan teknik ve ekonomik hazırlık çelişmelerini ve çevre ile inşaat izinleri zamanında alınmıştır ve uygun durumdadır. • Bu projenin girdileri olan yardım projelerine ilişkin çıktılar, zamanında elde edilmiş ve uygun durumdadır.

4 Programın operasyonel özellikleri

4.1 Coğrafi ve Tematik Yoğunlaşma

Ulaştırma Sektörel Operasyonel Programı öncelikle **tematik bir yaklaşım** uygulamaktadır. IPA desteğiyle uygulanacak tedbirlerin büyük bir kısmı, genel olarak, tüm ülkeyi kapsamaktadır. Bu durum, program hedeflerinin tüm ülke topraklarını ilgilendirmesiyle açıklanmaktadır. Ulaştırma sektöründe, 2014-2018 dönemi için coğrafi yoğunlaşmanın uygulanması planlanmamaktadır. Ancak, 2018 sonrası dönem için coğrafi yoğunlaşmanın gerekli olup olmayacağı, 2018'de yapılacak ara değerlendirmeden sonra tekrar değerlendirilecektir.

IPA II Tüzüğü'nün 2. Ekinde yer aldığı şekilde, tematik yoğunlaşma konusunda USOP, **IPA II'nin farklı tematik hedefleriyle** ilişkilidir. Bu bölümün sonunda yer alan Tablo 4 USOP tedbirlerinin IPA II tematik hedeflerine katkısı ve USOP kaynaklarının bu hedeflere nasıl yoğunlaştırıldığı sunulmaktadır.

Tablo 4 - Ulaştırma Operasyonel Programında tematik yoğunlaşma

IPA TEMATİK HEDEFİ	EYLEM 1 SÜRDÜRÜLEBİLİR VE EMNİYETLİ ULAŞTIRMA				EYLEM 2 ETKİN ULAŞTIRMA		EYLEM 3 ERİŞİLEBİLİR VE KAPSAYICI KENT İÇİ ULAŞTIRMA		EYLEM 4 AB'YE ENTEGRASYO N		EYLEM 5 TEKNİK DESTEK	
	F 1.1 TEN & Demiryolu	F 1.2 Çevre & İklim	F 1.3 Emniyet	F 1.4 İntermodalite	F 2.1 AUS	F 2.2 Ar-Ge	F 3.1 Politik a&Diya log	F 3.2 Kentsel Yatırım	F 4.1 Uyumla ştırma	F 4.2 Politik a&Diya log	F 5.1 PO	F 5.2 Proj. Gel.
1) İyi kamu idaresi ve ekonomik yönetim		○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○
2) Sivil Toplumun Güçlendirilmesi							●			○		
3) eğitim-öğretim , beceriler ve hayat boyu öğrenmeye yatırım;			○			○			○		●	
4) istihdamın ve işgücü hareketliliğinin desteklenmesi;	○			○	○	○					○	
5) sosyal içermenin desteklenmesi ve yoksullukla mücadelenin desteklenmesi;					○		●	●				
6) sürdürülebilir ulaştırmanın desteklenmesi ve ana ağ alt yapılarındaki dar boğazların giderilmesi;	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●
7) Özel sektörün geliştirilmesi ve rekabet edebilirlik				○	○	○			○	○		
8) araştırma, teknolojik gelişme ve yeniliğin güçlendirilmesi;	○	○		○	●	●	○	○				
9) bilgi ve iletişim teknolojilerine erişimin ve bunların kullanımı ve kalitesinin iyileştirilmesi	○	○	○	○	●	●	○	○	○		○	
10) çevre , kaynak verimliliği, düşük karbon ekonomisi, iklim değişikliği	●	●		●	●	●	●	●	○			○

● Doğrudan katkı

○ Dolaylı katkı

4.2 Programın diğer sektörlerdeki IPA II programlarıyla etkileşimi

Ana hedefleri yukarıda belirtilen **Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı** doğası gereği, özellikle aşağıdakiler başta olmak üzere, diğer IPA II programlarının büyük bir kısmıyla ilişkilidir:

- **Rekabet edebilirlik ve Yenilik (RYOP);**
- **Çevre (ÇİSOP)**
- **Enerji**
- **İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi (İKG OP):**

Bu programlar arasındaki sinerjiler aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Genel hatlarıyla ulaştırma, enerji, çevre, bölgesel rekabet edebilirlik ve insan kaynakları geliştirme alanlarındaki tüm programlar aynı hedefe hizmet etmektedir: sürdürülebilir politikalar ve kalkınma tedbirleri vasıtasıyla **Türkiye'nin rekabet edebilirliğini** artırmak. Özellikle RYOP'nin 2. Eylemi, kamu ve özel araştırma kapasitelerinin ve faaliyetlerinin güçlendirilmesini ve araştırma sonuçlarının hızlıca pazarlanmasını hedeflemektedir. RYOP'nin ilgili eylemleri USOP kapsamında 2. Eylemle koordine edilecektir. Ayrıca RYOP'nin 1. Eylemi, USOP'nin 1. Eylemiyle ilişkili bir şekilde (diğerlerinin yanında) lojistik endüstrisini destekleyecektir.
- İklim değişikliği ve karbon emisyonlarının azaltulmasına odaklanan **güçlü çevresel karakteri** nedeniyle USOP'nin stratejisi ÇİSOP ile uyumludur. Bu operasyonel programların ikisi de düşük karbonlu, kaynak etkin ve sürdürülebilir bir gelecek amaçlamaktadır. Özellikle ÇİSOP'nin Sürdürülebilir Kalkınma İçin Çevresel Yönetim başlıklı 3. Eylemi tüm sektörlerde çevresel ve iklim dostu politikaların tasarlanmasını ve uygulanmasını hedeflemektedir. Söz konusu ÇİSOP eylemi özellikle USOP'nin 1 ve 3. eylemleriyle ilişkilidir.
- Program ayrıca sürdürülebilir ve etkin bir ulaştırma için uygulanan faaliyetler vasıtasıyla, enerji programının **enerji verimliliği** eylemlerine benzer hedefleri izlemektedir.
- İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi konusunda, Eylem 1.4 (Karayolu Güvenliği) altında gerçekleştirilecek ve **mesleki eğitim ve eğitim-öğretim tedbirleri** gerektirecek faaliyetler **İKG OP'yle** işbirliği fırsatı sağlayacaktır. Ek olarak, İKG OP'nin 1. Eylemi işçilerin istihdam edilebilirliğini ve kuruluşların adapte olabildiğini destekleyecektir. Bu eylem, kent içi ulaşımın geliştirilmesini hedefleyen ve özel işletmeler ve yeni personelin katılımıyla kentsel hizmetlerin yaygınlaştırılmasını beklediği USOP Eylem 3'le bağlantılandırılabilir. Ayrıca, USOP'nin kapsayıcı bir kentsel taşımacılığı hedefleyen 3. Eylemi dezavantajlı alanlarda kent içi ulaşım bağlantılarının geliştirilmesi yoluyla sosyal içermeyi teşvik etmeyi amaçlamaktadır. İKG OP'nin 3. Eylemi ayrıca sosyal içermeyi de hedeflemektedir. Böylece hem politika düzeyinde hem de kent içi ulaştırma projelerinin tasarımı sürecinde işbirliği öngörülmektedir.

Eylem ve faaliyet seviyesinde tamamlayıcılık **Program Otoriteleri arasındaki yakın işbirliği ve koordinasyonla** iyileştirilecektir. Somut olarak, Ulaştırma Sektör Operasyonel

Programı taslağının oluşturulma aşamasında, ulaştırma sektöründen sorumlu Program Otoritesi USOP taslaklarını ilgili Sektör Operasyonel Programlarının Program Otoritelerine iletmış ve ulaştırma programıyla ilgili unsurlar açısından diğer programların taslaklarına ilişkin yorumda bulunmuştur.

Bu şekilde, mevcut sinerjilerden yararlanılıp Sektör Operasyonel Programları arasındaki çakışmalar engellenecektir. Ayrıca IPA I döneminde olduğu gibi Programın uygulanması esnasında ilgili Türk kurumları arasında, paralel olarak uygulanan IPA II operasyonel programları konusunda kurumların bilgi almasını ve görüş alışverişinde bulunmasını sağlayacak faydalı platformlar olarak komiteler ve/veya kurullar oluşturulacaktır.

Eylemler ve faaliyetlerin tasarım ve uygulama aşamalarında **paydaşlarla yapılacak istişareler farklı müdahaleler arasındaki uyumu güçlendirilecektir.**

4.3 Sektördeki IPA II desteğinin diğer donörlerle tamamlanması

Türkiye'de USOP'yle ilgili faaliyetlerde bulunan uluslararası donörlerin sayısı nispeten azdır. **Geri ödemesiz hibelerin** miktarı düşüktür ve bu tür hibeler **büyük oranda IPA üzerinden** sağlanmaktadır.

Buna ek olarak, Dünya Bankası, Avrupa Yatırım Bankası (AYB), Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası (AIKB), İslami Kalkınma Bankası (İKB) ve Avrupa Kalkınma Bankası Konseyi (CEB) gibi **Uluslararası Finans Kuruluşları** (IFI) özellikle enerji, özel sektörün geliştirilmesi, ulaştırma ve çevre gibi sektörlerde kredi programları sağlamaktadır.

Söz konusu uluslararası krediler Türkiye'de **Hazine ve Maliye Bakanlığı** tarafından koordine edilmektedir.

(Uluslararası finans kuruluşlarının desteğiyle ilgili daha fazla ayrıntı için lütfen kısım 2.3'e bakınız)

4.4 Fırsat eşitliği ve kadın-erkek eşitliğinin anakımlaştırması

Fırsat eşitliği **Türkiye Cumhuriyeti Anayasası** ile güvence altına alınmaktadır: "*Herkes, dil, ırk, renk, cinsiyet, siyasi düşünce, felsefi inanç, din, mezhep ve benzeri sebeplerle ayırım gözetilmeksizin kanun önünde eşittir. Kadınlar ve erkekler eşit haklara sahiptir. Devlet, bu eşitliğin yaşama geçmesini sağlamakla yükümlüdür*" (Madde 10). Eşitlik ilkesi, ayrıca erkekler ve kadınlar için eşit ücret ilkesini dahil olmak üzere özellikle **eğitim ve iş dünyasına** da uygulanmaktadır. Fırsat eşitliği, ayrıca 4857 sayılı İş Kanunu, 5510 sayılı Sosyal Sigortalar ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu, 3308 sayılı Mesleki Eğitim Kanunu ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanunuyla da güvence altına alınmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile denetimi altındaki tüm ajanslar fırsat eşitliği ilkesine uymaktadır.

Fırsat eşitliği ilkesine uygunluk, ayrıca bugüne kadar gerçekleştirilen tüm IPA **katılım öncesi programları** için bir genel gerekliliktir (yatay ilke). Özel olarak **Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı**, aşağıda şekilde, tüm yararlanıcıları operasyonel program altında gerçekleştirilecek tüm projelerde fırsat eşitliği ve kadın-erkek eşitliğinin anakımlaştırılması bileşenlerini dikkate almaları için teşvik edecektir.

- Sosyal içirme ve fırsat eşitliği alanında faaliyet gösteren kamu kuruluşları ve sivil toplum kuruluşları USOP'nin hazırlanması sırasında **paydaş istişarelerine** katılmıştır.
- **Yazılı rehber** geliştirilecek ve özellikle, uygulanabildiği hallerde, ulaştırmayla ilgili kalkınma projelerinde fırsat eşitliği ve kadın-erkek eşitliği konusunda farkındalığı artırmak üzere yararlanıcıların erişimine açılacaktır. Rehber doküman **Sektörel İzleme Komitesi'ne** sunulacak ve bu komitede temsil edilen sosyal ortaklarla birlikte tartışılacaktır. Ayrıca Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığından da rehberlik ve tavsiye istenecektir.
- Fırsat eşitliği, **tüm proje uygulamaları ve hazırlık çalışmalarının standart ve zorunlu unsuru** olacaktır. Program Otoritesi, sosyal, ekonomik ve çevresel değerlendirmelerin faaliyet düzeyinde kadın-erkek eşitliğine duyarlı bir şekilde yapıldığından ve kadın-erkek eşitliği boyutunun yeterli şekilde ele alındığından emin olacaktır.
- 5. Eylem (teknik destek) kapsamındaki fonlar, (örneğin kent içi ulaşım; mevzuat uyumlaştırma ve kapasite oluşturma; eğitim ve öğrenim ve genel olarak sosyal açıdan dezavantajlı grupların yer aldığı bölgeler ve mahalleleri etkileyen faaliyetler gibi) IPA müdahalesinin eşit fırsatlara ilişkin potansiyel/beklenen etkisinin kısmen yüksek olduğu özel USOP faaliyetlerindeki ilgili bileşenlerin ayrıntılandırılması için **uzmanlardan yararlanılması** amacıyla kullanılacaktır.
- **Rekabetçi hibe sözleşmelerinde** projelerin bu hedefe özel katkıları, özellikle değerlendirme sürecinin bir parçası olarak değerlendirilecektir.
- **Kadın-erkek eşitliğine duyarlı iletişim stratejileri** uygulanacak ve bu stratejiler genel olarak ulaşırma sektörü ve altyapıdaki kadın-erkek eşitliği boyutuyla ilgili unsurların desteklenmesini içerecektir.
- İlgili yükümlölüklerle uyulup uyulmadığı, proje ilerleme raporlarında kontrol edilecek ve **izleme faaliyetleri ve değerlendirme çalışmalarına** dahil edilecektir.

Genel olarak USOP, ayırım yapmadan insanların yaşamlarını iyileştirecek, ülkenin rekabetçiliğini artıracak ve ekonominin büyümesini sağlayarak kadınlar ve dezavantajlı gruplar dahil olmak üzere herkes için yeni fırsatlar yaratacaktır. Ayrıca, Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının temel unsurları **hareketlilik fırsatlarını arttırarak** dezavantajlı grupların topluma kazandırılmasını teşvik edecektir. Bu durum, özellikle kent içi ulaşım projelerinde hareketliliği sınırlı kişiler dâhil olmak üzere tüm vatandaşlar için sosyal içirme ve erişilebilirlik hususlarının vurgulandığı 3. Eylemde uygulanacaktır. Araştırmanın gösterdiği gibi kadınlar genel olarak erkeklere göre daha fazla toplu taşıma kullanmaktadır. Bu nedenle, özellikle kadınlar için adil ve erişilebilir ulaşım istihdam, piyasa, çocuk bakımı, eğitim, sağlık ve siyasi katılım gibi çeşitli kaynaklara ve fırsatlara erişim anlamına gelmektedir.

4.5 İklim Eylemi ve Sürdürülebilir Kalkınma

Dünya Bankası'na göre Türkiye, özel koşullar içinde bulunan ve hızla gelişen bir ülkedir; bu durum da ülkeyi Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin I. Ekinde²⁸ yer alan diğer taraflara göre farklı bir konuma koymaktadır²⁹. Türkiye'de kişi başı sera gazı emisyonu yılda yaklaşık 5 tondur. Bu rakam, "Ekonomik İş Birliği ve Kalkınma Teşkilatı (OECD)" üye ülkelerinin üçte biri, AB ortalamasının ise yarısıdır. Türkiye'nin küresel sera gazı emisyonlarındaki toplam payı % 0,4'tür.³⁰

Yakın zamanda yapılan bir çalışmada (Skinner ve diğerleri, 2010) dünya çapında ulaştırma talebindeki beklenen büyüme trendleri dikkate alınarak, eğer araç verimliliğindeki son gelişmeler devam eder ancak herhangi ek bir siyasi müdahale olmazsa, ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının 1990 seviyelerine göre %74, 2010 seviyelerine göre ise %25 fazla olacağı tahmin edilmektedir.

Avrupa Komisyonu tarafından yaptırılan çalışmada ayrıca 2010-2050 döneminde en yüksek artışın havacılıkta kaydedileceğini (%103) ve bunu deniz taşımacılığının (%87) ve karayolu yük taşımacılığının (%79) takip edeceğini öngörülmektedir.

Türkiye, Kyoto Protokolünü 26 Ağustos 2009'da kabul etmiş olmasına rağmen, ikinci taahhüt periyodunda, herhangi bir nicel azaltma taahhüdünde bulunmamıştır. Yine de Türkiye, 2020 sonrası iklim değişikliği rejimine yapıcı ve anlamlı bir şekilde katkı yapmayı taahhüt etmektedir. Bu bağlamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Türkiye'nin Düşük Karbonlu Kent İçi Hareketlilik Ulusal Programlara Uygun Azaltım Eylemleri başlıklı bir NAMA³¹ teklifi hazırlamıştır.

NAMA teklifinin hedefi, trafik miktarına, daha yeşil ulaştırma modlarına geçiş yapmaya ve Türkiye'nin tüm şehirlerindeki enerji ve kirlilik standartlarını iyileştirmeye odaklanmıştır. NAMA teklifi, Aralık 2013'te Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı aracılığıyla Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi (UNFCCC) Sekreteryasına sunulmuştur.

Buna göre Türkiye, 2010'da **Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi (UİDS)** ve 2011'de **Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planını (UİDEP)** hazırlamıştır. Ulaştırma sektörüne ilişkin olarak Eylem Planında 2023 itibarıyla ulaşılabilecek **beş ana hedef** ve **28 eylem bölgesi** tanımlanmıştır. UİDEP'de yer alan ulaştırmayla ilgili eylem alanları aşağıdaki gibidir:

- intermodal taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi ve modlar arası dengenin sağlanması;
- teknoloji ihtiyaç değerlendirmeleri;
- ulaştırma sektörü için çevresel olarak güçlü teknolojilerin araştırılması ve geliştirilmesi;
- gerçek, güvenilir ve izleme-raporlama-doğrulama sürecine uygun ulaştırma verilerinin toplanması, bilgisayar ortamına aktarılması, izlenmesi ve değerlendirilmesi amacıyla yük, yolcu ve kent içi taşımacılık için ulaştırma kaynaklı emisyon veritabanlarının geliştirilmesi;

²⁸Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi, (<https://unfccc.int/2860.php>)

²⁹ https://unfccc.int/parties_and_observers/parties/annex_i/items/2774.php

³⁰ http://pdf.wri.org/navigating_numbers_chapter6.pdf

³¹Ulusal Programlara Uygun Azaltım Eylemi

- enerji verimliliği yüksek iklime duyarlı kentleşme ve ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesi.

Yeterli ve etkin politikalar yapmak, iklim değişikliğiyle mücadelenin bir diğer unsurudur. Sektörel politikalar yapma ve koordine etme makamı olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kısa vadede, çok yönlü sektörel **iklim değişikliği stratejisi ve eylem planı** tasarlamayı amaçlamaktadır.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, UİDEP’de tanımlanan sorumluluklarını ve iklim değişikliğinin etkilerine karşı mücadele etmeye katkıda bulunma konusundaki kararlılığını temel alarak, ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının azaltılması çabalarını hızlandırmak için sorunları yeterli ve etkin bir şekilde ele almayı ve ulaştırma sektörü için uygun bir ortam yaratmayı taahhüt etmektedir.

Ayrıca herhangi bir diğer ülkede olduğu gibi, Türkiye’de ulaştırmanın dekarbonizasyonu süreci, özünde halkın farkındalığını artırmayı ve halkı seyahat kararlarını düşük karbon salımlı ulaşım alternatifleri lehine almaya teşvik etmeyi gerektirmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, kısa ve orta vadede bu gibi faaliyetlerin üstlenilmesi gereksiniminin ortaya çıkacağına farkındadır.

4.6 Program stratejisi - Eylemler ve Faaliyetler

4.6.1 Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma

Amaç

Bu Eylemin genel hedefi ulusal ulaştırma sisteminin **sürdürülebilirliği ve emniyetinin iyileştirilmesidir.**

AB Mevzuatı

AB müktesebatına uyum özel olarak 4. Eylemde ele alınmaktadır. Eylemle ilgili müktesebat bileşenleri aşağıdakileri içermektedir:

- BEYAZ KİTAP Rekabetçi ve Kaynak Etkin Ulaştırma Sistemine Yönelik **Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası** COM(2011) 144, 28 Mart 2011
- 11 Aralık 2013 tarihli ve 661/2010/AB sayılı Karar’ı yürürlükten kaldıran, **Trans-Avrupa ulaştırma ağının geliştirilmesi için Birlik rehberleri** hakkında 11 Aralık 2013 tarihli ve 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- Komisyon Bildirimi, **AVRUPA 2020 Akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme stratejisi**, COM (2010) 2020, 03.03.2010
- **Yeşil Kitap – İklim ve enerji politikaları için 2030 çerçevesi**, COM (2013), 169, 27.03.2013
- **Rekabetçi Düşük Karbon Toplumuna geçiş için yol haritası – 2030 ve 2050 Stratejisi**, COM (2011) 112, 08.03.2011
- Komisyon Tarafından Avrupa Parlamentosuna, Konseye, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme **Avrupa karayolu güvenliği alanına doğru: karayolu güvenliği politika yönelimleri 2011-2020** COM(2010) 389, 20.07.2010
- Komisyon Tarafından Konseye, Avrupa Parlamentosuna, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komiteye ve Bölgeler Komitesine Sunulan Bilgilendirme **-Avrupa Birliği’nde**

intermodalite ve intermodal yük taşımacılığı - Yük taşımacılığına yönelik sistem yaklaşımı - Etkinlik, hizmet ve sürdürülebilirliğin iyileştirilmesine yönelik stratejiler ve eylemler COM (1997) 243, 29.05.1997

- **Trans-Avrupa Karayolu Ağındaki tüneller için minimum güvenlik gereksinimleri** hakkında 29 Nisan 2004 tarihli ve 2004/54/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
- **Karayolu altyapısı güvenliği yönetimi** hakkında 19 Kasım 2008 tarihli ve 2008/96/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi.

Özel hedefler

Bu Eylemin özel hedefi, daha dengeli bir modal ayırım ortaya koyan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçişi sağlamaktır.

Gereke

Bu Eylem büyük oranda **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır**. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Orta Asya ve Kafkasya'daki büyüyen piyasalara yakın stratejik konum
- Türkiye'nin geleneksel ticaret yolları ve su yollarının üstünde konumlanması
- Avrupa ve dünya ekonomisi karşısında güçlü büyüme
- AB'nin Türk ticaretinde en büyük paya sahip olması

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan **fırsatlarla daha da güçlenmesi** öngörülmektedir. Bu fırsatlar

- AB ülkeleri ile ticaretin büyümesi
- AB ile Orta Doğu ve Kafkasya bölgesi arasında büyüyen ticaret
- Avrupa'ya ve Avrupa'dan artan ulaşım talebi

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar:

- Komşu ülkelerle ulaştırma bağlantılarının az gelişmiş olması
- Türkiye ve AB arasındaki demiryolu bağlantılarının yetersiz olması
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik
- Ulaştırma için sektörel çevre stratejisinin eksikliği
- Yüksek seviyede karayolu kazaları, ölümler ve yaralanmalar
- Yanlış sürüş alışkanlıkları ve yönetmeliklere uymama
- Az gelişmiş intermodalite
- İntermodal ulaştırma stratejileri ve yatırımları konusunda kamu kurumları arasında entegre bir yaklaşımın bulunmaması
- İthal edilen ve sürdürülemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Ulaştırma talebinin ulusal altyapı ve çevre üzerine yaptığı baskı
- Ulaştırma yatırımına ilişkin (birim) maliyetlerin (uluslararası ortalamaya göre) artması
- Karayolu taşımacılığında birim maliyetlerinin sürdürülebilir modlardan hâlen daha düşük olması ve bu durumun taşıma türleri arasında mod değişimini engellemesi
- Artan enerji ithalatı ihtiyacı

- Tehlikeli mal taşımacılığında artış
- Artan emisyon oranları

Genel olarak, **Türkiye'deki ulaştırma sistemi ciddi bir şekilde dengesizdir**. Bu dengesizlik karayolu sektörü lehinedir. Bu durum hem yolcu hem de yük trafiği için geçerlidir. Dengesizlik yüksek seviyede çevre kirliliği, fosil yakıtlara bağımlılık, karayolu ağı üstündeki yoğun baskı, trafik sıkışıklığı, trafik kazaları ve halkın yaşam kalitesi üzerindeki olumsuz etkiler gibi ele alınması gereken birçok ekonomik ve toplumsal sorunun doğrudan nedenidir.

Bu eylem altındaki faaliyetlerin hepsi aynı anda olmak üzere, **ekonomik kalkınmayı hızlandırması**, Türkiye'nin Avrupa'yla entegrasyonunu artırması, Türkiye'nin ulaştırma sisteminin genel sürdürülebilirliğini iyileştirmesi, sera gazı emisyonlarını azaltması, karayolu taşımacılığı üzerindeki baskıyı hafifletmesi ve trafik sıkışıklığını azaltması beklenmektedir.

Diğerleri kadar önemli olan son noktaysa, TEN-T ağına uygun bağlantıların bir **katılım gerekliliği** olmasıdır.

USOP'yle bu sorunlara **kompleks bir yaklaşım** uygulanacaktır. Eylem 1'de dört sonuca ulaşılması beklenmektedir:

- S1 – AB ile **TEN-T demiryolu bağlantılarının** güçlendirilmesi
- S2 – Çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğiyle ilişkili azaltma ve uyum tedbirlerine hizmet eden fiziksel yatırım gerektirmeyen operasyonların uygulanması
- S3 – **Ulaştırma Emniyetinin** iyileştirilmesi
- S4 – **İntermodal ulaşım çözümlerinin** ve destekleyici teknolojilerin teşvik edilmesi

Bu sonuçların her birinin, aşağıda açıklanan ilgili faaliyet vasıtasıyla sağlanması beklenmektedir.

Açıklama

Demiryolu altyapısı

Öncelikle özellikle Türkiye ve AB arasındaki **TEN-T demiryolu bağlantılarına** ağırlık verilerek, demiryolu altyapısı modernize edilecektir. Bu alanda, rayların inşası veya rehabilitasyonu, iletişim ve sinyal ekipmanları, tren istasyonları dâhil olmak üzere **yenı altyapı yatırımlarının** hazırlanması ve uygulanmasına destek verilecektir.

Bu faaliyetin en önemli ayağı, Türkiye'yi Bulgaristan üzerinden doğrudan TEN-T demiryolu ağına bağlayan **Halkalı-Kapıkule demiryolu** hattıdır. Yedek iki proje, yani Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi ve Malatya-Narlı Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi, Halkalı-Kapıkule demiryolu projesinin finanse edilmesinde zorluklarla karşılaşılırsa ve fonların mevcudiyetine bağlı olarak alternatif bir seçenek olacaktır.

Ayrıntılar için lütfen Eylem 1.1'e bakınız.

İkinci olarak, Eylem Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı ve Enerji Verimliliği Eylem Planında belirtildiği gibi Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının özel sorumluluklarının olduğu **çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliği** alanını da kapsayacaktır.

Bu şekilde IPA II, ulaştırma sektöründe **iklim değişikliğiyle ilgili azaltma ve uyum politikalarının** tanımlanması, hazırlanması ve uygulanması süreçlerine ortak finansman sağlayacaktır. Bunlar düşük karbonlu sürdürülebilir ulaştırmaya ilişkin yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşluk/ihtiyaç analizlerini içerecektir.

Temel çıktı olarak, "Türkiye Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı" na yönelik çalışmalar yürütülecektir. Ayrıca politika oluşturma, yatırım kararları, izleme ve raporlama için temel teşkil edecek bir dizi veritabanı kurulacaktır. Sera gazı emisyonlarının azaltılması için kapasite oluşturma, mevzuat dâhil olmak üzere fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirler uygulanacaktır.

İklim değişikliğine ek olarak, sürdürülebilir ulaştırmanın geliştirilmesine ilişkin diğer bir öncelik de deniz taşımacılığından kaynaklanan **deniz kirliliğinin önlenmesidir**. Kirliliğin önlenmesi, petrol sızıntılarının ve gemilerden yasadışı boşaltımların erken tespit edilmesi ve gemiler tarafından taşınan su organizmalarının etkilerinin azaltılması için denetimlerden sorumlu Bakanlık organlarını güçlendirmek amacıyla **kapasite oluşturma** faaliyetleri gerçekleştirilecektir. Gemi filosu emisyonlarının nedenleri ve geliştirilmesi ile "kullanıcı öder" / "kirleticisi öder" ilkelerinin uygulanması gibi konularla ilgili **çalışmalar** da finanse edilebilir. *(İlgili bir faaliyet olarak, filo yenileme için finansman modellerinin kullanıma sokulmasına ilişkin seçeneklerin incelenmesi de Faaliyet 5.2 kapsamında finanse edilecektir).*

Son olarak önemli bir diğer husus ise, **gürültü kirliliğinin etkilerinin azaltılmasına** ilişkin faaliyetler değerlendirilebilir.

Ayrıntılar için lütfen Eylem 1.2'e bakınız.

Ulaştırma Emniyeti

Üçüncü olarak **Ulaştırma Emniyetine** öncelik verilecektir. **Karayolu Trafik Stratejisi ve Eylem Planı** (bu belge aynı zamanda BM'nin dünya çapında uygulanan "*Karayolu Güvenliği için On Yıllık Eylem, 2011-2020*") programına Türkiye'nin katkı yapması için ana araştır) faaliyetlerinin uygulanmasına destek verilecektir.

Düzenli teknik kontroller ve özel ve ticari araçların yol kenarı kontrolleri³², ulaştırmada güvenlik kurallarının düzenlenmesi ve uygulanması veya ulaştırma kazalarının araştırılması, yol altyapısı güvenliğinin iyileştirilmesi dâhil olmak üzere, ulaştırma müktesebatının uygulanmasına ilişkin yasal uyum ve kapasite oluşturma faaliyetleri 4. Eylem kapsamında ele alınmaktadır. Eylem 1'de karayolu trafik kurallarının uygulanması ile taşımacılar, belediyeler, eğitim sistemi, vatandaşlar ve sivil toplum kuruluşlarına yönelik faaliyetlere

³² Karayolu araçlarının düzenli güvenlik kontrolünü öngören sistem şu anda büyük oranda uygun kabul edilmektedir. Ağır araçların yol kenarında muayene edilmesi, mobil muayene istasyonlarının satın alınması da içeren bir önceki IPA projesiyle desteklenmiştir.

odaklanılmaktadır. Somut olarak bu eylem kapsamında, **karayolu güvenliğinin** iyileştirilmesi ve Türkiye'de **icra kapasitesinin** artırılması hususlarında da destek sağlanacaktır.

Emniyet konuları da **ulaşım altyapılarının tasarımında** önemlidir. Bu alanda IPA II, ulaştırma emniyetiyle ilgili politikaların ve yatırım planlarının oluşturulmasında girdi olarak kullanılabilecek, kaza beyaz ve kara noktaları ve trafik kazalarının kendine özgü nedenlerine ilişkin çalışmaların hazırlanmasını destekleyebilir. Ayrıca çalışmalardan çıkarılan dersler temel alınarak, hukuki kurallar ve ulusal altyapı tasarım gereklilikleri de güncellenecektir.

Türkiye'nin karayolu ağının bir kısmı, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının (TEN-T) bir uzantısı olacaktır. Bu nedenle Türkiye AB'de büyük bir iç pazar için önemli bir lojistik merkez haline gelecektir. Transit ulaşımda çok önemli bir rolü olan Türkiye'nin ulaşım altyapısının emniyetli ve hızlı olması çok önemlidir.

Farkındalığı artırma ve tüm ulaştırma modlarında emniyet kültürünü teşvik etme çalışmaları da finanse edilecektir. Ulaştırma tasarım mühendisleri için emniyet kuralları üzerine özel bir müfredat (eğitim materyali) geliştirilip dağıtılmasına destek temin edilecektir.

Seçilen durumlarda, (ulusal programlar çerçevesinde benzer yatırımlar için referans projeler olmak üzere) kaza kara noktalarının ortadan kaldırılması için **küçük ölçekli altyapı** yatırımları için de ortak finansman sağlanabilir.

İntermodal Taşımacılık

Türkiye'de, İspanya Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığıyla (*Ministerio de Fomento*) gerçekleştirilen bir eşleştirme projesi kapsamında geliştirilmiş bir "**Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi**" bulunmaktadır. IPA II fonlarının alt sektörlerde kullanımı için temel olacak stratejinin dört öncelik eksenini bulunmaktadır:

Eksen 1 aşağıdakilerle ilgili faaliyetleri içermektedir:

- İntermodalite – kısa denizyolu taşımacılığının teşvik edilmesi; deniz-demiryolu operasyonlarının iyileştirilmesi;
- Demiryolu sektörü - demiryolu yük koridorları; karasal intermodalite;

Eksen 2 şunlarla ilgilidir:

- IPA II'yle desteklenen bir Ulaştırma Ana Planının hazırlanması
- Lojistik Ana Planı.

Eksen 3 şunları içermektedir:

- Yasal çerçevenin hazırlanması
- Kombine taşımacılık için teşviklerin oluşturulması.

Eksen 4 şunlara ayrılmıştır:

- Gümrük usullerinin iyileştirilmesi amacıyla bir eylem planının hazırlanması
- Türkiye Liman Topluluğu Sisteminin geliştirilmesi

USOP fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlerin ve sektör için referans projeler olarak seçilen küçük ve orta ölçekli altyapı yatırımlarının finansmanı ile Stratejinin uygulanmasına katkı yapacaktır. (*Ayrıntılar için lütfen Faaliyet 1.4'e bakınız*)

IPA II tarafından ortak finansman sağlanacak altyapı ve tedarik sözleşmeleri için hazırlık yatırım çalışmaları ve Stratejinin kapsadığı diğer ana yatırımlar Faaliyet 5.2 kapsamında finanse edilecektir.

Özet

Eylem 1 dört faaliyet vasıtasıyla uygulanacaktır:

- Faaliyet 1.1 - Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi ve modernizasyonu
- Faaliyet 1.2 – Çevre ve İklim Değişikliğiyle İlgili Tedbirler
- Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin Artırılması
- Faaliyet 1.4 – İntermodalite ve modlar arası geçişin teşvik edilmesi

Uygulama

- Faaliyet 1.1'de Türkiye'nin ulaştırma ağını TEN-T'ye bağlayacak ve Avrupa'ya yarar sağlayacak bir demiryolu projesine öncelik verilecektir. Ek müdahaleler TENT-T Belgesi³³, 10. Kalkınma Planı ve Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi'ne göre seçilecektir.
- Faaliyet 1.2 kapsamındaki operasyonlar, Türkiye Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planına (UİDEP) göre seçilecektir.
- Faaliyet 1.3 kapsamında, Karayolu Trafik Stratejisi ve Eylem Planının uygulanmasına yönelik operasyonlar desteklenecektir. Ayrıca, karayolu güvenliği konusunda ESEI 2012'den sağlanan mevcut teknik destekle sinerji oluşturma ve bunu tamamlama yolları da araştırılacak ve yaratılacaktır. Diğer ulaştırma modlarıyla ilgili girişimler genel ulaştırma emniyetine katkıları bakımından değerlendirilecektir.
- Faaliyet 1.4 için operasyona seçiminde ana dayanak 2013 Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi olacaktır.

4.6.1.1 Faaliyet 1.1 - Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi ve modernizasyonu

Özel Hedefler

Bu faaliyetin özel hedefi "**Türkiye'nin Avrupa Birliği ile TEN-T demiryolu bağlantılarını güçlendirmektir**". (Bu şekilde Eylemin 1. sonucuna ulaşılmaktadır)

Gerekçe

Bu Eylem büyük oranda **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır**. Bu güçlü yanlar şunlardır:

³³TEN-T Belgesi, Türkiye ve AB arasında 21. Fasıl müzakereleri sırasında karşılıklı olarak onaylanmıştır. Bu belge, TEN-T'nin Türkiye'de geleceği ve TEN-T Ağı çerçevesinde Avrupa lehine öncelikli projeleri tanımlayan ana resmi belgedir.

- Orta Asya ve Kafkasya'daki büyüyen piyasalara yakın stratejik konum
- Türkiye'nin geleneksel ticaret yolları ve su yollarının üzerinde konumlanması
- Avrupa ve dünya ekonomisi karşısında güçlü büyüme
- AB'nin Türk ticaretinde en büyük paya sahip olması

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan **fırsatlarla daha da güçlenmesi** öngörülmektedir. Bu fırsatlar şunlardır:

- AB ülkeleri ile ticaretin büyümesi
- AB ile Orta Doğu ve Kafkasya bölgesi arasında büyüyen ticaret
- Avrupa'ya ve Avrupa'dan artan ulaşım talebi

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Komşu ülkelerle ulaşırma bağlantılarının az gelişmiş olması
- Türkiye ve AB arasındaki demiryolu bağlantılarının yetersiz olması
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi modal dengesizlik
- Az gelişmiş intermodalite
- İthal edilen ve sürdürülemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Ulaştırma talebinin ulusal altyapı ve çevre üzerine yaptığı baskı
- Ulaştırma yatırımına ilişkin (birim) maliyetlerin (uluslararası ortalamaya göre) artması
- Karayolu taşımacılığında birim maliyetlerinin sürdürülebilir modlardan hâlen daha düşük olması ve bu durumun taşıma türleri arasında mod değişimini engellemesi
- Artan enerji ithalatı ihtiyacı
- Tehlikeli mal taşımacılığında artış
- Artan emisyon oranları

Türkiye'nin sürdürülebilir ulaşırma sistemi sağlamada karşılaştığı temel zorluklardan biri **karayolu taşımacılığının hâkimiyetidir**. Bu bağlamda yük ve yolcu taşımacılığında demiryolu taşımacılığının payının artırılması, ülke için kilit öneme sahip bir gereksinimdir. AB Türkiye'nin ana ticaret ortağı olduğundan, AB ile Türkiye arasında uygun bir demiryolu bağlantısının kurulması, demiryolu taşımacılığının Avrupa ile Türkiye arasındaki diğer taşımacılık modlarına göre rekabetçi konumunu kademeli olarak geliştirecektir. Sonuç olarak faaliyet, demiryolu taşımacılığının, özellikle toplam yük taşımacılığı içindeki payının artmasında yardımcı olacaktır.

Ayrıca 21. Fasil müzakereleri sırasında AB ve Türkiye TEN-T'nin Türkiye'deki geleceği konusunda ve Avrupa çıkarına öncelikli bir proje üzerinde mutabakata varmıştır. Bu faaliyet söz konusu öncelikli projenin uygulanmasına yardımcı olacaktır.

Bu şekilde Faaliyet, Eylem 1'in (Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma) "**daha dengeli bir modal ayırım ortaya koyan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaşırma sistemine geçiş**" şeklindeki genel hedefine ulaşılmasına katkıda bulunacaktır.

Açıklama ve uygun müdahaleler

Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattının yeniden inşası bu faaliyet kapsamındaki başlıca müdahaledir. Bu proje bir "Avrupa Çıkarı" projesi olan **Kapıkule-Halkalı-Kars demiryolu aksının** bir parçasıdır ve geçici olarak kapatılan 21. Fasıll altında bir kriter olarak Türkiye ve AB arasında imzalanan "TEN-T Belgeleri"³⁴ içinde sayılan öncelikli projeler arasındadır. Uygun faaliyetler rayların, iletişim ve sinyal ekipmanlarının, demiryolu istasyonlarının inşası veya rehabilitasyonunu içermektedir.

Halkalı ve Kapıkule arasında şu anda 290 kilometre uzunluğunda tek hatlı demiryolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu demiryolu bu eksendeki yük taşımacılığı talebini karşılayamadığından, Halkalı-Kapıkule Demiryolu Projesi yeni bir demiryolu inşaatı projesi olacaktır.

Projede yeni bir çift hatlı demiryolu hattı inşa edilmesi amaçlanmaktadır. 2009 tarihli mevcut fizibilite çalışmasına göre hattın uzunluğu 230 kilometre, maksimum eğimi %0,15 ve karp yarıçapı 3500 m olacaktır. Hat üzerinde iki tünel bulunacaktır. Ancak proje çalışmaları şu anda gözden geçirildiğinde, bu parametreler değişebilir.

İki yedek yatırım projesi daha hazırlanmaktadır: Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi ve Malatya-Narlı Demiryolu Hattı Modernizasyonu projesi. Bu projelerde Türkiye'nin İç Anadolu ve Doğu Anadolu bölgelerindeki Kuzey-Güney bağlantılarını Akdeniz'e doğru tamamlayan ek TEN-T hatlarında kapasite iyileştirmeleri amaçlanmaktadır. Halkalı-Kapıkule demiryolu projesinin finansmanında zorluklar yaşanması durumunda ve fonların uygunluğuna bağlı olarak bu projeler alternatif olacaktır.

Her üç proje de yeni TEN-T Rehberleri Tüzüğü'nün ("11 Aralık 2013 tarihli ve 661/2010/EU sayılı Karar"ı yürürlükten kaldıran, Trans-Avrupa ulaştırma ağının geliştirilmesi için Birlik rehberleri hakkında 11 Aralık 2013 tarihli ve 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü") endikatif haritalarının kapsadığı ağıda yer almaktadır.

Seçim kriterleri

- Konum (Avrupa Çıkarı projesi listesinde mi ve/veya TEN-T Belgesinde listelenen öncelikli projeler arasında mı ve/veya yeni TEN-T Tüzüğü'nün eki olan endikatif Türkiye TEN-T Demiryolu Ağı Haritalarının üzerinde yer alıyor mu)□
- Projenin olgunluk düzeyi
- Yatırımın katma değeri (demiryoluyla yük taşımacılığının artırılması gibi)
- Gerekli tüm hazırlık çalışmalarının ve değerlendirmelerinin tamamlanması, gerekli izinlerin alınması (finansman kararında)

Nihai yararlanıcılar

Faaliyet 1.1'in endikatif yararlanıcı listesi aşağıda yer almaktadır:

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

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

Özel hedef

- çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğiyle ilişkili azaltma ve uyum tedbirlerine ilişkin yatırımların uygulanması

Gerekeçe

Faaliyet **GZFT analizinde** belirtilen **aşğıdaki zayıf yanların ortadan kaldırılmasına** katkıda bulunmaktadır:

- İthal edilen ve sürdürülemeyen fosil yakıtlarına yüksek bağımlılık

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Tehlikeli mal taşımacılığında artış
- Kirlenme nedeniyle Türkiye'nin maddi ve manevi kayıpları.

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

Türkiye'nin Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planında iklim değişikliği etkilerinin azaltılması ve adaptasyon çalışmalarına katkıda bulunmak amacıyla ulaştırma sektörünün sorumluluğunun nasıl ele alınacağına ilişkin genel yol haritasını ortaya koyan bir dizi tedbir tanımlanmaktadır. Diğer sektör paydaşlarıyla birlikte Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bu eylemlerin gerçekleştirilmesinden sorumludur.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı **katalizör etkisi yapacak fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlere** yoğunlaşacaktır. Destek ilgili otoritelerin bilinçli politika seçimi yapmasına yardımcı olacak şekilde gerekli politikaların, ihtiyaç analizlerinin ve güçlü bir veritabanı sisteminin oluşturulmasında kullanılacaktır. Şu anda yeterince gelişmemiş durumdaki yasal çerçeve ve kurumsal kapasite geliştirilecek ve böylece çevre, iklim değişikliği ve enerji verimliliği hedefleri ulusal ulaştırma yatırımları kararları, kentsel ulaşım planları ve uygulamalarına entegre edilecektir. **Farkındalığı artırıcı** faaliyetler otoritelerin, taşımacıların, ekonomik aktörlerin ve yolcuların daha akılcı seçimler yapmasını teşvik ederek, daha temiz bir alternatif mevcut olduğunda, daha çevre dostu ulaştırma seçeneklerini tercih etmelerini sağlayacaktır. Sonuncu fakat son derece önemli olan bir diğer husus, **küçük ölçekli tedarik ve inşaat işleri** için de finansal desteğin sağlanacak olmasıdır.

Açıklama ve uygun müdahaleler

İlk öncelik olarak USOP desteği UİDEP'in aşğıdaki alanlarına yoğunlaşacaktır (*endikatif liste*):

- U1.4.1. (Ulaşım Ana Planının hazırlaması işlerinin yürütülmesi): Bu alan "sera gazı emisyonlarını sınırlama seçeneklerinin, azaltma olasılıklarının ve maliyetlerin hesaplanmasıyla ulaştırma sektörü için ileriye dönük tahminlerin yapılması", "düşük

karbon ekonomisinin amaç ve hedeflerinin Ulaşım Ana Planına entegre edilmesi” gibi tedbirleri içermektedir.

- U3.1.1. (Yeni otomobil, yabancı bandıralı ve yolcu gemilerinde karbondioksit emisyonlarının sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemeler yapılması): Bu alan Türkiye limanlarını ziyaret eden yük ve yolcu gemilerinde düşük sülfürlü yakıt kullanımını zorunlu hale getirecek yasal düzenlemeler yapılmasını amaçlayan tedbirleri içermektedir.
- U3.1.3. (İklim değişikliğiyle mücadele amacıyla ulaştırma sektörünün kapasitesinin geliştirilmesi): Bu alan ulaştırma sektöründe sera gazı emisyonu artışını sınırlandırmaya ve altyapının iklim değişikliğinin etkilerine adapte edilmesine ilişkin koordinasyon mekanizmalarının artırılmasını amaçlayan tedbirler içermektedir.
- U3.1.4. (Emisyon ticareti konusunda Türkiye'nin uluslararası havayolları ve denizyolları için yasal düzenlemeler yapılması): Bu alan temel olarak "ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonlarının izlenmesi ve bir tescil sisteminin kurulmasına ilişkin yasal düzenlemelerin yapılmasına; ilgili kamu kuruluşlarının kapasitelerinin artırılmasına" yönelik tedbirleri içermektedir.
- U4.1.3. (Yüksek enerji verimliliğine sahip iklime duyarlı kentleşme ve ulaştırma stratejilerinin geliştirilmesi ve uygulanması): Bu alan temel olarak "yüksek enerji verimliliğine sahip iklime duyarlı kentsel ulaşım stratejisinin hazırlanması ve uygulanması", "akıllı taşımacılığın şehirlerde sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması hususundaki etkilerinin tanımlanması" gibi tedbirlere odaklanmaktadır.

Türkiye'nin sektörde iklimle ilgili çalışmaları açısından temel yol haritası olarak görülen ÜİDEP'e atıf yaparak bu Eylem, sektörde **sera gazı azaltma ve taşımacılığın adaptasyonu** alanlarında ve ayrıca ulaştırmayla ilgili ve **çok yönlü etkileri olan hususlarda** müdahalede bulunacaktır. Daha açık bir ifadeyle belirtmek gerekirse, gerçekleştirilecek somut operasyonlar, bunlarla sınırlı kalmamak üzere, aşağıdakileri içerecektir:

1. Teknik destek ve eşleştirme araçları vasıtasıyla düşük karbonlu sürdürülebilir ulaştırmaya ilişkin Türkiye'nin yasal, idari, teknik, kurumsal ve operasyonel boşlukları/ihtiyaçlarıyla ilgili kapsamlı analizlerin yürütülmesi.
2. Teknik destek ve eşleştirme araçları vasıtasıyla "Türkiye Düşük Karbonlu Ulaştırma Kalkınma Stratejisi ve Eylem Planının" hazırlanması.
3. Teknik destek, eşleştirme ve küçük ölçekli tedarik sözleşmeleri vasıtasıyla ölçülebilir, raporlanabilir ve doğrulanabilir tam kapsamlı çevre ve iklim değişikliği veritabanı sisteminin tesis edilmesi.
4. Teknik destek ve küçük ölçekli tedarik sözleşmeleri vasıtasıyla iklim değişikliği bakış açısını ÇED'lere entegre etmek amacıyla Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili Genel Müdürlüklerinin ulaştırma yatırımlarına yönelik ÇED hazırlama kapasitelerinin artırılması.
5. Teknik destek, eşleştirme ve küçük ölçekli tedarik ve inşaat işleri vasıtasıyla kapasite oluşturma, yasal düzenlemeler, uygun finansal teşvikler, uygun akıllı ulaşım

sistemlerinin kullanımı, sürdürülebilir enerji çözümleri gibi fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlerle karayolu taşımacılığı, denizcilik ve havacılık sektörlerinden kaynaklanan sera gazı emisyonlarının azaltılması.

6. Teknik destek, eşleştirme ve küçük ölçekli tedarik sözleşmeleri vasıtasıyla fiziksel yatırım (altyapı yatırımı) gerektirmeyen tedbirler ve kamuoyuna yönelik kampanyalar yoluyla ulusal düşük karbonlu sürdürülebilir ulaştırma politikalarının, uygulamalarının ve projelerinin kentsel ulaşım ve arazi kullanımı planlarına entegrasyonu ve ayrıca kamuoyu farkındalığının ve idarelerin farkındalığının artırılması.

Bu konuda öncelik Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının çevresel hedeflerine ulaşmak amacıyla yol haritası hazırlamasını ve kapasite boşluklarını kapatmasını sağlayacak projelere, diğer bir ifadeyle 1, 2 ve 6 numaralı operasyonlara verilecektir. Sera gazı emisyonlarının azaltılması ve/veya altyapının iklim değişikliğine adaptasyonu hususlarında doğrudan çıktılar sağlayacak 3, 4 ve 5 numaralı operasyonlar da uygulanacaktır. Bu operasyonlar genel olarak boşluk analizlerinin yapılmasını, geniş bir paydaş katılımını ve ayrıca uzun dönemli teknik destek, küçük ölçekli tedarik ve inşaat işleri ve eşleştirme araçlarını gerektirmektedir.

Deniz taşımacılığı kaynaklı deniz kirliliği konusunda Faaliyet 1.2 kapsamında, yüksek hızlı botların tedarik zinciri bileşenleri, denetlenemeyen gemilere yönelik hedef faktörlere sahip yazılımların geliştirilmesi ve ilgili müktesebat uyuşmasıyla tamamlanan ilgili eğitim faaliyetleri dâhil olmak üzere gemi denetimlerini iyileştiren ve denizcilik kurumlarının petrol sızıntılarını engelleme kapasitesini artıran operasyonların uygulamaya koyulması planlanmaktadır.

Ayrıca eğitim ve müktesebat uyumu bileşenleriyle laboratuvar ekipmanlarının satın alımı yoluyla hem demirlemiş olan hem de araştırma ve kurtarma sorumluluğu alanında transit geçiş belgesine sahip olan gemilerden belirli bir mesafede petrol boşaltımlarının erkenden tespit edilmesi ve bunlara karşılık verilmesi de kolaylaştırılacaktır.

Tespit ve eğitim faaliyetleriyle ilgili ekipmanların tedariki vasıtasıyla sahra su yoluyla taşınan su canlıları nedeniyle su ekosisteminin bozulmasını engellemek için limanlara uğrayan gemilerin sahra sularının kontrolü ve izlenmesi için kapasitenin geliştirilmesi de bir ihtiyaç olarak tespit edilmiştir. Bu operasyon uyarınca ayrıca teknik destek, tedarik ve müktesebat uyumu bileşenleri vasıtasıyla, deniz ekosisteminin korunması ve demirleme yerlerindeki bentik ekosistemin yok olmasının engellenmesi amacıyla dünyada ve AB üye ülkelerinde yoğun olarak uygulandığı şekilde gemiler ve botların manevra alanlarında tonoz ve şamandıra mekanizmalarına yönelik fizibilite çalışmalarının ve planlarının yürütülmesi ve uygulama kapasitesinin artırılması gerekmektedir.

Ayrıca Türkiye'deki liman yönetimi sisteminin teknik destek faaliyetleriyle geliştirilmesi gerekmektedir. Bunun dışında gemiler için kıydan ve sıvılaştırılmış doğal gaz yakıtlarla sağlanan güç kaynaklarının ve bunların iklim değişikliğine etkisine ilişkin fizibilite çalışmaları dâhil olmak üzere gemiler için alternatif deniz gücünün geliştirilmesiyle Avrupa standartlarına uyan bir yeşil liman modeli geliştirilecektir.

Ulaştırma kaynaklı gürültü kirliliği konusunda, **gürültü kirliliğini azaltmaya yönelik** operasyonlar ele alınabilir. İlgili birimlerin "*Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi*" başlıklı yönetmelikte tanımlanan yasal yükümlülüklerini yerine getirmesinin

sağlanması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında kapasite oluşturma faaliyetleri gerçekleştirilebilir.

Yönetmeliğe göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bazı ulaşırma güzergâhlarındaki gürültü kirliliğini azaltmak amacıyla gürültü haritaları ve eylem planlarının hazırlanmasından sorumludur.

Seçim kriterleri

- UİDEP tarafından önceliklendirilen tedbirler öncelikli olacaktır.
- Katalizör etkisine sahip (örneğin kapasite oluşturma) fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlere öncelik verilecektir.
- Kurumsal kapasite oluşturma faaliyetlerinin başarısına göre ekipman alımları ve küçük ölçekli inşaat işleri de öngörülmektedir. Bunlar sera gazı emisyonları dâhil olmak üzere ulaşırma kaynaklı kirliliğin engellenmesi/azaltılmasına katkılarına göre seçilecektir.

Nihai Yararlanıcılar

Bu faaliyet kapsamındaki endikatif yararlanıcı listesi aşağıda yer almaktadır:

- Çevre ,Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili birimleri
 - Strateji Geliştirme Başkanlığı
 - Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü
 - Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü
 -
 - Denizcilik Genel Müdürlüğü
 - Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- Türkiye Sahil Güvenlik Komutanlığı

4.6.1.3 Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin İyileştirilmesi

Özel hedefler

- Ulaştırmada **emniyeti iyileştirmek**

Gerekeçe

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Yüksek seviyede **karayolu kazaları**, ölümler ve yaralanmalar
- **Yanlış sürüş alışkanlıkları** ve yönetmeliklere uymama

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- **Ulaştırma talebinin ulusal altyapı** ve çevre üzerine yaptığı baskı
- Ekonomik ve soysal kayıplara neden olan **trafik sıkışıklığı**

Türkiye'de son 30 yılda 350.000 kişi trafik kazaları nedeniyle hayatını kaybetmiştir. Her yıl 250.000 kişi trafik kazalarında yaralanmaktadır. Bunu engellemek amacıyla Türkiye Birleşmiş Milletlerin 2009'da Moskova'da başlattığı, ölümlü karayolu kazaları sayısının 2020 yılına kadar %50 azaltılması girişimine katılmıştır. Bu amaçla 2012 yılında Türkiye "**Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı**" onaylanmış ve yayımlanmıştır.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı desteği bu eylem planının uygulanmasında kullanılacaktır. Operasyonlar dört alanı hedef alacaktır:

- eğitim ve öğretim
- uygulama
- altyapı (tasarım kurallarının geliştirilmesi ve küçük ölçekli altyapılar)
- farkındalık kampanyaları

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı karayolu güvenliği platformunun desteklenmesi için ESEI programı kapsamında ihaleye çıkılacak projenin tamamlayıcılığını sağlayacaktır. ESEI projesi USOP'nin kolayca programlayabileceği ve finanse edebileceği bir dizi proje yaratacaktır.

Ulaştırma alanındaki ana emniyet sorunları asıl olarak karayolu sektörüyle ilgili olsa da **denizcilik, demiryolu taşımacılığı, kombine taşımacılık ve tehlikeli malların taşınması** hususlarına da özellikle farkındalığı artırma ve ilgili çalışmalar vasıtasıyla belirli bir ölçüde zaman ayrılacağını vurgulamak gerekmektedir.

Açıklama ve uygun müdahaleler

İlk öncelik olarak USOP desteği Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının aşağıdaki tedbirleri üzerine yoğunlaşacaktır (*endikatif liste*):

- Uygulama gücü (hız/alkol/uyuşturucu kurallarının uygulanması, emniyet kemeri kullanımı, motosiklet sürücüler için kask kullanımı, ışık ve tabelaların ihlali durumunda kuralların uygulanması, elektronik uygulama sistemleri, araç denetlemeleri, yol kenarı ağır araç uygulamalarında iyileşme)
- Eğitim ve Öğretim (Okullarda trafik bilincini yerleştirme, sürücü eğitimi, ilk yardım eğitimi, sürücülerin ve yayaların eğitimi, trafik polisi ve jandarma trafik personelinin eğitimi)
- Farkındalık Kampanyaları (Karayolu trafik güvenliği farkındalık kampanyaları, trafikte sorumluluk kampanyaları)
- Altyapı (Kaza kara noktalarında ve planlanan projelerde karayolu güvenlik kontrollerinde iyileştirme).

Politika yapma, düzenleyici kapasite, uygulama ve icra kapasitelerini geliştirmek amacıyla teknik destek ve eğitim gibi **fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlere** ağırlık verilecektir. Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının yukarıda sözü edilen tedbirlerle ilgili özel faaliyetler ve diğer ulaşırma modlarındaki benzer tedbirler desteklenecektir.

Uygulama/icra kapasitesi ihtiyacı olduğunda **ilgili ekipmanların** satın alımıyla güçlendirilecektir.

Özellikle Emniyet Genel Müdürlüğünün (EGM) kararıyla güvenliğinin iyileştirilmesi ve trafik kurallarının daha etkin bir şekilde uygulanması için destek alacağı varsayılmaktadır. İlgili operasyonlar vasıtasıyla hizmet içi eğitimlerin kalitesinin artırılması, icra usul ve yöntemlerinin gözden geçirilmesi, icra ekipmanlarının optimizasyonu ve paydaşların farkındalığının artırılması amaçlanmaktadır. Operasyon EGM'nin AB üye devletlerindeki en iyi uygulamalardan faydalanmasını sağlayacaktır. Ayrıca trafik polisi araçlarının ekipmanları da gözden geçirilecektir.

Bir emniyet kültürü oluşturmak için **farkındalık artırıcı faaliyetler** de finanse edilecektir. USOP ulaştırma emniyeti konusunun (tüm ulaştırma modlarını içerecek şekilde) düzenli okul müfredatına ve ayrıca müfredat dışı eğitim formlarına entegre edilmesini desteklemek suretiyle ilgili eğitim materyallerinin geliştirilmesine katkıda bulunacaktır. Ayrıca profesyonel araç sürücülerinin ilk yardım konusunda ileri düzeyde eğitim alması desteklenecektir. Bu alandaki faaliyetler sektörde faaliyet gösteren taşımacılar, eğitim kurumları ve sivil toplum kuruluşlarının ortaklığıyla tanımlanacak, geliştirilecek ve uygulanacaktır. Destek türleri **hizmetler, tedarikler ve sınırlı inşaat işlerini** (örneğin çocuklar için trafik eğitim parkları) içerebilir. Yararlanıcılar belediyeler, eğitim kurumları, sivil toplum kuruluşları ve taşımacıları içerecektir.

Ulaşım altyapılarının tasarımında emniyet hususları da önem arz etmektedir. Bu alanda IPA II, ulaştırma emniyetiyle ilgili politikaların ve yatırım planlarının oluşturulmasında girdi olarak kullanılabilir, kaza beyaz ve kara noktaları ve trafik kazalarının kendine özgü nedenlerine ilişkin çalışmaların hazırlanmasını destekleyebilir. Ayrıca çalışmalardan çıkarılan dersler temel alınarak, hukuki kurallar ve ulusal altyapı tasarım gereklilikleri güncellenecektir.

Ulaştırma tasarım mühendisleri için emniyet kuralları konusunda özel bir **müfredat** (eğitim materyali) geliştirilip dağıtılması konusunda da destek sağlanabilir. Belirli durumlarda, kör noktaların ortadan kaldırılmasına yönelik küçük ölçekli altyapı yatırımları için ortak finansman sağlanabilir (ulusal programlar kapsamındaki benzer yatırımlar için referans projeler olarak).

Son olarak önemli bir diğer husus da, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının IPA desteğini kullanarak *Tehlikeli Malların Taşınması İzleme Merkezinin* tesis edilmesini planlamasıdır. Destek organizasyonel gelişim, süreçlerin ve faaliyetlerin tasarımı ve personel eğitimi ile ekipmanların satın alımı gibi kurumsal kapasite oluşturma faaliyetlerinde kullanılacaktır. Bu merkezin kurulmasıyla tehlikeli mal taşımacılığıyla ilgili trafik kazalarının %20 oranında azaltılması amaçlanmaktadır.

Ulaştırma emniyeti konusunda doğrudan müktesebatla ilgili uyumlaştırma ve kapasite oluşturma operasyonları 4. Eylem kapsamında uygundur.

Bu faaliyetin bir kısmının Embarq Türkiye'yle doğrudan hibe sözleşmesi vasıtasıyla uygulanmasıyla ilgili ayrıntılar endikatif olarak I. Ekte tanımlanmaktadır.

Seçim kriterleri

- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planının önceliklendirdiği tedbirlere öncelik verilecektir.
- Planlama döneminin ilk yarısında, katalizör etkisine sahip (rneğin kapasite oluşturma) fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirlere öncelik verilecektir.
- Kurumsal kapasite oluşturma ve politika geliştirme faaliyetlerinin başarisına göre ekipman alımları ve küçük ölçekli inşaat işleri de öngörülmektedir. Bunlar aşağıdaki hususlara göre seçilecektir:
 - Kazaların, vakaların ve kayıpların sayısının azalmasına yapacağı potansiyel katkı;
 - Güvenlik kültürü, farkındalık, koordinasyon ve uluslararası mevzuatla uyuma katkısı
 - Kanıtlama etkileri, vb.

Nihai Yararlanıcılar

Nihai yararlanıcıların endikatif listesi aşağıda yer almaktadır:

- Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma, Sağlık Bakanlığı, Milli Eğitim Bakanlığı dahil olmak üzere Karayolu Trafik Güvenliği Eylem Planıyla ilgili sorumlulukları olan kamu idareleri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili Genel Müdürlükleri(Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü gibi)
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili bağlı kurumları ve ilgili kuruluşları Karayolları Genel Müdürlüğü

4.6.1.4 Faaliyet 1.4 – İntermodalite ve modlar arası geçişin teşvik edilmesi

Özel hedef:

- İntermodal ulaşım czmlerinin ve destekleyici teknolojilerin teşvik edilmesi

Gerekeçe:

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

Başka bir ifadeyle, karayolu ulaştırmasından diğer modlara kalıcı bir geçiş gereklidir. İntermodalite **Türkiye'nin ekonomik ve sosyal kalkınmasının konsolide edilmesi** ve **AB entegrasyonu** açısından kilit bir faktördür. Türkiye'nin şu anda gerektiği şekilde kullanılmayan deniz ulaştırması potansiyelinden yararlanmak önemli bir önceliktir.

İntermodal taşımacılığın güçlendirilmesinin beklenen etkileri güçlü ekonomik kalkınma, geliştirilmiş rekabet edebilirlik ve ayrıca karayolu güvenliği, hava kirliliği, trafik sıklıklığı, enerji ve ham madde tüketiminin ve altyapı bakım maliyetlerinin azaltılmasıdır.

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında modlar arasında ciddi dengesizlik
- Az gelişmiş intermodalite
- İntermodal ulaştırma stratejileri ve yatırımları konusunda kamu kurumları arasında entegre yaklaşım eksikliği
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- Nüfus ve istihdamın kent merkezlerinde yoğunlaşması nedeniyle trafik sıkışıklığı
- İthal edilen ve sürdürülemeyen enerji kaynaklarına yüksek bağımlılık

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Ulaştırma talebinin ulusal altyapı ve çevreye yaptığı baskı

AB tarafından finanse edilen "**Türkiye'de İntermodal Taşımacılığın Güçlendirilmesi**" projesinin çıktısı olarak hazırlanan mevcut "**Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi**" bağlamında USOP desteği aşağıdaki tedbirleri ele alacaktır:

- Eksen 1, Tedbir 1 - Liman İntermodalitesi (Deniz-demiryolu operasyonlarının iyileştirilmesi)
- Eksen 1, Tedbir 2 - Demiryolu Sektörü (Türkiye'nin demiryolu ağının karşılıklı işletilebilirliği ve entegrasyonu, üretim ve lojistik tesislerin demiryoluna erişilebilirliğinin iyileştirilmesi, düğüm noktaları stratejisinin tanımlanması)
- Eksen 2, Tedbir 2 - Türkiye Lojistik Ana Planı (lojistik sektörü analizi, lojistik zincirlerinin analizi, lojistik konumların-merkezlerin tanımlanması, Türkiye lojistik haritasının oluşturulması)
- Eksen 3, Tedbir 1 - Kombine Taşımacılığın Düzenlenmesi ve Geliştirilmesi (lojistik sektör mevzuatının geliştirilmesi, tek kombine taşımacılık sözleşmesine yönelik fizibilite çalışmaları, kalıcı kombine taşımacılık platformunun kurulması)
- Eksen 3, Tedbir 2 - Kombine Taşımacılığın Geliştirilmesi (intermodalite teşvikleri)
- Eksen 4, Kombine Taşımacılık Yönetimi Sistemlerinin ve Gümrük Prosedürlerinin Kolaylaştırılması

Açıklama ve uygun müdahaleler:

Türkiye'de intermodalitenin geliştirilmesi **mevzuatın geliştirilmesi, kapasite oluşturma** ve demiryolları, denizyolu ve lojistikle ilgili operasyonların iyileştirilmesine yönelik **yatırımlar** dahil olmak üzere kompleks bir yaklaşım gerektirmektedir.

Tedbirlerle demiryolu ve denizyolu taşımacılığının esnekliğinin artırılması, karayolu taşımacılığı karşısında maliyetlerinin ve hizmet zamanlarının azaltılması ve nakliyecilerin daha çevre dostu ulaştırma modlarını seçmesini teşvik etmek amacıyla demiryolu ve denizyolu taşımacılığının rekabetçi konumunun iyileştirilmesi hedeflenmektedir.

IPA USOP'nin ortak finansman sağlayacağı Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisi aşağıdaki şekilde yapılandırılmıştır:

- **Eksen 1** intermodaliteyle ilgili pek çok faaliyeti kapsamaktadır: kısa mesafeli denizyolu taşımacılığının teşvik edilmesi; Türkiye'nin kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı güzergâhlarıyla birlikte hareket etmesi beklenen ticaret akışlarının analizi, Türkiye'deki mevcut kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı kapasitenin etüdü, trafik hacmi optimizasyon modeli ve genel ulaştırma maliyetleri uyarınca kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı güzergâhlarının tanımlanması ve seçimi, bir kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı güzergâhının ekonomik ve sosyal fizibilite çalışmasının analiz edilmesine yönelik tüm ülkede geçerli bir modelin tanımlanması, liman-demiryolu intermodalitesi için teknik bir komisyon kurulması ve kamu-özel sektör diyalogunun güçlendirilmesi gibi denizyolu-demiryolu operasyonlarının geliştirilmesi.

Bu eksen ayrıca demiryolu sektörüyle ilgili faaliyetleri de içermektedir: demiryolu yük koridorları; demiryolu yük taşımacılığı koridoru çerçevesinin tanımlanması, Türkiye Demiryolu Taşımacılığı Derneğinin (Yük) stratejik olarak yeniden düzenlenmesi, Türkiye demiryolu ağlarının karşılıklı işletilebilirliği ve entegrasyonu, üretim ve lojistik tesislerde demiryolu erişilebilirliğinin geliştirilmesi planları, nod stratejisinin tanımlanması, TCDD'nin sahibi olduğu kombine taşımacılık terminaleri için yeni bir operasyonel çerçeve oluşturulması gibi karasal intermodalite faaliyetleri.

- **Eksen 2** (IPA I tarafından desteklenmekte olan) Ulaştırma Ana Planı ve Lojistik Ana Planı'nın hazırlanmasında ele alınan şu gibi faaliyetlere atıf yapmaktadır: trafik hacminin ölçümü ve mal akış çalışmaları, akışların özelliklerinin belirlenmesi ve trafik ölçüm modeli tasarlanması, altyapı, hizmetler, yönetim ve altyapı ve hizmet dışı alanlarla ilgili önerilen eylemler, Plan'ın uygulanması ve değerlendirilmesi: örgütsel ve finansal strateji, rekabetçi hizmet tedarik stratejisi ve rekabetçi çevresel tedarik stratejisi, Lojistik Ana Planı'nın hazırlanması, Türkiye'deki lojistik sektörünün analizi, üretim ve lojistik zincirlerinin analizi, lojistik konumların tanımlanması: merkezler, Türkiye'nin lojistik haritasının oluşturulması.
- **Eksen 3** yasal çerçevenin geliştirilmesi ve intermodal taşımacılığa ilişkin teşviklerle ilgili şunlar gibi faaliyetleri içermektedir: Türkiye'de lojistik sektörü mevzuatının geliştirilmesi, tek bir kombine taşımacılık sözleşmesi için fizibilite çalışmasının uygulanması, kombine taşımacılık problemlerinin çözülmesi için tahkim mahkemeleri başvurularına yönelik fizibilite çalışmasının yürütülmesi, kamusal/özel tüm paydaşları içeren kalıcı kombine taşımacılık platformunun tesis edilmesi, teşviklerin incelenmesi için bir teknik komisyonun oluşturulması, kamu-özel sektör diyalogunun geliştirilmesi.
- **Eksen 4** kombine taşımacılığı geliştirmeye yönelik bir girişim olarak tek bir pencerenin tasarlanmasına ve geliştirme aşamasıyla ilgili kuruluşlar arasındaki koordinasyona ayrılmıştır.

USOP aşağıda listelenen unsurların finansmanı ile Türkiye Kombine Taşımacılık Stratejisinin uygulanmasına katkıda bulunacaktır:

- Lojistik kapasitenin ve intermodalitenin geliştirilmesi, kalıcı bir kombine taşımacılık platformunun kurulması, yasal çerçevenin geliştirilmesi, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ve ilgili ulusal ajansların, kurumsal kapasitesinin, istatistikler, gümrükler ve ilgili ulusal veritabanlarının iyileştirilmesine yönelik ana planlar gibi stratejinin **fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirleri**.

- Demiryolu bağlantısı olmayan limanlara demiryolu bağlantılarının yapılması ve intermodal terminallerin inşası gibi **küçük ve orta ölçekli altyapı yatırımlarının** hayata geçirilmesi IPA finansmanı için uygundur. Yeni kurulan veya mevcut tesislerde teknik ekipman alımı ve kurulması da finanse edilecektir.

IPA II kapsamında desteklenecek altyapı projeleri Türkiye'de gelecekte yapılacak intermodal altyapı yatırımları için iyi birer örnek olarak sunulmalıdır.

Yüksek sayıda üretim/dağıtım merkezi, lojistik küme ve aynı zamanda tüketim alanlarının yoğunluğu nedeniyle Marmara/Trakya Bölgesi'nin endüstriyel açıdan yoğun bir bölge olarak görüldüğü dikkate alındığında, sürekli olarak artan ulaştırma faaliyetleri, yolların giderek daha fazla sıkışmasına neden olmaktadır. Bu tür sorunların üstesinden gelebilmek için Türkiye, 2023'e kadar önemli bölgesel kalkınma tedbirlerini öngören "Trakya Bölgesi Lojistik Ana Planı" gibi stratejik tedbirler almıştır. Karayollarındaki yoğun trafik ayrıca yoğunlukla Avrupa yönüne giden transit yük akışını da engellemektedir. Bu nedenle, yük taşımacılığında, karayollarından, demiryolu ve deniz taşımacılığı gibi daha sürdürülebilir ulaşım modlarına geçiş yapmasına acilen ihtiyaç vardır. Bu bağlamda, özellikle Marmara Bölgesi'nde IPA kapsamında orta ölçekli altyapı yatırımlarıyla müdahalelerde bulunmak oldukça etkili ve uygun olacaktır. Marmara Denizi, yeterli demiryolu bağlantılarıyla deniz taşımacılığının kullanılmasıyla intermodalitenin avantajlarından faydalanmak için politika yapıcılara büyük fırsatlar sunmaktadır.

Ayrıca Halkalı-Kapıkule demiryolu hattının inşa edilmesiyle, Tekirdağ limanı ile bu yeni hat arasındaki demiryolu bağlantılarının tamamlanması ve Çerkezköy İntermodal Terminalinin kurulması açık bir ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır ve bu, söz konusu programda ele alınacaktır. Bu nedenle, Doğu ve Güney Marmara bölgelerindeki limanların eksik demiryolu bağlantıları ve intermodal modlar için gerekli altyapılar bu program vasıtasıyla desteklenebilir. Bu tür destekler sürdürülemez biçimde karayoluna olan bağımlılık sonucu oluşan bölgesel zorlukların ele alınmasına ve ayrıca İstanbul'daki kentsel yığılma içindeki transit trafiğin rahatlatılmasına yardımcı olacaktır.

USOP'yle ayrıca Türkiye'nin diğer bölgelerindeki limanlar ve sanayi bölgeleri için demiryolu bağlantıları, aktarma terminalleri ve lojistik terminallerine ilişkin altyapıların inşasına da destek verilecektir. Bu altyapıların inşası dışında fizibilite, ÇED, vb. gibi ilgili proje çalışmaları da finansman için uygundur.

AB fonlarıyla inşa edilecek intermodal yük terminallerinden biri büyük bir olasılıkla Trakya Bölgesinde, yeni tasarlanan Halkalı-Kapıkule Projesinin geçeceği Çerkezköy'de yeracaktır.

Çerkezköy İntermodal Terminalinin, demiryolundan demiryoluna, karayolundan demiryoluna ve demiryolundan karayoluna aktarılan mallar için bir arayüz ve yük akışlarının gruplanması ve kargo konsolidasyonu için bir aktarma noktası görevi yapması planlanmaktadır.

Doğu ve Güney Marmara'da yer alan bazı sanayi bölgelerinin ana hatlara bağlanmasını sağlayacak demiryolu bağlantı hatlarının ve intermodal altyapıların inşası IPA II tarafından finanse edilecek bu faaliyet altında uygulanacaktır.

Bu program (2014-2018) çerçevesinde, gerekli hazırlık çalışmaları (Maliyet-Fayda Analizi, fizibilite çalışmaları, Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED), ihale dosyası gibi teknik dokümanlar) yürütülebilir.

Bu faaliyet kapsamında uluslararası organizasyonlarla yapılacak doğrudan hibe sözleşmeleri gibi işbirliği modelleri I. Ekte endikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim kriterleri:

- Trafik yoğunluğunun ve nüfusun yüksek olduğu alanlarda, operasyonun Doğu-Batı ulaşım koridorlarına, Avrupa'ya ve TEN-T Belgesinde karar verilen ağlara yakınlığı ve bağlantıları
- Alternatif ulaşım modlarına geçişi kolaylaştıran konum
- Uluslararası ve ulusal ticarete katkı
- Yük taşımacılığı hacmini, çevre taşımacılık hatlarına kaydırarak daha sürdürülebilir kentsel ulaşımına katkı sağlama.

Nihai Yararlanıcılar:

Nihai yararlanıcıların endikatif listesi aşağıdadır:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili Genel Müdürlükleri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili bağlı organları ve ilgili kuruluşları

4.6.1.5 Genel bakış tablosu

Eylem başlığı	Eylem 1 – Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma
Özel Hedef	Daha dengeli bir modal ayrım ortaya koyan daha emniyetli ve çevre dostu bir ulaştırma sistemine geçiş;
Eylem Sonuçları	- S1 – AB ile TEN-T demiryolu bağlantıları güçlendirildi - S2 – Çevresel sürdürülebilirlik ve iklim değişikliğiyle ilişkili azaltma ve uyum tedbirlerine hizmet eden fiziksel yatırım gerektirmeyen operasyonların uygulanmaktadır. - S3 – Ulaştırmada Emniyet iyileştirildi - S4 – İntermodal ulaşım çözümleri ve destekleyici teknolojiler teşvik edildi
Faaliyetler	- Faaliyet 1.1 - Demiryolu altyapısının iyileştirilmesi ve modernizasyonu - Faaliyet 1.2 – Çevre ve İklim Değişikliğiyle İlgili Tedbirler - Faaliyet 1.3 – Ulaştırma Emniyetinin İyileştirilmesi - Faaliyet 1.4 – İntermodalite ve modlar arası geçişin teşvik edilmesi
Ana projelerin endikatif listesi	- Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu - Malatya-Narlı Demiryolu Hattının Modernizasyonu - Alayunt-Afyon-Konya Demiryolu Hattının Modernizasyonu
Uygulama Düzenlemeleri	- Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen yönetim - Hizmet ve yapım işi sözleşmeleriyle uygulama

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Açıklama	Başlangıç yılı	Son mevcut (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025 ³⁵	Bilgi kaynağı
Eylem 1 Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma						
Sonuç Göstergesi 1: Yatırım yapılan bölgelerde/koridorlarda (navlun-ton) taşımacılığındaki türel dağılımda değişiklikler.	<i>Istanbul-Kapıkule koridoru ve UOP Projeleri'nin tamamlanmış olduğu Marmara Bölgesi'nin demiryolu ulaşımının performansı</i>	Uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (projeler bu yıl sonlandırılacak)	0,98 milyon ton yükün karayolundan demiryolu taşımacılığına aktarım	TÜİK Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ilgili kuruluşların yıllık raporları
Sonuç Göstergesi 2: Koridorda kargo taşımacılığında saat cinsinden yolculuk süresi	<i>Halkalı-Kapıkule arasında Seyahat Süresi</i>	8 Saat	Uygulanamaz	uygulanamaz (projeler bu yıl sonlandırılacak)	3 saat 50 dakika (yük) 1 saat 43 dakika (yolcu)	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ilgili kurumların yılı

³⁵ Hedef miktar, HKRL Projesi Fizibilite Çalışmasından elde edilir. Yalnızca bu gösterge için hedef yılı 2029'dur.

Gösterge	Açıklam a	Başlangıç yılı	Son mevcut (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2023 ³⁵	Bilgi kaynağı
Eylem 1 Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma						
						k raporları
Çıktı Göstergesi 1: İnşa edilen demiryolu hattı (km)	-	uygulanamaz	uygulanamaz	%15 fiziksel ilerleme	155 km	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Çıktı Göstergesi 2: Türkiye'nin Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı Hazırlandı		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanam az (projeler bu yıl sonlandırıl mayacak)	yapıldı	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Çıktı Göstergesi 3: Ulaştırma kaynaklı sera gazı emisyonları veri tabanı oluşturuldu		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanam az (proje bu yıl sonlandırıl mayacak)	Tamamlandı	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Çıktı Göstergesi 4: Sertifikalı Yol Güvenliği Denetçileri ile Türkiye'nin yol güvenliği denetim kapasitesinde artış (2008/96/EC Direktifi ile uyumlu)	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanam az	Yeterlilik Belgesi 18 Yol Güvenliği Denetçisi ve eğiticilerin eğitimi	Ulusal İstatistikler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TNP
Çıktı Göstergesi 5: Çerkezköy İntermodal Terminalinin Yapımı		uygulanamaz	uygulanamaz			Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Proje İlerleme Raporları

4.6.2 Eylem 2 - Etkin Ulaştırma

Amaç

Bu eylemin genel amacı **Türkiye ulaştırma sisteminin** kaynak, zaman ve uygun maliyet etkinliğinin geliştirilmesidir.

AB Mevzuatı

AB müktesebatına uyum özel olarak 4. Eylemde ele alınmaktadır. Bu eylemle ilgili AB mevzuatının kilit bileşenleri aşağıdakileri içermektedir:

- **Beyaz Kitap:** Rekabetçi ve Kaynak Etkin Ulaştırma Sistemine Yönelik Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası,
- Karayolu ulaştırması alanında ve diğer ulaştırma modlarıyla ilgili ara yüzler için Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kuruluma yönelik çerçeve hakkında 7 Temmuz 2010 tarihli ve 2010/40/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey **Direktifi**

Özel Hedefler

Eylemin özel hedefi; kaynak, zaman ve maliyet etkin, akıllı ve yenilikçi çözümlerin tüm ulaştırma modlarında teşvik edilmesidir.

Gerekçe

Etkin ulaştırma Türkiye'deki refahın sürdürülebilirliği için temel bir koşuldur. Araştırma; ulaştırma sektöründe; daha yeşil, daha akıllı, daha etkin ulaştırma araçlarına yönelik yeni teknolojiler ile daha emniyetli, daha sürdürülebilir ve kapsayıcı hareketliliğe yönelik yenilikçi çözümlerin geliştirilmesinin merkezinde yer almaktadır.

Bu Eylem, büyük oranda **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır**. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Ulaştırma politikasının Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik taşıması
- Ulaştırmanın Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması
- Kamu-özel işbirliği projelerinde önemli deneyim

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan **fırsatlarla daha da güçlenmesi** öngörülmektedir. Bu fırsatlar şunlardır:

- Ulaştırma ve lojistik alanlarında gelir getiren kamu yatırımları ve özel yatırımlar için fırsatlar

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Ulaştırmada araştırma kapasitesinin az gelişmiş olması, Ulaşım Araştırma Merkezinin henüz aktif olmaması
- Genel kabul görmüş Akıllı Taşıma Sistemleri standartlarının eksikliği

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha fazla derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Karayolu taşımacılığı birim maliyetlerinin hâlâ sürdürülebilir modlardan daha düşük olması ve bu durumun modlar arası geçişi engellemesi

Bu bağlamda, söz konusu eylem altında elde edilecek kilit sonuçlar şunlardır:

- S1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi uygulandı ve AUS'nin ulaştırma sektöründe yayılması sağlandı
- S2 – Ulaştırma sektöründe araştırma ve geliştirme teşvik edildi

Bu sonuçların her birinin ilgili bir faaliyet vasıtasıyla sağlanması beklenmektedir.

Açıklama

AUS Stratejisi ve bağlantılı yatırımlar

Eylem 2 atlındaki birinci faaliyet, **AUS Stratejisi ve Eylem Planı'nın uygulanmasını** ve bağlantılı ulusal yatırımları destekleyecektir. Bu şekilde, özellikle çevresel sürdürülebilirlik ve

kaynak verimliliği ile modern BT ve iletişim yöntemlerinin yoğun bir şekilde kullanılmasıyla yollara yüksek kaliteli hizmet verilmesine ağırlık verilecektir.

Daha açık bir ifadeyle akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin ortak standartlar ve terminolojilerin oluşturulması ve karayolları ağı için ulusal bir AUS mimarisi tanımlanması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına teknik destek verilecektir. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine ilişkin Türkiye Ulusal Programı (2008)'in ilgili maddeleri dikkate alınarak, Türkiye'nin Galileo/Avrupa Sabit Navigasyon Yerleşimi Servisi (EGNOS) sistemine ve Tek Avrupa Hava Sahası (SES) girişimine kademeli entegrasyonu da desteklenecektir. Demiryolu sektöründe, Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi'nin (ERTMS) - Eylem 1 tarafından kapsanmayan hatlarda - yaygınlaştırılması uygundur. Ülkede Kooperatif Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamasının yaygınlaştırılmasına hizmet edecek operasyonlar Eylem kapsamında olacaktır.

Diğerleri kadar önemli olan sonuncu husus IPA desteği Türkiye'de e-teklif çağırısı³⁶ sisteminin kurulması için kullanılabilir.

Ayrıntılar için lütfen Eylem 2.1'e bakınız.

Araştırma ve Geliştirme

Faaliyet 2.2 altında, **ulaştırmaya ilişkin araştırma** ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. Buradaki ilk öncelik 2011 tarihli ve 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname'yle kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığına kurumsal kapasite oluşturma desteği verilmesidir. IPA; organizasyonel gelişim, personel kapasitesinin oluşturulması ile ulaşım araştırmalarına ilişkin ulusal politikalar ve stratejilerin oluşturulması ve bunların yanı sıra tüm alt sektörlerde ulaşım araştırmalarının teşvik edilmesini destekleyecektir. Uluslararası Finansal Kuruluşlardan alınan geri ödenebilir danışmanlık hizmetleri de finanse edilebilir.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı ayrıca, hükümet ve belediyeler için veri toplayıp analiz ve tavsiyeler sunarak, bilinçli politika yapımını destekleyecek bir uzmanlık ağıının oluşturulması için ulaşımla ilgili araştırma merkezleri oluşturulmasını ve Türkiye ve AB şehirleri arasında işbirliklerinin kurulmasını kolaylaştıracaktır.

Somut ulaşım araştırma projeleri hibelerle desteklenebilir. Bu destek, (örneğin temel araştırma konularında) doğrudan üniversiteler ve araştırma kuruluşlarına veya (örneğin araştırma sonuçlarının ticari operasyonlarda pratik uygulamalarının teşvik edilmesi durumlarında) ticari şirketler ve araştırma kuruluşları arasında kurulan ortaklıklara genişletilebilecektir.

Özet

Eylem 2'nin yürütülmesi için tasarlanan **faaliyetler** şu şekildedir:

- Faaliyet 2.1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi ve diğer AUS tedbirlerinin desteklenmesi

³⁶Herhangi bir yerdeki (AB'de) çarpışmada yer alan sürücülere hızlı yardım götürülmeyi amaçlayan bir girişim – <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/ccall-time-saved-lives-saved>

- Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliğin Desteklenmesi

Uygulama

- Akıllı Ulaşım Sistemlerine ilişkin ulusal strateji, IPA desteği için yatırımların önceliklendirilmesi bakımından esas temel olacaktır.
- Hibeler; araştırma ve yenilik projelerine, rekabetçi temelde tahsis edilecektir.

4.6.2.1 Faaliyet 2.1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi ve diğer AUS tedbirlerinin desteklenmesi

Özel hedefler:

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi uygulandı ve AUS'nin ulaştırma sektöründe yayılması sağlandı

Gerekeçe

Akıllı ulaşım sistemleri (AUS) iletişim ve haberleşme teknolojilerinin ulaştırma sektörüne uygulanmasını sağlamaktadır. AUS farklı koşullar altında farklı amaçlar için kullanılabilir ve her ulaştırma moduna (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) uygulanabilir. Hizmetler ulaştırma maliyetinin azaltılması ve karayolu kazalarında ölüm sayısını ve trafik sıkışıklığını azaltılması için yolcu ve yük taşımacılığı sektörleri tarafından kullanılabilir.

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Genel kabul görmüş Akıllı Ulaşım Sistemleri standartlarının eksikliği

Bu zayıflıklar **GZFT analizinde tanımlanan** tehditler nedeniyle daha fazla derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Ulaştırma talebinin ulusal altyapı ve çevre üzerine yaptığı baskı
- Ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan trafik sıkışıklığı

Bu Eylem, büyük oranda **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır**. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Ulaştırmanın Türkiye ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması
- Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim,

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan **fırsatlarla daha fazla güçlenmesi** öngörülmektedir. Bu fırsatlar

- Ulaştırma ve lojistik alanlarında gelir getiren kamu yatırımları ve özel yatırımlar için fırsatlar
- Yenilikçi taşımacılık, bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon teknolojilerinin geliştirilmesiyle ulaştırmanın etkinliğini artırmaya yönelik fırsatlar ortaya çıkması

Türkiye'nin akıllı ulaşım sistemlerinin geniş ölçekli bir şekilde kullanılmasına acil ihtiyacı olduğu görülmüştür. Bu nedenle, 2012-2014 Orta Vadeli Hükümet Programı ve ekli Eylem

Planı bir Ulusal AUS Stratejisi'nin hazırlanacağını ortaya koymuştur. Plan uyarınca, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı; 2012 yılında, İçişleri Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, büyükşehir belediyeleri, üniversiteler, sivil toplum kuruluşları ve diğer ilgili kamu ve özel kuruluşlarla işbirliği içinde çalışmalarını koordine etmeye başlamıştır. Bu çalışmanın sonucu olarak, Taslak Ulusal AUS Stratejisi Belgesi ve ekli Eylem Planı Nisan 2013 tarihinde tamamlanmış ve onay için Yüksek Planlama Kuruluna sunulmuştur.

Eylem 2 atlındaki birinci faaliyet, AUS Stratejisi ve Eylem Planı'nın uygulanmasını ve bağlantılı ulusal yatırımları destekleyecektir. Bu şekilde, özellikle çevresel sürdürülebilirlik ve kaynak verimliliği ile modern BT ve iletişim yöntemlerinin yoğun bir şekilde kullanılmasıyla yolculara yüksek kaliteli hizmet verilmesine ağırlık verilecektir.

AUS'nin desteklenmesi; politika yapma, kurumsal kapasite oluşturma dâhil olmak üzere ulaştırma sektöründe yeniliklerin desteklenmesi ve trafik sıkışıklığının azaltılmasının yanı sıra akıllı ulaşım sistemlerinin ve çevre dostu kentsel taşıma yöntemlerinin yaygınlaşmasının desteklenmesi suretiyle sektörün verimliliğine katkı sağlayacaktır.

Yukarıdaki hedeflere ulaşmak amacıyla, özellikle Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı altında, akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin ortak standartlar ve terminolojilerin oluşturulması ve karayolları ağı için ulusal bir AUS mimarisi tanımlanması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına teknik destek verilecektir. Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine ilişkin Türkiye Ulusal Programı (2008)'in ilgili maddeleri dikkate alınarak, Türkiye'nin Galileo/Avrupa Sabit Navigasyon Yerleşimi Servisi (EGNOS) sistemine ve Tek Avrupa Hava Sahası (SES) girişimine kademeli entegrasyonu da desteklenecektir. Demiryolu sektöründe, Avrupa Demiryolu Trafiği Yönetim Sistemi'nin (ERTMS) - 1. Eylem tarafından kapsanmayan hatlarda - yayılması da finansman için uygundur. Ülkede Kooperatif AUS uygulamasının yaygınlaştırılmasına hizmet edecek operasyonlar Eylem kapsamında olacaktır.

Diğerleri kadar önemli olan sonuncu husus IPA desteği Türkiye'de e-teklif çağrısı sisteminin (büyük oranda planlama) kurulması için kullanılabilir.

Açıklama ve uygun müdahaleler

Taslak Strateji Belgesi'nde Türkiye'nin 2023 AUS vizyonu, "Türkiye'nin tüm ulaştırma hizmetleri bilgi ve iletişim teknolojileri araçlarıyla yürütülecek ve yönlendirilecek şekilde, ulusal ve uluslararası arenalara tam olarak entegre olması" olarak belirlenmektedir.

Bu stratejinin desteklenmesindeki ana amaç "tamamen entegre, emniyetli, etkin, etkili, yenilikçi, insan odaklı, çevre dostu, sürdürülebilir ve akıllı bir ulaştırma ağını elde etmek üzere bilgi ve iletişim teknolojilerinin tüm ulaştırma modlarına kullanılmasıdır."

Yukarıda bahsedilen AUS stratejisinin 5 stratejik hedefi şu şekildedir:

- 1) Akıllı ulaşım sistemlerine ilişkin ülke geneli planlama ve entegrasyon süreçlerinin ulusal ve uluslararası gereklilikler uyarınca idari ve teknik düzenlemelerin iyileştirilmesi.
- 2) Küresel olarak rekabetçi bir Türkiye AUS endüstrisinin geliştirilmesi.
- 3) Emniyet ve hareketliliğin geliştirilmesi amacıyla AUS uygulamalarının ülke genelinde uygulamaya koyulması.
- 4) AUS vasıtasıyla ulaşımın erişilebilirliğinin geliştirilmesi.

- 5) Karayolu taşımacılığından kaynaklanan yakıt tüketimi ve sera gazı emisyonlarının azaltılması.

Her bir stratejik amaç kendi altında özel hedeflere sahiptir ve ekli Eylem Planı'nda bu amaçlarla ilişkili olan ve 2016 yılına kadar gerçekleştirilmesi veya başlatılması gereken 38 eylem listelenmektedir. Bunlar; ulusal AUS mimarisinin geliştirilmesi, AUS Türkiye'nin kuruluşu, 18 karayolu trafik yönetim merkezinin tesis edilmesi ve ülke genelinde her tür ulaşım ödemesi için kullanılacak ulusal bir ödeme sisteminin geliştirilmesi gibi temel eylemleri içermektedir.

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

• ***Türkiye'de GALILEO/EGNOS TEMELLİ Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kurulması:***

En az çevresel hasarla kamusal araçların etkin kullanımının ve emniyetli bir trafik yönetiminin sağlanması amacıyla, bir kurum tarafından yönetilen uydu fotoğraflarıyla kamu araçlarının izlenmesi ve yönetimine yönelik emniyetli ve stratejik Galileo/EGNOS temelli AUS'nin (Bağlı/Akıllı Navigasyon) kurulması önemlidir. Türkiye'deki toplu taşıma sistemleri; trenler, tramvay, metrolar ve otobüsleri içermektedir. Trenler, tramvaylar ve metroların tamamının raylı çözüm olmasına rağmen, bu faaliyet hem karayolu temelli (örneğin otobüsler ve diğer kamusal araçlar) hem de demiryolu temelli toplu taşımacılığa odaklanmaktadır. Faaliyetin 2016 yılında başlaması planlanmaktadır. Bu faaliyetin beklenen sonuçları şöyledir:

- Kamusal araç personeli için emniyetli bir çalışma ortamı sağlamak,
- Değerli varlıkların korunması (tamamen yatırıma dönmesini sağlayan eksiksiz mobil varlık izleme ve yönetim araçları),
- Her bir aracın daha etkin olmasının sağlanması ve maliyetlerin düşürülmesi (yakıt, kullanılan araçla kaç kilometre kat edildiği ve işçi mesaisinde tasarruf),
- Hizmete sunulan otobüs, tren, vb. araçların zaman çizelgesine uyup uymadığının izlenmesi,
- Hat sonunda otobüslerin varış yeri işareti ekranlarının başlatılması,
- Yolcular için önceden kaydedilen duyuruların başlatılması,
- Elektronik ödeme sistemlerinin uygulanması,
- Kazaların azaltılması, sürücü davranışlarının iyileştirilmesi.

• ***AB'nin e-Çağrı Sisteminin tesis edilmesi ve geliştirilmesinin desteklenmesi:*** Bu faaliyet 2014 yılında IPA fonları kapsamında tedarik içeren teknik destek olarak programlanmıştır. Bir kaza durumunda e-çağrı sistemi ile donatılmış araç en yakın acil durum merkezini otomatik olarak aramaktadır. Örneğin yaralanma nedeniyle hiçbir yolcu konuşamasa bile, çarpışma alanının tam konumunu içeren "Minimum Veri Seti" gönderilmektedir. Kazadan kısa bir süre sonra, acil servisler bir kaza olduğunu ve kazanın nerede olduğunu kesin olarak bilecektir. Bu faaliyetin gerçekleştirilmesi ayrıca yol kazalarındaki kayıpların azaltılmasına da yardımcı olacaktır.

• ***Yaygın bir AUS Terminolojisini oluşturulması ve AUS'yle ilgili standartların oluşturulması:*** Tüm ulaştırma sektörü tarafından kullanılabilecek sağlam bir AUS terminoloji belgesinin hazırlanması bu faaliyetin ana çıktısıdır. Bunu gerçekleştirmek için tüm paydaşların temsil edildiği çalışma grupları oluşturulacaktır. AUS

terimlerinin yer aldığı açıklamalı bir sözlük hazırlanacaktır. Sistem adları ve kısaltmalar standartlaştırılacak ve karayolları ağıyla ilgili bir AUS mimarisi kurulurken, demiryolu sektörü için de ERTMS'nin kurulumu gerçekleştirilecektir.

Teknik destek AUS Mimarisinin ulaşım sağlayıcılarının ve kullanıcılarının uzun vadeli çıkarına hizmet etmesini, ülkenin Ulaştırma Stratejisi ve ilgili Avrupa Birliği karşılıklı işletilebilirlik direktifleriyle uyumlu bir AUS Uygulama Planının geliştirilmesinin desteklenmesini ve AUS Stratejisi ve Uygulama Planının uygulanmasına yönelik organizasyonel ve kurumsal düzenlemelerinin belirlenmesine destek vermesini sağlayacaktır.

Son olarak teknik desteğin beklenen faydaları şudur: Bakanlık herhangi bir tescilli teknolojiye doğru sapmayan ve Devletin çıkarlarına ve önceliklerine uyan uygulamaya ilişkin açık bir yol haritasına sahiptir. Yüksek öncelikli AUS yatırımları ilave gelişim için tanımlanacaktır.

Bu faaliyet kapsamında uluslararası kuruluşlarla yapılacak doğrudan hibe sözleşmeleri gibi işbirliği modelleri I. Ekte endikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim kriterleri

- Son teknolojilere ve daha iyi planlamaya odaklanılması,
- Trafik sıkışıklığının azaltılmasına katkı sağlanması,
- Sefer sürelerinin azaltılması,
- Kullanıcı dostu AUS ve K-AUS sistemlerinin temin edilmesi.

Nihai Yararlanıcılar

Faaliyet 2.1'in endikatif yararlanıcı listesi aşağıdadır:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili Genel Müdürlükleri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili bağlı organları ve ilgili kuruluşları
- Toplu taşıma sistemleri işleten belediyeler.

4.6.2.2 Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliğin Desteklenmesi

Özel Hedef

- Ulaştırmada araştırma, geliştirme ve yeniliğin teşvik edilmesi.

Gerekeçe

Teknolojik yenilikler üç ana faktör sayesinde daha etkin ve sürdürülebilir ulaştırma sistemlerine daha hızlı ve daha ucuz bir şekilde geçilmesine katkıda bulunabilir: araçların verimliliği, malzemeler ve tasarım; yeni yakıt ve tahrik sistemleri vasıtasıyla daha temiz enerji kullanımı; bilgi ve iletişim sistemleri sayesinde ağı daha iyi kullanımı ve daha emniyetli ve daha emniyetli operasyonlar.

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Ulaştırırmada araştırma kapasitesinin az gelişmiş olması, Ulaşım Araştırma Merkezinin henüz aktif olmaması
- Genel kabul görmüş Akıllı Ulaşım Sistemleri standartlarının eksikliği

Bu Eylem **GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır**. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Kamu-özel işbirliği projelerinde engin deneyim,

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan **fırsatlarla daha da güçlenmesi** öngörülmektedir. Bu fırsatlar şunlardır:

- Yenilikçi ulaştırma, bilgi teknolojileri ve telekomünikasyon teknolojilerinin geliştirilmesiyle ulaştırmanın etkinliğini artırmaya yönelik fırsatların ortaya çıkması

Faaliyet 2.2 kapsamında, **ulaştırmaya ilişkin araştırma** ve yenilik faaliyetleri desteklenecektir. Buradaki ilk öncelik 655 sayılı ve 2011 tarihli Kanun Hükmünde Kararname'yle kurulan Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığına kurumsal kapasite oluşturma desteği verilmesidir. IPA; organizasyonel gelişim, personel kapasitesinin oluşturulması ile ulaştırma araştırmalarına ilişkin ulusal politikalar ve stratejilerin oluşturulması ve bunların yanı sıra tüm alt sektörlerde ulaştırma araştırmalarının teşvik edilmesini destekleyecektir. Uluslararası Finansal Kuruluşlardan alınan geri ödenebilir danışmanlık hizmetleri de finanse edilebilir.

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı, ayrıca, hükümet ve belediyeler için veri toplayıp analiz ve tavsiyeler sunarak, bilinçli politika yapımını destekleyecek bir uzmanlık ağının oluşturulması için Türkiye ve AB şehirleri arasında işbirliklerinin kurulmasını ve ulaştırmayla ilgili araştırma merkezleri oluşturulmasını kolaylaştıracaktır.

Açıklama ve uygun müdahaleler

Bu eylem kapsamındaki temel faaliyet, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Araştırmaları Merkezi Başkanlığının kapasitesinin iyileştirilmesidir.

Bu faaliyet Araştırma Merkezine ana görevlerini yerine getirmesinde yardımcı olacaktır.

Özel ulaştırma araştırma projeleri hibelerle desteklenebilir.. Bu projeler, (örneğin temel araştırma konularında) doğrudan üniversiteler ve araştırma kuruluşlarına veya (örneğin araştırma sonuçlarının ticari operasyonlarda pratik uygulamalarının teşvik edilmesi durumlarında) ticari şirketler ve araştırma kuruluşları arasında kurulan ortaklıklara teşmil edilebilecektir. Bakanlığın sektörü izlemek amacıyla kapsamlı göstergeler belirlemesine olanacak taniyacak verilerin ve istatistiklerin toplanması ve sınıflandırılmasına ilişkin özel projeler desteklenecektir.

Seçim Kriterleri

- Araştırma ve Geliştirme faaliyetlerinin kalitesi
- Üniversiteler, STK'lar gibi diğer kuruluşlarla işbirliği.

Nihai Yararlanıcılar

- "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili Genel Müdürlükleri", "Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili bağlı organları ve ilgili kuruluşlar".

4.6.2.3 Genel bakış tablosu

Eylem başlığı	Eylem 2 - Etkin Ulaştırma
Özel Hedef	Akıllı ve yenilikçi ve kaynak, zaman ve maliyet etkin çözümlerin tüm ulaştırma modlarında yaygınlaşmasının teşvik edilmesi
Eylem Sonuçları	- S1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi uygulanmış ve AUS'nin ulaştırma sektöründe yaygınlaşması sağlanmıştır - S2 – Ulaştırma sektöründe araştırma ve geliştirme teşvik edilmiştir
Faaliyetler	- Faaliyet 2.1 – Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) stratejisi ve diğer AUS tedbirlerinin desteklenmesi - Faaliyet 2.2 – Ulaştırmada Araştırma ve Yeniliğin Desteklenmesi
Ana projelerin endikatif listesi	Şu anda bu eylem kapsamında planlanan herhangi bir ana proje mevcut değildir.
Uygulama Düzenlemeleri	- Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından gerçekleştirilen yönetim - Hizmet ve inşaat sözleşmeleri ve hibeler aracılığıyla sağlanan uygulama

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Açıklama	Başlangıç Yılı	Son mevcut yıl	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi Kaynağı
Eylem 2 - Etkin Ulaştırma						
<u>Sonuç Göstergesi 1:</u> UAB Araştırma Merkezi aracılığıyla ulaştırma sektöründe yapılan araştırma harcaması hacmi		Uygulanamaz	Uygulanamaz	1 milyon Avro	2 milyon Avro	Ulusal İstatistikler TÜİK Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
<u>Çıktı Göstergesi 1:</u> Toplu Taşıma Optimizasyonu ve/veya Park Yardım Araçları devreye alındı		Uygulanamaz	Uygulanamaz	Uygulanamaz	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Çıktı Göstergesi 2:</u> Kurulan/geliştirilen Trafik Yönetim Sistemleri		Uygulanamaz	Uygulanamaz	Uygulanamaz	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler

4.6.3 Eylem 3 – Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma

Amaç

- Hem ulusal hem de kentsel seviyede bireysel toplu taşıma modlarından sürdürülebilir, erişilebilir ve kapsayıcı toplu taşıma modlarına geçişin teşvik edilmesi;

AB Mevzuatı

AB müktesebatına uyum özel olarak 4. Eylemde ele alınmaktadır. Eylemle ilgili müktesebat bileşenleri aşağıdakileri içermektedir:

- Komisyon'dan Avrupa Parlamentosu, Konsey, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve Bölgeler Komitesi'ne Bildiri, **Kentsel Hareketlilik Eylem Planı**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0027_en.htm)
- **Yeşil Kitap, Yeni bir kentsel hareketlilik kültürüne doğru**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124484_en.htm) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:EN:PDF>)
- Komisyon'dan Avrupa Parlamentosu ve Konseye Bildiri, **Avrupa Birliği içinde yolcu haklarının güçlendirilmesi**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124124_en.htm)
- (AT) 2006/2004 sayılı Tüzüğü değiştiren, deniz ve içdeniz yollarında seyahat eden yolcuların haklarına ilişkin 24 Kasım 2010 tarihli ve (AB) **1177/2010 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0049_en.htm)
- Otobüs taşımacılığı kullanan yolcuların haklarına ilişkin 16 Şubat 2011 tarihli ve (AB) **181/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0050_en.htm)
- Hava yollarıyla seyahat eden engelli kişiler ve kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin haklarına ilişkin 5 Temmuz 2006 tarihli ve (AT) **1107/2006 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124132_en.htm)
- (1) (AET) 295/91 sayılı Tüzük'ü yürürlükten kaldıran ve uçağa alınmama ve uçuşların iptali veya uzun süre rötat yapması durumunda yolculara tazminat ödenmesi ve yardım edilmesi hakkında ortak kuralları tesis eden 11 Şubat 2004 tarihli ve (AT) **261/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü** (Avrupa Ekonomik Alanıyla ilgili metin)
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124173_en.htm)
- **Avrupa Engellilik Stratejisi 2010-2020**
(http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/disability-strategy/index_en.htm)
- **Komisyon'dan Konsey, Avrupa Parlamentosu, Avrupa Ekonomik ve Sosyal Komitesi ve Bölgeler Komitesi'ne Bildirim - Engelli kişiler için eşit haklar: Avrupa Eylem**

Planı

(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr11414_en.htm)

- **Beyaz Kitap Avrupa 2010 ulaştırma politikası:** karar verme zamanı
(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)

Özel hedef

Ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğinin iyileştirilmesi, kentsel toplu taşımacılığın kapasitesi ve verimliliğinin artırılması ve trafik sıkışıklığı ve kentsel alanlarda ulaştırma kaynaklı emisyonların azaltılması

Gerekçe

Türkiye nüfusunun büyük bir kısmı, özellikle yaşlı olanlar, sosyal olarak dezavantajlı olanlar veya kısıtlı hareketliliğ'e sahip kişilerin serbest dolaşımı, erişilebilir ulaştırma hizmetlerindeki yetersizlik nedeniyle kısıtlanmaktadır. Toplam nüfusun yaklaşık %12,3'nün (8,4 milyon kişi) kronik rahatsızlıklar ve engellilikten muzdarip olduğu rapor edilmiştir.

Kentsel ulaşım sektörü ayrıca yüksek oranda kentleşen Türkiye'de özel zorluklarla karşı karşıyadır. Nüfusun %72'si şehirlerde yaşamaktadır ve bu oran son 20 yılda %10 civarında artmıştır. Kentsel ulaşım sistemi hızlı kentleşmenin büyüyen taleplerinin yarattığı problemlerle karşı karşıya kalmıştır. Türkiye'de büyük şehirlerdeki trafik sıkışıklığı ayrıca sürdürülemez bir durum yaratmıştır.

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

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Kentsel seviyede yük ve yolcu taşımacılığında modlar arası ciddi dengesizlik
- Karayolu taşımacılığında birim maliyetlerinin sürdürülebilir modlardan hâlen daha düşük olması ve bu durumun taşıma türleri arasında modlar arası geçişi engellemesi
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliğı
- Nüfus ve istihdamın kent merkezlerinde yoğunlaşması nedeniyle trafik sıkışıklığı
- Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Kentleşmenin artması
- Ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan trafik sıkışıklığı
- Kirliliğın kamu sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri

USOP tarafından finanse edilecek tedbirler kentsel ve ulusal ulaşım ağları bakımından tüm vatandaşlar için toplu taşıma hizmetlerinin cazibesini ve erişilebilirliğini arttıracaktır. Bisikletle taşımacılığın kentsel ulaşım sisteminin ayrılmaz bir parçası olarak teşvik edilmesi de desteklenecektir. Kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ulaşımına, daha büyük kentsel ulaşım projeleri veya özel olarak hedeflenen operasyonların parçası olarak öncelik verilecektir.

Kentsel ulaşımında yaşanan sorunlar ve erişilebilirlik sorunları da sivil toplumun harekete geçerek taleplerini ulusal hükümete ve belediye idarelerine dilekçelerle aktarmalarına neden olmuştur. Eğer sivil toplumla politika yapımcılar arasında sorunsuz ve etkin bir diyalog sağlanabilirse, sivil toplumun yüksek farkındalık düzeyi, ulaştırma politikalarının oluşturulması için iyi bir fırsat olabilir.

USOP kamu kuruluşlarının hizmetlerini güçlendirmek ve paydaşlar ve politika yapıcı organlar arasındaki koordinasyonu iyileştirmek için kamu kuruluşlarının hareketliliğini desteklemeyi amaçlamaktadır. Bu durum göz önünde bulundurularak 3. Eylem her biri ayrı bir faaliyet üzerinden uygulanacak aşağıdaki iki sonucu elde edecek şekilde tasarlanmıştır:

- S1 – Toplu taşımanın erişilebilirliği ve kapsayıcılığı kentsel ve ulusal seviyede daha da geliştirilmiştir;
- S2 – Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları ve toplu taşıma konusunda ilerleme kaydedilmiştir;

Açıklama

Faaliyet 3.1; politika geliştirme, **kapasite oluşturma ve somut erişilebilir ulaştırma yatırımlarının hazırlanması ve uygulanmasına desteği kapsamaktadır.** Faaliyet iki özel alana odaklanacaktır:

- Birincisi, erişilebilir toplu taşıma hizmetlerinin planlanması ve geliştirilmesine yönelik ortaklığa dayalı bir modelin tüm ülkede geliştirilmesi, test edilmesi ve tesis edilmesi amacıyla (servis sağlayıcılardan şirketlere, kamu kuruluşlarından vatandaşlara kadar) hükümet, yerel otoriteler ve ulaştırma sektörü paydaşları arasında **işbirliğinin** teşvik edilmesi.

Tüm aktörlerin arasında diyalogun iyileştirilmesi sayesinde, kentsel ve şehirlerarası bağlamda ulaştırma sektöründeki gelişmelerin kullanıcıların gereksinimleri uyarınca en iyi etkiye ulaşmak üzere tasarlanması ve uygulanması sağlanmaktadır. Bu tür yaklaşımlar tüm vatandaşların hayat kalitesini yükseltecek ve ayrıca sektördeki kamu yatırımlarının maliyet etkinliğini arttıracaktır.

- Kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin toplu taşıma hizmetlerine erişimiyle ilgili AB gereklilikleri ile uyumlu olan **özel yatırımların hazırlanması ve uygulanması.**

Faaliyet 3.2 **Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının hazırlanmasını destekleyecek ve yatırımların şehirlerde uygulanmasını finanse edecektir.** Yatırımlar toplu taşıma hizmetlerini; bisiklet yollarının genişletilmesi, bisiklet taşımacılığının faydaları konusunda farkındalığın artırılması, bir ulaştırma modu olarak bisiklet kullanımının teşvik edilmesi gibi önlemlerle bisiklet kullanımının teşvik edilmesini; yaya alanlarının

geliştirilmesi; araç paylaşımının (carpooling) teşvik edilmesini, hareketlilik planlarının desteklenmesini kapsayacaktır.

Önerilen Ulaştırma Ana Planı Projesi şehirler için bir Sürdürülebilir Kentsel Ulaşım Rehberi sağlamıştır. Bu bağlamda Program dahilinde kentsel taşımacılığa yönelik yapılması planlanan müdahaleler bu devam eden projenin çıktıları uyarınca tasarlanacaktır. Sıralama bu doğrultuda ayarlanacaktır.

Kentsel ulaşımaya yönelik tedbirlerin hayata geçirilmesi ve erişilebilirliğin iyileştirilmesi süreçlerinde uluslararası finansal kuruluşlar (özellikle Dünya Bankası) ve bu alanlarda uzman diğer kuruluşlarla, bu Programın sağladığı fonlara ek olarak bu kuruluşların fonlarının ve uzmanlığının kullanılması için işbirliği yapılacaktır.

Yatırımlar mevcut altyapıların yeniden modellenmesini veya yeni tesislerin inşa edilmesini içerecektir.

Uygulama

Faaliyet 3.1'le ilgili olarak, IPA kapsamında, teknik destek faaliyetleri, çalışmalar ve konferanslar ve bunun yanında stratejiler ve projelerin hazırlanmasında paydaşların işbirliğini sağlamak için ulusal ve yerel düzeyde ortaklık temelli organların çalışmaları da finanse edilecektir. Bu eylemin kapsamı ayrıca ulaştırma sektöründe çalışan işçilerin, örneğin kısıtlı hareketliliğe sahip yolculara hizmet konusunda ilgili eğitimini içerecektir. Uluslararası Finansal Kuruluşlardan alınan geri ödenebilir danışmanlık hizmetleri de finanse edilecektir. Örneğin, kurumsal düzenlemeler, ulaştırma sistemlerinin durumu ve uluslararası iyi örneklerin gözden geçirilmesi ve kıyaslanması konusunda Dünya Bankası'yla işbirliği yapılması öngörülmektedir. Ulaştırma sistemlerinin operasyonel ve yönetsel etkinliğinin artırılması için teknik ve kurumsal destek de sağlanabilir.

Faaliyet 3.2'de, yatırım çalışmaları dışında, şehirlerdeki kentsel ulaşım projelerinde, tedarik ve altyapıların da uygulanması öngörülmektedir. Hazırlanacak ve uygulanacak projelerin seçimi hazırlanan yatırımların beklenen etkilerine bağlı olacaktır (örneğin etkilenen nüfusun büyüklüğü, trafik sıkışıklığında beklenen azalma oranı). Aynı şekilde Sürdürülebilir Şehir Girişimini geliştiren Dünya Bankası gibi uluslararası finansal kuruluşlarla işbirliği sağlanmaya çalışılacaktır.

4.6.3.1 Faaliyet 3.1 – Erişilebilir Ulaştırma

Özel hedef

- Kentsel ve ulusal düzeyde **toplu taşımacılığın erişilebilirliği ve kapsayıcılığının** daha da geliştirilmesi

Gerekçe

Ulaştırma modlarının erişilebilirliğinin geliştirilmesi sadece Türkiye'nin değil aynı zamanda AB'nin de temel önceliklerinden biridir. Hareketliliği sınırlı kişiler ulaşım ağlarına kolay bir şekilde erişemiyorsa, bu kişiler toplumun aktif üyeleri olamaz. Bu hususta ihmal olan toplumlar bunun ahlaki, etik ve ekonomik sonuçlarıyla yüzleşmek zorundadır.

Ulaştırma hizmetlerinin herkesin ihtiyaçları doğrultusunda geliştirilmesi için politika yapıcılar, ulaştırma hizmet sağlayıcıları ve vatandaşlar arasındaki ortaklık çok önemlidir. İyi bir ortaklık süreci ihtiyaçların kapsamlı ve doğru bir şekilde değerlendirilmesini ve diyalog yoluyla ihtiyaçlar ve imkanlar arasında verimli bir uzlaşmaya varılmasını sağlayabilir. Sonuç olarak, tüm paydaşların istekleri dikkate alınarak, yeni geliştirme projeleri desteklenebilir.

USOP paralel olarak planlanan ve yine AB tarafından finanse edilen, ulusal ve kentsel düzeyde erişilebilir ulaştırma için kamu politikalarını koordine etmek üzere bir platform oluşturmayı amaçlayan ESEI projesiyle işbirliği yapılabilir

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında modlar arası ciddi dengesizlik
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Kentleşmenin artması
- Ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan trafik sıkışıklığı

Erişilebilir ulaştırma alanında ulaşılabilecek hedefler ayrıca 25-26 Şubat 2013 tarihinde AB desteğiyle organize edilen bir ortaklık etkinliğinde ayrıca detaylı olarak tartışılmıştır. Çalıştayda katılımcılar kentsel ulaşım alanında faaliyet gösteren paydaşlar arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesini ve ayrıca yine bu alanda faaliyet gösteren kamu kurumları arasındaki koordinasyonun güçlendirilmesini istemiştir. Kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ihtiyaçlarının farkında olunmaması şikayetlere neden olmuştur. İlgili yasal düzenlemelerin uygulanması da (örneğin denetimler) artırılmalıdır. Son olarak önemli bir diğer husus da, bu politika alanına ilişkin finansal kaynakların artırılması ve kullanımlarının daha iyi önceliklendirilmesidir.

Açıklama

Faaliyet 3.1 ilk olarak, erişilebilir ulaştırma projelerinin planlanması ve uygulanmasında Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili birimlerine ve ilgili kamu idare kuruluşlarına bilgi aktarımını destekleyecektir.

Böylece ana odak noktası çalışmaların hazırlanması ve AB ülkelerinden (ve AB'nin kendisinden) gelen meslektaşlarla bağlantılar kurmak dahil olmak üzere, ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere, fiziksel yatırım gerektirmeyen tedbirler olacaktır. Türk paydaşların Avrupa Birliği'nde yürütülen benzer projelerle ilgili pratik bilgiler edinmelerini sağlamak için çalışma ziyaretleri ve deneyim paylaşımları da finanse edilebilir.

5378 sayılı Engelliler Hakkında Kanun (no: 5378) kentsel ulaşım araçlarının ve altyapısının kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ihtiyaçlarına göre yeniden yapılandırılması gerektiğini ifade etmektedir. Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı 2013 tarihinde Kanun'un gereklilikleri hakkında ilgili otoriteleri izlemek ve denetlemek için bir Yönetmelik yayımlamıştır.

Yönetmelik'e göre, bir komisyon kentsel ulaşım sistemlerinin altyapısı ve araçlarını teftiş edecektir.

Uygun müdahaleler (operasyon türlerinin özeti)

Faaliyet ulusal ve yerel ulaşırma ağlarının mevcut erişilebilirlik durumunun değeriendirilmesine yardımcı olacak bir ihtiyaç tespiti çalışmasıyla başlayacaktır. Ayrıca IPA'yla finanse edilen erişilebilir kentsel ulaşım projelerinin hazırlanması ve uygulanması gerektiğinde, bu çalışma şehir seçimi konusunda faydalı olacaktır.

Faaliyet bünyesinde, AB ülkelerinden gelen politika yapıcılar, uzmanlar, taşımacılık şirketleri ve sivil toplum kuruluşlarının deneyim paylaşımını kolaylaştırmak amacıyla ulusal ve uluslararası uzmanlar ve paydaşların katıldığı ağ kurma etkinliklerinin düzenlenmesi beklenmektedir.

Bu Faaliyet erişilebilir ulaşırma ağlarına yönelik gerekli eylemlerin uygulanması için ilgili kamu ve belediye idareleri ve sivil toplum kuruluşları arasında işbirliğini sağlayan bir platformun başarılı bir şekilde kurulmasına da katkıda bulunacaktır.

Kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin hareketlilik ihtiyaçlarına yönelik farkındalık artırıcı faaliyetler de finanse edilecektir.

Ayrıca, vatandaşların kentsel ulaşım hizmetlerine erişimini artıran küçük ölçekli yatırımlar finanse edilecektir.

Bu faaliyetin bir kısmının Embarq Türkiye'yle doğrudan hibe sözleşmesi vasıtasıyla uygulanmasıyla ilgili ayrıntılar endikatif olarak I. Ekte tanımlanmaktadır.

Seçim kriterleri

- ulaşırma modlarının erişilebilirlik düzeyine destek
- Ulaşırma sektöründe görev alan kamu çalışanlarının kısıtlı hareketliliğe sahip kişilerin ihtiyaçları konusunda eğitilmesinin desteklenmesi
- ulaşırma modlarının erişilebilirlik düzeyiyle ilgili beklenen etki
- uygulamaya ilişkin teknik kapasite

Nihai yararlanıcılar

Nihai yararlanıcıların endikatif listesi aşağıdadır:

- Ulaşırma ve Altyapı Bakanlığı
- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Belediyeler.

Özel Hedef

- Sürdürülebilir bir kentsel toplu taşımaya yönelik ilerleme kaydedilmesi için temel koşulların oluşturulması

Gerekçe

Türkiye'de karayolu taşımacılığının sektördeki ağırlığı nedeniyle ulaştırma modları arasında ortaya çıkan dengesizlik kentsel bağlamda da etkisini göstermekte ve vatandaşların refahını olumsuz etkilemektedir. Artan kirlilik ve trafik sıkışıklığı da ayrıca çevre üzerinde olumsuz etkilere ve ekonomik kayıplarla neden olmaktadır.

Eylem **GZFT analizinde sunulan zayıflıkların ortadan kaldırılmasına** doğrudan katkı sağlamaktadır. Bu zayıflıklar şunlardır:

- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında modlar arası ciddi dengesizlik
- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- Nüfus ve istihdamın kent merkezlerinde yoğunlaşması nedeniyle trafik sıkışıklığı
- Toplu taşımaya erişimi engelleyen fiziksel engeller ve düşük yoğunluk

Bu zayıflıklar GZFT analizinde tanımlanan tehditler nedeniyle daha da derinleşme riski taşımaktadır. Bu tehditler şunlardır:

- Kentleşmenin artması
- Ekonomik ve sosyal kayıplara neden olan trafik sıkışıklığı
- Kirliliğin kamu sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri

Ulaştırmada kullanılan petrolün büyük bir kısmını ithal eden Türkiye özellikle zamanın ve enerjinin büyük bir kısmının sıkışan trafikte harcandığı geniş kentsel alanlarda acil ve yenilikçi çözümlere ihtiyaç duymaktadır. Bu nedenle kentsel alanlarda diğer ulaştırma modlarının geliştirilmesi ve toplu taşımaya çeşitli modların entegre edilmesi Türkiye'nin karşısındaki ana sorunlardır.

AB ülkelerinde tüm araba seyahatlerinin neredeyse yarısı 5 kilometreden daha kısa mesafeler içindedir.³⁷ Bu durum, gerekli yasal düzenleme ve uygun altyapı olduğunda karbonsuz bir ulaştırma modu olan bisikletin büyük bir potansiyeli olduğunu ortaya koymuştur.

Açıklama

Faaliyet 3.2 farklı şehirlerde kapsayıcı ulaştırma yatırımlarının pratik olarak hazırlanması ve uygulanmasına ayrılacaktır. Bu yatırımlar şehir taşımacılığının alternatif yaklaşımlarla modernize edilmesi gibi tercihen kompleks bir yaklaşımla yeni küçük ve orta ölçekli altyapı projelerinin oluşturulmasını içerecektir.

Bu Faaliyet Sürdürülebilir Mobilite Hareketlilik Planlarının hazırlanmasında teknik destek sağlayarak belediyelere yardımcı olacaktır.

³⁷http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling_en.htm, 10.05.2014

Bu müdahalelerin sonucunda kentsel taşımacılığın olumsuz çevresel etkilerinin azalması beklenmektedir.

Uygun müdahaleler (operasyon türlerinin özeti)

- Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları
- Bisiklet dostu kentsel ulaşım ağlarının inşası
- Yaya alanlarının geliştirilmesi
- Araç paylaşımının (carpooling) teşvik edilmesi
- Farkındalığın artırılması

Bu faaliyet kapsamında uluslararası organizasyonlarla yapılacak doğrudan hibe sözleşmeleri gibi işbirliği modelleri I. Ekte endikatif olarak tanımlanmaktadır.

Seçim kriterleri

- Uygulamaya ilişkin teknik kapasite
- kentsel alanlarda toplu taşımacılığın payının artması
- kentsel alanlarda bisiklet kullanımının payının artması

Nihai yararlanıcılar

Nihai yararlanıcıların endikatif listesi aşağıdadır:

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
- Belediyeler

4.6.3.3 Genel bakış tablosu

Eylem başlığı	Erişilebilir Ulaştırma
Özel Hedef	• Herkes için ulaşım hizmetlerinin erişilebilirliğini iyileştirmek, kentsel toplu taşımacılığın kapasitesi ve verimliliğini artırmak ve trafik sıkışıklığı ve kentsel alanlarda ulaşım kaynaklı emisyonları azaltmak
Eylem Sonuçları	• S1 – Toplu taşımanın erişilebilirliği kentsel ve ulusal seviyede daha da geliştirilmiştir • S2 – Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları ve toplu taşıma konusunda ilerleme kaydedilmiştir
Faaliyetler	• Faaliyet 3.1 – Erişilebilir Ulaştırma • Faaliyet 3.2 – Kentsel Ulaşım
Ana projelerin endikatif listesi	• Bu eylem kapsamında bu aşamada herhangi bir ana proje öngörülmemektedir.
Uygulama Düzenlemeleri	• Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen yönetim • Hizmet ve inşaat sözleşmeleri ve hibelerle uygulama

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Eylem 3 Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma						
Sonuç Göstergesi 1: Sürdürülebilir kentsel hareketlilik konusunda halkın farkındalığında artış	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	(uyg.)5 milyon kişiye ulaştı ³⁸ (medyada yer aldı)	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TBB Belediyeler
Sonuç Göstergesi 2: Sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması konusunda Belediyelerin kurumsal ve organizasyonel kapasitesinde artış	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	6	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
Çıktı Göstergesi 1: Şehirlerde geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının Sayısı	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (proje bu yıl sonlandırılmayacak)	6	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
Çıktı Göstergesi 2: Kentsel hareketlilik planlaması kapsamında veri toplama sistemlerinin/süreçlerinin sağlanması/güncellenmesi	-	uygulanamaz	uygulanamaz	Uygulanamaz (proje bu yıl tamamlanmayacak)	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
Çıktı Göstergesi 3: Pilot/küçük ölçekli altyapı/model uygulamalarının kurulumu	-	uygulanamaz	uygulanamaz	Uygulanamaz (proje bu yıl tamamlanmayacak)	5	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
Çıktı Göstergesi 4: Avrupa Hareketlilik Haftasına katılan belediyelerin sayısı	-	26 (2018,TBB ulusal koordina tördür.)	551(2020)	617	2022-2025 yılları arasında toplam da 2500 kişilik katılım	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye Belediyeler Birliği

4.6.4 Eylem 4 – Müktesebat Uyumlaştırması ve AB entegrasyonu

Amaç

Ulaştırma alanında Türkiye'nin AB standartlarıyla uyumunu güçlendirmek

AB Mevzuatı

Ulaştırma sektöründe uyumlaştırılacak AB mevzuatıyla ilgili gerekli referanslar Müktesebatın Kabul Edilmesine İlişkin Ulusal Programda (2008) belirtilmektedir. Ayrıca mevcut gelişmeler

³⁸ Hedef Değer Türkiye Belediyeler Birliğinin proje önerisidir.

dikkate alınarak kapsamlı olmayan müktesebat ve politika belgeleri listesi aşağıda verilmektedir.

Genel Politika

- COM/2011/144 Tek Avrupa Ulaştırma Alanı Yol Haritası - Rekabetçi ve kaynak etkin ulaştırma sistemine doğru
- COM/2009/279 Ulaştırma için Sürdürülebilir bir Gelecek: Entegre, teknoloji odaklı ve kullanıcı dostu bir sisteme doğru
- Komisyon Bilgilendirmesi, AVRUPA 2020 Akıllı, sürdürülebilir ve kapsayıcı büyüme stratejisi, COM(2010) 2020, 03.03.2010SEC/2008/2206 Ulaştırma Yeşillendirme
- Yeşil Kitap – İklim ve enerji politikaları için 2030 çerçevesi, COM (2013), 169, 27.03.2013
- COM (2001) 370 Avrupa 2010 Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı

Sivil Havacılık

- 94/56/AT sayılı Konsey Direktifi Sivil havacılık kazalarının ve olaylarının araştırılmasını düzenleyen Temel ilkeler
- 2003/42/AT sayılı Direktif Sivil havacılıkta olay raporlaması
- (AT) 1008/2008 sayılı Konsey Tüzüğü Toplulukta havacılık hizmetlerinin operasyonuna ilişkin ortak kurallar
- 96/67/AT sayılı Konsey Direktifi Topluluk havalimanlarında yer hizmetleri pazarına erişim
- (AT) 1107/2006 sayılı Tüzük Hava yollarıyla seyahat eden engelli kişilerin ve hareketliliği sınırlı kişilerin hakları
- (AET) 95/93 sayılı Konsey Tüzüğü Topluluk havalimanlarında slot tahsisi için ortak kurallar
- (AT) 216/2008 sayılı Tüzük 91/670/AET sayılı Konsey Direktifi'ni, (AT) 1592/2002 sayılı Tüzük'ü ve 2004/36/AT sayılı Direktif'i yürürlükten kaldıran, EASA'yı kuran, sivil havacılık alanında ortak kurallar
- 1032/2006 sayılı Tüzük Uçuşların Duyurusu, Koordinasyonu ve Transferleri Amacıyla Hava Trafik Kontrol Birimleri Arasında Gerçekleşen Uçuş Bilgileri Değişimine Yönelik Otomatik Sistem Gereksinimleri hakkında Uygulama Tüzüğü
- 1033/2006 sayılı Tüzük Tek Avrupa Hava Sahasına uçuş öncesi Uçuş Planlarının Usulleriyle ilgili Gereklikler hakkında Uygulama Tüzüğü
- 633/2007 sayılı Tüzük Uçuşların Duyurusu, Koordinasyonu ve Transferleri Amacıyla Hava Trafik Kontrol Birimleri Arasında Kullanılan Uçuş Mesajı Transfer Protokolleri Uygulama Gereklikleri hakkında Uygulama Tüzüğü
- 1265/2007 sayılı Tüzük Tek Avrupa Seması için Hava-Yer Ses Kanalı Aralığına İlişkin Gereklikler hakkında Uygulama Tüzüğü
- 1330/2007 sayılı Tüzük Sivil Havacılık Olaylarında İlgili Tarafalara Bilgi İletimine İlişkin Uygulama İlkeleri hakkında Uygulama Tüzüğü

Deniz Taşımacılığı

- Uygun olduğu şekilde Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) Sözleşmeleri ve Protokolleri
- 2008/106/AB sayılı Direktif'i değiştiren, gemi adamlarının minimum seviyede eğitim alması hakkında 2012/35/AB sayılı Direktif

- Gemi denetimi ve sörvey organizasyonlarına ilişkin ortak kurallar ve standartlar hakkında 391/2009/AT sayılı Tüzük
- Gemi denetimi ve sörvey organizasyonları ve denizcilik idarelerinin ilgili faaliyetlerine ilişkin ortak kurallar ve standartlar hakkında 2009/15/AT sayılı Direktif
- Liman Devleti Kontrolü hakkında 2009/16/AT sayılı Direktif
- Atıkların taşınması hakkında 2006/1013/AT sayılı Tüzük
- Deniz emniyeti ve gemilerden kaynaklanan kirliliğin engellenmesine ilişkin Direktifleri değiştiren, 2002/84/AT sayılı Direktif
- Gemi kaynaklı kirlenme ve ceza verilmesi hakkında 2005/35/AB sayılı Direktif, 2005/667/Aİİ sayılı Çerçeve Kararı ve 2009/123/AT sayılı Direktif
- Gemilerde organotin bileşenlerinin yasaklanması hakkında 782/2003/AB sayılı Tüzük
- COM/2009/0008 - AB'nin deniz taşımacılığı politikası için 2018'e kadar stratejik amaçlar ve tavsiyeler
- COM/2013/0510 – Mavi Bant, Deniz Taşımacılığı için Tek Ulaştırma Sahası
- COM/2013/0479 - Deniz taşımacılığı kaynaklı emisyonların AB sera gazı azaltma politikalarına entegrasyonu
- COM/2009/0010 - Sınırları olmayan bir Avrupa deniz taşımacılığı alanı oluşturmak üzere iletişim ve eylem planı

Karayolu Taşımacılığı

- (AT) 2006/2004 sayılı Tüzüğü değiştiren, otobüs taşımacılığı kullanan yolcuların haklarına ilişkin 16 Şubat 2011 tarihli ve (AB) 181/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- Ağır yük taşıtlarının mevcut altyapıların kullanımına yönelik ücretlendirilmesi hakkında 17 Haziran 1999 tarihli ve 1999/62/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
- Elektronik yol geçiş sistemlerinin Topluluk içinde birlikte işlerliği hakkında 29 Nisan 2004 tarihli ve 2004/52/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
- Trans-Avrupa Karayolu Ağındaki tüneller için minimum güvenlik gereksinimleri hakkında 29 Nisan 2004 tarihli ve 2004/54/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
- Karayolu altyapısı güvenliği yönetimi hakkında 19 Kasım 2008 tarihli ve 2008/96/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi.
- COM/2010/0389 - Avrupa karayolu güvenliği alanına doğru: karayolu güvenliği hakkında politika yönelimleri 2011-2020
- COM (1997) 243 Avrupa Birliği'nde intermodalite ve intermodal yük taşımacılığı - Yük taşımacılığına yönelik sistem yaklaşımı - Etkinlik, hizmet ve sürdürülebilirliğin iyileştirilmesine yönelik stratejiler ve eylemler

Demiryolu

- Tek Avrupa Demiryolu Alanını Kuran 21 Kasım 2004 tarihli ve 2012/34/AB sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (Yeniden Düzenleme)
- Demiryolu sistemlerinin Topluluk içinde karşılıklı işletilebilirliği hakkında 17 Haziran 2008 tarihli ve 2008/57/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (Yeniden Düzenleme)
- Demiryolu işletmelerinin lisanslandırılması hakkında 95/18/AT sayılı Konsey Direktifini ve Demiryolu altyapı kapasitesinin tahsisi ve demiryolu altyapısının

kullanımı ve emniyet sertifikaları tahsilatların yapılması hakkında 2001/14/AT sayılı Direktifi değiştiren, Topluluk demiryollarında emniyet hakkında 29 Nisan 2004 tarihli ve 2004/49/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (Demiryolu Emniyeti Direktifi)

- Topluluk içindeki demiryolu sistemlerinde lokomotifleri ve trenleri işleten makinistlerin sertifikasyonu hakkında 23 Ekim 2007 tarihli ve 2007/59/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi
- Avrupa Demiryolu Ajansı kuran 29 Nisan 2004 tarihli ve (AT) 881/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü (Ajans Tüzüğü)
- Demiryolu taşımacılığına ilişkin ikincil mevzuat: karşılıklı işletilebilirlik için teknik şartlar (TSI), ortak güvenlik yöntemleri, vb.

TEN-T

- 661/2010/AB sayılı Karar'ı yürürlükten kaldıran, Trans-Avrupa Taşımacılık Ağlarının geliştirilmesi için Birlik rehberleri hakkında 11 Aralık 2013 tarihli ve 1315/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- (AT) 680/2007 ve (AT) 67/2010 sayılı Tüzükleri yürürlükten kaldıran, (AB) 913/2010 sayılı Tüzüğü değiştiren, Avrupa'yı Birleştirme Aracını kuran 11 Aralık 2013 tarihli ve (AB) 1316/2013 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü

Kent İçi Ulaşım ve Erişilebilirlik

- COM/2013/0913 Rekabetçi ve kaynak etkin kentsel hareketliliğe doğru birlikte
- COM/2009/0490 Kentsel Hareketlilik Eylem Planı {SEC(2009) 1211} {SEC(2009)1212}
- COM(2007)55 Yeni bir kentsel hareketlilik kültürüne doğru
- COM(2005)46 AB içerisinde yolcu haklarının güçlendirilmesi
- (AT) 2006/2004 sayılı Tüzüğü değiştiren, deniz ve içdeniz yollarında seyahat eden yolcuların haklarına ilişkin 24 Kasım 2010 tarihli ve (AB) 1177/2010 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- Otobüs taşımacılığı kullanan yolcuların haklarına ilişkin 16 Şubat 2011 tarihli ve (AB) 181/2011 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- Hava yoluyla seyahat eden engelli kişilerin ve hareketliliği sınırlı kişilerin haklarına ilişkin 5 Temmuz 2006 tarihli ve (AT) 1107/2006 sayılı Parlamento ve Konsey Tüzüğü
- (AET) 295/91 sayılı Tüzük'ü yürürlükten kaldıran ve uçağa alınmama ve uçuşların iptali veya uzun süre rötar yapması durumunda yolculara tazminat ödenmesi ve yardım edilmesi hakkında ortak kuralları tesis eden 11 Şubat 2004 tarihli ve (AB) 261/2004 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü
- COM(2010) 636 Avrupa Engellilik Stratejisi
- COM(2003) 650 Engelli kişiler için fırsat eşitliği: Bir Avrupa Eylem Planı

Akıllı Ulaşım Sistemleri

- Karayolu taşımacılığı alanında ve diğer ulaştırma modlarıyla ilgili ara yüzler için Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kurulumuna yönelik çerçeve hakkında 2010/40/AB sayılı Direktif

İntermodal Taşımacılık

- Üye devletler arasında malların kombine taşımacılığının bazı türleri için ortak kuralların oluşturulması hakkında 92/106/AET sayılı Direktif

Özel Hedefler

Eylemin özel hedefi ulaştırma alanında Müktesebat uyum sürecini kolaylaştırmak ve AB'yle **politika diyaloglarını** güçlendirmek amacıyla **yasal ve kurumsal kapasiteleri** iyileştirmektir.

Gerekçe

AB'nin sonraki on yıl için hedefi ulaştırma modları ve ulusal sistemler arasındaki tüm sınırların kaldırılması, entegrasyon sürecinin kolaylaştırılması ve çok uluslu ve multimodal operatörlerin ortaya çıkışının kolaylaştırılması yoluyla özgün bir Tek Avrupa Ulaştırma Alanını kurmaktır.

Türkiye için Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonun açık bir ekonomik gerekçesi bulunmaktadır.

Eylem GZFT analizinde tanımlanan zayıf yanların ortadan kaldırılmasını sağlayacak şekilde tasarlanmıştır:

- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- İdari yetkililerin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve çevresel konularda daha fazla eğitime ihtiyaç duyması

Bu Eylem ayrıca GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Ulaştırma politikasının Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik taşıması
- Ulaştırmanın Türk ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması
- Türkiye'nin 21. Fasıl altındaki teknik kriterleri karşılaması
- Türk ulaştırma sektörünün AB müktesebatıyla genel uyumunun "nispeten ileri düzeyde" olması
- Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle yürütülen iyi ilişkiler

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan fırsatlarla daha da güçlenmesi öngörülmektedir. Bu fırsatlar:

- Çevre ve erişilebilirlik hususları dâhil olmak üzere ulaştırma konularında sivil toplumun farkındalığının artması

Rekabet kuralları, pazar erişimi, piyasa düzenleme, güvenlik ve emniyet standartlarıyla uyum, yapısal uyum, çevresel öncelikler ve tüketici haklarına topluluk müktesebatı içinde yer verilmektedir ve bunlarla ilgili mevzuatın uygulanması gerekmektedir. Bu konulardaki uyum Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonu kolaylaştıracaktır.

Üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi konusunda Türkiye 21. Fasılın teknik kriterlerini karşılamaktadır. 14. Fasılda tarama süreci 2006 yılında tamamlanmıştır, ancak AB bu

konudaki nihai raporunu henüz yayımlamamıştır. Bu nedenle açık olarak tanımlanmış açılış ve kapanış kriterleri mevcut değildir. Ayrıca Aralık 2006 tarihli Konsey Kararı uyarınca 14. Fasil müzakereleri askıya alınmıştır. Müktesebatın Kabul Edilmesine İlişkin Ulusal Program en son 2008 tarihinde güncellenmiştir. Bu nedenle bu eylem altındaki ilk öncelik ulaştırma sektörü için yasal ve kurumsal bir boşluk analizi yapmak olacaktır. Boşluk analizi sonraki kapsamlı yasal uyumun tanımlanması ve sonraki 7 yılda gerçekleştirilecek kapasite oluşturma faaliyetleri için temel olacaktır. USOP'un amacı, geçiş dönemi düzenlemelerinin AB'yle müzakere edilmesi olasılığının bulunduğu alanlar dışında, yasal ve kurumsal uyum sürecinin tamamlanması olacaktır.

Özellikle

- **Denizcilik sektöründe** emniyet ve çevreye ilişkin AB müktesebatı ve uluslararası sözleşmelerin kabul edilmesiyle birlikte denetleme ve gözetim kapasitesi birlikte ele alınacak konulardır. Böylece gemi denetimi ve sürveyleri, gemi adamlarının eğitimi ve denizcilik bilgilerine erişim konularında uyum ve uygulama çalışmaları vurgulanmaktadır.
- 1 Mayıs 2013 tarihinde yürürlüğe giren "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun" sayesinde, **demiryolu taşımacılığında** serbestleşme süreci başlamıştır. Kanun çerçevesinde zaten yeniden yapılanma çalışmalarını başlatan TCDD biri altyapı yönetimi ve diğeri demiryolu taşımacılık şirketi olmak üzere iki tüzel kişiliğe bölünmüştür. Ancak, gerçek anlamda serbestleşmiş demiryolu taşımacılığı için piyasa erişimi, emniyet, lisanslama, kapasite tahsisi, altyapılara erişim, uluslararası demiryolu taşımacılığı, karşılıklı işletilebilirlik gibi konularda ikincil düzenlemeler gereklidir.
- **Hava taşımacılığı** sektöründe temel rehber doküman Tek Avrupa Ulaştırma Alanını oluşturan ve tam entegrasyonu amaçlayan AB Ulaştırma 2050 Stratejisi'dir. Türkiye AB'yle aynı değerleri ve anlayışı paylaşmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının 2014-2018 Stratejik Planında belirtilen misyonu vatandaşlara dengeli, emniyetli, makul ücretli, erişilebilir, sürdürülebilir ve yüksek kaliteli ulaşırma hizmeti sağlamaktır. IPA II döneminde ele alınacak ana hususlar; yasal uyumun tamamlanması, havacılıkta emniyetin teşvik edilmesi, sivil havacılık güvenliğinin iyileştirilmesi ve hava taşımacılığı sektörünün daha da serbestleştirilmesidir.
- **Karayolu taşımacılığı** sektöründe, 65.000 km uzunluğundaki Türk karayolu ağının 15.000 kilometrelik bölümü TEN-T ağının bir parçasıdır. IPA II döneminde karayolu ve tünel güvenliğine ilişkin yasal düzenlemeler yapılması ve uygulamalar gerçekleştirilmesi için çalışmaların tamamlanması amaçlanmaktadır.

Bu bağlamda Eylem 4 altında elde edilecek sonuçlar şunlardır:

- **S1** – Ulaştırma mevzuatı AB müktesebatıyla daha da uyumlaştırıldı ve müktesebatın 14 ve 21. Fasılları kapsamında **üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için gerekli kurumsal ve idari kapasite daha da güçlendirildi;**
- **S2** – İlgili AB organlarıyla **politika diyalogu ve teknik işbirliği** güçlendirildi

Bu sonuçlara ulaşmak için iki faaliyet gerçekleştirilecektir.

Açıklama

Faaliyet 4.1 14. ve 21. Fasıllar altında **üyelik yükümlölüklerinin yerine getirilmesi için** Uygun faaliyetler; eşleştirme, teknik destek, hizmetler, tedarik ve ayrıca – gerekçelendirildiğinde – piyasa düzenleme ve gözetim, piyasaya erişimi, emniyet kuralları, operatör gereklilikleri, tüketici hakları, karşılıklı işletilebilirlik ve AB ulaştırma mevzuatının diğer yönleri konularında mevzuatın uygulanması için doğrudan gerekli olan küçük ölçekli inşaat işlerinin tüm türlerini kapsayacaktır. Yasal uyum ve ilgili kurumsal kapasitenin iyileştirilmesiyle, Güney Doğu Ulaştırma Aksı (SETA) entegrasyonu kolaylaştırılacaktır.

Faaliyet 4.2 ulaştırma alanında, özellikle Pozitif Gündem süreci kapsamında, **TR-AB diyalogunu** güçlendirecek ve ilgili ulaştırma ajansları gibi AB organlarıyla ilişkileri destekleyecektir. Destek; politika gelişimi, tecrübe değişimi ve Türkiye'nin entegrasyonunu ve katılım sürecini ilerletecek profesyonellerin oluşturduğu ağların yaratılması konularında sağlanacaktır. Bu açıdan, temel olarak bilgi aktarımına ve eğitime odaklanan yumuşak tedbirler öngörülmektedir. Uygun maliyetler teknik destek, çalışmalar, yayınlar, (ulusal otoriteler ve paydaşlar için seyahat ve konaklama dâhil olmak üzere) müzakerelere ve toplantılara ilişkin organizasyonel ve operasyonel maliyetler, kamuoyunun görüşünün alınması, konferanslar, bilgilerin halka aktarımını kapsayacaktır.

Uygulama

Operasyonlar katılım gerekliliklerine uyumu kademeli olarak sağlamak amacıyla Türkiye'nin ilgili kamu sektör stratejilerinde açıklandığı gibi Türkiye'nin katılım gündemi temel alınarak seçilecektir. Ülke Strateji Belgesi'nde, AB Yıllık İlerleme Raporlarında, Komisyonun Genişleme Stratejisinde ve Müktesebatın Kabul Edilmesine İlişkin Ulusal Programda yer alan öncelikler de dikkate alınacaktır.

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

Özel Hedef

- Ulaştırma mevzuatını AB müktesebatıyla uyumlaştırmak ve müktesebatın 14. ve 21. Fasılları kapsamında **üyelik yükümlölüklerinin yerine getirilmesi için gereken kurumsal ve idari kapasiteyi** tesis etmek

Gerekçe

AB ve özellikle Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyon için piyasaya erişim, rekabet kuralları, karşılıklı işletilebilirlik, emniyet, tüketici hakları ve diğer bazı hususlarda müktesebatın uyumlaştırılması ve uygulanması sağlanmalıdır.

Faaliyet GZFT analizinde tanımlanan **zayıf yanların ortadan kaldırılmasını** sağlayacak şekilde tasarlanmıştır:

- Bazı alt sektörlerde yasal çerçevenin tamamlanmamış olması ve idari kapasitenin yetersizliği
- İdari yetkililerin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve çevresel konularda daha fazla eğitime ihtiyaç duyması

Faaliyet ayrıca tanımlanan güçlü yanları da temel almaktadır:

- Ulaştırma politikasının Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik taşıması
- Ulaştırmanın Türk ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması
- Türkiye'nin 21. Fasıltaki teknik kriterleri karşılaması
- Türk ulaştırma sektörünün AB müktesebatıyla genel uyumunun "nispeten ileri düzeyde" olması
- Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle yürütülen iyi ilişkiler

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan fırsatlarla daha da güçlenmesi öngörülmektedir. Bu fırsatlar:

- Çevre ve erişilebilirlik hususları dâhil olmak üzere ulaştırma konularında sivil toplumun farkındalığının artması
- Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle yürütülen iyi ilişkiler

Açıklama ve uygun müdahaleler

Birinci öncelik olarak, IPA desteği özellikle Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı kapsamında geliştirilecek olan boşluk analizi temelinde müktesebat uyumuna odaklanacaktır. Sonraki faaliyetler personel gelişimi (eğitim), AB ülkelerindeki uygulamaları gözlemleme amaçlı çalışma ziyaretleri, ekipman tedariki ve (hem donanım hem de yazılım olmak üzere) bilgi işlem altyapısının kurulumuna odaklanacaktır. Bu nedenle bu faaliyet; eşleştirme, teknik destek ve gerekçelendirildiğinde, küçük ölçekli tedarik ve inşaat işlerini finanse edecektir.

Bu faaliyet altındaki projelerin büyük bir kısmı sektörel temalara (deniz emniyeti, demiryollarının karşılıklı işletilebilirliği, vb.) göre tasarlanacak ve uygulanacaktır. Bu nedenle bu projelerin özellikle müktesebata uyum, eğitim, tedarik (teknik donanım), çalışma ziyaretleri ve meslektaşlardan öğrenme faaliyetlerini içermesi beklenmektedir.

Seçim kriterleri

- Müktesebatta karşılık gelen bir mevzuat bulunuyor mu?
- Müdahale ihtiyacı İlerleme Raporlarında da yer alıyor mu?
- Ulusal bütçeden ortak finansman olasılığı mevcut mu?

Nihai Yararlanıcılar

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Genel Müdürlükleri, özellikle yeni kurulan Genel Müdürlükler bu faaliyetin nihai yararlanıcısı olacaktır.

4.6.4.2 Faaliyet 4.2 – Politika diyalogu ve teknik işbirliğinin desteklenmesi

Özel Hedef

- İlgili AB organlarıyla **politika diyalogu** ve teknik işbirliğini güçlendirmek.

Gerekçe

Ulaştırma sektöründe AB ile işbirliğini geliştirme ihtiyacı bulunmaktadır. İlgili AB ajanslarıyla yüksek seviyeli politik diyalog ve teknik işbirliği ulaştırma alanındaki ilişkilerin daha da derinleştirilmesi ve güçlendirilmesi açısından çok faydalı araçlardır.

Bu Eylem GZFT analizinde sunulan mevcut güçlü yanları temel almaktadır. Bu güçlü yanlar şunlardır:

- Ulaştırma politikasının Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik taşıması
- Türkiye'nin 21. Fasıl altındaki teknik kriterleri karşılaması
- Türk ulaştırma sektörünün AB müktesebatıyla genel uyumunun "nispeten ileri düzeyde" olması
- Ulaştırma sektöründe faaliyet gösteren sivil toplum örgütleriyle yürütülen iyi ilişkiler

Bu güçlü yanların GZFT analizinde yer alan fırsatlarla daha da güçlenmesi öngörülmektedir. Bu fırsatlar:

- Çevre ve erişilebilirlik hususları dâhil olmak üzere ulaştırma konularında sivil toplumun farkındalığının artması

Açıklama ve uygun müdahaleler

Bu faaliyetin başarılı olarak tamamlanması temel olarak (hem üst düzeyde hem de uzmanlık düzeyinde) toplantılar, çalışma ziyaretleri, uzmanlara yönelik eğitimler düzenlenmesini ve benzeri yumuşak müdahaleleri gerektirmektedir. Bu nedenle bu faaliyet altındaki operasyonlar büyük oranda eşleştirme ve daha az oranda da teknik destek projelerini içerecektir.

Seçim kriterleri

- Müdahale Yüksek Seviyede Diyalogün önceliklerini destekliyor mu?
- Müdahale ilgili AB Ajanslarıyla işbirliği faaliyetlerini kolaylaştırıyor mu?

Nihai Yararlanıcılar

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Genel Müdürlükleri bu faaliyetin nihai yararlanıcısı olacaktır.

4.6.4.3 Genel bakış tablosu

Eylem başlığı	Eylem 4 Müktesebat Uyumlaştırması ve AB entegrasyonu
Özel Hedef	• Ulaştırma alanında Müktesebat uyum sürecini kolaylaştırmak ve AB'yle politika diyaloglarını güçlendirmek amacıyla yasal ve kurumsal kapasiteleri iyileştirmek
Eylem Sonuçları	• S1 - Ulaştırma mevzuatı AB müktesebatının 14 ve 21. Fasılarıyla daha da uyumlaştırıldı ve müktesebat kapsamında üyelik yükümlülüklerinin yerine getirilmesi için gerekli kurumsal ve idari kapasite daha da güçlendirildi • S2 - İlgili AB organlarıyla politika diyalogu ve teknik işbirliği güçlendirildi

Faaliyetler	- Faaliyet 4.1. Müktesebatın uygulanması için yasal uyum ve kapasite oluşturma - Faaliyet 4.2 – Politika diyalogu ve teknik işbirliğinin desteklenmesi
Ana projelerin endikatif listesi	Şu anda bu eylem kapsamında planlanan herhangi bir ana proje mevcut değildir.
Uygulama Düzenlemeleri	Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yürütülen yönetim Hizmet ve tedarik sözleşmeleriyle uygulama. Gerekçelendirildiği hallerde sınırlı inşaat işleri.

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Eylem 4 Müktesebat Uyumlaştırması ve AB Entegrasyonu						
Sonuç Göstergesi 1: Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi	ATLAS Projesinin Sonuçları bu gösterge için kullanılacaktır.	Uygulanamaz ³⁹	Uygulanamaz	Uygulanamaz	ATLAS Projesi Sonuçlarına göre tamamlanacaktır.	AB Yıllık İlerleme Raporları Tarım ve Orman Bakanlığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Çıktı Göstergesi 1: Ulaştırma sektöründe müktesebat uyumuna yönelik bir rehber (Strateji ve eylem planı dahil) hazırlandı.	ATLAS Projesi sonucunda, ulaştırma alanında ilgili Genel Müdürlüklerle müktesebat uyumu konusunda rehberlik etmek üzere boşluk analizi raporu, boşluk doldurma raporu ve Düzenleyici Etki Analizleri içeren bir Strateji ve Eylem Planı hazırlanacaktır.	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	1	İlgili Kurumların Yıllık Raporları

³⁹ Türkiye için mevcut AB'ye Katılım Ulusal Eylem Planı (2021-2023), başlangıç yılı ve diğer yıllar için değerler belirlenecek kadar kapsamlı değildir.

Amaç

Eylemin genel amacı Türkiye'nin ulaşım sektörüne sağlanan **AB, ulusal ve donör kalkınma fonlarının** en iyi etkiyi elde etmek için kullanılmasının sağlanması amacıyla, Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının yönetiminde Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı desteklemektir.

AB Mevzuatı

Eylem IPA'nın verimli bir şekilde uygulanmasını amaçlamaktadır. Bu nedenle ilgili müktesebat unsurları aşağıdaki şekildedir:

- Bir Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA II) kuran 11 Mart 2014 tarihli ve **(AB) 231/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü**
- Bir Katılım Öncesi Yardım Aracı (IPA II) kuran 11 Mart 2014 tarihli ve (AB) 231/2014 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Tüzüğü'nün uygulanmasına ilişkin özel kurallar hakkında 2 Mayıs 2014 tarihli ve (AB) No 447/2014 sayılı **Komisyon Uygulama Tüzüğü**

Özel Hedefler

Bu Eylemin özel hedefi **USOP'nin etkin, etkili, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanmasıdır.**

Gerekeçe

Yenilikleri ve yeni müdahale alanlarıyla IPA II kapsamındaki bir Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının yönetiminden sorumlu Program Otoritesi olarak IPA konusunda önemli bir deneyime sahip Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının hem mevcut sistemi yeniden yapılandırması hem de ilave kapasite oluşturma faaliyetleri gerçekleştirmesi gerekmektedir.

Bileşen temelli yapısına bağlı olarak 2007 ve 2013 yıllarında IPA kapsamında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ulaşım altyapı yatırımlarının programlanması, izlenmesi, değerlendirilmesi, ihaleye çıkılması ve ayrıca sözleşme yönetimi ve finansal yönetimden sorumluydu. Müktesebata uyum sağlama süreciyle ilgili kapasite oluşturma projeleriye bu kapsamda yer almamaktaydı. IPA II altında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Ulaştırmayla ilgili tüm IPA faaliyetlerinden ve her türlü operasyon ve sözleşmeden sorumludur.

Akredite Program Otoritesi az sayıda ve türde sözleşmeyi idare etmek için tasarlanmıştır. Bu nedenle Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının sağlam ve etkin bir şekilde yönetilmesi gerekiyorsa, Bakanlığın idari, teknik ve insan kaynakları kapasitelerinin ve fiziksel koşullarının güçlendirilmesi ve iyileştirilmesi gerekmektedir.

Program Otoritesinin ana görevlerinden biri de AB'nin ve ulusal ve IFI finansmanının ulaşım sektörüne mümkün olan en iyi katkırı yapabilmesi ve Türkiye'nin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonun teşvik edilmesi için stratejik ve kesintisiz bir proje havuzunun mevcudiyetini sağlamaktır.

Sonuç olarak, Eylem iki sonuca ulaşacaktır:

- S1 - Program Otoritesi **görevlerini yerine getirmek için kullanabileceği insan kapasitesine ve finansal kaynaklara sahiptir**
- S2 - **Stratejik proje havuzu** için yatırım stratejileri ve proje çalışmaları hazırlandı ve ulaştırma alanındaki geliştirmelere yönelik finansman modelleri detaylandırıldı

Eylem GZFT analizinde belirtilen aşağıdaki **zayıf yanların** ortadan kaldırılmasına katkı yapacaktır:

- İdari yetkililerin AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve çevresel konularda **daha fazla eğitilmesi ihtiyacı**
- Komşu ülkelerle **ulaştırma bağlantılarının az gelişmiş olması**
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında **modlar arasında** ciddi dengesizlik

Eylem ayrıca aşağıdaki tehditlerin savuşturulmasına da yardımcı olacaktır:

- **Ulaştırma talebinin ulusal altyapı** ve çevre üzerine yaptığı baskı

Eylem GZFT analizinde tanımlanan aşağıdaki güçlü yanları temel alacak şekilde tasarlanmıştır:

- Ulaştırma politikasının **Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik** taşıması
- **Ulaştırmanın Türk ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması**
- Mevcut **çok yıllık bütçe planlama** geleneği
- IPA I kapsamında çok yıllık ulaştırma operasyonel programı **deneyimi**

Açıklama

Eylem iki faaliyet içermektedir.

Faaliyet 5.1 Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulaması ve İzleme Komitesiyle ilgili sorumlulukların konusunda, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın ilgili birimleri, İzleme Komitesi ve diğer ulusal ajanslar dâhil olmak üzere **Program Otoritesinin desteklenmesine** adanmıştır.

Desteklenen faaliyetler aşağıdaki içerecektir:

- Organizasyonel gelişim, eğitim, çalışma ziyaretleri, stajlar ve deneyimlerin aday ve üye ülkelerdeki benzer yapılarla, özellikle Ulaştırma programlarından sorumlu yönetim otoriteleriyle paylaşılması.
- Daha iyi hedef seçimi, detaylı tasarım, verimli uygulama, izleme ve USOP değerlendirmesini kolaylaştıran çalışmalar da finanse edilecektir.
- USOP'ye, USOP'nin eylemleri, faaliyetleri veya münferit operasyonlarına veya bunların daha da geliştirilmesine ilişkin ölçme ve değerlendirmeler yapılmasının hedeflediği çalışmalar da öngörülmektedir.
- Kapasite oluşturma eylemleri nihai yararlanıcıları ve Sektör Operasyonel Programının hazırlanması ve izlenmesinde Bakanlık ile birlikte çalışan organları kapsayacak şekilde genişletilecektir.
- Son olarak diğer bir önemli husus, eylem; SMC toplantıları ve yerinde izleme ziyaretleri, bilgilendirme günleri, broşürlerin yayımlanması ve tanıtım materyallerinin üretilmesi yoluyla programın, eylemlerin ve faaliyetlerin uygun şekilde

görünürlüğünün sağlanması, Program Otoritesinin fiziksel koşullarının iyileştirilmesine yönelik yardımcı hizmetlerle (ofis yerinin kiralanması, ekipman ve ilgili hizmetlerin tedariki) Program Otoritesinin operasyonel giderlerinin kısmen finansmanı, Program Otoritesinin yönetim işlevlerinin desteklenmesi ve ihtiyaç duyulduğunda, nihai yararlanıcılara teknik destek sağlanması gibi SOP'un uygulanmasıyla doğrudan ilgili maliyetleri karşılayacaktır.

Faaliyet 5.2 ülkenin Tek Avrupa Ulaştırma Alanına entegrasyonunu teşvik etmeyi amaçlayan AB yatırım finansmanının - ve ayrıca ulusal finansman ve IFI desteğinin - verimli kullanımı için yatırım stratejilerinin ve bir proje havuzunun hazırlanmasını destekleyecektir.

Uygulama

SOP'un uygulanmasıyla ilgili müdahaleler programın ilerlemesine göre seçilecektir.

4.6.5.1 Faaliyet 5.1 – Program Otoritesinin desteklenmesi

Özel Hedefler

- Program Otoritesinin görevlerini yerine getirmek için kullanabileceği **hizmetlere, insan kapasitesine ve finansal kaynaklara** sahip olmasını sağlamak

Gerekeçe

Yeni Sektör Operasyonel Programının bağlamsal kapsamının daha geniş olduğu ve sektöre yapılan tahsis seviyesi dikkate alındığında, Program Otoritesinin programlama, izleme, ihale ve sözleşme yönetimi kapasitesi ile Nihai Yararlanıcıların proje hazırlama kapasitesi fon kaybı riskinin azaltılması için güçlendirilmelidir.

Faaliyet GZFT analizinde belirtilen aşağıdaki **zayıf yanların** ortadan kaldırılmasına katkı sağlayacaktır:

- İdari yetkililere AB entegrasyonu, alt sektör politikaları ve çevresel konularda **daha fazla eğitim verilmesi ihtiyacı**

Eylem GZFT analizinde tanımlanan aşağıdaki güçlü yanları temel alacak şekilde tasarlanmıştır:

- Ulaştırma politikasının **Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik** taşıması
- Mevcut **çok yıllık bütçe planlama** geleneği
- IPA I kapsamında **çok yıllık ulaştırma operasyonel programı deneyimi**

Açıklama ve uygun müdahaleler

Bu faaliyet alanı vasıtasıyla, hem Program Otoritesi hem de Nihai Yararlanıcılar Programın sağlam bir şekilde uygulanması için ihtiyaç duyulan desteği alacaktır.

Finanse edilen teknik destek faaliyetleri aşağıdakileri içerecektir:

- eğitim ve danışmanlık hizmetlerinin verilmesi,
- çalışma ziyaretleri ve stajların organize edilmesi



- bilgi/deneyimin ve bilgi değişiminin geliştirilmesi
- izleme faaliyetlerinin organize edilmesi (SMC toplantıları ve yerinde izleme ziyaretlerinin maliyetlerini kapsar)
- bilgilendirme günleri, broşürlerin yayımlanması ve tanıtım malzemelerinin üretilmesi yoluyla programın, eylemlerin ve faaliyetlerin uygun şekilde görünürlüğünün sağlanması,
- Program Otoritesinin fiziksel koşullarının iyileştirilmesi için yardımcı hizmetlerin finanse edilmesi (ofis alanı, ekipman, araçların kiralanması)
- ofis destek personelinin işe alımı (sekreter, güvenlik, hademe, vb.)
- ofis ekipmanlarının tedariki (donanım, yazılım, temizlik ekipmanları vb.)
- proje hazırlık aşamasında nihai yararlanıcıları destekleyen ve operasyonların seçiminde ve ihale aşamasında Program Otoritesine yardımcı olan teknik uzmanlık.

Seçim kriterleri

Operasyonların uygunluğu ve SOP'un sorunsuz bir şekilde uygulanması için sağlayacakları katma değer.

Nihai Yararlanıcılar

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının Genel Müdürlükleri
- Program Otoritesi
- Sektörel İzleme Komitesi
- USOP yardımının yararlanıcıları

4.6.5.2 Faaliyet 5.2 – Proje Havuzu Geliştirme

Özel Hedef

- Tamamen gelişmiş yatırım projelerinin yer aldığı **stratejik olarak oluşturulmuş bir havuzun** ve ulaştırmayla ilgili gelişmeler için etkin **finansman modellerinin** mevcudiyetini sağlamak

Gerekçe

AB desteğiyle uygulanmaya hazır yeterli proje dokümantasyonunun bulunmayışı tüm aday ülkelerde yaygın olarak görülen bir sorundur.

Türkiye'deki ulaştırma sektörü kamu yatırımları için en önemli hedef alanlardan biridir. Sektöre yönelik IPA desteği de azımsanmayacak düzeydedir. Yatırım kaynaklarının ulaştırma sektöründe verimli bir biçimde kullanılabilmesi için AB fonlarının sürekli ve etkin kullanımına olanak sağlayan stratejik olarak oluşturulmuş bir proje havuzuna ihtiyaç vardır.

Bu nedenle sektör her zaman, ulusal politikaların somut eylemlere dönüştürülmesine olanak veren güncel stratejilere sahip olmalıdır. Yatırım fonlarının sektör hedeflerine ulaşmak ve ekonomik ve sosyal kalkınmayı sağlamak açısından mümkün olan en iyi etkiyi sağlayacak şekilde kullanılmasını garanti edebilecek bir proje listesinin bu stratejilere eşlik etmesi gerekmektedir.

Altyapı projelerinin hazırlanması toplam yatırım maliyetinin önemli bir kısmını temsil ettiğinden maliyetlidir. Eylem 5.1 altındaki IPA desteği AB desteğiyle ileride uygulanacak projelerin (eylemler ve faaliyetlerin) hazırlanmasına katkıda bulunacaktır. Bununla birlikte ulusal kaynaklar veya IFI kredileri gibi AB dışı fonlarla finanse edilecek olan Avrupa çıkarına uygun diğer projelerin hazırlanmasında da ortak finansman sağlanabilir. Bu şekilde IPA, 2014-2020 bütçesinin ötesinde, Türkiye'nin AB'ye entegre olmasına olumlu bir katkı yapacak katalizör bir araç olarak kullanılabilir.

Uzun vadeli ihtiyaçlar açısından, bu faaliyet altındaki IPA desteği, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ve bu projelerden sorumlu diğer sektör paydaşlarının stratejik politika yapma ve proje geliştirme kapasitelerinin sürdürülebilir şekilde güçlendirilmesini garanti edebilecek şekilde kullanılacaktır.

Bu nedenle özel strateji ve proje belgeleriyle ilgili desteklere ek olarak stratejik planlama ve proje hazırlama teknikleri (ekonomik ve çevresel değerlendirme dokümantasyonuna vurgu yapılarak) hususlarında bilgi transferi faaliyetleri sağlanacaktır.

Faaliyet GZFT analizinde belirtilen aşağıdaki **zayıf yanların** ortadan kaldırılmasına katkı sağlayacaktır:

- Komşu ülkelerle **ulaştırma bağlantılarının az gelişmiş olması**
- Ulusal seviyede yük ve yolcu taşımacılığında ciddi **modal dengesizlik**

Ayrıca aşağıdaki tehdidin savuşturulmasına da yardımcı olacaktır:

- **Ulaştırma talebinin ulusal altyapı ve çevre üzerine yaptığı baskı**

Eylem GZFT analizinde tanımlanan aşağıdaki güçlü yanları temel alacak şekilde tasarlanmıştır:

- Ulaştırma politikasının **Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti için yüksek derecede öncelik taşıması**
- **Ulaştırmanın Türk ulusal bütçesinde en büyük paylardan birine sahip olması**
- Mevcut **çok yıllık bütçe planlama** geleneği
- IPA I kapsamında çok yıllık ulaştırma operasyonel programı **deneyimi**

Açıklama ve uygun müdahaleler

Stratejik seviyede IPA desteği sektör ve alt sektör stratejilerinin hazırlanması ve düzenli olarak güncellenmesine yönelik teknik destek sağlamak için kullanılacaktır. Bunun için gerekli arka plan çalışmaları ve hedeflenen araştırma faaliyetleri finanse edilecektir.

Proje düzeyinde uzman desteği, IPA kapsamında ve AB entegrasyon politikalarıyla ilgili olan, uzun bir potansiyel yatırım projeleri listesinin tanımlanmasında kullanılacaktır. Liste; Türkiye'nin 21. Fasal altındaki taahhütleri doğrultusunda ve güncel ulaşım ihtiyaçlarını ve darboğazlarını dikkate alarak, en az 2020'ye kadar geçerli genel bir bakışla bir yatırım öncelikleri listesi oluşturmayı amaçlayacaktır. Çalışma ayrıca ulusal ve uluslararası kaynaklardan sağlanan mevcut tüm yatırım kaynaklarını da dikkate alacak ve devletin/meclisin onayı için tüm ulaştırma alt sektörlerinde kapsamlı bir yatırım programı önerecektir.

Ardından IPA kaynakları önceliklerin sırasına göre proje hazırlama sürecinde kullanılacaktır. Örneğin teknik uzmanlık ve teknik hizmetler aşağıdakilerin hazırlanması için kullanılacaktır:

- trafik hacmi değerlendirmeleri;
- teknik çalışmalar ve teknik planlama dokümantasyonu;
- ekonomik ve finansal hesaplamalar;
- çevresel etüdler;
- lisans, ruhsatlandırma ile ilişkili yasal gerekliliklere uygunluk için gereken dokümantasyon;
- kamu istişareleriyle ilgili maliyetler;
- ihale belgeleri;
- projelerin hazırlanması için gerekli olan diğer teknik, ekonomik ve yasal belgeler (proje fişleri, operasyon tanımlama belgeleri, MPAF, teknik şartnameler, görev tanımları, fizibilite çalışmaları, Maliyet-Fayda Analizi, Çevresel Etki Değerlendirmeleri, ihale dosyaları, vb.)

Proje hazırlama süreci Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının ilgili birimlerinin ve projelerden sorumlu diğer ulusal otoritelerin personelinin öğrenmeleri ve yeteneklerini geliştirmelerine fırsat sağlayacak şekilde organize edilecektir. Bunun için, proje hazırlığında yer alan teknik uzmanların görev tanımları ilerideki yatırımlarda ve memurların işbaşı eğitimlerinde kullanılabilecek yöntemlerin geliştirilmesini içerecek şekilde hazırlanacaktır.

Faaliyetin bir sonucu olarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı güncel ve stratejik bir proje havuzu geliştirip devamlılığını sağlayabilecek ve ayrıca personelinin ilgili yeteneklerini sürdürülebilir şekilde güçlendirebilecektir.

Seçim kriterleri

- USOP'un uygulanmasıyla ilgili yatırım projeleri öncelikli olacaktır;
- Ayrıca detaylandırılacak projeler ilgili ulusal sektör ve alt sektör stratejileri uyarınca, özellikle Türkiye'nin 14 ve 21. Fasıllar altındaki entegrasyon gündemi ve taahhütleri doğrultusunda seçilecektir.

Nihai Yararlanıcılar

Endikatif olarak, USOP'un faydalanıcıları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve ulaştırma sektöründe yatırım projelerinin hazırlanmasından sorumlu olan ulusal/bölgesel 6 yerel otoritedir.

4.6.5.3 Genel bakış tablosu

Eylem başlığı	Eylem 5 - Diğer
Özel Hedef	USOP'un daha etkin, etkili, düzenli, şeffaf bir biçimde ve zamanında uygulanmasını sağlamak
Eylem Sonuçları	- S1 - Program Otoritesi görevlerini yerine getirmek için kullanabileceği insan kapasitesi ve finansal kaynaklara sahiptir - S2 - Proje havuzu için yatırım stratejileri ve proje çalışmaları hazırlandı ve ulaştırma alanındaki gelişmelere yönelik finansman modelleri detaylandırıldı
Faaliyetler	- Faaliyet 5.1 – - Faaliyet 5.2 – Proje Havuzu Geliştirme
Ana projelerin endikatif listesi	Öngörülmedi
Uygulama Düzenlemeleri	- Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı, Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yönetim - Hizmet ve tedarik sözleşmeleriyle uygulama.

Hedefler ve göstergeler

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Sonuç Göstergesi 1: Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının uygulanma derecesi	-	-	-	Harcanan miktar: 315.20 milyon avro ⁴⁰	Harcanan miktar: 347.90milyon avro	Değerlendirme raporları Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
Sonuç Göstergesi 2: Program Otoritesinin iç kontrol çerçevesinin performans geliştirildi	Avrupa Komisyonu, Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından tanımlanan ve kapatılan yüksek riskli sistemik denetim bulgularının sayısı	0	0	0	Azami 2	Avrupa Komisyonu, Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin Denetim Raporları
Sonuç Göstergesi 3: Programın paydaşlar ve kamuoyu için görünürlüğü artırıldı					TV/Radyo, yazılı basın, on-line medyada en az 300 yayın, yüz yüze ulaşılan 10.000 kişi, en az 500 sosyal medya takipçisi,	OP ve finanse edilen projelerle ilgili medyada yer alma, görünürlük etkinlikleri yoluyla şahsen ulaşılan kişiler, web

⁴⁰ "Harcanan miktar" terimi ile IPA II IMBC sistemindeki fonların harcanması kastedilmektedir.

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
					web sitesini 1000 ziyaretçi	sitesi ziyaretçileri, Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn kanallarının sosyal medya takipçileri,

5 Mali Tablolar

Tablo 5 - Mali Tablo - Ulaştırma SOP (2014-2018)

TOPLAM 2014-2018	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansm an oranı	Bilgi için
							IFI/TIP
Eylem-1	355.29	355.29	302.00	53.29	uygulanamaz	%85*	**
Eylem-2	8.06	8.06	6.85	1.21	uygulanamaz	%85*	
Eylem -3	32.76	32.76	27.85	4.91	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	6.12	6.12	5.20	0.92	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	7.06	7.06	6	1.06	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	409.29	409.29	347.90	61.39	uygulanamaz	%85*	

** : Ayrıntılı bilgi daha sonra verilecek.

Tablo 6 - Mali Tablo - Ulaştırma SOP (2014-2020)

TOPLAM 2014-2020	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için
							IFI/TIP
Eylem-1	355.29	355.29	302.00	53.29	uygulanamaz	%85*	**
Eylem-2	8.06	8.06	6.85	1.21	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	32.76	32.76	27.85	4.91	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	6.12	6.12	5.20	0.92	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	7.06	7.06	6	1.06	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	409.29	409.29	347,9	61.39	uygulanamaz	%85*	

** : Ayrıntılı bilgi daha sonra verilecek.

Tablo 7 - 2014 Yılı Mali Tablosu

YIL 2014	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti (milyon avro)	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için IFI/TIP
Eylem-1	77.53	77.53	65.90	11.63	uygulanamaz	%85*	**
<i>Faaliyet 1.1.</i>	75.18	75.18	63.90	11.28	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.3.</i>	2.35	2.35	2.0	0.35	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.4</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-2	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	0.59	0.59	0.50	0.09	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.2.</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	4.71	4.71	4	0.71	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.1.</i>	4.71	4.71	4	0.71	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	1.76	1.76	1.5	0.26	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.1.</i>	1.76	1.76	1.5	0.26	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.2</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	84.59	84.59	71.90	12.69	uygulanamaz	%85*	

**: Ayrıntılı bilgi daha sonra verilecek.

Tablo 8 - 2015 Yılı Mali Tablosu

YIL 2015	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti (milyon avro)	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için IFI/TIP
Eylem-1	140.47	140.47	119.40	21.07	uygulanamaz	%85*	**
<i>Faaliyet 1.1.</i>	135.76	135.76	115.40	20.36	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.3.</i>	2.35	2.35	2	0.35	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.4.</i>	2.35	2.35	2	0.35	uygulanamaz	%85*	
Eylem-2	0.59	0.59	0.50	0.09	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.1.</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	5.88	5.88	5	0.88	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.1.</i>	1.18	1.18	1.00	0.18	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.2.</i>	4.71	4.71	4.00	0.71	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	1.06	1.06	0.90	0.16	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.1.</i>	1.06	1.06	0.90	0.16	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	2.71	2.71	2.30	0.41	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.1.</i>	2.71	2.71	2.30	0.41	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	150.71	150.71	128.10	22.61	uygulanamaz	%85*	

**: Ayrıntılı bilgi daha sonra verilecek.

Tablo 9 - 2016 Yılı Mali Tablosu

YIL 2016	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti (milyon avro)	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için IFI/TIP
Eylem-1	121.41	121.41	103.20	18.21	uygulanamaz	%85*	**
<i>Faaliyet 1.1.</i>	112.59	112.59	95.70	16.89	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.3.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.4.</i>	8.82	8.82	7.50	1.32	uygulanamaz	%85*	
Eylem-2	3.53	3.53	3	0.53	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.1.</i>	2.94	2.94	2.50	0.44	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.2.</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	7.65	7.65	6.50	1.15	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.1.</i>	2.35	2.35	2.00	0.35	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.2.</i>	5.29	5.29	4.50	0.79	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	0.35	0.35	0.30	0.05	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.1.</i>	0.35	0.35	0.30	0.05	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	2.59	2.59	2.20	0.39	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.1.</i>	2.59	2.59	2.20	0.39	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	135.53	135.53	115.20	20.33	uygulanamaz	%85*	

** : Ayrıntılı bilgi daha sonra verilecek.

Tablo 10 - 2017 Yılı Mali Tablosu

YIL 2017	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti (milyon avro)	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için IFI/TIP
Eylem-1	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	**
<i>Faaliyet 1.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.3.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.4</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-2	2.76	2.76	2.35	0.41	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.1.</i>	2.53	2.53	2.15	0.38	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.2.</i>	0.24	0.24	0.20	0.04	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	9.00	9.00	7.65	1.35	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.2.</i>	9.00	9.00	7.65	1.35	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.2</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	11.76	11.76	10.00	1.76	uygulanamaz	%85*	

Tablo 11 - 2018 Yılı Mali Tablosu

YIL 2018	Toplam Maliyet (milyon avro)	Toplam Kamu Uygun Maliyeti (milyon avro)	AB IPA	CC Ulusal Kamu	Özel (endikatif)	IPA ortak finansman oranı	Bilgi için IFI/TIP
Eylem-1	15.88	15.88	13.50	2.38	uygulanamaz	%85*	**
<i>Faaliyet 1.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.2.</i>	4.12	4.12	3.50	0.62	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.3.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 1.4.</i>	11.76	11.76	10.00	1.76	uygulanamaz	%85*	
Eylem-2	1.18	1.18	1.00	0.18	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.1.</i>	1.18	1.18	1.00	0.18	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 2.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-3	9.65	9.65	8.20	1.45	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 3.2.</i>	13.76	13.76	8.20	2.06	uygulanamaz	%85*	
Eylem-4	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 4.2.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
Eylem-5	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.1.</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
<i>Faaliyet 5.2</i>	0	0	0	0	uygulanamaz	%85*	
TOPLAM	26.71	26.71	22.70	4.01	uygulanamaz	%85*	

6 İstisare sürecine genel bakış

Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı lider kuruluş olan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgili kamu ve özel sektör paydaşlarıyla yakın işbirliği içinde hazırlanmıştır.

Dört ulaşım modunu içeren ve ekonomi, toplum ve çevre üzerinde önemli etkileri olan ulaştırma sektörü; geniş bir yelpazedeki devlet kurumlarını, hizmet sağlayıcıları, ekonomik paydaşları ve sivil toplum örgütlerini ilgilendirmektedir. Operasyonel Programın hazırlanma sürecinde temasta bulunulan veya bulunulacak olan paydaşlar EK II'de listelenmektedir.

IPA II programlama sürecinin ilk aşamalarında paydaşlara 1 Kasım 2013 tarihinde resmi bir mektup gönderilmiştir. Hemen ardından 18 Kasım 2013 tarihinde tanıtıcı bir istisare toplantısı organize edilerek paydaşlar, IPA-II'nin, hedefleri, beklenen modeller, programlama ve uygulamayla ilgili zaman çizelgesi gibi kilit özellikleri hakkında bilgilendirilmiştir. Paydaşlar henüz bu erken aşamada somut tekliflerini sunmaya davet edilmiştir. AB Delegasyonu ve sivil toplum temsilcileri arasındaki ilk istisarelerde Programın yapısı ve amaçları hakkında bir takım pozitif yorum ve geri bildirimler alınmıştır.

USOP'un hazırlanması sırasında yorumlarını almak ve bunları metne dahil etmek için tüm taslaklar paydaşlara gönderilmiştir. Ayrıca geniş katılımlı çalıştaylar ve sınırlı sayıda paydaşın katıldığı sektörel toplantılar organize edilmiştir.

İstisare sürecinde alınan ve programa dahil edilen kilit önemdeki tavsiyeler şu şekildedir:

- Bazı stratejik akslardaki küçük-orta ölçekli raylı ulaşım-liman bağlantısı projeleri SOP tarafından desteklenmelidir. Bakanlık liman hinterland yolu ve demiryolu bağlantılarına ilişkin bir Ana Plan çalışmasına başlamak üzeredir. Bu çalışmanın sonuçları ilgili SOP faaliyetleri için yardımcı olacaktır.
- Deniz taşımacılığında sektörü AB politika ve stratejilerine yakınlaştırmayı amaçlayan faaliyetler sektörün rekabet edebilirliğini artırmak için desteklenmelidir. Ayrıca yenilikçiliğin teşvik edilmesi ve teknolojik deniz trafik yönetim sistemlerinin geliştirilmesi de gündeme alınmalıdır.
- Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı ve Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı tedbirleri SOP tarafından mümkün olduğu kadar desteklenmelidir.
- Trafik kontrollerinin ve AUS sistemleri uygulamalarının etkililiğinin bu amaçla artırılması kritik önem taşımaktadır.

Aşağıdaki konularda önerilerde bulunulmuştur:

- Ortak bir AUS terminolojisinin oluşturulması
- AB E-Çağrı Sisteminin tesis edilmesi ve geliştirilmesinin desteklenmesi AUS'la ilgili standartlaşmanın oluşturulması
- Mevcut BT teknolojileriyle uyumlu AUS mimarisinin tanımlanması
- Trafik Yönetimi
- Araç verimliliği
- Bisikletlerin toplu taşımayla entegrasyonu,
- Model uygulamalar olarak üniversitelerde bisiklet ve yaya yollarının inşası,
- Toplu taşıma durak ve istasyonlarının etrafında emniyetli bisiklet park alanlarının inşası,

- Öğrencilerin bisiklet taşımacılığından yararlanmaya teşvik edilmesi,
- Yaya önceliği için ana yollarda elektronik izleme sistemlerinin uygulanması
- Özellikle hareketliliği kısıtlı kişilerle iletişim için ulaştırma sektörü çalışanlarına eğitim verilmesi,
- Ulaştırma sektörü çalışanlarının hareketliliği kısıtlı kişileri anlayabilmesi için Tokyo'daki gibi "engelli empati merkezlerinin" kurulması
- Belirli turistik şehirlerin altyapılarının geliştirilmesine öncelik verilmesi katılımcıların önerileri arasındadır.

Uygulama aşamasında paydaşlarla istişare, Sektörel İzleme Komite toplantıları, diğer toplantılar ve aralıklı çalıştaylarla sağlanacaktır.

7 Uygulama düzenlemeleri

7.1 Operasyonel Programın yönetim ve kontrolüne ilişkin yapı ve otoritelerin açıklaması

Türkiye Hükümeti IPA yönetimi ve uygulama rolleri için belirli organları görevlendiren yasaları kabul etmiştir:

- Ulusal IPA Koordinatörü - Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi - Hazine ve Maliye Bakanlığı
- Ulusal Fon - Hazine ve Maliye Bakanlığı
- Denetim Otoritesi - Hazine ve Maliye Bakanlığı

Sektör Operasyonel Programından sorumlu olan kurum Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığıdır.

7.2 İzleme Düzenlemeleri

2014-2020 Ulaştırma Sektör Operasyonel Programı Program Otoritesinin Başkanı, IPA II Tüzüğü'nün uygulanmasına ilişkin bazı kurallar hakkında Komisyon Uygulama Tüzüğü'nün 19. maddesine göre, programla ilgili ilk finansman anlaşmasının yürürlüğe girmesinden sonra altı ay içinde, bir Sektörel İzleme Komitesi kuracaktır.

USOP 2014-2020 Program Otoritesi Başkanı ve bir Komisyon temsilcisi Sektörel İzleme Komitesine eş başkanlık edecektir.

Komite üyeleri (endikatif) olarak aşağıdaki içerecektir:

- Ulusal IPA Koordinatörü veya temsilcisi;
- Komisyon temsilcileri
- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının programla ilgili birimlerinin temsilcileri:
 - İç Denetim Birimi
 - Strateji Geliştirme Başkanlığı
 - Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü (Avrupa Birliği Daire Başkanlığı)
 - Avrupa Birliği ve Dış İlişkiler Genel Müdürlüğü (Uluslararası Organizasyonlar ve Anlaşmalar Daire Başkanlığı)
 - UDH Araştırmaları Merkezi Başkanlığı
 - Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM)
 - Denizcilik Genel Müdürlüğü
 - Haberleşme Genel Müdürlüğü
 - Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü
 - Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
 - Karayolları Genel Müdürlüğü
 - Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
 - TCDD Genel Müdürlüğü
- Programın etkin bir şekilde uygulanmasına katkı sağlayacak ve ilgisi olan sivil toplum ve sosyo-ekonomik ortaklar, bölgesel veya ulusal kuruluşlardan temsilciler. Bunlar:

- TOBB (Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği)
- Deniz Ticaret Odası
- Uluslararası Nakliyeciler Odası
- Demiryolu Taşımacılığı Derneği
- Enerji Verimliliği Derneği
- Liman İşletmecileri Derneği
- Dünya Bankası
- İktisadi Kalkınma Vakfı
- Üniversiteler
- Ulusal Yetkilendirme Görevlisi;
- Ulusal Fonun bir temsilcisi.
- Diğer Program Otoriteleri ve kurumların temsilcileri
 - Cumhurbaşkanlığı (Strateji ve Bütçe Başkanlığı)
 - Cumhurbaşkanlığı
 - Dışişleri Bakanlığı (AB Başkanlığı)
 - Hazine ve Maliye Bakanlığı (Hazine Kontrolörleri Kurulu Başkanlığı)
 - Hazine ve Maliye Bakanlığı (Dış Ekonomik İlişkiler Genel Müdürlüğü)
 - Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
 - Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
 - Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
 - İçişleri Bakanlığı
 - Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
 - Ticaret Bakanlığı
 -
 - Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu
 - Türkiye Belediyeler Birliği

Sektörel İzleme Komitesinin (SMC) oluşumu yeterli temsiliyet ve üyeliğin sağlanabilmesi için Program Otoritesi Başkanı tarafından Komisyonla mutabakat içinde gözden geçirilebilir ve genişletilebilir.

Program Otoritesinin sağlayacağı daimi bir sekretarya tarafından Sektörel İzleme Komitesine destek verilecektir.

Sektörel İzleme Komitesi, yılda en az iki defa ve ayrıca Komisyonun talebi üzerine toplanır. Gerek görüldüğünde ara toplantılar da yapılabilir.

IPA fonlarıyla ilgili olarak özel bir izleme sistemi mevcuttur. Program Otoritesi izleme ve değerlendirmeden sorumlu bir birime sahiptir. 2007-2013 Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) 2007'de UOP'un başlamasıyla birlikte kurulan Sektörel İzleme Komitesi tarafından IPA 3. Bileşeni açısından izlenmektedir. IPA fonlarının 3. ve 4. bileşenler altında izlenmesi Strateji ve Bütçe Başkanlığı tarafından geliştirilen özel bir çevrim içi Entegre İzleme Bilgi Sistemi tarafından desteklenmektedir. Bu sistem "operasyonel anlaşmaların" imzalanmasından nihai ödemelere kadar olan programları içermektedir. (Programlama ve proje seçiminden önceki aşamalar her bir Program Otoritesinin sahip olduğu ayrı veritabanlarına kaydedilmektedir). Veriler sisteme Program Otoritesi ve yararlanıcılar tarafından girilmektedir. Raporlar programlardan bireysel operasyonlara incek şekilde farklı düzeylerde üretilmektedir. Tüm paydaşlar sisteme ulaşabilir.

IPA I programlarının ön ve ara dönem değerlendirmeleri Program Otoritesi vasıtasıyla Stratejik Koordinatör tarafından geliştirilen kılavuzlar rehberliğinde yürütülmüştür.

7.3 Değerlendirme düzenlemeleri

Kurumsal yapı

Program Otoritesinin Başkanı operasyonel program için yeterli değerlendirmelerin yapılmasını sağlamaktan sorumludur. Değerlendirmeler yönetim ve kontrol sisteminden işlevsel açıdan bağımsız olan iç veya dış uzmanlar veya organlar tarafından yürütülecektir.

Değerlendirme görevleri en az bir değerlendirme uzmanı tarafından yürütülecektir. Bu uzmanın tüm görev ve sorumlulukları Uygulama Rehberlerinde tanımlanacaktır. Ayrıca rehberler değerlendirme uzmanlarının diğer uzmanlara göre işlevsel açıdan bağımsızlığını sağlayacak usulleri tanımlayacaktır. Bazı aşamalardaki bazı değerlendirme işlevleri Eylem 5'e tahsis edilen bütçenin bir kısmı kullanılarak dış değerlendiricilere verilebilir.

Eylem 5 altında, tüm değerlendirme aşamalarında (*rehberlik, planlama, uygulama, sonuçların aktarılması*) geçici komitenin çalışmalarında destek amacıyla teknik destek sağlanacaktır. İlgili paydaşlar bu komiteye katkı yapabilmelidir.

Değerlendirme faaliyetleri ve zamanlama

Program Otoritesinin sorumluluğu altında USOP'nin **ön değerlendirmesi** yapılmıştır.

Programın uygulanması sırasında, USOP'nin izlenme sürecini tamamlayan **ara değerlendirmeler**, özellikle izleme ilk belirlenen amaçlardan önemli derecede uzaklaşıldığını gösterdiğinde veya programın revizyonu için teklif yapıldığında gerçekleştirilecektir. Değerlendirmeler, Operasyonel Programlarda mutabık kalınan göstergelere ilişkin izleme sistemi vasıtasıyla elde edilemeyecek verileri sağlayacak şekilde planlanmalıdır. Ayrıca program otoritesinin sorumluluğu altında stratejik değerlendirmeler veya tematik değerlendirmeler yürütülebilir. Sonuçlar Sektörel İzleme Komitesine ve Komisyona gönderilecektir.

Nihai değerlendirmeden NIPAC ile işbirliği içinde Avrupa Komisyonu sorumlu olacaktır. Nihai değerlendirme bağımsız uzmanlar tarafından gerçekleştirilecek ve program döneminin sona ermesinden sonraki üç yıl içinde tamamlanacaktır. Değerlendirmelerin sonuçları dokümanlara erişime ilişkin ilgili kurallara göre yayımlanacaktır.

Endikatif Değerlendirme Faaliyetleri	Zamanlama
SOP Ara Değerlendirmesi	2020
SOP Nihai Değerlendirmesi	Programlama döneminin sonlanmasından sonra üç yıl içinde

7.4 İletişim ve görünürlük

Eylemin uygulanması sırasında iletişim ve görünürlük ilkelerine önem verilecektir.

İletişim faaliyetlerinin uygulanmasından yararlanıcı sorumlu olacak ve bu faaliyetler Eyleme tahsis edilen tutarlardan finanse edilecektir.

AB Dış Eylemler İçin İletişim ve Görünürlük Rehberi uyarınca, Eylemin AB'den finansman aldığı gerçeğini kamuya açıklamak için gerekli tüm tedbirler alınacaktır.

Görünürlük ve iletişim eylemleri, müdahalenin üzerinde mutabakata varılan program hedeflerine ve katılım sürecine nasıl katkı yaptığını gösterir. Eylemler genel kamu farkındalığının güçlendirilmesini ve finanse edilen müdahaleler ve belirlenen hedeflerin desteklenmesini amaçlar. Eylemler, ilgili hedef kitlelere AB müdahalelerinin sağladığı katma değeri ve bunların etkisini vurgulamayı amaçlar. Görünürlük faaliyetleri de fonların kullanımına ilişkin şeffaflık ve hesap verebilirliği teşvik eder.

AB Delegasyonun belirli görünürlük ve iletişim faaliyetlerinin planlanma ve uygulama süreçleri hakkında tam olarak bilgilendirilmesinden yararlanıcı sorumludur.

IPA II yararlanıcısı IPA izleme komitesi ve sektörel izleme komitelerine görünürlük ve iletişim faaliyetleri hakkında rapor verir.

8 Performans göstergeleri

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Eylem 1 Sürdürülebilir ve Emniyetli Ulaştırma						
<i>Sonuç Göstergesi 1:</i> Yatırım yapılan bölgelerde/koridorlarda (navlun-ton) taşımacılığındaki türel dağılımda değişiklikler.	<i>İstanbul-Kapıkule koridoru ve UOP Projelerinin tamamlanacağı Marmara Bölgesi'ndeki demiryolu ulaşımının performansı</i>	Uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (projeler bu yıl sonlandırılmayacak)	0,98 milyon ton yükün karayolunda demiryolu taşımacılığına aktarım	TÜİK Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ilgili kuruluşların yıllık raporları
<i>Sonuç Göstergesi 2:</i> Koridor ile yük taşımacılığında saat cinsinden seyahat süresi	<i>Halkalı-Kapıkule arası seyahat zamanı</i>	8 saat	uygulanamaz	uygulanamaz (projeler bu yıl sonlandırılmayacak)	Yük için 3 saat 50 dakika Yolcu için 1 saat 43 dakika	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ilgili kuruluşların yıllık raporları
<i>Çıktı Göstergesi 1:</i> İnşa edilen demiryolu hattı (km)	-	uygulanamaz	uygulanamaz	%15 fiziksel ilerleme	155 km	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
<i>Çıktı Göstergesi 2:</i> Türkiye'nin Düşük Karbonlu Ulaştırma Stratejisi ve Eylem Planı Hazırlanmış		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (projeler bu yıl sonlandırılmayacak)	yapıldı	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
<i>Çıktı Göstergesi 3:</i> Ulaştırma kaynaklı		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (proje bu yıl)	Tamamlandı	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
sera gazı emisyonları veri tabanı oluşturuldu				sonlandırılmayacak)		Bakanlığı
Çıktı Göstergesi 4: Sertifikalı Yol Güvenliği Denetçileri ile Türkiye'nin yol güvenliği denetim kapasitesinde artış (2008/96/EC Direktifi ile uyumlu)	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	Yeterlilik Belgeli 18 Yol Güvenliği Denetçisi ve eğitimcilerin eğitimi	Ulusal İstatistikler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TNP
Çıktı Göstergesi 5: Çerkezköy İntermodal Terminalinin Yapımı		uygulanamaz	uygulanamaz			Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Proje İlerleme Raporları
Eylem 2-Etkin Ulaştırma						
Sonuç Göstergesi 1: UAB Araştırma Merkezi aracılığıyla ulaştırma sektöründe yapılan araştırma harcaması hacmi		uygulanamaz	uygulanamaz	1 milyon Avro	2 milyon Avro	Ulusal İstatistikler TÜİK Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
<u>Çıktı Göstergesi 1:</u> Toplu Taşıma Optimizasyonu ve/veya Park Yardım Araçları devreye alındı		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Çıktı Göstergesi 2:</u> Kurulan/geliştirilen Trafik Yönetim Sistemleri		uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Eylem 3: Erişilebilir ve Kapsayıcı Ulaştırma</u>						
<u>Sonuç Göstergesi 1:</u> Sürdürülebilir kentsel hareketlilik konusunda halkın farkındalığında artış	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	(uyg.)5 milyon kişiye ulaştı ⁴¹ (medyada yer aldı)	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı TBB Belediyeler
<u>Sonuç Göstergesi 2:</u> Sürdürülebilir kentsel hareketlilik konusunda Belediyelerin Kurumsal ve organizasyonel kapasitesinde artış	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	(6)	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler

⁴¹ Hedef Değer Türkiye Belediyeler Birliğinin proje önerisidir.

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
<u>Çıktı Göstergesi 1:</u> Şehirlerde geliştirilen Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının Sayısı	-	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz (proje bu yıl sonlandırılmayacak)	6	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Çıktı Göstergesi 2:</u> Kentsel hareketlilik planlaması kapsamında veri toplama sistemlerinin/süreçlerinin sağlanması/güncellenmesi		uygulanamaz	uygulanamaz	Uygulanamaz(proje bu yıl tamamlanmayacak)	2	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Çıktı Göstergesi 3:</u> Pilot/küçük ölçekli altyapı/model uygulamalarının kurulumu		uygulanamaz	uygulanamaz	Uygulanamaz(proje bu yıl tamamlanmayacak)	5	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Belediyeler
<u>Çıktı Göstergesi 4:</u> Avrupa Hareketlilik Haftasına katılan belediyelerin sayısı		26 (2018,TBB ulusal koordinatörüdür.)	551(2020)	617	2022-2025 yılları arasında toplam da 2500 kişilik katılım	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Türkiye Belediyeler Birliği

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Eylem 4 Müktesebat Uyumlaştırması ve AB Entegrasyonu						
<u>Sonuç Göstergesi 1:</u> Direktif ve tüzüklerin AB müktesebatı ile uyum derecesi	ATLAS Projesinin Sonuçları bu gösterge için kullanılacaktır.	Uygulanamaz ⁴²	Uygulanamaz	Uygulanamaz	ATLAS Projesi Sonuçlarına göre tamamlanacaktır.	AB Yıllık İlerleme Raporları Tarım ve Orman Bakanlığı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
<u>Çıktı Göstergesi 1:</u> Ulaştırma sektöründe müktesebat uyumuna yönelik bir rehber (Strateji ve eylem planı dahil) hazırlandı.	ATLAS Projesi sonucunda, ulaştırma alanında ilgili Genel Müdürlüklere müktesebat uyumu konusunda rehberlik etmek üzere boşluk analizi raporu, boşluk doldurma raporu ve Düzenleyici Etki Analizleri içeren bir Strateji ve Eylem Planı hazırlanacaktır.	uygulanamaz	uygulanamaz	uygulanamaz	1	İlgili Kurumların Yıllık Raporları
Eylem 5 Teknik Yardım						
<u>Sonuç Göstergesi 1:</u> Ulaştırma Sektör Operasyonel	-	-	-	Harcanan miktar: 315.20 milyon avro ⁴³	Harcanan miktar: 347.90milyo	Değerlendirme raporları Ulaştırma ve

⁴² Türkiye için mevcut AB'ye Katılım Ulusal Eylem Planı (2021-2023), başlangıç yılı ve diğer yıllar için değerler belirleyecek kadar kapsamlı değildir.

⁴³ "Harcanan miktar" terimi ile IPA II IMBC sistemindeki fonların harcanması kastedilmektedir.

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
Programının uygulanma derecesi					n avro	Altyapı Bakanlığı
Sonuç Göstergesi 2: Program Otoritesinin iç kontrol çerçevesinin performans geliştirildi	Avrupa Komisyonu, Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisi tarafından tanımlanan ve kapatılan yüksek riskli sistemik denetim bulgularının sayısı	0	0	0	Azami 2	Avrupa Komisyonu, Denetim Otoritesi, Ulusal Yetkilendirme Görevlisinin Denetim Raporları
Sonuç Göstergesi 3: Programın paydaşlar ve kamuoyu için görünürlüğü artırıldı					TV/Radyo, yazılı basın, on-line medyada en az 300 yayın, yüz yüze ulaşılan 10.000 kişi, en az 500 sosyal medya takipçisi, web sitesini 1000 ziyaretçi	OP ve finanse edilen projelerle ilgili medyada yer alma, görünürlük etkinlikleri yoluyla şahsen ulaşılan kişiler, web sitesi ziyaretçileri, Facebook,

Gösterge	Açıklama	Başlangıç (yıl)	Son mevcut olan (yıl)	Kilometre taşı 2021	Hedef 2025	Bilgi kaynağı
						Twitter, Instagram, LinkedIn kanallarının sosyal medya takipçileri

EK I - Uluslararası Örgütlerle İşbirliği Modaliteleri

1. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – Ulaştırma Güvenliğini Geliştirmeye Yönelik Teknik Destek (Faaliyet 1.3)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Karayolu güvenliğini iyileştirmek ve Karayolu Trafik Güvenliği Strateji ve Eylem Planında öngörülen amaçlara ulaşmak amacıyla ilgili bakanlıklar/kurumlara yardım etmek için Embarq Türkiye ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında işbirliği kurulması.

EMBARQ Türkiye Güvenli Sistem Yaklaşımını kullanarak kapsamlı bir stratejinin hazırlığını destekleyecektir. Karayolu Trafik Güvenliği Güvenli Sistem Yaklaşımı, ölümleri ve yaralanmaları azaltmak için iddialı hedefler ve amaçlar belirleyen ve icra, veri toplama, altyapı, hız limitleri, teknoloji ve sürücü davranışları dahil olmak üzere trafik güvenliğinde etkili olan fiziksel kuvvetlere geniş bir bakış açıdan bakan ve karayolu kullanıcıları ve tasarımcıları arasında güvenlik sorumluluğunun paylaşılmasını sağlayan kapsamlı bir yaklaşımdır.

Güvenli Sistem Yaklaşımı çerçevesine dahil edilecek konular aşağıdadır:

- 1) politikaların teşvik edilmesi veya desteklenmesi ve planlanması;
- 2) altyapıların iyileştirilmesi
- 3) kullanıcı davranışları
- 4) sürdürülebilir hareketlilik
- 5) projelerin performansının ölçülmesi, hedeflere ulaşılması
- 6) kapasite oluşturma

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme: RAP 190(1)(f) maddesi

Sürdürülebilir ulaşım ve kentsel gelişime ilişkin güncel uygulamalara odaklanan ve Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye'de yer alan merkezlerden oluşan küresel bir ağ vasıtasıyla faaliyet gösteren kâr amacı gütmeyen bir girişim olan Embarq Türkiye, Türkiye'de yol güvenliğinin artırılması için Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına destek verebilir. Embarq Türkiye; mimarlık, hava kalite yönetimi, inşaat ve ulaşım mühendisliği gibi alanlarda 140'dan fazla uzmanı bulunan Embarq Ağının bir üyesidir. Embarq Türkiye bilgisini yerel ve uluslararası uzmanlardan oluşan Embarq Ağının disiplinlerarası takımından almaktadır. Ulaşım ve planlama alanında Embarq'ın ulaşım ve şehir plancıları, coğrafyacılar ve mimarlardan oluşan bir kadrosu bulunmaktadır.

Karayolu güvenliği yeniliklerinin öncüsü olan şehirlerin (New York, Kopenhag) deneyimlerinden dersler çıkaran ve bu uzmanlığı farklı uluslararası bağlamlara uyarlayan Embarq'ın karayolu güvenliği politikaları konusunda önemli bir uzmanlığı vardır. Embarq ulaşım politikası kararı alımı süreçlerine güvenlik önlemlerini daha iyi dahil etme amacıyla Brezilya, Meksika ve Hindistan'daki ulusal politika girişimlerini desteklemiş ve BM Karayolu

Güvenliği için On Yıllık Eylemin hedefleri ve yapıtaşları konusunda uluslararası seviyede çalışmıştır.

Embarq Türkiye karayolu güvenliğinin iyileştirilmesinde Türk kurumlarına da destek vermektedir. 2010-2014 yılları arasında Embarq Türkiye karayolu güvenliği girişimleri konusunda 1.250 belediye görevlisine eğitim vermiş ve Türkiye'nin 8 şehrinde karayolu güvenliği denetimleri gerçekleştirmiştir. Tüm bu nitelikler, sahip olduğu ağ ve uluslararası tecrübe sayesinde Embarq, katma değerli faaliyetlerde bulunmak ve SOP kapsamında karayolu güvenliği bileşeninin başlatılmasına yardımcı olmak için hazır durumdadır.

c) Yararlanıcının Adı: Embarq Türkiye

d) (uygulanabildiği hallerde) Uygunluk kriterleri: uygulanamaz

e) Temel seçim kriterleri:

Türkiye'de ve uluslararası bir ağın belirli bölümlerinde karayolu güvenliği konusunda teknik uzmanlığı bulunan, eşsiz bir kâr amacı gütmeyen kurum olan başvuru sahibi, doğrudan hibe yöntemiyle faaliyetleri yürütmek ve sonuçları ulaşmak için finansal ve operasyonel açıdan yetkindir. Öngörülen eylemler ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve maliyet etkindir.

f) Hibenin endikatif miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesinin tahmini bütçesi 2 yıllığına 450.000 avrodur. Embarq Türkiye'den olası bir sözleşmeyle ortaya çıkabilecek tamamlayıcı faaliyetlere ortak finansman sağlaması talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanmasına yönelik endikatif tarih: 2019

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

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar

AB ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı (i) ana plan (ulusal ve/veya lojistik) hazırlık ve uygulama süreci boyunca, (ii) ilgili eylemlerin teknik hazırlığı ve limanlar/intermodal terminallere yapılacak yeni intermodal terminal ve demiryolu bağlantılarının tanımlanması için, (iii) benzer/komşu ülkelerin lojistik sistemlerinin performansının karşılaştırılması, en iyi uygulamaların tanımlanması, idari kapasite oluşturma süreçlerinin desteklenmesi ve özellikle kombine ve demiryolu taşımacılığı için ilerici eylem planları ve kurumsal/yasal reform planlarının hazırlanması için Dünya Bankası'ndan zamanında gelen yorumlar, tavsiyeler ve teknik uzmanlıktan faydalanabilir.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme:

AB ve Türkiye'nin uzun süreli ortağı olan Dünya Bankası teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyeleri formüle etmek ve çeşitli ülkelere ve bölgelerden intermodal çözümler ve demiryolu reformları dahil olmak üzere başarılı deneyimleri ve modlar arası geçişe ilişkin en iyi uygulamaları katalize etmek için uygun konumdadır. Küresel deneyimine ek olarak Dünya Bankası ayrıca özellikle yeni AB üye devletlerine, demiryolu reformu ve lojistik performansa ilişkin tavsiyeler verme konusunda deneyimlidir. Kendi personeli ve danışmanları aracılığıyla Banka, etkin ihale süreçleri vasıtasıyla, daha yüksek kaliteli çıktılar sağlamak, ulaştırma ve lojistik ana planlarına ilişkin yenilikçi kurumsal düzenlemeler ve teknik destek sağlamak, özel sektör katılımlarını ilişkilendirmek, yeşil büyümeyi teşvik etmek, sosyal ve çevresel koruyucuları yönetmek için uygun bir konumda bulunmaktadır.

c) Yararlanıcının adı: Dünya Bankası

d) Uygulanabildiği hallerde: Uygunluk kriterleri: uygulanamaz

e) Temel seçim kriterleri:

Sektör yeniliklerini teşvik etme ve gerekli yatırımları tesis etmede Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve TCDD'yle yakından çalışan Dünya Bankası'nın ulaştırma sektöründe uzun süreli bir mevcudiyeti bulunmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın raylı sistem sektörü modernizasyon sürecini ilerletme ve ülkenin ulaştırma sistemindeki intermodal çözümleri teşvik etme stratejisi, ortaya çıkacak zorluklara ilişkin işbirliği yapmak için ideal bir birleşme noktasıdır. Türkiye'deki müşteri kurumlarla samimi bir çalışma ilişkisi içinde bulunan Dünya Bankası ekibi sahaya gerçek zamanlı deneyimini sunmakta, kilit öneme sahip zorluklarla baş etmede pratik bir yaklaşım benimsemekte ve önemli kalkınma çıktılarının teşvik edilmesinde küresel deneyiminden faydalanmaktadır. Banka ekibi bu deneyimden ve devam eden politika diyalogundan yararlanarak, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve diğer ilgili paydaşlara teknik destek sağlamaya hemen başlayabilir.

Başvuru sahibi doğrudan hibe sözleşmesi kapsamında faaliyetleri yürütmek ve sonuçlara ulaşmak için finansal ve operasyonel açıdan yetkindir. Öngörülen eylemler, ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve etkin maliyetlidir.

f) Hibenin endikatif miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesinin tahmini bütçesi 2 yıllığına 450.000 avrodur.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı:

Tam AB finansmanına AOSD karar verecektir. Dünya Bankası'ndan olası sözleşmeyle ortaya çıkabilecek faaliyetlere tamamlayıcı finansman sağlaması talep edilebilir.

h) Hibe sözleşmesinin imzalanmasına yönelik endikatif tarih: 2018

3. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – AUS Stratejisi ve Diğer AUS Tedbirleri için Teknik Destek (Faaliyet 2.1)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Dünya Bankası objektif bir gözlemci ve danışman olarak AUS Ulusal Stratejisinin (şu anda taslak aşamasında ve onaylanacak) uygulanması için Bakanlığa teknik ve kurumsal destek ve idari kapasite oluşturulmasında yardım sağlamak gibi faaliyetlerle AUS Ulusal Stratejisinin uygulanması ve daha da detaylandırılmasına ilişkin destek sağlayacaktır. Bu durumda, kıdemli Dünya Bankası uzmanlarının oluşturduğu bir ekip ve AUS mimarisini Avrupa, ABD ve Asya'da geliştirme konusunda ciddi bir deneyimi olan diğer uluslararası kıdemli danışmanlar harekete geçecektir.

Bakanlık herhangi bir tescilli teknolojiye doğru sapmayan ve Devletin çıkarlarına ve önceliklerine uyan uygulamaya ilişkin açık bir yol haritasına sahip olacaktır. Yüksek öncelikli AUS yatırımları ilave gelişim için tanımlanacaktır.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme:

Teknolojik değişiklikler nedeniyle hızla gelişen Akıllı Ulaşım Sistemleri hızla büyüyen şehirlerde yüksek talep görmektedir. Bu zorluklarla başa çıkmak için Dünya Bankası bünyesinde AUS konusunda önemli tecrübesi olan bir uzman grubu bulundurmaktadır. Dünya Bankası, bu alanla ilgili küresel deneyimi ve teknik bilgi birikimini (know-how) bir araya getiren, son trendleri yakalayan ve bunları sistematik ve ekonomik olarak elverişli bir şekilde Akıllı Ulaştırma Sistemlerini (AUS) uygulamaya koymayı planlayan tüm müşteri bakanlara yayan bir AUS Araç Takımı geliştirmiştir. Dört kısım şeklinde yapılandırılan Araç Takımı; genel rehberlik, ulaştırma işlevleri, AUS uygulamaları ve AUS teknolojilerini desteklemekte ve bir tanesi İzmir'de olmak üzere özel vaka çalışmalarını temel almaktadır. Söz konusu küresel bilgiyi isteğe uyarlanmış eğitim programları, saha lokasyonlarına gerçek zamanlı ziyaretler ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'ndaki Türk teknik uzmanlarla yan yana gerçekleştirilen işbirlikleriyle birleştiren Dünya Bankası, bu AUS bileşeni altındaki SOP faaliyetlerini desteklemek ve derinleştirmek için uygun bir konumdadır.

Ulusal strateji seviyesinde AUS yalnızca teknolojilerle değil, aynı zamanda birlikte sistemlerin yerel yönetimler ve özel sektör tarafından etkili bir şekilde kullanılması için uygun bir ortam yaratan kurumsal düzen, politikalar ve düzenleyici çerçeveye de ilgilidir. AB ve Türkiye'nin uzun süreli ortağı olan Dünya Bankası teknik, kurumsal ve organizasyonel tavsiyeleri formüle etmek ve çeşitli ülkelerden ve bölgelerden başarılı deneyimler ve en iyi uygulamaları katalize etmek için uygun konumdadır. Dünya Bankası herhangi bir tescilli teknoloji veya tekniğe bağlı olmadığı için dürüst bir aracı olarak hareket etmekte ve kamu yararına ekonomik, toplumsal ve çevresel açıdan en uygun çözümleri tavsiye edebilmektedir. Dünya Bankası akıllı ulaşım sistemlerinde başarılı uygulamaya yönelik kurumsal temeller oluşturma konusunda sağlam bir küresel tecrübe edinmiş ve çeşitli küçük ve büyük çaplı projelerin tasarlanması ve uygulanması için finansal destek sağlamıştır. Pek çok yeni AB üye devletiyle yakından çalışan Dünya Bankası ayrıca Avrupa sistemiyle birlikte çalışabilirlik hususunda AB gereksinimleriyle ilgili hükümetlere tavsiyelerde bulunma noktasında da tecrübelidir.

Sonuç olarak, kendi personeli ve danışmanları aracılığıyla Banka, etkin ihale süreçleri vasıtasıyla, daha yüksek kaliteli çıktılar sağlamak, yenilikçi kurumsal düzenlemeler sağlamak,

özel sektör katılımlarını ilişkilendirmek, yeşil büyümeyi teşvik etmek, sosyal ve çevresel koruyucuları yönetmek için uygun bir konumda bulunmaktadır.

c) Yararlanıcının adı: Dünya Bankası

d) (uygulanabildiği hallerde) Uygunluk kriterleri: uygulanamaz

e) Temel seçim kriterleri:

Dünya çapında ulaştırma sektörünün tüm alt sektörlerinde hem yatırım finansmanı sağlama faaliyetlerinde bulunan hem de ulaştırma sektörünün sektör politikaları, kurumsal reformlar, kapasite oluşturma ve teknik eş değerlendirmeleri gibi "yazılım" boyutuna da odaklanan Dünya Bankası küresel tecrübe, geniş çaplı uzmanlık, yoğun deneyim ve Avrupa politika ve standartlarıyla ilgili bilgisinin birleşimiyle eşsiz bir yaklaşım sunmaktadır. 20 profesyonel ve teknik uzmandan oluşan Türkiye ofisi ve ulaşım sektörünün geniş boyutlarını sistematik olarak ele alma kapasitesi Dünya Bankası'nın karmaşık görevlerde gerçek zamanlı müdahalelerde bulunmasına olanak sağlamaktadır.

Başvuru sahibi doğrudan hibe sözleşmesi kapsamında faaliyetleri yürütmek ve sonuçlara ulaşmak için finansal ve operasyonel açıdan yetkindir. Öngörülen eylemler ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve maliyet etkindir.

f) Hibenin endikatif miktarı: 1 yılına 450.000 avro

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: aşağıdaki seçeneklerden birini seçin:

Tam AB finansmanına AOSD karar verecektir. Dünya Bankası'ndan olası sözleşmeyle ortaya çıkabilecek faaliyetlere tamamlayıcı finansman sağlaması talep edilebilir.

h) Hibe sözleşmesinin imzalanmasına yönelik endikatif tarih: 2018

4. Doğrudan Hibe Sözleşmesi – Erişilebilir Ulaştırma İçin Teknik Destek (Faaliyet 3.1)

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Ulaştırma hizmetlerinin erişilebilirliğinin iyileştirilmesi amacıyla ilgili bakanlıklar/kurumlara destek vermek için Embarq Türkiye ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı arasında işbirliği kurulması.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme: RAP 190(1)(f) maddesi

Bölüm 1'de anlatıldığı gibi geniş tecrübesi ve uzmanlığı sayesinde Embarq Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının bu faaliyetini desteklemek için uygun bir konumdadır.

Embarq Türkiye Brezilya, Çin, Hindistan, Meksika ve Türkiye'deki merkezlerin oluşturduğu küresel bir ağ vasıtasıyla sürdürülebilir ulaşım ve kentsel kalkınma alanlarında faaliyet gösteren, Dünya Kaynakları Enstitüsü (WRI) girişimi olarak bilinen Embarq ağına bir üyesidir. EMBARQ dünyanın dört bir yanındaki şehirlerde hayat kalitesini iyileştirmeye yardımcı olarak edindiği yerel deneyim sayesinde küresel olarak tanınmıştır. Benzer şekilde EMBARQ Türkiye hava kirliliğini azaltmak, kamu sağlığını arttırmak ve emniyetli, erişilebilir ve çekici kentsel ulaşım ve kamu alanları oluşturmak için Türkiye'deki merkezi ve yerel ulaşım otoriteleriyle işbirliği yapmaktadır. Embarq Türkiye bilgisini yerel ve uluslararası uzmanlardan oluşan Embarq Ağına disiplinlerarası takımından almaktadır. Ulaşım ve planlama alanında Embarq'ın ulaşım ve şehir plancıları, coğrafyacılar ve mimarlardan oluşan bir kadrosu bulunmaktadır.

Embarq Türkiye, İstanbul'daki Metrobüs sistemi için erişilebilirlik analizi yürütmüş ve 'Ulaşılabilir Şehir İstanbul – Kamu Alanları ve Kamu Yaşamı' başlıklı kapsamlı bir rapor kaleme almıştır. Embarq Türkiye hem yerel hem de ulusal kuruluşlara erişilebilir ve entegre kentsel hareketlilik alanlarında teknik destek sağlamaktadır.

c) Yararlanıcının Adı: Embarq Türkiye

d) (uygulanabildiği hallerde) Uygunluk kriterleri: uygulanamaz

e) Temel seçim kriterleri:

Türkiye'de ve uluslararası bir ağına belirli bölümlerinde karayolu güvenliği konusunda teknik uzmanlığı bulunan, eşsiz bir kâr amacı gütmeyen kurum olan başvuru sahibi, doğrudan hibe yöntemiyle faaliyetleri yürütmek ve sonuçları ulaştırmak için finansal ve operasyonel açıdan yetkindir. Öngörülen eylemler ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve maliyet etkindir.

f) Hibenin endikatif miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesinin tahmini bütçesi 2 yılına 350.000 avrodur. Embarq Türkiye'den olası bir sözleşmeyle ortaya çıkabilecek tamamlayıcı faaliyetlere ortak finansman sağlaması talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanmasına yönelik endikatif tarih: 2019

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

a) Hedefler ve öngörülen sonuçlar:

Dünya Bankası seçilen Türkiye şehirlerindeki kentsel ulaşım sistemlerinin durumu ve kentsel ulaşım ile ilişkili mevcut politikalar ve kurumsal düzenlemeleri gözden geçirecek, toplu taşımanın iyileştirilmesiyle ilgili tavsiyelerde bulunacak, toplu taşıma altyapısı yatırım ihtiyaçlarını değerlendirecek, uluslararası en iyi uygulamaların karşılaştırmasını yapacak ve idari kapasite oluşturma faaliyetlerini destekleyecektir. Banka ayrıca Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları geliştirme ve yüksek öncelikli yatırımların tanımlanmasında şehirlere destek verecek ve bu uygulamanın çıktılarını diğer Türkiye şehirlerinde tanıttacaktır.

b) Teklif çağrılarında istisna kullanımı için gerekçelendirme: RAP 190(1)(f) maddesi

Dünya Bankası'nın kentsel ulaşım finansmanı ve danışmanlık hizmetleri alanındaki küresel deneyimi Rusya (St. Petersburg), Romanya (Bükreş), Ukrayna'daki (Kiev) büyük şehirlerden, Polonya, Nijerya, Çin, Hindistan, Vietnam, Brezilya, Meksika, Arjantin, Şili ve Kolombiya'ya kadar çeşitlilik göstermektedir. Bu işbirliklerinde Dünya Bankası hem ulusal hem de yerel (belediyeler/iller) seviyede çeşitli zorluklarla karşılaşan müşterilerine destek vermiştir. Kentsel ulaşım ile ilgili Dünya Bankasının verdiği destek türleri şunları içermektedir: kilit öneme sahip yasa/mevzuat reformları, ulaşım planlama yetkinliklerinin güçlendirilmesi, maliyet etkin ve yüksek öncelikli yatırımların tanımlanması ve uygulanması, her bir müşterinin özel ihtiyaçlarına uygun son teknoloji çözümlerin stratejik olarak uygulanması, Kamu Özel Ortaklıkları dahil olmak üzere toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesinde yenilikçi finansman çözümleri üzerine tavsiyeler, operasyonel etkinliğin geliştirilmesi ve mevcut sistemlerin entegrasyonu ve son olarak kentsel hareketliliğin uzun vadeli toplumsal ve çevresel sürdürülebilirliğinin iyileştirilmesi. Banka değişen kalkınma zorluklarıyla karşı karşıya olan şehirlerde kentsel ulaşım sistemlerinin planlanma ve geliştirilme yöntemlerini dönüştürmede derin bir deneyime sahip olan birçok üst düzey uzmana sahiptir.

Dünya Bankası ayrıca sürdürülebilir kentsel hareketlilik üzerine küresel bilginin üretilmesi ve yayılmasını sağlamış ve bu yaklaşımın Türkiye'de kentsel ulaşım planlama süreçlerine anaakımlaştırılmasında AB'li meslektaşlarıyla işbirliği yapmıştır. "Kentsel Ulaşım Planlama Programı Liderleri" Dünya Bankası'nın kentsel ulaşım uygulayıcıları için en önemli küresel eğitim programıdır. 2012 yılının başında hayata geçirilen program Singapur, Marsilya, Pekin, Seul, Buenos Aires, Mexico City ve Dubai gibi şehirlerde yoğun eğitim programları sunmaya devam etmektedir. Banka ayrıca, kentsel ulaşım sistemlerinin koşulları ve performansının küresel ölçekte kıyaslanmasını sağlayan ve 500'den fazla şehirden toplanan verinin derlenmesiyle oluşturulan bir çerçeve geliştirmiştir. Türkiye'nin bu küresel çerçeveye katılması halinde, şehirler karşılaştırmalı verilere erişme fırsatına sahip olacak ve ayrıca diğer şehirlerin tecrübelerinden dersler çıkarıp kendi deneyimlerini diğer şehirlerle ve takipçilerle paylaşabilecektir.

Dünyanın dört bir yanındaki şehirlerde kurduğu işbirlikleriyle geniş çaplı küresel tecrübe kazanan Dünya Bankası, Sektör Operasyonel Programın bu bileşeninin uygulama sürecine katma değerli hizmet sağlamak için çok iyi bir konumdadır.

c) Yararlanıcının adı: Dünya Bankası

d) (uygulanabildiği hallerde) Uygunluk kriterleri: uygulanamaz

e) Temel seçim kriterleri:

Dünya Bankası 2013 yılında yayımlanan Kentleşmenin Gözden Geçirilmesi - Ulaşım Neden Önemlidir başlıklı raporunda kilit öneme sahip kentsel ulaşım politikalarının değerlendirilmesini yapmıştır. Rapor Dünya Bankası'nın özellikle hızlı gelişen kentsel ulaşım planlaması zorluklarının ele alınmasında Türkiye ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının politika yapıcılarıyla çalışmaya bağlılığının sinyallerini vermektedir. Alt sektörle ilgili mevcut çekirdek bilgiden yararlanan bu faaliyet analiz ve güçlendirmeye ilişkin kritik politika ve kurumsal alanlara hızlı bir şekilde müdahale edebilecektir.

Başvuru sahibi doğrudan hibe sözleşmesi kapsamında faaliyetleri yürütmek ve sonuçlara ulaşmak için finansal ve operasyonel açıdan yetkindir. Öngörülen eylemler ilgili, etkin, uygulanabilir, sürdürülebilir ve maliyet etkindir.

f) Hibenin endikatif miktarı:

Doğrudan hibe sözleşmesinin tahmini bütçesi 2 yıllığına 900.000 avrodur. Dünya Bankası olası bir sözleşmeyle ortaya çıkabilecek tamamlayıcı faaliyetlere ortak finansman sağlaması talep edilebilir.

g) AB ortak finansmanının maksimum oranı: %85

h) Hibe sözleşmesinin imzalanmasına yönelik endikatif tarih: 2018

EK II - Ulaştırma Sektör Operasyonel Programının Hazırlanmasına Katılan Paydaşlar

- Aile ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı
- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı
- Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği Başkanlığı
- Ticaret Bakanlığı
- Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı
- Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı
- İçişleri Bakanlığı
- Hazine ve Maliye Bakanlığı
- Sağlık Bakanlığı
- AB Türkiye Delegasyonu
- Yükseköğretim Kurulu
- Jandarma Genel Komutanlığı
- Türkiye İstatistik Kurumu
- Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Deniz ve İç sular Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü
- Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü
- Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü
- Haberleşme Genel Müdürlüğü
- Havacılık ve Uzay Teknolojileri Genel Müdürlüğü
- Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü
- Strateji Geliştirme Bölümü
- Karayolları Genel Müdürlüğü
- Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
- Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
- Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü
- TÜRSAT
- Türkiye Belediyeler Birliği
- Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği
- Kaza Tetkik Kurulu
- Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumu
- Raylı Ulaştırma Sistemleri ve Sanayicileri Derneği
- Trafik Kazası Mağdurları Derneği
- Türkiye Seyahat Acentaları Birliği
- Türk Loydu Vakfı
- Enerji Verimliliği Derneği
- Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği
- Bisikletliler Derneği
- Türkiye Otobüsçüler Federasyonu
- Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği
- Dünya Bankası
- Türkiye Engelliler Federasyonu
- Dünya Yaşlılar Derneği

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

ADDENDUM No. 3

TO THE FINANCING AGREEMENT

for

MULTI-ANNUAL ACTION PROGRAMME FOR

TURKEY ON TRANSPORT

As originally concluded between the European Commission and the Republic of Turkey on 06/10/2017, and as modified on 01/10/2018 through Addendum no.1 and as further modified on 02/07/2019 through Addendum no.2, hereinafter referred to as **"the Financing Agreement"**.

The European Commission, hereinafter referred to as **"the Commission"**, acting on behalf of the European Union, hereinafter referred to as **"the Union"**,

of the one part, and

The Government of the Republic of Turkey, hereinafter referred to as **"IPA II beneficiary"**, represented by the Ministry of Foreign Affairs,

of the other part,

jointly hereinafter referred to as **"the Parties"**,
Whereas,

- (1) The Commission adopted on 11/12/2014 a Commission Implementing Decision C(2014) 9675 final, establishing the Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport. Amendments to the Decision were adopted on 06/12/2017 by Decision C(2017) 8210 final and on 05/12/2018 by Decision C(2018) 8183 final. This Programme is implemented by means of a Financing Agreement concluded between the IPA II beneficiary and the Commission on 02/06/2019;
- (2) On 21/01/2022, the IPA II beneficiary requested that the Financing Agreement be amended;
- (3) The present amendment aims to extend the eligibility period by one (1) year and prolong the disbursement forecast for the last payment request until the end of the eligibility period in order to provide flexibility for the implementation of the programme due to COVID-19 related slowdown. In addition, it aims to reallocate costs between actions and to revise indicators by observing the physical progress at contract and project level for each operation, taking into account the changes in the multi-annual approach, the budget reduction and the recent COVID-19 effects.
- (4) The Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport has been modified in order to reflect the required changes and it is therefore necessary to bring the Financing Agreement in line with the amended Programme.

HAVE AGREED ON THE FOLLOWING:

Article 1

1. Article 2 (2) of the Special Conditions of the Financing Agreement is replaced by the following:

“The eligibility period, as defined in Article 13(1) of Annex II (General Conditions) shall commence on the date of the entry into force of this Financing Agreement and end on 31st of December 2025”.

2. Article 7 of the Special Conditions of the Financing Agreement is supplemented by the following paragraph:

“7.3 Provisions derogating from Annex II concerning the forecast of disbursement

By derogation from Articles 5(2), 5(3), 6(3)(c) and 6(4) of Annex II, the forecast of disbursement supporting the final request for pre-financing shall be for the period from the cut-off date of the request until the end of the eligibility period defined in Article 2(2) of the Special Conditions and Article 13(1) of Annex II”.

3. Annex I to the Financing Agreement is replaced by the Annex I attached to the present Amendment.
4. Annex IA: Sector Operational Programme to the Financing Agreement is replaced by the Annex IA attached to the present Amendment.

Article 2

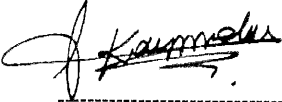
All other terms and conditions of the Financing Agreement remain unchanged.

Article 3

This Addendum shall enter into force on the date on which the Commission receives a notification from the IPA II beneficiary confirming the completion of the internal procedures of the IPA II beneficiary necessary for its entry into force. The Commission shall inform the IPA II beneficiary of the date of the receipt of this notification. The present Addendum shall form an integral part of the Financing Agreement.

Addendum No. 3 to the Financing Agreement is drawn up in duplicate in the English language, one being handed to the Commission and one to the IPA II beneficiary.

For the IPA II beneficiary:

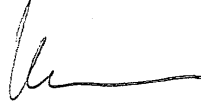


Ankara,

10/11/2022

H.E. Ambassador **Faruk Kaymakci**
National IPA Coordinator
Director for EU Affairs and
Deputy Minister of Foreign Affairs
Ministry of Foreign Affairs
Republic of Turkey

For the Commission:



Brussels,

23/9/2022

Ms **Henrike Trautmann**
Acting Director
B – Neighbourhood South & Turkey
European Commission Directorate-General
for Neighbourhood and Enlargement
Negotiations

ANNEX

Multi-annual Work Programme

This document constitutes the multi-annual work programme in the sense of Article 110(2) of the Financial Regulation (Regulation (EU, Euratom) 2018/1046)

Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport

1 IDENTIFICATION

Beneficiary	Turkey
Basic act:	Instrument for Pre-accession Assistance (IPA II)
Total cost	EUR 409 294 117
EU contribution	EUR 347 900 000, of which:
CRIS/ABAC commitment references, EU Contribution and budget lines	2014 2014/031-877 EUR 71 900 000 on 22.02 03 02 2015 2014/031-877 EUR 128 100 000 on 22.02 03 02 2016 2014/031-877 EUR 115 200 000 on 22.02 03 02 2017 2014/031-877 EUR 10 000 000 on 22.02 03 02 2018 2014/031-877 EUR 22 700 000 on 22.02 03 02
Management Mode / Entrusted entities	Indirect management with Turkey: The Operating Structure (OS) responsible for the execution of the actions, is: Ministry of Transport and Infrastructure (MoTI) Indirect management by the International Bank for Reconstruction and Development for the implementation of the following activities: - "Technical assistance for promoting intermodality, modal shift and rail reform" (Action 1), - "Technical Assistance for Implementation of the National Strategy for Intelligent Transportation Systems" (Action 2)

	- “Technical Assistance for Sustainable and Accessible Urban Transport in Turkish cities” (Action 3)
Timetable for spending allocation of each budgetary commitment	Budgetary commitment 2014 must be spent by 31/12/2019 Budgetary commitment 2015 must be spent by 31/12/2020 Budgetary commitment 2016 must be spent by 31/12/2021 Budgetary commitment 2017 must be spent by 31/12/2022 Budgetary commitment 2018 must be spent by 31/12/2023

2 DESCRIPTION OF THE ACTION PROGRAMME

2.1 SECTORS SELECTED UNDER THIS ACTION PROGRAMME

- Rationale for the selection of the specific sectors under this programme:

This Sector Operational Programme (SOP) is based on a thorough analysis of the socio-economic situation of Turkey, which, with a GDP of EUR 614 billion, is the 16th largest economy in the world. Turkey has made considerable advances in competitiveness over the past decade. The country recovered fast from the effects of the global economic crisis, and the growth of the economy is again on the rise. The medium-term challenge is still to increase employment and competitiveness.

Turkey and the EU have had a Customs Union relationship since 1996. The EU is the largest trade partner of Turkey with nearly 41% of Turkey's total trade in 2017 (while Turkey is the 5th most important trade partner of the EU). Therefore, improvement of transport connections between the EU and Turkey is a clear priority on both sides.

Turkey aims at a deeper integration of its economy into the EU Single Market, and full integration into the Single EU Transport Area. The strategic needs to further develop railway infrastructure in an integrated and competitive manner with other modes and to finalise the liberalisation process through secondary measures harmonised with the EU *acquis* are essential to maintain the global competitiveness of the Turkish economy and in particular of the Turkish transport sector.

Today, Turkey offers an excellent gateway to growing markets in the Middle East and the Caucasus. Nevertheless, growing transit is limited by incomplete and missing linking routes, which are neighbouring Turkey. As commercial and economic relations between the EU and the Asian countries improve and ongoing transport infrastructure investment projects in the countries are being completed, transit is bound to surge, thus further testing Turkish transport capacities.

The current low density transport infrastructure represents a major obstacle to social cohesion and economic development, as they impede competitiveness, the movement of goods and passengers, business settlements, investment decisions etc. The total length of railway lines operated (km) per 1,000 square km is 14.8, low as compared to that of EU States. The need to upgrade the transport system is widely acknowledged.

The transport sector in Turkey faces various problems, the most prominent one of which is the absence of a coherent inter-modal transport network development in the past. The time- and cost-efficient transportation services provided by the road sector surpass any other single mode of transport, and thus it dominates the domestic transport market both for passengers and for freight. Consequently, Turkey's transport sector is currently characterised by a strong dependence on road transport (nearly 90% of the domestic freight and passenger transport) and an insufficient role of the railway system. Modal shift can be encouraged with an investment and operation approach that ensures the effectiveness of transportation in corridors, where railway and maritime transportation can compete with highways. Modal shift can also be promoted by intelligent and intermodal solutions (i.e. freight and city logistics, rail and port connections and network optimization, urban transport).

The revised Indicative Strategy Paper for Turkey 2014-2020 stipulates that, following the strong focus on infrastructure and freight railway activities in the 2014-2017 period of IPA II funding, the EU support from 2018 onwards should focus more on soft interventions and small scale infrastructure supporting Turkey's transport policy on

decarbonisation, urban transport accessibility and further harmonisation of Turkish transport legislation towards EU acquis.

- Overview of past and on-going EU, other donors' and/or IPA II beneficiary's actions in the relevant sectors:

A multi-annual Operational Programme for Transport (TOP) was already introduced and implemented in 2007-2009. Following a mid-term evaluation, the TOP was then updated for 2010-2013, and the implementation ended by 31 December 2017. This SOP builds upon those programmes. The Department of EU Investments, the accredited structure for the management of EU funds already under the previous period, will serve as Contracting Authority (CA) also for IPA II SOP Transport.

In terms of infrastructure development, the priority of the country is to continue strengthening the connections of Turkish railway network with the Trans-European Transport Networks (TEN-T). Compared to the previous period, IPA II will finance fewer infrastructures, by adopting a “phasing-out” approach: in the first years (2014-2016) the focus will be on one selected freight railway project relevant for connecting Turkey with the TEN-T network, and then the assistance will focus on more soft interventions. In parallel, especially for rail infrastructure projects, it is expected that cooperation with International Financial Institutions (IFIs) will be further increased during the programming/implementing period. Blending IPA grants with IFI loans will make best use of EU funds and achieve stronger overall impact. In the transport sector, collaboration has been established with several donors including European Investment Bank (EIB), Council of Europe Development Bank (CEB), European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), World Bank (WB), Islamic Development Bank, Japan Bank for International Cooperation (JBIC) and Japan International Cooperation Agency (JICA). Examples of key projects co-financed by external donors include the Marmaray Project and the Light Rail Transit Projects in Bursa and Antalya. In addition, WB and Islamic Development Bank also assumed financing of railways restructuring and railway tracks, 80 electric locomotives and 6 High Speed Train Sets Projects. In urban transportation, the French Development Agency (AFD) was involved in the financing of a project for Istanbul Metropolitan Municipality (with other donors).

Within the sector, the MoTI bears the responsibility for the coordination of national funds, IPA and other non-refundable donor funds. Access to refundable external financing is coordinated through the Under-secretariat of Treasury and via the Annual Investment Programmes managed by the Directorate of Strategy and Budget. Respecting that framework, there are also direct links between the MoTI and the IFIs, which are regularly invited as stakeholders to consultations related to the planning, programming and monitoring of transport sector investment programmes. The SOP specifically provides for the continuation and widening of that cooperation, inter alia through the use of refundable advisory services from the IFIs.

List of Actions foreseen under the selected Sectors:

Sector/Action	Indirect management	
	With entrusted entity	With IPA II beneficiary
Transport		
Action 1 – Sustainable and Safe Transport	EUR 450 000	EUR 301 550 000
Action 2 – Efficient Transport	EUR 450 000	EUR 6 400 000
Action 3 – Accessible and Inclusive Transport	EUR 900 000	EUR 26 950 000
Action 4 – Acquis Alignment and EU integration		EUR 5 200 000
Action 5 – Technical Assistance (TA)		EUR 6 000 000
TOTAL	EUR 1 800 000	EUR 346 100 000

2.2 DESCRIPTION AND IMPLEMENTATION OF THE ACTIONS

The envisaged assistance to Multi-annual Action Programme for Turkey on Transport is deemed to follow the conditions and procedures set out by the restrictive measures adopted pursuant to Article 215 TFEU¹.

Action 1	Sustainable and Safe Transport	302 000 000 EUR
-----------------	---------------------------------------	------------------------

(1) Description of the action, objective, expected results and key performance indicators

- Description of the action and objectives

The objective of the Action is to achieve a shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split.

Activity 1.1 - Improving and Modernising Railway Infrastructure

Under this activity the railway infrastructure will be modernised, with specific emphasis on the TEN-T railway links between Turkey and the EU. Support will be offered to the preparation and implementation of new infrastructure investments.

The backbone is the reconstruction of the Halkalı-Kapıkule railway line, which directly connects Turkey to the TEN-T rail network through Bulgaria. It is part of the Kapıkule

¹ https://ccas.europa.eu/headquarters/headquarters-homepage/8442/consolidated-list-sanctions_en

Halkalı-Kars railway axis which is a “European Interest” project and among the priority projects listed in the “TEN-T Document”, agreed between Turkey and the EU as a benchmark for Chapter 21, which, on this basis, was provisionally closed.

Further interventions will be selected on the basis of the TEN-T Document, the 10th National Development Plan as well as Turkey’s Transport and Communication Strategy.

Activity 1.2 – Environmental and Climate Change-related Measures

IPA II will co-finance the identification, preparation and implementation of climate change-related mitigation and adaptation policies in the transport sector. These will include legal, administrative, technical, institutional and operational gaps/needs analyses on low-carbon sustainable transport, in line with Turkey’s National Climate Change Action Plan (NCCAP) and Environmental Effects Assessment Panel (EEAP).

As a principal output, “Turkey’s Low-Carbon Transport Strategy and Action Plan” will be drafted. Soft measures will be implemented to help reduce Greenhouse Gas (GHG) emissions.

Activities will be implemented to reduce the effects of noise pollution and to prevent marine pollution caused by maritime transport.

Activity 1.3 – Improving Transport Safety

Support will be provided to the implementation of activities of the Road Traffic Strategy and Action Plan.

The focus will be on the enforcement of road traffic rules, and activities targeting transport operators, municipalities, the education system, infrastructures’ design requirements, citizens, and Non-Governmental Organizations (NGOs). Support will also concentrate on capacity building at the MoTI, the Turkish National Police (EGM) and the General Command of Gendarmerie, and the procurement of equipment needed.

In selected cases, small-scale infrastructure investments might be co-financed in order to eliminate black spots (as reference projects for similar investments under national schemes).

Activity 1.4 – Promoting Inter-modality and Modal Shift

This activity will contribute to the implementation of the “Turkish Combined Transport Strategy”, developed under an IPA financed twinning project, which covers, among others, activities related to intermodality, Transport and Logistics Master Plan and the legislative framework.

Soft measures of the strategy (such as, among others, the master plans for the improvement of logistic capacity and intermodality and the establishment of a permanent combined transport platform) will be financed.

A direct grant will be awarded to the World Bank, which will support the Ministry of Transport and Infrastructure in the implementation of the logistics master plans, as well as for identification and preparation of new intermodal terminals.

Concerning the infrastructure investments, within the time frame of this programme, necessary preparatory studies (technical documents such as Cost-Benefit Analysis (CBA), feasibility study, Environmental Impact Assessment (EIA), tender dossier, etc.) might be conducted. "

- Expected results and key performance indicators



At the level of the Action 1, four results are to be achieved:

- R1 – TEN-T rail network connections to the EU strengthened (Activity 1.1);
- R2 – Soft operations serving environmental sustainability and climate change-related mitigation and adaptation measures are implemented (Activity 1.2);
- R3 – Improved Safety in Transport (Activity 1.3);
- R4 – Intermodal transport solutions and supporting technologies promoted (Activity 1.4).

Key indicators of action 1:

- Changes in the modal split (freight-ton) transport in the corridor(s) / regions invested in
- Travelling time in cargo transport by corridor in hours
- Increase in Turkey's capacity for road safety audit through certified Road Safety Auditors (in line with Directive 2008/96/EC)
- km of railway track built
- Turkey's Low-Carbon Transport Strategy and Action Plan drafted
- Transport GHG emissions database established
- Construction of Çerkezköy Intermodal Terminal

(2) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)
- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.
- Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

Failure to comply with the requirements set out above may lead to a recovery of funds under this programme and/or the re-allocation of future funding.

(3) Implementation modalities:



(3)(a) Indirect management

Part of this action will be implemented under indirect management by Turkey, which shall be responsible for carrying out all the tasks relating to the implementation of the action.

The Operating Structure responsible for the execution of the action, is the Ministry of Transport and Infrastructure.

In particular, the beneficiary country shall be responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

Part of this action will be implemented under indirect management by the World Bank.

The European Commission and the World Bank share a common objective of building competitive and sustainable economies and reducing poverty and social exclusion – goals of the Europe 2020 Agenda, which are built on three pillars of smart, sustainable and inclusive growth.

The European Commission and the World Bank concur that direct interaction is beneficial to both institutions and through them to the beneficiary countries. This applies particularly to the provision of analytical, advisory and knowledge services and technical assistance. The European Commission has expressed an interest in ensuring that the World Bank continues to provide technical assistance in the framework of the Trust Fund in furtherance of the common objective set forth above.

This implementation entails (i) timely comments and recommendations from the Bank during the implementation, as well as for identification and preparation of new intermodal terminals for implementation; (ii) benchmarking with the performance of similar/neighbouring countries' logistic systems, identifying best practices and preparing forward looking action plans and institutional/regulatory reform recommendations.

The envisaged entity has been selected as well placed to formulate state of the art technical, institutional and organizational recommendations, catalysing successful experiences and best practices on modal shift including intermodal solutions and railways reform from various countries and regions. Also WB has particular experience in the new EU Member States in making recommendations on rail reform and logistics performance. Through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements and technical assistance for transport and logistics master plans, associating private sector participations, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.

(4) Scope of geographical eligibility for procurement and grants

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility on the basis of urgency or of unavailability of products and services in the markets of the countries concerned, or in other duly substantiated cases where the eligibility rules would make the realisation of this action impossible or exceedingly difficult.

Action 2	Efficient Transport	EUR 6 850 000
-----------------	----------------------------	----------------------

(1) Description of the action, objective, expected results and key performance indicators

- Description of the action and objectives

The objective of the Action is to promote smart and innovative, resource, time and cost-efficient solutions across all transport modes.

Activity 2.1 – Supporting the ITS strategy and other ITS measures

The activity will support the implementation of the ITS Strategy and Action Plan as well as connected national investments. Thanks to the support of the World Bank in the form of a direct grant, the activity will contribute to develop an implementation plan based on the National Strategy for ITS, by identifying high priority measures and developing a national architecture. Particular emphasis will be placed on environmental sustainability, resource efficiency, and high-quality of service to passengers through the extensive use of modern IT and communication methods.

Turkey's gradual integration into the Galileo/European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) system and the Single European Sky (SES) initiative will also be supported taking relevant clauses in National Programmes for the Adoption of the Acquis (NPAA) 2008 into account. In the rail sector, the spread of European Rail Traffic Management System (ERTMS) – on lines not covered by Action 1 – is also eligible.

Activity 2.2 – Supporting Research and Innovation in Transport

Under activity 2.2., transport-related research and innovation activities will be supported. The first priority thereby is institution building to support the Department of MoTI Research Centre.

IPA will finance organisational development, staff capacity building and the elaboration of national policies and strategies for transport research, as well as incentives to promote transport research in all sub-sectors.

The SOPT shall facilitate the creation of partnerships between Turkish and EU cities as well as transport research institutes to create a network of expertise that is able to support informed policy making by gathering data, and delivering analyses and recommendations to the government and municipalities.

Concrete transport research projects will be supported. These may be extended directly to universities and research institutions (e.g. in the case of basic research) or to partnerships between commercial companies and research institutions (e.g. in the case of promoting practical application of research results in commercial operations).

- Expected results and key performance indicators

At the level of the Action 2, two results are to be achieved:

- R1 – Implementation of the Intelligent Transport System (ITS) strategy and the spread of ITS in the transport sector (Activity 2.1);
- R2 – Research and development in the Transport Sector promoted (Activity 2.2).

Key indicators of action 2:

- Public Transport Optimisation and/or Parking Assistance Tools deployed
- Traffic Management Systems installed/developed
- Volume of research spending in transport sector through MoTI Research Center

(2) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)
- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.
- Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

Failure to comply with the requirements set out above may lead to a recovery of funds under this programme and/or the re-allocation of future funding.

(3) Implementation modalities:

(3)(a) Indirect management

This action will be implemented under indirect management by Turkey, which shall be responsible for carrying out all the tasks relating to the implementation of the action.

The Operating Structure responsible for the execution of the action is the Ministry of Transport and Infrastructure.

In particular, the beneficiary country shall be responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

(3)(b) Direct management

Grants:

a) Purpose of the grants:

The European Commission and the Bank share a common objective of building competitive and sustainable economies and reducing poverty and social exclusion – goals of the Europe 2020 Agenda, which are built on three pillars of smart, sustainable and inclusive growth.

The European Commission and the Bank concur that direct interaction is beneficial to both institutions and through them to the beneficiary countries. This applies particularly to the provision of analytical, advisory and knowledge services and technical assistance. The European Commission has expressed an interest in ensuring that the Bank continues to provide technical assistance in the framework of the Trust Fund in furtherance of the common objective set forth above.

b) Direct grant award:

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the grant for implementation of the part of this action (Activity 1.4) may be awarded without a call for proposals to the World Bank.

The recourse to an award of a grant without a call for proposals is justified because the envisaged entity has been selected as it has a group of dedicated specialists with extensive experience on ITS. It has developed an ITS Toolkit that combines global experience and know-how, capturing latest trends and disseminated widely for all client countries that plan to introduce ITS in a systematic and economically feasible manner. Structured in four parts, it supports clients in overall guidance, transport functions, ITS applications, ITS technologies and builds upon specific case studies, including one in Izmir, Turkey. Combining this global knowledge with customized training programs, real-time visits to field locations and side-by-side collaboration with Turkish technical specialists at MoTI, the World Bank is well placed to support and deepen the SOP activities under the ITS component.

This implementation entails (i) an implementation plan/road map for the ITS strategy prepared, including high priority ITS projects; (ii) National ITS architecture developed and disseminated to stakeholders in academia, industry and provincial/municipal authorities.

The **global** budgetary envelope reserved for grants: EUR 450 000

(4) Scope of geographical eligibility for procurement and grants

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility on the basis of urgency or of unavailability of products and services in the markets of the countries concerned, or in other duly substantiated cases where the eligibility rules would make the realisation of this action impossible or exceedingly difficult.

Action 3	Accessible and Inclusive Transport	EUR 27 850 000
-----------------	---	-----------------------

(1) Description of the Action, objective, expected results and key performance indicators

• Description of the action and objectives

The objective of the Action is to improve the accessibility of transport services for all, increase capacity and effectiveness of urban public transport, reduce congestion and emissions created by transport in urban areas.

Activity 3.1 – Accessible Transport

This activity covers support to policy development, capacity building and the preparation and implementation of concrete accessible transport investments. A needs assessment study will be financed, which will help to assess the current situation of accessibility of national and local transport networks and to select cities where an IPA-financed accessible urban transport project could be prepared and implemented. The activity will focus on two specific areas:

- The promotion of the cooperation of the government, local authorities and transport sector stakeholders in order to develop a partnership-based model for the further planning and development of accessible public transport services.
- The preparation and implementation of specific investments in compliance with the EU requirements regarding the access of people with reduced mobility to public transport.

Activity 3.2 – Urban Transport

The activity will support the preparation of Sustainable Urban Mobility Plans and finance the implementation of investments in cities. Investments will cover public transport services as well as promoting the use of bicycles, developing pedestrian areas, promotion of car-pooling, construction of light rail links in cities, etc. In 2014-2016, necessary preparatory studies (technical documents such as CBA, feasibility study, EIA, tender dossier, etc.) for these activities will be completed and implementation will start in the second part of IPA II. The implementation of the activity will count on the cooperation of the World Bank, in the form of a direct grant. The World Bank will support the MoTI and the municipalities in the review of policies and institutional arrangements concerning the urban transport systems in selected Turkish cities, to improve the sustainability and accessibility of urban transport. A needs assessment of the investments will be carried out. The Bank will also assist one Turkish city in developing a Sustainable Urban Mobility Plan.

The proposed Transport Master Plan Project, which will be financed under the ongoing IPA Transport OP (2007-2013), is expected to provide input for a Sustainable Urban Transport Guideline for cities.

Investments will include the remodelling of existing infrastructures, or the construction of new facilities.

• Expected results and key performance indicators

At the level of the Action 3, two results are to be achieved:

- R1 – Accessibility of public transport further developed at urban and national level (Activity 3.1);
- R2 – Progress towards sustainable urban mobility plans and public transport (Activity 3.2).

Key indicators of action 3:

- Enhanced public awareness on sustainable urban mobility
- Enhanced institutional and organizational capacity of Municipalities on sustainable urban mobility planning
- Provision/update of data collection systems/processes
- Installment of pilot/small scale infrastructure/model applications
- Number of municipalities participating EMW
- Number of Sustainable Urban Mobility Plans developed in cities

(2) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)
- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.
- Outputs from related assistance projects – as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

Failure to comply with the requirements set out above may lead to a recovery of funds under this programme and/or the re-allocation of future funding.

(3) Implementation modalities:

(3)(a) Indirect management

This action will be implemented under indirect management by Turkey, which shall be responsible for carrying out all the tasks relating to the implementation of the action.

The Operating Structure responsible for the execution of the actions is the Ministry of Transport and Infrastructure.

In particular, the beneficiary country shall be responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound

financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

(3)(b) Direct management

Grants:

a) Purpose of the grants:

The European Commission and the World Bank share a common objective of building competitive and sustainable economies and reducing poverty and social exclusion – goals of the Europe 2020 Agenda, which are built on three pillars of smart, sustainable and inclusive growth.

The European Commission and the World Bank concur that direct interaction is beneficial to both institutions and through them to the beneficiary countries. This applies particularly to the provision of analytical, advisory and knowledge services and technical assistance. The European Commission has expressed an interest in ensuring that the World Bank continues to provide technical assistance in the framework of the Trust Fund in furtherance of the common objective set forth above.

b) Direct grant award:

Under the responsibility of the Commission's authorising officer responsible, the grant for implementation of the part of this action (Activity 1.4) may be awarded without a call for proposals to the World Bank.

The recourse to an award of a grant without a call for proposals is justified because The envisaged entity, the World Bank is well placed to formulate state of the art technical, institutional and organizational recommendations, catalysing best practices from various countries and regions. The World Bank has gained a solid global experience in designing and implementing a variety of diverse small and large scale urban projects all around the World. Through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements, associating private sector participations, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.

This implementation entails: (i) in the legal framework and institutional arrangement, bottlenecks to development of sustainable and accessible urban transport are identified and proposals to eliminate the bottlenecks are prepared, (ii) Funding needs in support of sustainable and accessible urban transport are estimated at the national scale and a long-term scheme to meet the funding needs are developed, including the institutional collaboration across different levels of government, (iii) sustainable Urban Mobility Plan developed and high-priority investments identified for one Turkish city, and the planning process and results are widely shared with other cities as demonstration.

The **global** budgetary envelope reserved for grants: EUR 900 000

(4) Scope of geographical eligibility for procurement and grants

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility on the basis of urgency or of unavailability of products and services in the markets of the countries concerned, or in other duly substantiated cases where the eligibility rules would make the realisation of this action impossible or exceedingly difficult.

Action 4	Acquis Alignment and EU integration	5 200 000 EUR
-----------------	--	----------------------

(1) Description of the action, objective, expected results and key performance indicators

- Description of the action and objectives

The objective of the Action is to strengthen Turkey's integration to the EU in the field Transport, through a progressive alignment with the EU acquis.

Activity 4.1. Legislative alignment & capacity building to implement the Acquis

As a first priority, IPA support will concentrate on acquis alignment, especially on the basis of gap analysis to be developed under the SOPT as well.

The activity will provide support to establish institutional capacity for assuming the obligations of membership under Chapters 14 and 21. Eligible activities will include the full range of twinning, TA, services, supplies, and – where justified – also small-scale works directly necessary for the implementation of legislation related to market regulation and supervision, market access, safety rules, requirements to operators, consumer rights, interoperability and other aspects of the EU transport legislation. Through legislative alignment and improvement of related institutional capacity, integration to (South East Transport Axis) SETA will be facilitated.

Activity 4.2 – Supporting Policy dialogue and technical cooperation

The activity will strengthen TR-EU policy dialogue in the field of transport, specifically, under the Positive Agenda process and support relations with EU bodies especially relevant transport agencies. Assistance will be provided to support policy development, the exchange of experience, and the creation of networks of professionals that are able to further Turkey's integration and accession process. For this, mainly soft measures focussed on the transfer of knowledge and training are envisaged.

- Expected results and key performance indicators

At the level of the Action 4, two results are to be achieved:

- R1 – Transport legislation further harmonised with the EU acquis Chapters 14 and 21 and institutional and administrative capacity needed to assume the obligations of membership under acquis further strengthened (Activity 4.1);
- R2 – Strengthened policy dialogue & technical cooperation with relevant EU bodies (Activity 4.2).

Key indicators of action 4:

- Degree of alignment of directives and regulations with the EU acquis
- A guide (incl. Strategy and action plan) to Acquis alignment in transport sector prepared

12/2014

(2) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)
- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.
- Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

Failure to comply with the requirements set out above may lead to a recovery of funds under this programme and/or the re-allocation of future funding.

(3) Implementation modalities:

(3)(a) Indirect management

This action will be implemented under indirect management by Turkey, which shall be responsible for carrying out all the tasks relating to the implementation of the action.

The Operating Structure responsible for the execution of the action is the Ministry of Transport and Infrastructure.

In particular, the beneficiary country shall be responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

(4) Scope of geographical eligibility for procurement and grants

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility on the basis of urgency or of unavailability of products and services in the markets of the countries concerned, or in other duly substantiated cases where the eligibility rules would make the realisation of this action impossible or exceedingly difficult.

Action 5	Technical Assistance	6 000 000 EUR
-----------------	-----------------------------	----------------------

(1) Description of the action, objective, expected results and key performance indicators

- **Description of the action and objectives**

The objective of the Action is to support MoTI to manage the SOPT in order to ensure that EU, national and donor development funding in Turkey's transport sector are used to best effect.

Activity 5.1 – Supporting the Operating Structure

The activity will be dedicated to the support of the Operating Structure including the relevant units of MoTI, the Monitoring Committee, other national agencies with responsibilities related to the implementation of the SOPT and the Monitoring Committee.

Capacity building actions will be extended to cover the final beneficiaries and the bodies working together with the Ministry on the preparation and monitoring of the SOP;

Direct costs related to the implementation of the SOP will be covered, such as expenses of SMC meetings and on-site monitoring visits, visibility events, production of promotional material, supporting management functions of the OS, and, where needed, providing TA to the final beneficiaries.

Activity 5.2 – Project Pipeline Development

At the strategic level, IPA support will be used to support the preparation and regular update of sector and sub-sector strategies, investment strategies and a project pipeline for the effective use of EU investment funding – as well as national funding and IFI support – aimed at promoting the country's integration in the Single European Transport Area.

- **Expected results and key performance indicators**

At the level of the Action 5, two results are to be achieved:

- R1 – The Operating Structure has the human capacity and financial resources at its disposal needed to implement its tasks (Activity 5.1);
- R2 – Investment strategies and project studies for a pipeline of projects prepared, funding modalities for transport developments elaborated (Activity 5.2).

Key indicators of action 5:

- Degree of implementation of the SOPT
- The improved performance of OS internal control framework
- Increased visibility of the programme to stakeholders and general public

(2) Assumptions and conditions

- Co-financing from the national budget available (including eventual IFI / donor funds needed for investments)

- All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the SOPT
- Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality.
- Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
- Good co-operation among stakeholders involved
- Sustainability of institutions receiving IB support ensured
- Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured
- Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU
- Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda

Failure to comply with the requirements set out above may lead to a recovery of funds under this programme and/or the re-allocation of future funding.

(3) Implementation modalities:

(3)(a) Indirect management

This action will be implemented under indirect management by Turkey, which shall be responsible for carrying out all the tasks relating to the implementation of the action.

The Operating Structure responsible for the execution of the action is the Ministry of Transport and Infrastructure.

In particular, the beneficiary country shall be responsible for the contracting, implementation, information and visibility, monitoring and reporting of IPA II activities, and the evaluation thereof whenever relevant, in accordance with the principle of sound financial management, and for ensuring the legality and regularity of the expenditure incurred in the implementation of the programme.

(4) Scope of geographical eligibility for procurement and grants

The geographical eligibility in terms of place of establishment for participating in procurement and grant award procedures and in terms of origin of supplies purchased as established in the basic act and set out in the relevant contractual documents shall apply.

The Commission's authorising officer responsible may extend the geographical eligibility on the basis of urgency or of unavailability of products and services in the markets of the countries concerned, or in other duly substantiated cases where the eligibility rules would make the realisation of this action impossible or exceedingly difficult.

2.3 PROVISIONS APPLICABLE TO ALL ACTIONS:

Authorisation for the use of simplified cost options for grants exceeding EUR 60.000,00 per grant beneficiary for specific grants to be awarded by the entrusted entity (Turkey) under indirect management:

a) Forms of grant and categories of costs covered:

The grants for the actions under this programme shall take either of the following forms:

- (a) lump sums and reimbursement on the basis of unit costs and flat-rate financing calculated in accordance with the beneficiaries' historical data or usual cost accounting practices for the categories of eligible costs specified below;
- (b) the reimbursement of eligible costs actually incurred for the all other categories of eligible costs

Other categories of eligible costs shall be reimbursed on the basis of eligible costs actually incurred.

The amounts of the lump sums, unit costs and flat rate financing to be used shall be calculated in accordance with the method set out in point c. The amounts of the lump sums, unit costs and flat rate financing to be declared by the beneficiaries shall be calculated in accordance with the method set out in point c.

b) Justification:

Given the nature of the supported activities, and in order to simplify the management of the grants expected under this programme, some costs may be identified in each grant's action budget per unit, global price or as a percentage of other eligible direct costs.

When grants or parts of grants are based on simplified cost options, these amounts shall be established in such a way as to exclude fraud and profit *a priori*. The costs shown in the contract should not be challenged by ex post controls, i.e. through comparison with the actual costs they cover.

Verifications/audits may be performed to check whether the formulas used by the beneficiary to determine unit costs, lump sums or flat-rates are compliant with the contractual conditions or the generating events have occurred at all. Any undue payment made to the final beneficiaries, may be recovered by the contracting authority up to the amount of the simplified cost options.

c) Method to determine and update the amounts:

Amounts will be determined by reference to statistical data, factual information or similar objective means, and/or to the historical data of each beneficiary.

d) No-profit and co-financing principles and absence of double financing:

Grant applicants will need to explain the methods proposed to calculate the amounts of unit costs, lump sums and/or flat-rates, to which costs they refer, and clearly explain all formulas for calculation of the final eligible amount.

2.4 MAJOR PROJECTS

(1) DEFINITION AND THRESHOLD

A Major Project comprises a series of works, activities or services and is intended, in itself, to accomplish a definite and indivisible task of a precise economic or technical nature, which has clearly identified goals and whose total cost exceeds EUR 30 million as defined in the Framework Agreement for IPA II between the Commission and the Government of Turkey.

The calculation of this threshold is based on an assessment of the overall allocations (three years) to a given sector of the IPA II beneficiary.

(2) INDICATIVE LIST OF MAJOR PROJECTS

Main list	Reserve list
Action 1	
Halkali – Kapikule Railway Line Project (TR2017 TSOP MJ A3 01)	1. Modernisation of Alayunt-Afyon-Konya Railway Line Project 2. Modernisation of Malatya-Narlı Railway Line Project

3 BUDGET

INDICATIVE BUDGET TABLE - MULTI-ANNUAL ACTION PROGRAMME FOR TURKEY ON TRANSPORT

	2014			2015			2016			2017			2018			Total Financing Decision	
	EU Contribution	IPA II Beneficiary co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II Beneficiary co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II Beneficiary co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II Beneficiary co-financing	Total expenditure	EU Contribution	IPA II Beneficiary co-financing	Total expenditure	Indirect Management with the OS	Direct Management
Action 1 Sustainable and Safe Transport	65,900,000	11,629,412	77,529,412	119,400,000	21,070,588	140,470,588	103,200,000	18,211,765	121,411,765	0	0	0	13,500,000	2,382,352	15,882,352	302 000 000	450,000
Action 2 Efficient Transport	0	0	0	500,000	88,235	588,235	3,000,000	529,412	3,529,412	2,350,000	414,706	2,764,706	1,000,000	176,471	1,176,471	6 850 000	450,000
Action 3 Accessible and Inclusive Transport	500,000	88,235	588,235	5,000,000	882,353	5,882,353	6,500,000	1,147,059	7,647,059	7,650,000	1,350,000	9,000,000	8,200,000	1,447,059	9,647,059	27 850 000	900,000
Action 4 Acquis Alignment and EU Integration	4,000,000	705,882	4,705,882	900,000	158,824	1,058,824	300,000	52,941	352,941	0	0	0	0	0	0	5,200,000	
Action 5 Technical Assistance	1,500,000	264,706	1,764,706	2,300,000	405,882	2,705,882	2,200,000	388,235	2,588,235	0	0	0	0	0	0	6,000,000	
Totals	71,900,000	12,688,235	84,588,235	128,100,000	22,605,882	150,705,882	115,200,000	20,329,412	135,529,412	10,000,000	1,764,706	11,764,706	22,700,000	4,005,882	26,705,882	346,100,000	1,800,000

Total EU Contribution	347,900,000
Total IPA II beneficiary co-financing	61,394,117
Total programme	409,294,117

4 PERFORMANCE MONITORING ARRANGEMENTS

As part of its performance measurement framework, the Commission shall monitor and assess progress towards achievement of the specific objectives set out in the IPA II Regulation on the basis of pre-defined, clear, transparent measurable indicators. The progress reports referred to in Article 4 of the IPA II Regulation shall be taken as a point of reference in the assessment of the results of IPA II assistance.

The Commission will collect performance data (process, output and outcome indicators) from all sources, which will be aggregated and analysed in terms of tracking the progress versus the targets and milestones established for each of the actions of this programme, as well as the Indicative Strategy Paper.

In the specific context of indirect management by IPA II beneficiaries, National IPA Co-ordinators (NIPACs) will collect information on the performance of the actions and programmes (process, output and outcome indicators) and coordinate the collection and production of indicators coming from national sources.

The overall progress will be monitored through the following means: a) Result Orientated Monitoring (ROM) system; b) IPA II Beneficiaries' own monitoring; c) self-monitoring performed by the EU Delegations; d) joint monitoring by the European Commission (DG NEAR) and the IPA II Beneficiaries, whereby the compliance, coherence, effectiveness, efficiency and coordination in implementation of financial assistance will be regularly monitored by an IPA II Monitoring committee, supported by Sectoral Monitoring committees, which will ensure a monitoring process at sector level.

5 EVALUATION

Having regard to the importance of the action, a final or ex-post evaluations will be carried out for this action or its components via independent consultants.

In accordance with Article 57 of the Framework Agreement (FWA) between Turkey and the European Commission on the arrangements for implementation of Union financial assistance to Turkey under IPA II, an IPA II beneficiary which has been entrusted budget implementation tasks shall be responsible for conducting evaluations of the programmes it manages. The IPA II beneficiary shall also draw up an evaluation plan presenting the evaluation activities which it intends to carry out in the different phases of implementation.

Under the Action 3 - Technical Assistance Action, an evaluation will be carried in accordance with Art 57 of the FWA.

The main objective of the evaluation(s) is to collect and provide available evidences that enable as assessment of how well the Sectoral Operational Programme is implemented, considering the intervention logic, and whether the activities and outputs triggered by the Programme are on course to achieve its objectives.

The evaluation reports shall be shared with the Commission and other key stakeholders. The IPA II beneficiary and the Commission shall analyse the conclusions and recommendations of

the evaluations and, where appropriate, jointly decide on the follow-up actions to be taken and any adjustments necessary, including, if indicated, the reorientation of the project.

The Commission may undertake additional evaluations, if deemed necessary, in accordance with its rules and procedures under a separate budget envelope.



SECTORAL OPERATIONAL PROGRAMME for TRANSPORT

April 2021
2nd revision

PREFACE

The IPA Sector Operational Programme for Transport (SOPT) is the main vehicle for channelling European Union financial support under the Instrument for Pre-Accession (IPA) to the transport sector in Turkey. The SOPT was developed, in dialogue with the European Commission– DG Enlargement as well as the EU Delegation to Ankara – as well as social partners and civil society organisations active in the transport sector.

The document is based on the relevant existing strategies of the Turkish Government, and the European Union. The most important ones are Turkey's 10th National Development Plan; Transport and Communication Strategy – Vision 2023 on the one hand and the EU's *Country Strategy Paper* for Turkey, laying down EU support priorities for the country in the forthcoming period.

The SOPT covers, in financial terms, a five-year period from 2014 to 2018, with a total budget of 409.29 Million €. From that budget, 347.90 Million € are to be covered by IPA II. The Programme's thematic framework, its priorities and objectives, have been designed with a seven year outlook, reaching until the end of the EU's current financial perspectives 2014-2020. Nevertheless, plans regarding the period beyond 2018 are indicative, and will be the subject of further programming discussions between the EU and Turkey at a later stage.

The SOPT's thematic priorities are – in line with both national and EU policy frameworks –

- To enhance the sustainability and safety of transport;
- To improve the efficiency of the transport system;
- To promote a shift from individual to sustainable, accessible and inclusive modes of public transport at both national and urban level;
- To progressively align the Turkish transport sector with the EU transport acquis, further develop administrative capacity and facilitate further integration with the Single European Transport Area.

The programme document is structured as follows:

- Chapter 1 provides a socio-economic analysis of the transport sector in Turkey, in the context of the applicable national and EU-level policies, leading to the definition of needs for EU support;
- Chapter 2 assesses the country's readiness to apply a multi-annual planning and programming framework in a sector approach, as foreseen in the latest EU Regulation on IPA, for the period 2014-2020;
- Chapter 3 provides an overview about the programme's objectives – in response to the analysis in Chapter 1;
- Chapter 4 details the actions and activities that the programme will support and implement;
- Chapters 5-6-7 lay down the financial framework for the SOPT, contain a report about public consultations during the programming process, and describe the implementation arrangements for the programme.

Further information on the SOP Transport can be obtained from the Turkish Ministry of Transport and Infrastructure, Directorate General for EU Affairs and Foreign Relations.

TABLE OF CONTENTS

PREFACE.....	3
TABLE OF CONTENTS	4
ABBREVIATIONS	6
1 Sector Analysis.....	8
1.1 National policy and socio-economic context.....	8
1.2 Socio-economic analysis (including SWOT analysis)	14
2 Scope for a Sector Approach.....	20
2.1 National sector policy(ies) /strategy(ies).....	20
2.2 Institutional setting, leadership and capacity.....	20
2.3 Sector and donor coordination.....	22
2.4 Mid-term budgetary perspectives	23
2.5 Performance assessment framework	25
2.6 Public finance management.....	25
2.7 Macro Economic Framework	26
2.8 Overall Assessment.....	27
3 Objective(s) of the IPA sector support	29
4 Operational features of the Programme	33
4.1 Geographical and Thematic Concentration	33
4.2 Interaction of the programme with IPA II programmes in other sectors.....	35
4.3 Complementarity of IPA II assistance in the sector with other donors.....	36
4.4 Equal opportunities and gender mainstreaming	36
4.5 Climate Action and Sustainable Development.....	37
4.6 Programme Strategy – Actions and Activities.....	39
4.6.1 Action 1 – Sustainable and Safe Transport	39
4.6.2 Action 2 –Efficient Transport.....	58
4.6.3 Action 3 – Accessible and Inclusive Transport	66
4.6.4 Action 4 –Acquis Alignment and EU integration.....	74
4.6.5 Action 5 – Technical Assistance.....	83
5 Financial Tables.....	90
6 Overview of the consultation process	96
7 Implementation arrangements	98
7.1 Description structures and authorities for the management and control of the OP ...	98
7.2 Monitoring arrangements	98
7.3 Evaluation arrangements	100
7.4 Communication and visibility	101

8 Performance indicators..... 102

9 Annexes..... 107

ANNEX I - Modalities on the Cooperation with International Organisations..... 107

ANNEX II - Stakeholders participating in the prepration of the SOPT..... 116

ABBREVIATIONS

AFD	Agence Française de Développement
AIP	Annual Investment Programme
CBRT	Central Bank of the Republic of Turkey
CFCU	Central Finance and Contracts Unit
CHU	Central Harmonisation Unit
CSP	Country Strategy Paper
DfS	Directorate for Strategy and Budget
DG	Directorate General
DKK	Maritime Coordination Commission
DTD	Rail Transportation Association
DTD	Railway Transportation Association
EBRD	European Bank for Reconstruction and Development
EIA	Environmental Impact Assessment
EIB	European Investment Bank
EU	European Union
GDP	Gross Domestic Product
GHG	Greenhouse Gases
HANKOK	Air Transport Facilitation Committee
IBRD	International Bank for Reconstruction and Development (World Bank)
IFI	International Financial Institutions
INTOSAI	International Organisation of Supreme Audit Institutions
IPA	Instrument for Pre-Accession Assistance
ITS	Intelligent transport systems
JBIC	Japan Bank for International Cooperation
JICA	Japan International Cooperation Agency
KfW	Kreditanstalt für Wiederaufbau
Logframe	Logical Framework Matrix (analytical tool)
MoAF	Ministry of Agriculture and Forestry
MARMARAY	Istanbul Strait Tube Tunnel Project
MoENR	Ministry of Energy and Natural Resources
MoEUC	Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change
MoTF	Ministry of Treasury and Finance
MoFLSS	Ministry of Family and Social Services
MoLSS	Ministry of Labour and Social Security
MoIT	Ministry of Industry and Technology
MoTI	Ministry of Transport and Infrastructure
MTFP	Medium Term Fiscal Plan
MTP	Medium-Term Programme
NAMA	Nationally Appropriate Mitigation Action (climate change)
NAO	National Authorising Officer
NCCAP	National Climate Change Action Plan
NCCS	National Climate Change Strategy
NF	National Fund
NGO	Non-governmental organisation
NIPAC	National IPA Coordinator
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development
OS	Operating Structure

PIPIS	Public Investments Project Information System
PMFC	Public Financial Management and Control
PPP	Public Private Partnership
R&D	Research and Development
RODER	Vessel Operators and Combined Transporters Association
SETA	Single European Transport Area
SMC	Sectoral Monitoring Committee
SOPT	Sector Operational Programme Transport
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats (analytical tool)
TA	Technical Assistance
TCA	Turkish Court of Account
TCDD	Directorate General of State Railways
TCK	General Directorate of Highways
TEN-T	Trans-European Network for Transport
TGNA	Turkish Grand National Assembly
TINA	Transport Infrastructure Needs Assessment
TMMMB	Association of Turkish Consulting Engineers and Architects
TOBB	The Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey
ToR	Terms of Reference
TURKSTAT	Turkish Statistical Institute
TÜRKLİM	Port Operators Association of Turkey
UN	United Nations
UND	International Transporters Association
UNFCCC	United Nations Framework Convention on Climate Change
WB	World Bank
WEF	World Economic Forum

1 Sector Analysis

1.1 National policy and socio-economic context

Macroeconomic context

Turkey is the biggest of all candidate countries on a territory of 783,562 square km (including lakes and islands). The country has a population of 76.7 million, with a growth rate of 1.37% (bigger than that of the EU by an order of magnitude) and half of which is under the age of 30. By 2023 total population is forecasted to exceed 84 million.¹ With a Gross Domestic Product (GDP) of €614 billion², it is the **16th largest economy in the world** (GDP-at purchasing power parities).³ In less than a decade, per capita income in the country has nearly tripled and now exceeds €8000⁴. Turkey has made considerable advances in competitiveness over the past decade, moving ahead 16 ranks to number 43 in the *World Economic Forum's Global Competitiveness Index*⁵.

Turkey recovered fast from the effects of the global economic crisis thanks to hard won confidence in the integrity of macroeconomic management. The growth of the economy is again on the rise⁶. The medium-term challenge is still to increase competitiveness. According to the *10th Development Plan of Turkey*, the main macro-economic objectives of Turkey for the year 2023 are to increase the GDP to \$2 trillion and the per capita income to \$25,000.⁷ Buoyant growth marks out Turkey for **an engine of the European economy**.

Foreign trade has also grown at a considerable pace and has tripled during a decade. Turkey and the EU have a customs union relationship since 1996. The EU is by far the biggest economic partner of Turkey with 37.7% of the total trade in 2012 (while Turkey is the sixth most important trade partner of the EU).⁸ Therefore, improvement of transport connections between the EU and Turkey is another challenge for the way forward.

Turkey aims at the **further integration** of the Turkish economy into the European Single Market, and full integration into the Single European Transport Area. The strategic needs to further develop railway infrastructure in an integrated and competitive manner with other modes and to finalize the liberalization process through secondary measures harmonised with the EU *acquis communautaire* are essential to maintain the global competitiveness of the Turkish economy and in particular of the Turkish transport sector.

In its **strategic location** between Europe and Asia, Turkey plays an important regional role. It has borders with eight other countries, including EU Member States, and borders along the

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

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

3 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00006&plugin=1>
4 <http://www.turkstat.gov.tr/PreHaberBultenleri.do?id=15844>

5 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/table.do?tab=table&init=1&language=en&pcode=tps00028&plugin=1>

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

7 <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/tgm/refreshTableAction.do?tab=table&plugin=1&pcode=tps00028&language=en>

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

9 http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/economics/oecd-economic-outlook-volume-2013-issue-2/turkey_eco_outlook-v2013-2-37-en#page1

10 *10th Development Plan of Turkey*, p. 28, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

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

Black Sea, the Mediterranean Sea and the Aegean Sea. Traditional commercial routes and waterways connected Europe to Middle East and Far East through Turkey even in ancient times.

Today, Turkey offers an excellent gateway to growing markets in the Middle East and the Caucasus. Nevertheless, growing transit is limited by incomplete and missing linking routes, which are neighbouring Turkey. As commercial and economic relations between the EU and the Asian countries improve and ongoing transport infrastructure investment projects in the countries are being completed, **transit is bound to surge**, further testing Turkish transport capacities.

Sector context

The current **low density transport infrastructure** represent a major obstacle to social cohesion and economic development, as they impede competitiveness, the movement of goods and passengers, business settlements, investment decisions etc. The total length of **railway** lines operated (km) per 1000 km² is 14.8, very low as compared to that of other European states⁹. The need to upgrade the current transport system is widely acknowledged.

Due to **sustained demand**, the sector has been growing in size and quality both in the provision of services and in infrastructure, becoming in turn a lever of economic growth for the whole country. According to the World Bank (WB) *Logistics Performance Index*, Turkey's ranking improved to 30th in 2014 from 34th in 2007 among 155 countries. The trend will likely be the same in the next years, in parallel to the increasing trade and thanks to the ambitious growth targets set by Turkey's *Vision 2023*.

The transport sector in Turkey faces various **problems**, the most prominent one of which is the absence of a **coherent inter-modal transport network** development in the past. In 1950, modal split in passenger transport was 49.9% by road, 42.2% by rail, 7.5% by maritime and 0.6% by air. As regards inland freight, rail had a share of 55.1%, maritime transport had 27.8% and road transport had 17.1%¹⁰. However, after the 1950s, road transport developed rapidly with concomitant investment in the road network, and other modes of transport were not sufficiently invested in. Overall, shifts in the national transport priorities affecting the investment ratios and the distribution of investments resulted in the current problems of the sector. The time- and cost-efficient transportation services provided by the road sector surpassed any other single mode of transport and thus it has come to dominate the domestic transport market both for passengers and for freight. Consequently, Turkey's transport sector is currently characterized by a **strong dependence on road transport** (nearly 90% of the domestic freight and passenger transport) and an insufficient role of the railway system.

Since the turn of the century, sizeable railway infrastructure investments have been made and governments attributed railway transport strategic importance. In 2009, Turkey had become the 8th country in the world and the 6th in Europe operating high-speed trains. The *Act on Liberalisation of Railway Transport in Turkey* came into force in May 2013.

Nevertheless, intercity passenger and freight transport is still dominated heavily by road transport. The road transport sector provides an uninterrupted and fast, door-to-door transport

⁹http://w3.unece.org/pxweb/quickstatistics/readtable.asp?qs_id=47&lang=1 the same statistics for United Kingdom, Poland, Germany, Italy, Spain, Ireland are respectively 129, 121, 105.5, 80.4, 37.5, and 27.

¹⁰*Transport Master Plan Strategy*, p.15

of passenger and freight services with a modern fleet. Modal shift can be encouraged with an investment and operation approach that ensures the effectiveness of transportation in corridors, where railway and maritime transportation can compete with highways. Modal shift can also be promoted by intelligent and **intermodal solutions** (i.e. freight and city logistics, rail and port connections and network optimization, urban transport).

Figure 1 - Road Network of Turkey

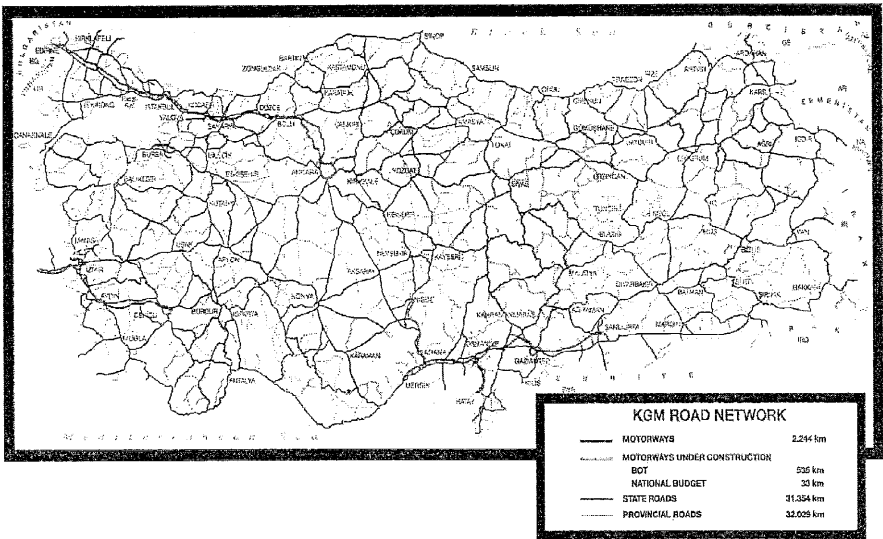
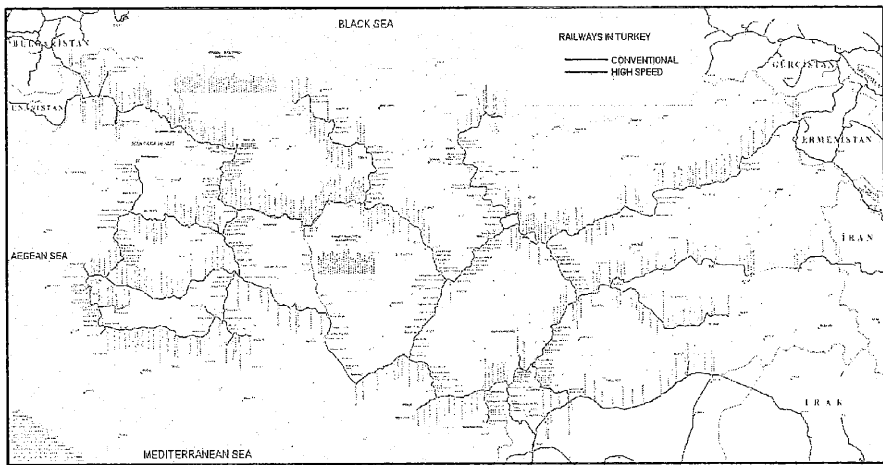


Figure 2 - Rail Network of Turkey



MAIN SEA PORTS OF TURKEY

Ambarlı
 Akçansa*
 Kumport*
 Marport*
 Set*
 Total

Haydarpaşa
 Pendik
 Marpaş
 Akport*
 Kepsaz*
 Işıkpaşa*
 Akçansa*

Bandırma
 Bağış*
 Borusan*
 Çanirport*
 Rodaport*

İzmit Körfezi
 Aktaş*
 Polipor*
 Alınlar*
 Solvener*
 Eksen*
 Kroman Çelik*
 Diler*
 Nuh Çimento*
 Evyatar*
 Koruma Klor*
 Şahin Turcas*
 Akay*
 Limak*
 Ford Otomotiv*
 Rolet*
 Yilport*
 Derince*
 Total Gebze*
 Çarşakoglu*
 Tüpraş*
 Milangaz*
 Aygaz*
 İlass*
 Autoport*

İskenderun
 Delta Petrol*
 Toros Çeyhan*
 İskenderun*
 Etiler*
 Ekinler*
 İskenderit*
 Barak*
 Sivas*
 Zeytin*
 Mülkiyatlar*

Trabzon
 Rıhtım*
 Park Denizcilik*
 Zonguldak
 Ereğli*
 •Toros Samsun*
 Samsun*
 Çeşme
 Ege Ports*
 Güllük*
 Bodrum*
 Port Akdeniz*
 MİP*

Aliağa
 Batilim*
 Ege Gübre*
 Petkim*
 İDC*
 Ege Çelik*
 Habas*
 Batöl Ofisi*
 Total*
 Ege Gaz*
 Tüpraş*
 Nemport*

In the last 30 years, over **350 thousand people have lost their lives** due to road traffic collisions. During recent years, road traffic causes almost 4000 fatalities and 250 thousand casualties every year.

Over 90% of the accidents were due to **drivers' fault, who do not adhere to driving regulations** and to road safety rules¹¹. Turkey aims to decrease road accident fatalities by 50% by 2020.

However, road safety is now on top of the agenda in Turkey, and modal shift could also decrease the death toll. The objective is to improve safety in other modes of transport as well, especially through approving/enforcing safety regulations and by establishing solid safety management systems, leaving no stone unturned in the field of transport safety.

The greenhouse gases (GHG) emissions of Turkish transport has doubled over the last two decades, consistently producing 13-14% of total GHG emissions. Road transport has emitted the lion's share, 85-90% (with aviation as the other major emitter)¹². In 2010, the transport sector represented 50% of total oil use in the country.¹³ The transport system's dependence on oil, dominance of road transport, inefficient use of combined transport and less developed intermodality are causing extra environmental and financial burdens. Meanwhile, railway transport GHG emissions have been slowly declining and were less than 1% by 2008. With more and **more restrictive European and international conventions on emissions** in sight, as well as a growing civil and public awareness on environmental protection and climate change mitigation, Turkey is exposed to economic and financial consequences of emission growth. *Regulation on enhancement of energy efficiency (EE) in transportation sector*, in force since 2008, includes procedures and principles regarding the reduction of fuel consumption of motor vehicles, generalization of public transportation, and the enhancement of traffic flow. *Energy Efficiency Strategy Document (EESD)*, approved by Higher Planning Council on 20/2/2012, involves policies aiming to shift from road to railway and maritime transportation.

Modal shift is also a way to curb rising emissions. A slow decarbonisation may also be facilitated by ways of identification and implementation of climate change adaptation and mitigation measures. In 2011, Turkey prepared a "*National Climate Change Action Plan (NCCAP)*" for the implementation of its "*National Climate Change Strategy*" that was approved by the Higher Planning Council¹⁴ in 2010. NCCAP sets GHG reduction policies and measures for all sectors with a view to fulfilling its responsibilities under the UN Framework Convention on Climate Change.

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

¹² Data on green house gas emissions has been sent by countries to UNFCCC and is available at <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/national-emissions-reported-to-the-unfccc-and-to-the-eu-greenhouse-gas-monitoring-mechanism-4>

¹³ Oil and Gas Emergency Policy - Turkey 2013 update, https://www.iea.org/publications/freepublications/publication/2013_Turkey_Country_Chapterfinal_with_last_page.pdf

¹⁴ The duty of the Higher Planning Council is to provide assistance to the Council of Ministries in determining economic, social and cultural policy targets and to examine the plans and programs which are prepared within the framework of determined principles, whether they are sufficient or in conformity with the goals determined before submitting them to the Council of Ministers.
(<http://www.devplan.org/Yasa-cn/aboutspo.pdf>)

Turkey is a highly urbanized country, with **72% of the population living in cities**. In the last two decades, the ratio has increased by 10%¹⁵ and approached the EU average. Most traffic movements begin and end in urban areas.

Quick growth of cities has generated an increasing demand for urban transport that **public transport was unable to meet**. Number of cars has doubled over a decade¹⁶, and – as number of cars per family is still much lower than in Europe – the growth is bound to continue. **Congestion grew enormously** and has created unsustainable situations in urban centres.

There are approximately 8.4 million **people with disabilities** in Turkey (12.3% of the total population). The disabilities can be broken down as follows: 9.7% - mental health and chronic medical illnesses; 1.25% - physical; 0.48% - learning difficulties (intellectual disabilities); 0.38% - speech and language; 0.37% - hearing; 0.6% - visual.¹⁷ There are still many obstacles preventing people with disabilities from fully exercising their right of travel. Civil society has developed growing awareness to such problems.

The creation of sustainable and inclusive urban transport systems is an urgent task of the country. Sustainability presumes the promotion of integrated policies to deal with the full complexity of urban transport systems, focusing on the needs of citizens to improve transport accessibility, greener urban transport and promoting alternative modes of transport. Inclusivity has to guarantee that people with disabilities have access, on an equal basis with others, to the physical environment, transport services and other related facilities. In order to reach those goals, the active involvement of citizens, building local capacities for planning and policy dialogue are considered essential.

Administrative capacity

In the Turkish administrative structure, MoTI is the central policy-making institution in the field of transport. Strong leadership of the Ministry is coupled with the more than one-third share of the Ministry in the investment budget and with **extra-budgetary financial resources** from profitable investment projects and operations.

The Ministry also has **vast experience in defining and implementing public and Public-Private Partnership projects**. IFIs such as EIB, EBRD, WB, CEB, KfW, AFD and others are also very active with loan programmes, in particular in sectors such as energy, transport and environment, thus domestic and international efforts to enhance capacities can be efficiently blended.

¹⁵ EU average is 74%. Urban population refers to people living in urban areas as defined by national statistical offices. It is calculated using World Bank population estimates and urban ratios from the United Nations World Urbanization Prospects, and is published at <http://data.worldbank.org/indicator/SP.URB.TOTL.IN.ZS/countries/1W-TR-EU?display=graph>

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

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



1.2 Socio-economic analysis (including SWOT analysis)

The overall objective of Turkey's national strategy for the transport sector is to **establish a smoothly functioning, safe, green, smart, accessible, sustainable and inter-operable national transport system which has seamless connections with Europe and the rest of the world**. To this end, Turkey's *Transport and Communication Strategy: Horizon 2023* aims at a better mobility, less congestion, lowered emissions, more safety by reducing accident rates, fatalities and casualties, smart charging, intelligent city planning and improving public transport, whilst securing affordable mobility¹⁸.

The Ministry of Transport and Infrastructure (MoTI), identifies its vision as “*to provide and monitor transport, information and communications services for all users in a qualified, balanced, safe, environmentally friendly, fair and economic manner*”. The Ministry defines its mission in line with this vision as “to increase global competitiveness of the country and quality of life for the citizens by providing transport and communications services over the level of contemporary civilisation”.¹⁹

Accordingly, transport has been **at the top of the investment plans of Turkey**. During the period 2007-2013, the share of transport sector in total public fixed capital investments was 37.4%, and likewise, according to the 10th Development Plan of Turkey, the lion's share of state investments is planned to benefit the transport sector with a 34 % rate for the years 2014-2018²⁰.

SWOT analysis

Strengths and weaknesses characterizing the Turkish transport sector have been identified in the previous chapter. Relevant trends are also analysed in this chapter and likely consequences, either positive offering opportunities, or negative ones qualifying as valid threats are explored. (The overall objective is used to test relevance.) Strategic actions are then listed as matching or conversion strategies. Matching strategies exploit opportunities on the basis of existing strengths. Conversion strategies intend to offset weaknesses amplified by threats. Matching and conversion strategies are then grouped into actions. A SWOT table presenting relevant strengths, weaknesses, trends, opportunities and threats is as follows.

18 Turkish Transport and Communication Strategy – Horizon: 2023, p. 39
http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf

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

20 10th Development Plan of Turkey, Table 18, p. 92, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

Table 1 - SWOT Analysis for the Transport Sector in Turkey

STRENGTHS	WEAKNESSES
• Strategic position close to growing markets in Middle East and Caucasus • Turkey situated on traditional commercial routes and waterways • Strong growth rate • EU has the biggest share in Turkey's trade • Relatively young population • Transport policy has high priority for TR government • Transport has one of the largest shares in Turkish national budget • Existing tradition of multi-annual budget planning • Experience with multi-annual transport OP under IPA 1 • Turkey meeting the technical benchmarks under Chapter 21, • Overall alignment of Turkey's sector with the EU acquis "moderately advanced" • Good working relationships with civil society organisations active in the transport sector • Vast experience in PPP projects • Extra-budgetary financial resources of the Ministry	• Underdeveloped transport links to and of neighbouring countries • Inadequate rail connection between Turkey and the EU • Severe modal imbalance in freight and passenger transport at national levels - Lack of sectoral environmental strategy for transport • High level of road accidents, fatalities and injuries • Adverse driving habits and non-adherence to regulations • Underdeveloped intermodality • Lack of an integrated approach among public institutions regarding inter-modal transport strategies and investments • Unit costs in road transport still lower than in sustainable modes – impeding modal shift • Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors • Need for further training of administrative officials in EU integration, sub-sector policies as well as environmental issues • Research capacities in Transport underdeveloped, Transport Research Centre not yet functioning • Lack of commonly acknowledged ITS standards • Congestion due to high concentration of population and employment in urban centers • Physical constraints and low density deterring accessibility to local public transport • High dependence on imported and unsustainable energy resources
OPPORTUNITY	THREATS
• Further growth of trade with EU countries • Growing trade between the EU and Middle East and Caucasus region • Growing transport demand towards and from Europe • Growing demand for urban transport services • Growing transit traffic • Increasing awareness of civil society of transport issues (including environmental and accessibility aspects) • Opportunities for revenue generating public and private investments in transport and logistics • Development of new innovative transport, IT and telecommunication technologies offer possibilities to improve efficiency of transport	• Pressure on national infrastructure and environment due to transport demand • (Unit) costs of transport investment increasing (on international average) • Growing need for energy imports • Growing transport of dangerous goods • Higher emission rates • Adverse effects of pollution on public health • Increasing urbanisation • Congestion – leading to economic and social losses

Socio-economic analysis based on the SWOT table above yielded strategic actions grouped into four actions.

Enhance the sustainability and safety of the national transport system

Dynamic growth of the Turkish economy, experienced in the last decade, is just one of the key factors behind the forecasted ever-growing demand for passenger and freight transport services. **Commerce with the EU**, rapidly growing during the last decades but still losing relative to alternative directions, is in clear contrast to the Customs Union with and **the integration process to the Union**. In this sphere, one of the main challenges is inadequacy of rail connections between Turkey and EU. Also, just as traditional commercial routes and waterways between Europe and the Middle East and Caucasus are upgraded, **transit is likely to flourish parallel to East-West trade**, although political instability in the surrounding regions, especially in the Middle East and the Caucasian countries, continues to be a major concern.

Further growth of transport demand creates opportunities, while **tests transport capacities**. Improvement of transport infrastructure is one of the core factors for a country that is striving to increase its competitiveness to international standards. According to the Turkish transport policy, the backbone of a sustainable transport system is **high quality and affordable transport network and services**. Comfort, safety, accessibility, reliability of services and integration are the main characteristics of service quality. In order to realise these targets, the 10th Development Plan of Turkey identifies prioritized transformation programmes. One of these transformation programmes is the “*Transformation from Transport to Logistics*”. This programme mainly aims to improve the national and global competitiveness of the transport and logistics sectors. Turkey strives to be in the top 15 countries in the WB Logistics Performance Index²¹.

In terms of infrastructure development, the priority of the country is to strengthen the connections of Turkish railway network with the TEN-T. Compared to the previous period, IPA II will finance fewer infrastructures, by adopting a “phasing-out” approach: in the first years of the programme (2014-2016) the focus will be on a selected freight railway project relevant for connecting Turkey with the TEN-T network, and then the assistance will focus on more soft interventions. In parallel, especially for rail infrastructure projects, it is expected that cooperation with IFIs will be further increased during the programming/implementing period. Blending IPA grants with IFI loans will make best use of IPA funds and achieve stronger overall impact.

A major problem of Turkish transport sector in terms of sustainability is the extreme weight of road transport, a feature that also generates high dependence on imported and unsustainable resources of fossil fuels and energy supply risks. A modal shift in freight and passenger transport is imperative for sustainability in Turkey. The rapid extension and modernization of the transport network offers a unique opportunity to rebound modal split by concentrating investments on more sustainable forms of transport.

The Turkish Transport and Communication Strategy – Horizon: 2023 aims at increasing, by 2023, the **share of the railway sector** in intercity freight and passenger transport to 15%

21 10th Development Plan of Turkey, p. 206, http://pbk.tbmm.gov.tr/dokumanlar/10-kalkinma_plani.pdf

(currently 4.76%) and 10% (currently 2.22%) respectively²². For this, developing railway infrastructure and the density of the rail network is still a top priority for Turkey.

The **EU objectives** in the transport sector – to complete a European high-speed rail network, to triple the length of the existing high-speed rail network by 2030, to maintain a dense railway network in all Member States and to ensure that the majority of medium-distance passenger transport goes by rail till 2050 - are all coherent with this priority of Turkey. Developing railway routes and eliminating bottlenecks in connecting to the TEN-T network is essential in this transformation process.

The national and international process yielding further tightening has added, and continues to add, newer and **newer impetus to mitigating emissions** and coping with the environmental challenge. Carbon trade and international surveillance are just examples of mechanisms building up to apply the polluter-pays principle and to transform environmentally harmful behaviour. Beyond the direct impact on greenhouse gas emissions, the extreme weight of road transport also amplifies harmful consequences of drivers' non-adherence to regulations. Growing transport of dangerous goods, a continuous source of pollution hazard, further tests safety systems. Parallel to modal shift, it is also an important task to increase administrative capacities to further develop and enforce environmental regulations.

Similarly, growing travel demand and reliance on road travel just amplify adverse effects of bad driving habits on the road death toll. Parallel to UN *Decade of Action for Road Safety*, the Turkish *Road Traffic Safety Strategy and Action Plan* was published on 31st July, 2012 by a Prime Ministry Circular. The Action Plan aims at reviewing all related regulations, at implementing intelligent systems and automatic enforcement systems and at conducting studies to further explore and identify risk factors and safety solutions. Beyond enhancing law enforcement capacity, it is also important to raise drivers' awareness to safety regulations and pedestrians' conscious road use.

While road transport is virtually unbeatable in providing door-to-door freight transport, there is room for railway and maritime transport in medium and long range. In exploiting economies of more sustainable forms of transport, and meeting increasing transport demand, **the present underdeveloped state of intermodality** is also a major obstacle. Moreover, special geographic location of Turkey offers rich multi-modal transport opportunities. In this regard, Turkish transport policy aims to improve intermodal transport facilities and services all over the country, to take advantage of the growth trend in container transport and to continue to construct modern logistic centres especially in industrial zones.

Modal shift needs promotion and smart planning to develop multi-modal logistic centers and to introduce intelligent inter-modal solutions. Also, last-mile solutions by urban logistic centers are hindered by **incomplete legal framework and insufficient institutional capacities** for urban transport planning and implementation. Soft measures are needed to improve administrative capacities to plan, regulate and promote intermodality. Also, small-to-medium scale infrastructure and innovation projects of intermodal solutions should be implemented.

²² Turkish Transport and Communication Strategy – Horizon: 2023, p. 41, http://www.ubak.gov.tr/BLSM_WIYS/UBAK/tr/dokuman_sag_menu/20110323_142238_204_1_64.pdf

These projects are part of the Turkish Combined Transport Strategy²³ defining an integral transport system that balances the different modes of transport, a system that requires investment, legislation and improvements to operations in railways, shipping and logistics.

Improve resource- and cost-efficiency of the Turkish transport sector

While road transportation offers a quick and efficient, albeit not sustainable, way of transportation for goods and persons, alternative transportation systems have lost ground right because of their low quality and efficiency in services. Relative unit costs and technologies impede modal shift even today. Policy incentives supporting R&D on intelligent transport systems (ITS) may contribute to increasing the safety, interoperability and efficiency of traffic management and help reduce emissions and congestion in transport. Increasing use of IT by the society and proliferation of smart mobile devices create favourable conditions for the spread of ITS. From the perspective of users, the availability of information on travelling time and routing alternatives is key for ensuring seamless door-to-door mobility, raising the quality of life for all. **ITS can improve efficiency in all transport sectors** and cannot be seen as a way automatically rebalancing the extreme modal split; actually, **innovation might add to it**.

Turkish transport policy aims at increasing the **efficiency in transport** by supporting research and innovation in the sector. MoTI is in an excellent position to **generate and use new investment solutions**, to devise and implement longer-term R&D and ITS strategies. In 2013, MoTI prepared its *ITS Strategy and Action Plan* to enhance administrative and technical legislation, to deploy intelligent transport systems throughout the country, to improve access of people with reduced mobility to means and services of transport and to reduce fuel consumption and gas emission arising from road transport. Deployment of ITS is further enhanced by integrating Turkey into the EU's GNSS (Galileo/EGNOS - European Geostationary Navigation Overlay Service) system.

Promote a shift from individual to sustainable modes of urban public transport, reduce congestion

Congestion in urban centers is mainly due to high concentration of population and employment and extensive use of private cars. Severe modal imbalance in freight and passenger transport overloads road networks, while also causes bottlenecks and temporary hold-ups. As **increase of private car usage** is foreseen to continue, the situation is bound to deteriorate. On the other hand, low density and physical constraints deter accessibility to local public transport, especially of persons with limited economic powers and physical capacity.

Urban mobility can be substantially improved only by extending public transport. Urban planning is a requisite for this. Legal framework and institutional capacities for urban transport planning and implementation are insufficient, in need of upgrade.

There is a growing public demand for participatory urban planning. Synergies can be exploited by promoting local co-operation in defining Sustainable Urban Mobility Plans.

Within this framework, to bring together all the institutions, associations and organisations, involved in the accessibility of transport by people with reduced mobility, to coordinate their

²³ as developed in a Spain-Turkey twinning project



actions, to enhance their cooperation are vital components. Public funds can also be used in creating and operating small-scale infrastructure project pipelines to implement such plans.

Integration of Turkey into the Single European Transport Area

With a global approach to the transport sector, strategies and objectives of Turkey are coherent with the creation of a **Single European Transport Area** that links different modes of transport and fosters a major shift in the way passengers and freight are moved. Turkish transport policy aims at a dynamic harmonisation of Turkish **transport legislation** with the EU *acquis*. Legislative and organizational reforms achieved during the last decade are impressive, but still require implementing actions. Furthermore, on-going technical and administrative actions initiated with the EU support should be deepened and followed up taking dynamic feature of the EU *acquis* into consideration. Indeed, all sector strategies elaborated with the EU assistance should be updated regularly taking into account the developments in the EU policies and relevant *acquis*. Moreover, the related Turkish legislation has to be re-drafted according to this dynamic process.

The transportation system is currently under major transformation. For example, the rail network is opening to private enterprises and the market is being liberalized, combined transport and dangerous goods transport undergo a strict regulatory process and the Ministry is being restructured. All transport related bodies have limited experience in improving efficiency and integration for multi modal operations in open networks. Inadequate capacity of the relevant DGs, particularly the public institutions/administrations having regulatory functions in sub-sectors, would need technical assistance. Within this scope, regulatory and implementing units in railway, road, maritime, inland waterways, air, combined and dangerous goods transport sectors and other units involved in EU alignment will take critical actions in safety, security, environmental protection, market access and regulation, training, certification and licensing, competition rules, R&D, technical and social conditions etc. in technical and financial cooperation with the EU.

2 Scope for a Sector Approach

2.1 National sector policy(ies) /strategy(ies)

The **fundamental national and Transport sector policy documents** that are necessary for the sector approach **is in place in Turkey**. The country has a solid tradition of multiannual planning in the Transport sector. The essential documents include the following:

- 10th National Development Plan
- Transport and Communication Strategy: Vision 2023
- National Climate Change Action Plan (NCCAP)
- Road Safety Action Plan
- National ITS Strategy and Action Plan

In addition, a **range of sub-sector strategy papers and action plans** for the railways, aviation, maritime and road transport sectors are in use, and serve as reference for the design of actions and activities under the Transport Sector Operational Programme (SOPT).

National and sector-level strategies are routinely **developed in co-operation with non-governmental stakeholders**. As an expression of that, the SOPT also considers the conclusions from the Transport Forum, which is the main consultation and policy development platform with a wide participation from the governmental and non-governmental stakeholders; convenes periodically and provides recommendations for the Government. Turkey's 11th Transport Forum was held in September 2013, with a participation of 6000 delegates.

As regards **IPA, a multi-annual operational programme for transport** was already introduced and implemented in **2007-2009**. Following a mid-term evaluation, the OP was then updated and implemented for **2010-2013**. This Operational Programme will build upon those programmes, and now also include elements, which were previously programmed under Component 1 of IPA 2007-2013.

Priorities and objectives of the aforementioned national and sector strategies have been drawn up also **in response to** the key problems and challenges identified in **key strategic Community documents**, such as the:

- Transport White Paper 2011 "Roadmap to a Single European Transport Area- Towards a competitive and resource efficient transport system",
- The Europe 2020 Strategy.

2.2 Institutional setting, leadership and capacity

The **lead institution** for the sector is the **Ministry of Transport and Infrastructure (MoTI)**. The Ministry is in charge of developing and implementing national policies, strategies and action plans. It is also responsible for ensuring the planning, construction and management of the national infrastructure networks. It has also the responsibility to act as the sole regulatory authority for transport services in Turkey.

According to Presidency Decree Law No. 1 and No. 56 (January 2020), the Ministry is organized into 8 directorates general:

- 1) Directorate General for Transport Services Regulation
- 2) Directorate General for Maritime
- 3) Directorate General for Shipyards and Coastal Structures
- 4) Directorate General for Communications
- 5) Directorate General for Infrastructure Investments
- 6) Directorate General for European Union Affairs and Foreign Relations
- 7) Directorate General for Human Resources
- 8) Directorate General for Law Services

The structure is complemented by four so-called central directorates:

- 1) Audit Services Directorate
- 2) Strategy Development Directorate
- 3) Directorate for Transport, Maritime Affairs and Communications Research Center
- 4) Directorate for Transport Safety Inspection Center

as well as several horizontal support units.

The **list of national bodies, supervised by the MoTI** and concerned by the present OP transport includes the:

- General Directorate of Highways (TCK)
- Directorate General of Civil Aviation
- Directorate General of Coastal Safety
- General Directorate of State Airports Authority of Turkey (DHMI)
- Directorate General of State Railways (TCDD)
- Turkish Post Corporation (PTT)
- Information and Communication Technologies Authority
- Turksat Satellite Communication, Cable TV and Operation Inc. Co.

Other ministries with related responsibilities include:

- Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change (MoEUC)
- Ministry of Energy and Natural Resources (MoENR)
- Ministry of Industry and Technology (MoIT)
- Ministry of Labour and Social Security (MoLSS)
- Ministry of Family and Social Services (MoFSS)

MoEU, MoENR, MoIT have a stake above all with a view to environmental aspects and the National Climate Change Action Plan in addition to the research and development activities. The MoLSS is concerned mainly through the human resources, whereas MoFSS is related with accessibility and inclusivity..

Municipalities are responsible for transport policy, infrastructure networks and transport services at urban areas. They fulfil these responsibilities within the framework of national laws, and in co-operation with the Government. Municipalities design local transport development concepts and strategies, develop and implement projects, regulate and operate local transport services.

2.3 Sector and donor coordination

The **co-ordination of sector policies at national level** is ensured by two key national bodies:

- The inter-ministerial co-ordination and decision-making authority for national development policy in general is the **High Planning Council**.
- In addition, a **Supreme Regional Development Council** was established, which is the superior decision making body with regard to regional development policy at national level. Main function of the Council is to strengthen governance by ensuring compliance and coordination of regional development policies with other central level sectoral and thematic policies in decision making, programming, implementation and monitoring.

Co-ordination within the transport sector is ensured by the MoTI. For this, there are several sub-sector co-ordination bodies, including the:

- Maritime Coordination Commission (DKK) – previously known as International Maritime Forums Coordination Commission (UDFKK)
- Climate Change and Air Management Coordination Council
- Higher Council of Road Safety,
- Air Transport Facilitation Committee (HANKOK)
- Railway Coordination Council of MoTI.

The above co-ordination bodies include representatives from the relevant government ministries and national agencies, as well as from the relevant sub-sector operators, economic and civil society representatives. They are meeting regularly, and discuss – in addition to national sector strategies and policies – the use of foreign donor and IFI financing in the transport sector, as well.

As to IPA, specifically, a Sectoral Monitoring Committee (SMC) is in operation since 2006. This SMC has been in charge of the monitoring of the first Transport OP from 2007 onwards. The SMC comprises all relevant stakeholders, including NGOs as well as the responsible public bodies and representatives, such as

- the National IPA Coordinator or his/her representative;
- the National Authorizing Officer,
- the National Fund,
- the European Commission
- Directorate for Strategy and Budget
- the relevant departments of MoTI, Ministry of Industry and Technology (MoIT), Ministry of Environment and Urbanization (MoEU), • Ministry of Family, Labor and Social Services (MoFLSS), Ministry of Agriculture and Forestry (MoAF),
- International Transporters Association (UND),

- Rail Transportation Association (DTD),
- Port Operators Association of Turkey (TÜRKLİM),
- The Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey (TOBB),
- As well as universities and representatives of academia.

SMC meetings are held twice a year to ensure coherence and consistency among stakeholders. SMC meetings will continue during the IPA-II programming and implementation period.

As regards to the external financing, including IFIs, the national co-ordination authority is the Ministry of Treasury and Finance. The MoTF ensures the coordination²⁴ of the loans and grants for various projects implemented by the public institutions – from donor institutions such as IFIs, funds, governments, development banks and private banks. MoTF's coordination activities also cover financing of program loans for the national budget from the International Financing Institutions (IFIs).

Decisions regarding the identification of projects and the allocation of external financing are specified in the **Annual Investment Programme (AIP)**, prepared by the Ministry of Development. Only projects included in the AIP are eligible for donor and IFI financing. The preparation of the necessary preparatory and feasibility studies and reports is the responsibility of the beneficiary (applicant) public body.

In transport sector, collaboration has been established with several **donors** including the

- European Investment Bank (EIB),
- Council of European Development Bank (CEB),
- European Bank for Reconstruction and Development (EBRD),
- World Bank
- Islamic Development Bank
- Japan Bank for International Cooperation (JBIC) and Japan International Cooperation Agency (JICA)

Examples of key projects co-financed by external donors include the Marmaray Project and the Light Rail Transit Projects in Bursa and Antalya. In addition, World Bank and Islamic Development Bank also assumed financing of Railways Restructuring and railway tracks, 80 electric locomotives and 6 High Speed Train Sets Projects. In urban transportation, the French Development Agency (AFD) was involved in the financing of a project for Istanbul Metropolitan Municipality (with other donors).

2.4 Mid-term budgetary perspectives

In Turkey the budget of all public administration is regulated through the Law No: 5018 on Public Financial Management and Control (PFOC) since 2006. Turkey has a sound multi-annual budgeting system. Accordingly, public institutions develop their own strategic plans and budgets on the basis of their performance programs prepared in line with the mentioned plans.

²⁴ The legal basis for the coordination of the donor institutions is laid down by the Law No. 4749 on the Public Financing and Regulation of the Loan Management; Regulation of the Rules and Procedures for External Financing under the Law No. 4749, and Regulation on External Financing except Grants without the Guarantee of the Treasury for the Public Institutions

Through the full implementation of PFMC Law, Turkey has been practicing multi-annual budgeting against the backdrop of medium term expenditure framework since 2006. PFMC Law defines general aspects of financial management, budget classification and budget types in accordance with the international standards.

According to the Article 16 the Ministry of Treasury and Finance is responsible for the preparation of the Central Government Budget Draft Law and for ensuring the coordination between the related public administrations.

By the PFMC Law, budget preparation process was redesigned. **Medium Term Programs (MTP)** and **Medium Term Fiscal Plans (MTFP)** were introduced as new elements to the system. The former includes basic macroeconomic policies, principles and economic targets and indicators. The latter contains target deficit and borrowing positions, total revenue and expenditure projections for the budget year as well as following two years and the ceilings of appropriation proposals of the public institutions.

Budget figures are based on **Strategic Programmes** developed by each one of the public institutions concerned. These programmes are in turn derived from the MTP and the MTFP. An important element of **flexibility** is ensured by allowing agencies to transfer appropriations among their budget items. In order to improve allocation and operational efficiency in budgeting, the system requires setting performance indicators and includes monitoring mechanisms.

The MTP and MTFP are **rolling, three-year** documents. The fiscal targets are binding for the budget year and indicative for the consecutive two years. During the first implementation year, the estimates for next two years are also monitored closely. Multi-year appropriations in project-based spending programs are maintained, while the appropriations affected by economic indicators may change. This structure ensures the predictability of the state of public finances while providing flexibility for making fiscal adjustments.

The total national budget of the transport and communication sector for the year 2014 is 36.928.534.000 TRY (approx. 13 billion €). Thereof 39% which is equal to 14.288.902.000 TRY (approx. 5 billion €) is dedicated to investments. The share of the transport sector in the total investment budget of Turkey, amounting to 47.523.961.000 TRY (approx. 16.6 billion €), is approx. 30%.

In this regard, major expenditure items of the transport sector's budget are as follows:

Table 2 - Transport Sector Investment Budget of Turkey, 2014

SECTORS	2014 (TRY)
Railways	7.651.500.000 (approx. 2,6 billion €)
Highways	4.082.589.000 (approx. 1.4 billion €)
Aviation	1.005.300.000 (approx. 0.35 billion€)
Maritime	601.000.000 (approx. 0.21 billion €)
Communication	948.513.000 (approx. 0.33 billion €)
TOTAL	14.288.902.000 (approx. 5 billion €)

2.5 Performance assessment framework

Since 2011, the **monitoring and regular assessment of national public investment programmes** is monitored by the Directorate for Strategy and Budget (DfSB)²⁵. The Directorate is thereby assisted by a specific (online) Public Investments Project Information System (PIPIS). Planning and actual performance data are regularly entered into PIPIS by the relevant public institutions. They are subsequently checked by the DfSB, and commented upon, where necessary. On this basis, the system continuously monitors the financial progress of public investment projects, and produces regular and ad-hoc implementation reports, as needed.

In addition, and in accordance with the PMFC Law, public institutions also prepare **annual "Investment Evaluation Reports"** (IER), covering general information on projects, financial sources of the investments, eventual revisions, and financial progress. IER's are submitted by the public institutions by the end of March each year to the DfSB and the MoTF. Meanwhile, the DfSB also initiated the setting-up of a more **comprehensive evaluation system for national investment programmes**. The system will include standard guidelines and manuals covering evaluation methods, criteria and processes. Evaluations will be co-ordinated and managed by the DfSB, and cover both mid-term and ex-post evaluations. Last but not least, investment projects are also subject to the audits of the Turkish Court of Accounts, which cover both financial as well as performance audits.

2.6 Public finance management

As mentioned above, the legal framework for the strategic planning, management and (accrual-based) accounting of public financial resources, as well as reporting, internal and external controls and audits, financial accountability and transparency is set out in the Law No. 5018 on **Public Financial Management and Control (PMFC)**.

²⁵ Former Ministry of Development

The system of **Public Internal Financial Controls** covers the central government as well as social security and local governments. The central harmonisation role in the system is assumed by the Ministry of Treasury and Finance (MoTF). Political accountability for public funds lies with the Minister.

The responsibility for financial management is assumed – within the methodological framework laid down by the MoTF's Central Harmonisation Unit (CHU) – by the highest ranking manager, supported by a strategy development unit (SDU). Spending units are controlled by internal audit units in each ministry and public body. These are co-ordinated by a dedicated Internal Audit Co-ordination Board (IACB) attached to the MoTF.

External Audits of public bodies are ensured by the Turkish Court of Account (TCA), based on INTOSAI standards²⁶. TCA is responsible for setting the national standards for external audits, and operates independently. Its work covers both regularity audits of all financial operations, decisions and transactions, leading to final audit opinions; as well as performance audits, i.e. the evaluation of the effective and efficient use of public resources. Apart from entity reports for all public administration bodies – based on preceding audits - the TCA prepares an External Audit General Evaluation Report to the Grand National Assembly, consolidating the results of regularity and performance audits. The Court of Accounts also gives a general conformity statement related to the draft final accounts law (budget discharge) to the Assembly.

The **Court of Accounts itself is audited** on a yearly basis by a committee of auditors with necessary professional competencies, acting on behalf of the TGNA and assigned by the Bureau of the Assembly of the TGNA. The audit is carried out on the basis of the accounts of the Court of Accounts and related documents²⁷.

2.7 Macro Economic Framework

In the aftermath of the global economic crisis the growth pace of Turkish economy and its trade partners have diverged significantly; domestic demand recovered rapidly contrary to sluggish external demand. In this process, current account deficit increased to unprecedented levels and the necessity to rebalance the economy became evident. Starting from last quarter of 2011 macro-prudential measures was put into implementation to establish a more balanced economic structure. With these policies growth has settled to a more moderate path, external demand has been the main source of growth in 2012 and current account deficit to GDP ratio decreased to 6.1 percent. In 2013 external demand remained stagnant, domestic demand revived and current account deficit increased again. With 7.9 percent, current account deficit to GDP ratio in 2013 was realized higher than the Medium-term Program (2014-2016) and Pre-Accession Economic Program (PEP) (2014-2016) estimate which was 7.1 percent.

Main objectives of the macroeconomic policy in the forthcoming period are on one hand to reduce current account deficit gradually, on the other hand to increase the growth rate through minimizing the effects of global uncertainty on Turkish economy. Within this context, real GDP growth which is estimated to realize around 3.6 percent in 2013, is expected to increase

²⁶ International Organisation of Supreme Audit Institutions's

²⁷ Action Plan, Chapter 22

to 4 percent in 2014 and converge towards the potential growth rate of 5 percent in 2015 and 2016 (PEP 2014-2016).

While converging gradually towards potential growth, with the effect of macro-prudential measures implemented, macroeconomic policies target decreasing current account deficit to GDP ratio gradually to 6.4 percent in 2014, 5.9 percent in 2015 and 5.5 percent in 2016 (PEP 2014-2016).

Simultaneous decline of total investments and savings in recent years has increased the need for structural policies in this area. Effects of changes in US monetary policy since May 2013 have highlighted this need. Accordingly, increasing domestic savings, directing resources to productive areas, raising productivity level of the economy, increasing employment, reducing inflation will be among main macroeconomic targets (PEP 2014-2016). In this framework, with the acceleration in GDP growth, unemployment rate is expected to gradually decline from its 9.7 percent level in 2013 to 8.9 percent in 2016 (PEP 2014-2016). The Central Bank of Republic of Turkey (CBRT) will continue inflation targeting regime in compliance with the main objective of achieving price stability. The CBRT targets decreasing the inflation rate (end-year CPI inflation) gradually from its 7.4 percent level at end-2013, to 5 percent at end-2016. The ultimate target is to decrease inflation rate to levels complying with the Maastricht criteria, while taking into account financial stability issues into consideration (PEP 2014-2016).

The strong stance in public finance will be maintained in the medium term, fiscal policies will be supportive for the goals of strengthening economic and financial stability, for keeping current account deficit under control through increasing domestic savings and raising growth potential of the economy. Sustainability of public finances will be pursued by keeping public sector borrowing requirement at reasonable levels, and achievements in public finances in the past will be continued as well. Accordingly, general government deficit, which is estimated to realize around 1 percent of GDP in 2013, is estimated to decrease to 0.5 percent of GDP in 2016 (PEP 2014-2016). With this successful performance in public finances and sustaining of growth in the economy, general government debt stock to GDP ratio is forecasted to decrease from 35 percent in 2013 to 30 percent in 2016 (PEP 2014-2016).

Moreover, transformation of the existing production structure is targeted via reducing import dependency and increasing innovation capacity of the economy. The structural policies towards these areas will contribute to increase in potential growth rate and reduction in the saving-investment gap through enhancing competitiveness of the economy in the medium term. Thereby, important progress will be ensured towards achieving the long-term development goal of the Tenth Development Plan that is to upgrade the global position of Turkey and enhance welfare of people.

2.8 Overall Assessment

As the Country Strategy Paper recognises, *“the minimum conditions are in place in most sectors so that pre-accession assistance to Turkey can be implemented through sector oriented actions with multi-annual planning and gradually through sector approaches: the institutional setting with lead institutions for each sector has been agreed with the Turkish authorities, a mapping of relevant national strategies and action plans has been undertaken,*

and sector working groups have been set up and started consultations for programming preparations.”

As to the transport sector specifically,

- The overall national-level **sector strategy** - Transport and Communication Strategy: Vision 2023 – is in place. It is up-to-date, in line with the government's overall strategy document, the 10th National Development Plan. Furthermore, it is supported by a number of sub-sector strategies, in most of the areas covered by the present OP Transport.
- Where this is not the case, or where an update of the existing national strategy is required – such as for EU integration and alignment with the *acquis* – the SOPT 2014-2020 will finance the necessary activities.
- The **institutional framework** of the Transport sector is also established, stable, and ensures the efficient co-operation of all stakeholders in the sector. MoTI has a clear leadership role and is supported by a number of specialised sub-sector agencies. The depth and frequency of partnership consultations is in line with EU requirements.
- Within the sector, the MoTI bears the responsibility for the **co-ordination of** national funds, IPA and other non-refundable **donor funds**. Co-operation and co-ordination with IFIs and their refundable instruments is ensured through the MoTF. Access to refundable external financing is strongly co-ordinated through the MoTF and via the Annual Investment Programmes managed by the DfSB. Respecting that framework, there are also direct links between the MoTI and the IFIs, which are regularly invited as stakeholders to consultations related to the planning, programming and monitoring of transport sector investment programmes. The SOPT 2014-2020 specifically provides for the continuation and widening of that co-operation, *inter alia* through the use of refundable advisory services from the IFIs, including the EIB and the IBRD.
- The national budget has been based on **multi-annual programming** since 2006. There are well-established methods for the continuous monitoring of the budget's execution. The law on Public Financial Management and Control – underlying all national budgets – also provides for the necessary flexibility as regards eventual corrections due to changes in external conditions, or the actual progress of approved investment measures.
- The legal framework for **Public Financial Management** is also stable and operational. Its general principles are based on INTOSAI standards and provide for all internationally required forms of Internal and External audits, controls and evaluations.
- The general macro-economic framework is stable. In recent years, Turkey has reached growth rates higher than those of her main trading partners. Robust internal demand and sluggish growth on export markets have led to a deterioration of the current account deficit. This, however, has been countered by macro-prudential measures. Stability-oriented economic policies are expected to continue, so that the financial framework for the transport sector – one of the largest expenditure items among public investment programmes – is expected to remain adequate and predictable.

3 Objective(s) of the IPA sector support

A summary of the programme's objectives and expected results, as described below, is provided in a **Logical Framework Matrix** at the end of this Chapter.

The **overall objective** of the SOPT 2014-2020 is to **contribute to economic and social development and EU integration through a competitive, accessible and sustainable transport system in Turkey, in line with EU standards.**

For this, the programme will aim to achieve the following **specific objectives**:

- S1 – to enhance the **sustainability and safety** of the national transport system;
- S2 – Improve the **efficiency** of the transport system;
- S3 – Promote a **shift from individual** to sustainable, accessible and inclusive modes of **public transport** at both national and urban levels;
- S4 – To strengthen Turkey's alignment with EU standards in the field of Transport;
- S5 – To support MoTI in managing the SOPT in order to ensure that **EU, national and donor development funding** in Turkey's transport sector are used to best effect

The **expected results** of the programme are as follows:

- 1) R1: a **shift towards a safer, environmentally friendly transport system** reflecting a more balanced modal split;
- 2) R2: the spread of smart, innovative, resource, time- and cost-efficient solutions across all transport modes;
- 3) R3: **improved accessibility** for all of transport services, increased capacity and effectiveness of **urban public transport**; reduced congestions and emissions created by transport in urban areas;
- 4) R4: improved **legislative, institutional and administrative capacities** needed to assume the obligations of membership under *acquis* chapters 14 and 21; **policy dialogue** with the EU in the field of Transport strengthened;
- 5) R5: **SOPT is implemented** in an effective, efficient, regular, transparent and timely manner;

The achievement of the above objectives and results is **conditional** on the fulfilment of a number of assumptions, which are outside the control of the operating structure, or relate to the implementation of policies, programmes and projects outside the SOPT.

- Overall, it is expected that both the EU and Turkey will stay **committed to the objective of Turkey's European integration**, and progress jointly towards further reforms in the sector in line with the Country's accession agenda, (and the CSP in particular).
- Furthermore, it is assumed that the **overall political and economic environment**, in which the SOPT (and IPA in general) operates, remains stable and conducive to continued economic and political integration.
- The effective implementation of the SOPT requires good co-operation by all **stakeholders** involved in the planning, implementation and monitoring of the SOPT.
- **Beneficiaries** of support must be in possession of sufficient capacity to design and implement their projects in a timely, regular and effective manner.

In addition to the above, there are assumptions that are (largely) within the competence of Turkey, but are not entirely controllable by the Operating Structure, or the MoTI. These are noted in order to highlight the importance of ensuring the proper framework conditions for the implementation of the SOPT. These include the following:

- Concrete proposals emanating from the SOPT, regarding **new policies and legislation** must be **implemented in a consequent manner**. Institutions being newly established and existing ones receiving IB support shall be sustainable, and equipped with the necessary legal status, prerogatives and operational resources to effectively fulfil their tasks.
- Special attention must be paid to the **continuous development of human resources**, and the retention of staff trained through the SOPT in positions that are relevant for the accession process. New staff to be recruited by the Ministry and the related national institutions having a role in the alignment with the *acquis* must also receive the necessary introductory training, and benefit from continuous opportunities to further develop their capacities.
- Where new institutions are created, or new infrastructure is built, the necessary **operational costs** must be properly calculated, planned and ensured so that a continuous and purposeful operation is ensured.
- Furthermore, in terms of costs, **co-financing** for institution building and projects representing public investments must be provided mainly through the national budget in a complete and timely manner.
- Last but not least, it is assumed that **preparatory studies** for investments – technical, financial, environmental – will be delivered on time, including those which are being prepared under IPA or other donor projects outside the scope of the SOPT.

The above assumptions are all assumed to be achievable. Major risks threatening the effective implementation of the SOPT have not been identified.

Table 3 - Logical Framework Matrix – IPA SOP Transport 2014-2020 for Turkey

OVERALL OBJECTIVE	OBJECTIVELY VERIFIABLE INDICATORS (OVI)	SOURCES OF VERIFICATION	
Contribute to economic & social development and EU integration through a competitive, accessible & sustainable transport system in Turkey, in line with EU standards.	- WB Logistics Performance Index (selected international and domestic indices) (among the top 15 countries in LPI till 2018) - Progress made towards meeting accession criteria, as assessed by the Progress Report (Ch. 14 - Transport policy; 21 - Trans-European networks)	- World Bank - EU Annual Progress Report	
SPECIFIC OBJECTIVE	OBJECTIVELY VERIFIABLE INDICATORS (OVI)	SOURCES OF VERIFICATION	ASSUMPTIONS
- S1 – Enhance the sustainability and safety of the national transport system - S2 – Improve the efficiency of the transport system - S3 – Promote a shift from individual to sustainable, accessible and inclusive modes of public transport at both national and urban levels - To strengthen Turkey's alignment with EU standards in the field of Transport - S5 – support MoTI in managing the SOPT in order to ensure that EU, national and donor development funding in Turkey's transport sector are used to best effect	- Travelling time in cargo transport by corridor in hours (only rail freight transport between Turkey and Europe namely Halkalı-Kapıkule) - Road death toll - Number of road accidents with death and injury - Changes in the modal split (freight-ton) transport in the corridor(s)/regions invested in. - Logistics Performance Index - Number of ITS applications - Volume of research spending in transport sector - Number of research projects co-ordinated by MoTI - Ratio of people accessing transport information systems - Share of users of public transport in the population (in selected metropolitan/urban areas) - Degree of alignment of directives and regulations with the EU acquis - Degree of implementation of the SOPT	- TURKSTAT - MoTI Annual reports of relevant institutions - TNP - World Bank LPI - National Statistics - TURKSTAT - MoTI - MoTI Municipalities - National Statistics - TURKSTAT - EU Annual Progress Reports - MoFA - MoTI - Evaluation reports - MoTI	- Stable political and economic environment conducive to the economic and political integration of Turkey with the EU - Both Turkey and the EU remain committed to Turkey's integration agenda
RESULTS	OBJECTIVELY VERIFIABLE INDICATORS (OVI)	SOURCES OF VERIFICATION	ASSUMPTIONS
- R1 – Shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split - R2 – promote the spread of smart, innovative, resource, time- and cost-efficient solutions across all transport modes - R3- Improved accessibility of transport services for all, increased capacity and effectiveness of urban public transport; reduced congestion and emissions created by transport in urban areas - R4- Improved legislative, institutional and administrative capacities needed to assume the obligations of membership under acquis chapters 14 and 21; policy dialogue with the EU in the field of Transport strengthened; - R5- SOPT is implemented in an effective, efficient, regular, transparent and timely manner	- km of railway track rehabilitated / built - Turkey's Low-Carbon Sustainable Transport Strategy and Action Plan drafted - Transport GHG emissions database established - Traffic safety enforcement methods, procedures and training of Turkish National Police updated - Preliminary studies prepared for the construction of intermodal terminals and junction lines - ITS solutions deployed - MoTI Research Centre strengthened - Number of Sustainable Urban Mobility Plans developed - Number of preliminary studies and tender dossier prepared for public transport infrastructure projects - Status of the implementation of the National Programme for the Adoption of the Acquis. - Number of TA projects for supporting the Operating Structure	- MoTI National Statistics - Project Progress Reports - TNP - MoTI - MoTI - Municipalities - EU Annual Progress Reports - MoFA - MoTI - EU Progress report - MoTI	- Good co-operation among stakeholders involved - Sustainability of institutions receiving IB support ensured - Sustainability of staff trained, further training of incoming new staff (and replacements) ensured - Costs of operation for new institutions, infrastructure and equipment ensured on a continuous basis.
ACTIONS	MEANS	OVERALL COST	ASSUMPTIONS (pre-conditions)

• A1 – Investments into the TEN-T rail network, sustainable transport solutions, climate change mitigation, adaptation, transport safety, intermodality • A2 – Support the implementation of the ITS strategy and connected ITS investments; promote research, development and innovation in Transport • A3 Further develop accessibility and inclusivity of public transport at urban and national levels. Promote sustainable urban public transport and invest into inclusive public transport networks in cities; • A4 - harmonise transport legislation with the EU acquis and establish institutional and administrative capacity needed to assume the obligations of membership under acquis Chapters 14 and 21; strengthen policy dialogue & technical cooperation with EU bodies • A5 – Provide the OS with necessary services, human capacity & financial resources for the SOPT; Development of investment strategies, project studies for a strategic pipeline of projects, elaborate funding modalities for transport developments.	• (see chapter 4.6 for details)	• Total budget: € 409.29million • EU contribution: € 347.90 million	• Co-financing from the national budget available (including eventual IFT / donor funds needed for investments) • All beneficiaries ready and able to co-operate in the implementation of the TOP • Technical and economic preparatory studies as well as environmental and building permits necessary for investments available on time and in good quality. • Outputs from related assistance projects– as inputs to this project – materialise on time and in good quality
--	---	--	--

4 Operational features of the Programme

4.1 Geographical and Thematic Concentration

The SOPT applies a primarily **thematic approach**. Most of the measures to be implemented with IPA support will – in general – cover the whole country. This is explained by the fact that the programme’s objectives are also relevant for the entire national territory. In the transport sector, it is not planned to implement geographical concentration for the 2014-2018 period. However, geographical concentration for the post-2018 period will be re-evaluated following the mid-term review in 2018.

As to thematic concentration, the SOPT is relevant to different **thematic objectives of IPA II** – as contained in Annex 2 of the IPA regulation. Table 4 at the end of this chapter illustrates the contribution of the SOPT’s measures to these IPA II thematic objectives, and the concentration of SOPT resources among those objectives.

Table 4 - Thematic concentration in OP Transport

IPA THEMATIC OBJECTIVE	ACTION 1 SUSTAINABLE AND SAFE TRANSPORT				ACTION 2 EFFICIENT TRANSPORT		ACTION 3 ACCESSIBLE, INCLUSIVE URBAN TRANSPORT		ACTION 4 EU INTEGRATION		ACTION 5 TECHNICAL ASSISTANCE	
	A 1.1 TEN & Rail	A 1.2 Env.& Clim.	A 1.3 Safety	A 1.4 Interm.	A 2.1 ITS	A 2.2 R&D	A 3.1 Policy & Dial	A 3.2 Urb. Invest.	A 4.1 Align ment	A 4.2 Policy dial	A 5.1 OS	A 5.2 Proj.D
1) Good public administration and economic governance		○	○	○	○	○	●	●	●	●	●	○
2) Strengthening <u>Civil Society</u>							●			○		
3) investing in <u>education</u> , skills and lifelong learning;			○			○			○		●	
4) promoting <u>employment</u> and supporting labour mobility;	○			○	○	○					○	
5) promoting <u>social inclusion</u> and combating poverty;					○		●	●				
6) promoting <u>sustainable transport</u> and removing bottlenecks in key network infrastructures;	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●
7) <u>Private sector development</u> and competitiveness				○	○	○			○	○		
8) strengthening <u>research, technological development</u> and innovation;	○	○		○	●	●	○	○				
9) enhancing access to and use and quality of <u>information and communication technologies</u> ;	○	○	○	○	●	●	○	○	○		○	
10) <u>environment</u> , resource efficiency, low-carbon economy, climate change	●	●		●	●	●	●	●	○			○

● Direct contribution

○ Indirect contribution

4.2 Interaction of the programme with IPA II programmes in other sectors

With its main objectives as set above, **SOPT inherently interrelates** with most of the other IPA II programmes – especially with the following:

- **Competitiveness and Innovation (CISOP);**
- **Environment (SOPE);**
- **Energy;**
- **Human Resources Development (SOPHRD):**

Synergies among these programmes can be summarised as follows:

- In general terms, all programmes in the fields of transport, energy, environment, regional competitiveness and human resources development serve the same target: increasing the **competitiveness of Turkey** via sustainable policies and development measures. In particular, Action 2 of CISOP targets the strengthening of public and private research capacities and activities, and the quick marketing of research results. The relevant actions of that OP will be co-ordinated with Action 2 under SOPT. Also Action 1 of CISOP will support (among others) the logistics industry, which is related to Action 1 of SOPT.
- Due to its **strong environmental character**, focusing on climate change and reducing carbon emissions, the strategy of the SOPT is in line with the SOP Environment – both moving towards a low-carbon, resource efficient, sustainable future. In particular, Action 3 – Environmental Management for Sustainable Development of the SOPE, targets the design and implementation of environment and climate-friendly policies in all sectors. This SOPE action has particular relevance for Actions 1 and 3 of the SOPT.
- With the activities implemented for a sustainable and efficient transport, the programme also pursues similar objectives as the **energy efficiency** actions of the energy programme.
- As to Human Resources Development, activities to be realised under Action 1.4 (Road Safety), which will require **vocational training and educational measures**, will provide opportunities to collaborate with the **SOP HRD**. Furthermore, SOP HRD's Action 1 will support the employability of workers and the adaptability of enterprises. That action could be connected to Action 3 of SOPT, targeting urban transport development, and where an extension of urban services with the involvement of private enterprises and new employees is expected. In addition, Action 3 of SOPT – aiming at an inclusive transport – has the explicit goal to promote social inclusion through the improvement of urban transport connections in disadvantaged areas. Social inclusion is also targeted by Action 3 of SOP HRD. Therefore, co-operation is foreseen at policy level and during the design of urban transport projects.

Complementarity at action and activity level will be enhanced through close **co-operation and coordination between the Operating Structures**. Concretely, in the SOPT drafting phase, the Operating Structure responsible for the Transport sector circulated SOPT drafts to

the Operating Structures in charge of the relevant SOPs, and commented on their drafts with respect to elements relevant for the Transport programme.

This will help to exploit possible synergies and avoid overlaps between SOPs. In addition, during the implementation of the Programme – like in the IPA I period, committees and/or boards will be formed among the related Turkish institutions, and as fruitful platform for keeping each-other informed and exchange views on the IPA II operational programmes being implemented in parallel.

Consultations with stakeholders in the design and implementation phase of actions and activities are going to further strengthen coherence between different interventions.

4.3 Complementarity of IPA II assistance in the sector with other donors

The number of international donors in Turkey, engaged in activities relevant for SOPT, is relatively small. The amount of **non-refundable grants** is low, and is provided **mainly through IPA**.

In addition to that, **International Financial Institutions** (IFIs), namely the World Bank, the European Investment Bank (EIB), the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD), the Islamic Development Bank (IDB) and the Council of Europe Development Bank (CEB) are providing loan programmes, in particular in sectors such as energy, private sector development, transport and environment.

From the Turkish side, coordination for these international loans is guaranteed by the **Under-Secretariat for Treasury**.

(Please see section 2.3 for further details on IFI support)

4.4 Equal opportunities and gender mainstreaming

Equal opportunities are guaranteed by the **Turkish Constitution**, “*without any discrimination before the law, irrespective of language, race, colour, sex, political opinion, philosophical belief, religion and sect, or any such considerations. Men and women have equal rights and the State is responsible to implement these rights*” (Art. 10). The principles of equality also specifically apply to the **world of training and work**, including the principle of equal pay for men and women. Equal opportunities are guaranteed by the Labour Law (No. 4857), the Law on Social Insurance and General Health Insurance (No. 5510), the Law on Vocational Training (No. 3308), as well as the Law on Civil Servants (No.657). MoTI, as well as all agencies under its supervision are equal opportunity employers.

The principles of equal opportunities have also been a specific general requirement (horizontal principle) in all IPA **pre-accession programmes** to date. **Specifically, SOP Transport** will encourage all beneficiaries to incorporate aspects of equal opportunities and gender mainstreaming into all projects under the OP through the following:

- The public institutions for social inclusion and equal opportunities, as well as NGOs working in the area were involved in **stakeholder consultations** during the elaboration of the SOPT.

- **Written guidance** will be developed, and made accessible to beneficiaries to raise their awareness of equal opportunities and gender in development projects, with special regard, as applicable, to transport. The guidance document will be introduced to and discussed by the **Sector Monitoring Committee**, with social partners represented there. Guidance and advice will be sought also from the Ministry of Family, Labour and Social Services.
- The aspect of equal opportunities will be a **standard, compulsory element of all project applications and preparatory studies**. The Operating Structure will ensure that social, economic and environmental assessments are made in a gender-sensitive way at the activity level and that gender dimensions are adequately addressed.
- Funds under Action 5 (technical assistance) will be used to **mobilise specialist expertise** to elaborate the relevant aspects in specific SOPT activities where the potential / expected impact of the IPA intervention on equal opportunities is particularly high (such as urban transport; legislative alignment and capacity building; training and education; and in general in activities affecting regions and neighbourhoods populated by socially disadvantaged groups);
- In **competitive grant schemes**, the specific contribution of projects to this objective will be evaluated specifically as part of the evaluation process.
- **Gender-sensitive communication strategies** will be applied, including the advocacy of elements for gender dimensions in transport sector and infrastructure in general,
- The respect of related obligations will be controlled in project progress reports, and will be included into **monitoring activities and evaluation studies**.

Overall, the Transport SOP will improve the lives of people without discrimination, improving the competitiveness of the country and **creating new opportunities for all**, including women and disadvantaged groups by boosting the economy. In addition to that, key elements of the Transport SOP will promote the social inclusion of disadvantaged groups by **increasing opportunities for mobility**. This will apply, in particular to Action 3, where in urban transport projects the aspects of social inclusion and accessibility for all citizens – including those with reduced mobility – are particularly emphasised. As research has shown, women in general rely more on public transport than men. Therefore, for them in particular, equitable and accessible transport is a means for access to various resources and opportunities, such as employment, market, childcare, education, health and political participation.

4.5 Climate Action and Sustainable Development

According to the World Bank (WB), Turkey is a rapidly-developing country with special circumstances which puts it in a different situation from other parties²⁸, included in Annex-I to the UNFCCC²⁹. Turkey's Green House Gas emission per capita is approximately 5 tons per year, one third of the "Organization for Economic Co-operation and Development (OECD)"

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

²⁹ United Nations Framework Convention on Climate Change, (<https://unfccc.int/2860.php>)

Member Countries, and half of the EU average. Turkey's historical share in global GHG emissions is 0.4 %.³⁰

Worldwide based on the anticipated growth trends in transport demand, a recent study (Skinner et. al, 2010) estimates that GHG emissions from transport to be 74% higher than 1990 levels and around 25% above 2010 levels, if there is a continuation of recent improvements in vehicle efficiency, but no additional policy intervention.

Commissioned by the European Commission, the same study predicts that the highest increase will be recorded for aviation (103 %), followed by maritime transport (87 %) and road freight (79 %) in the period of 2010-2050.

Although Turkey ratified Kyoto Protocol on 26 August 2009, it does not have any quantitative reduction commitment for the second commitment period. Nevertheless, Turkey is committed to contributing constructively and meaningfully to the post-2020 climate change regime. In this context, MoTI has prepared a NAMA³¹ proposal, titled Turkey's Low Carbon Urban Mobility NAMA.

The objective of the NAMA proposal concentrates the amount of traffic, shifting to greener transport modes, and improving the energy and pollution standards across Turkey's cities. The NAMA proposal was submitted to the Secretariat of UNFCCC through Ministry of Environment and Urbanization in December 2013.

Accordingly, Turkey prepared a **National Climate Change Strategy (NCCS)** in 2010 and **National Climate Change Action Plan (NCCAP)** in 2011. With regard to transport sector, the Action Plan identified **five main objectives** and **28 areas of action** to be achieved by 2023. Transport-related areas of action in the NCCAP include

- enhancing intermodal transport systems and achieving modal balance;
- technology need assessments;
- research and development of environmentally sound technologies for transport sector;
- development of transport-related emission databases in passenger, freight and urban transport for collecting, computerizing, monitoring and evaluating real, reliable and MRV-compatible transport data;
- development of climate-sensitive urbanization and transport strategies with high energy efficiency.

Adequate and efficient policy making is another element of combating climate change. As the sectoral policy-making and coordinating authority, MoTI is aiming to devise a well-rounded sectoral **climate change strategy and action plan** in the short term.

Based on its responsibilities identified in the NCCAP and its determination to contribute to combating climate change effects, MoTI is committed to adequately and efficiently address the problems and create an enabling environment for the transport sector in order to accelerate its efforts to mitigate transport-related GHG emissions.

Additionally, the process of decarbonising transport in Turkey, as in any other country, intrinsically requires to raise awareness in public and to encourage them to make their travel

³⁰ http://pdf.wri.org/navigating_numbers_chapter6.pdf

³¹ Nationally Appropriate Mitigation Action

decisions for the benefit of low-carbon transport alternatives. MoTI is aware of the need to undertake such activities in the short and medium term.

4.6 Programme Strategy – Actions and Activities

4.6.1 Action 1 – Sustainable and Safe Transport

Aim

The overall objective of this Action is to **enhance the sustainability and safety** of the national transport system.

EU Legislation

Alignment with the EU acquis is specifically addressed by Action 4. Elements of the acquis relevant for Action 1 include the following:

- **WHITE PAPER Roadmap to a Single European Transport Area**– Towards a competitive and resource efficient transport system COM(2011) 144, 28 March 2011
- Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on **Union guidelines for the development of the trans-European transport network** and repealing Decision No 661/2010/EU, 11.12.2013
- Communication from the Commission, **EUROPE 2020** A strategy for smart, sustainable and inclusive growth COM(2010) 2020, 03.03.2010
- **Green Paper - A 2030 framework for climate and energy policies**, COM(2013) 169, 27.03.2013
- **Roadmap for moving to a competitive Low Carbon Society** – Strategy for 2030 and 2050, COM(2011) 112, 08.03.2011
- Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions **Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020** COM (2010) 389, 20.07.2010
- Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions **-Intermodality and intermodal freight transport in the European Union - A system's approach to freight transport - Strategies and actions to enhance efficiency, services and sustainability** COM (1997) 243, 29.05.1997)
- **Directive 2004/54/EC** of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on **minimum safety requirements for tunnels in the Trans-European Road Network**
- **Directive 2008/96/EC** of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on **road infrastructure safety management**

Specific objectives

The specific objective of the Action is to **achieve a shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split.**

Rationale

The Action heavily **builds on existing strengths** as presented in the SWOT analysis, i.e.

- Strategic position close to growing markets in Middle East and Caucasus
- Turkey's situation on traditional commercial routes and waterways
- Strong growth vs. European and world economy
- EU has the biggest share in TR trade

foreseen as **augmented by opportunities** in the SWOT analysis, i.e.

- Further growth of trade with EU countries
- Growing trade between the EU and Middle East and Caucasus region
- Growing transport demand towards and from Europe

The Action directly contributes to **eliminating weaknesses presented in the SWOT** analysis, ie.

- Underdeveloped transport links to and of neighbouring countries
- Inadequate rail connection between Turkey and the EU
- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at national levels
- A sectoral environmental strategy for transport is missing
- High level of road accidents, fatalities and injuries
- Adverse driving habits and non-adherence to regulations
- Underdeveloped intermodality
- Lack of an integrated approach among public institutions regarding inter-modal transport strategies and investments
- High dependence on imported and unsustainable energy resources

threatening to further deepen due to threats identified in the SWOT analysis, i.e.

- Pressure on national infrastructure and environment due to transport demand
- (Unit) costs of transport investment increasing (on international average)
- Unit costs in road transport still lower than in sustainable modes – impeding modal shift
- Growing need for energy imports
- Growing transport of dangerous goods
- Higher emission rates

Overall, the **transport system in Turkey is heavily unbalanced** towards the road sector. This is true of both passenger and freight traffic. The imbalance is the direct cause of a number of economic and social problems: high levels of environmental pollution, dependence on fossil fuels, excessive pressures on the road network, congestion, traffic accidents, and a general negative impact on the quality of life of the population are only a few effects to be dealt with.

Activities under this action are expected, all at the same time, to **boost economic development**, increase Turkey's economic integration with Europe, as well as increasing the overall sustainability of the Turkish transport system, reduce Green House Gas (GHG) emissions, relieve pressures on road transport and reduce congestion.

Last but not least, appropriate connections to the TEN-T network are an **accession requirement**.

The SOPT will apply a **complex approach** to these problems. At the level of the Action 1, four results are to be achieved:

- R1 –**TEN-T rail network connections** to the EU strengthened
- R2 – Soft operations serving environmental sustainability and climate change-related mitigation and adaptation measures are implemented
- R3 – **Improved Safety in Transport**
- R4 –**Intermodal transport solutions**, and supporting technologies promoted

Each one of these results is expected to be delivered through one dedicated activity, as described below.

Description

Railway infrastructure

First, railway infrastructure will be modernised, with specific emphasis on the **TEN-T railway links** between Turkey and the European Union. In this area, support will be offered to the preparation and implementation of **new infrastructure investments**, including the construction or rehabilitation of tracks, communications and signalling equipment, railway stations, etc.

The backbone of the relevant activity is the **Halkalı–Kapıkule railway** line, which directly connects Turkey to the TEN-T rail network through Bulgaria. Two more reserve projects – the Alayunt-Afyon-Konya Railway Modernisation project and the Malatya-Narlı Railway Modernisation project – will be an alternative option if some difficulties will be encountered to finance the Halkalı–Kapıkule railway project, and depending on the availability of funds.

For details, pls. refer to Activity I.1.

Environment and Climate Change

Second, the Action will also cover the area of **environmental sustainability and climate change**, where the MoTI has specific responsibilities as described in Turkey's NCCAP and EEAP.

Thereby, IPA II will co-finance the identification, preparation and implementation of **climate change-related mitigation and adaptation policies** in the transport sector. These will include legal, administrative, technical, institutional and operational gaps/needs analyses on low-carbon sustainable transport.

As a **principal output**, studies towards “**Turkey's Low-Carbon Sustainable Transport Development Strategy and Action Plan**” will be carried out. In addition, a set of databases will be established to provide the basis for policy making, investment decisions, monitoring and reporting. Soft measures will be implemented to help reduce GHG emissions - including capacity building, legislation, etc.

In addition to climate change, another priority as regards sustainable transport development is the **prevention of marine pollution** caused by maritime transport. There might be **capacity building** to strengthen the Ministry's bodies responsible for inspections to prevent pollution, the early detection of oil spills and illegal discharges from ships, and reducing the effects of aquatic organisms carried by ships. **Studies** might also be financed, e.g. regarding the causes

and development of maritime fleet emissions as well as the implementation of the “user pays” / “polluter pays”. (As a related activity, the examination of options for the introduction of financing schemes for fleet renewal will be financed under Activity 5.2).

Last but not least, activities to **reduce the effects of noise pollution** could be regarded.³²

For details, pls. refer to Activity 1.2.

Transport Safety

Third, **Transport safety** will also be a priority. Support will be provided to the implementation of activities of the **Road Traffic Strategy and Action plan** (which is also the main vehicle to deliver Turkey’s contribution to the UN’s worldwide “Decade of Action on Road Safety, 2011-2020”).

Legal harmonisation and capacity building related to the implementation of the transport acquis – including aspects such as the regular technical checks and roadside inspections of private and commercial vehicles³³, the regulation and enforcement of safety rules in transport, or the investigation of transport accidents, improvement of road infrastructure safety etc. – is dealt with under Action 4. Under Action 1, the focus is on the enforcement of road traffic rules, and activities targeting transport operators, municipalities, the education system, citizens, and NGOs. Concretely under this action, support will be provided for the enhancement of **road safety** and increasing **enforcement capacity** in Turkey.

Safety aspects are also important in the **design of transport infrastructure**. In this area, IPA II might support the preparation of studies about accident white spots and black spots, and the typical causes of traffic accidents, to serve as an input for the formulation of policies and investment plans related to transport safety. In addition, on the basis of lessons from studies, the legal rules and national infrastructure design requirements will be updated.

Some part of Turkey’s road network will be an extension of the Trans-European Transport Network (TEN-T), so it will be an important logistic centre in EU with a big internal market. Having a significant role in transit transport, it is of utmost importance that Turkey’s transport infrastructure should be safe and fast.

Awareness raising, fostering a culture of safety in all modes of transport will also be financed. Support will be provided to develop and disseminate specific curricula (training materials) on safety issues for transport design engineers.

In selected cases, **small-scale infrastructure** investments might be co-financed in order to eliminate black spots (as reference projects for similar investments under national schemes).

³²as enshrined in by-law “Assessment and Management of Environmental Noise”

³³The system of regular safety checks of road vehicles is already considered to be largely appropriate. Roadside inspections of heavy vehicles were supported by a previous IPA project, which also included the procurement of mobile inspection stations.

Intermodal Transport

Turkey already has a “**Turkish Combined Transport Strategy**”, developed under a twinning project with the Spanish Ministry of Transport and Public Works (*Ministerio de Fomento*) as partner. The strategy – which will be the basis for using IPA II funds in the sub-sector – has four priority axes:

Axis 1 covers activities related to

- Intermodality – the promotion of short sea shipping; improvements to sea-rail operations;
- Railway sector – rail freight corridors; land intermodality;

Axis 2 refers to

- The elaboration of a Transport Master Plan (already supported by IPA I)
- Logistics Master Plan.

Axis 3 contains

- The development of the legislative framework
- The creation of incentives for combined transport.

Axis 4 is dedicated to

- Establishing a plan of action for improving customs procedures
- The development of a Turkish Port Community System

SOPT will contribute to the implementation of the Strategy through the financing of soft measures, and selected small- and medium-sized infrastructure investments, as reference projects for the sector. (*Please refer to Activity 1.4 for details*)

Preparatory investment studies for infrastructure and supply contracts to be co-financed by IPA II, as well as other key investments covered by the Strategy will be financed out of Action 5.2.

Summary

Action 1 will be implemented through four activities:

- Activity 1.1 – Improving and modernising Railway infrastructure;
- Activity 1.2 – Environmental and Climate Change-related measures;
- Activity 1.3 – Improving Transport Safety
- Activity 1.4 – Promoting Inter-modality and Modal Shift.

Delivery

- In Activity 1.1, priority will be given to one railway project of European interest, which will connect network of Turkey with the TEN-T. Further interventions will be

selected on the basis of the TEN-T Document³⁴, the 10th National Development Plan as well as Turkey's Transport and Communication Strategy.

- Operations under Activity 1.2 will be selected with reference to Turkey's National Climate Change Action Plan (NCCAP).
- Under Activity 1.3, operations aiming to implement the Road Traffic Strategy and Action Plan will be supported. Also, complementarities and synergies with the ongoing technical assistance from ESEI 2012 on road safety will be explored and created. Initiatives in other transport modes will qualify on the basis of their contribution to overall transport safety.
- For Activity 1.4, the main basis for the selection of operations is the 2013 Turkish Combined Transport Strategy.

4.6.1.1 Activity 1.1 – Improving and Modernising Railway Infrastructure

Specific Objectives

The specific objective of this activity is “**to strengthen Turkey's TEN-T rail network connections to the EU**”. (*Delivering result 1 of the Action*)

Rationale

The Activity heavily **builds on existing strengths** as presented in the SWOT analysis, i.e.

- Strategic position close to growing markets in Middle East and Caucasus
- Turkey's situation on traditional commercial routes and waterways
- Strong growth vs. European and world economy
- EU has the biggest share in TR trade

foreseen as **augmented by opportunities** in the SWOT analysis, i.e.

- Further growth of trade with EU countries
- Growing trade between the EU and Middle East and Caucasus region
- Growing transport demand towards and from Europe

The Action directly contributes to **eliminating weaknesses presented in the SWOT** analysis, i.e.

- Underdeveloped transport links to and of neighbouring countries
- Inadequate rail connection between Turkey and the EU
- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at national levels
- Underdeveloped intermodality
- High dependence on imported and unsustainable energy resources

threatening to further deepen due to threats identified in the SWOT analysis, i.e.

- Pressure on national infrastructure and environment due to transport demand

³⁴The TEN-T Document is mutually approved by Turkey and the EU during the 21th Chapter negotiations. It is the main official document identifying the future TEN-T in Turkey and priority projects of European interest in the framework of TEN-T Network

- (Unit) costs of transport investment increasing (on international average)
- Unit costs in road transport still lower than in sustainable modes – impeding modal shift
- Growing need for energy imports
- Growing transport of dangerous goods
- Higher emission rates

The **dominance of road transport** is one of the main challenges facing Turkey in ensuring a sustainable transport system. In this respect, increasing the share of rail transport in both passengers and freight is a key necessity for the country. As the EU is Turkey's main trading partner, by establishing an appropriate rail connection to the EU, the competitive position of rail transport *vis-à-vis* other modes of transport towards Europe will be substantially improved. Accordingly, the activity will be instrumental in increasing the share of rail transport, especially in total freight transport.

In addition, during Chapter 21 negotiations, EU and Turkey have agreed on future TEN-T in Turkey and a priority project of the European interest. This activity will serve to implement that priority project.

Thereby, the Activity will contribute to the fulfilment of the **overall objective of Action-1** (Sustainable and Safe Transport) aiming at “a shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split”.

Description and eligible interventions

The reconstruction of the **Halkalı-Kapıkule railway line** is the principal intervention under the activity. It is part of the **Kapıkule-Halkalı-Kars railway axis** which is the “European Interest” project and among the priority projects listed in the “TEN-T Document”, agreed³⁵ between Turkey and the European Union as a benchmark for Chapter 21, which, on this basis, was provisionally closed. Eligible activities include the construction or rehabilitation of tracks, communications and signalling equipment, railway stations, etc.

There is an existing 290 km of single line railway connection between Halkalı and Kapıkule. As this railway does not meet the freight transport demand on this axis, the Halkalı-Kapıkule Railway Project will be a new railway construction project.

The project aims to construct a new double-line railway line. According to the existing feasibility study dated 2009, the length is 230 km, maximum gradient of the line will be 0,15% and minimum band radius of the line will be 3500 m, and there will be two tunnels on the line. However, studies for the project are being revised and these parameters may be changed accordingly.

Two more reserve investments are being prepared: the Alayunt-Afyon-Konya Railway Modernisation project and the Malatya-Narlı Railway Modernisation project. They are aimed at capacity improvements on additional TEN-T lines in Central and Eastern Turkey, completing North-South connections towards the Mediterranean, and will be an alternative option if some difficulties will be encountered to finance the Halkalı-Kapıkule railway project, and depending on the availability of funds.

³⁵ Official letter from the European Commission to the Head of the Mission of Turkey to the EU dated 78 March 2011 (no: ELARG/B3/FN/Ares save-2011- 257124)

All three projects are located on the network covered by the indicative maps of the new TEN-T Guidelines Regulation ("Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU").

Selection criteria

- Location (is it on the European interest project and/or among the priority projects listed in the TEN-T Document and/or on the indicative TEN-T Rail Network Maps of Turkey annexed to the new TEN-T Regulation)
- Maturity level of the project
- Added-value of the investment (increasing freight transport by rail etc.)
- All necessary preparation studies and assessments completed, permits available (at financing decision)

Final beneficiaries

The indicative list of beneficiaries of Activity 1.1 includes:

- the Directorate General for Infrastructure Investments
- the Directorate General of Turkish State Railways

4.6.1.2 Activity 1.2 – Environmental and Climate Change-related Measures

Specific objective

- to implement investments serving **environmental sustainability and climate change-related mitigation and adaptation** measures

Rationale

The activity serves to **eliminate the following weaknesses** identified in the SWOT analysis:

- high dependence on imported and unsustainable fossil fuel sources,

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Growing transport of dangerous goods
- Moral and financial losses to Turkey due to polluting.

In the last decades, **climate change** has become a serious threat to economic development, environment, and public health. Turkey is situated in Eastern Mediterranean region which makes its territories one of the most vulnerable regions to the adverse impacts of climate change as identified by the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

Turkey's NCCAP identifies a set of measures, in the form of specific actions, which provide the overall road map on how to undertake transport's responsibility to contribute to climate change mitigation and adaptation efforts. Along with other sectoral stakeholders, MoTI is responsible for the realization of these actions.

SOPT will concentrate on **soft measures with a catalytic effect**. Support will be used for the drafting of the necessary policies, needs analyses, and a strong database system to help the

authorities make informed policy choices. The currently underdeveloped legal framework and institutional capacities will be further developed, so that environment, climate change and energy efficiency objectives are integrated into national transport investment decisions, urban transport planning and implementation. **Awareness raising** activities will help encourage the authorities, operators, economic actors and passengers to make smarter choices favouring more environmentally-friendly transport options whenever a cleaner alternative is present. Last but not least, financial assistance for **small scale supply and works** will also be provided.

Description and eligible interventions

As a first priority, SOPT support will be concentrated on the following areas of the NCCAP (*indicative list*):

- U1.4.1. (Carrying out the works for preparation of the Transport Master Plan): This area involves measures like, “making forward looking projections for the transportation sector by calculating the GHG emission limitation options, mitigation potentials and costs”, “integrating purposes and objectives of low-carbon economy into the Transport Master Plan” etc.
- U3.1.1. (Making regulations on limitation of CO₂ emissions in new automobiles, foreign-flagged and passenger ships): This area involves measures aiming to make legal arrangements that will make it mandatory to use low-sulphuric fuel for freight and passenger ships visiting Turkey’s ports.
- U3.1.3. (Developing the capacity of the transportation sector to combat climate change): This area involves measures aiming to increase the coordination mechanisms for limitation of GHG emission increase in the transport sector and adaptation of the infrastructure to the impacts of climate change.
- U3.1.4. (Making legislative arrangements for Turkey’s international airways and seaways with regard to emissions trading): This area involves mainly measures on “making legal arrangements for monitoring GHG emissions from transportation and creating a registry system; increasing capacities of relevant public organisations”.
- U4.1.3. (Developing and implementing climate-sensitive urbanization and transport strategies with high energy efficiency): This area mainly focuses on measures like “preparing and implementing a climate-sensitive urban transport strategy with high energy efficiency”, “identifying the impacts of smart transport in cities on limiting GHG emissions” etc.

With reference to NCCAP as the primary road map for Turkey’s climate efforts in the sector, the action will mainly intervene in the areas of **GHG mitigation and transport adaptation** in the sector as well as other relevant **cross-cutting issues** relating to transport. More specifically, concrete operations will include, but may not be exclusive to:

1. Conducting extensive analyses on Turkey’s legal, administrative, technical, institutional and operational gaps/needs on low-carbon sustainable transport, which will be conducted by technical assistance and twinning instruments.

2. Drafting “Turkey’s Low-Carbon Sustainable Transport Development Strategy and Action Plan”, which will be made through technical assistance and twinning instruments.
3. Establishing a full-fledged environment and climate change database system that is measurable, reportable and verifiable which will utilize technical assistance, twinning and small scale supply.
4. Increasing capacities of related DGs of the MoTI in conducting environmental impact assessments (EIA) regarding transport investments in order to integrate the climate change perspective into those EIAs, through technical assistance and small scale supply.
5. Reducing the contribution of road transport, maritime and aviation sectors to GHG emissions through a set of “soft” measures, such as capacity building, legislative arrangements, appropriate financial incentives, the use of appropriate intelligent transport systems, sustainable energy solutions etc., which will be achieved by technical assistance, twinning and small scale supply and works.
6. Integration of national low-carbon sustainable transport policies, practices and projects into urban transport and land use plans as well as public and administrative awareness increase by way of similar “soft” (non-infrastructural”) measures and public campaigns by way of technical assistance, small scale supply and twinning activities.

Priority will be given to those projects which will enable MoTI to devise its road map and to close the capacity gaps in order to achieve its environmental objectives, namely operations no. 1,2,6. Operations 3,4,5 which will have immediate outcomes of GHG emission reduction and/or infrastructural adaptation to climate change will be implemented; as they often require established gap analyses in hand and an extensive stakeholder involvement as well as long-term technical assistance, small scale supply and works, twinning instruments.

Regarding marine pollution caused by maritime transport, under Activity 1.2, it is planned to launch operations for enhancing the ship inspection and prevention of oil spill capacity of the maritime institutions including components of supply of high speed boats, development of software with targeting factor for the vessels which cannot be inspected and relevant training activities complemented with the relevant acquis alignment.

Moreover, it will be facilitated to early detection of and response to the oil discharges by a certain distance from the ships both anchored and having transit pass within the search and rescue responsibility field through the procurement of laboratory equipment with their training and acquis alignment components.

It is also detected as a need to improve capacity for the control and monitoring of ballast water of the ships calling at the ports in order to prevent the distortion of marine ecosystem through the aquatic organisms carried by the ballast water by means of the supply of the relevant equipment for detection and training activities. In line with this operation, it is also required to conduct feasibility studies, plans and improve enforcement capacity for the vault and buoy mechanisms at berths of vessels and boats as implemented in the world and extensively in the EU member countries towards the same objective of protecting marine ecosystem and preventing the destruction of the benthic ecosystem at the anchoring berths with supply, technical assistance and acquis alignment components.

Moreover, port management system in Turkey needs to be enhanced with the technical assistance activities and a model green port in compliance with European standards will be developed by ensuring alternative maritime power for ships, including feasibility studies to be conducted regarding the power supply for the ships from the shore and LNG fuels and their impacts on the climate change.

Regarding transport related noise pollution, operations to **reduce the effects of noise pollution** might be addressed. Capacity building might be provided to the MoTI to enable the relevant departments to fulfil their legal obligations which are identified in the by-law, named *“Assessment and Management of Environmental Noise”*.

According to the bylaw, MoTI is responsible for the preparation of noise maps and action plans in order to reduce noise pollution along some transport routes.

Selection criteria

- Measures prioritised by the NCCAP will receive priority.
- Priority will be given to soft measures – e.g. capacity building – with a catalytic effect
- Based on successful institution building, equipment purchases and small scale works are also envisaged. These will be selected on the basis of their contribution to preventing / reducing pollution, including GHG emissions, from transport

Final Beneficiaries

The indicative list of beneficiaries under this activity includes:

- Ministry of Environment and Urbanization
- MoTI's relevant departments
 - Directorate for Strategy Development
 - Directorate General for European Union Affairs and Foreign Relations
 - Directorate General for Transport Services Regulation
 - Directorate General for Maritime
 - Directorate General for Infrastructure Investments
- DG State Railways
- DG Highways
- DG Civil Aviation
- Directorate General for State Airports Authority
- Turkish Coast Guard Command

4.6.1.3 Activity 1.3 – Improving Transport Safety

Specific objectives

- To **improve safety** in transport

Rationale

The Activity directly contributes to **eliminating weaknesses** presented in the SWOT analysis, ie.

- High level of **road accidents**, fatalities and injuries
- **Adverse driving habits** and non-adherence to regulations

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- **Pressure on national infrastructure** and environment due to transport demand
- **Congestion** – leading to economic and social losses

In Turkey, over the course of the last 30 years, 350 thousand people lost their lives because of traffic accidents. Every year, 250 thousand get injured. To change that, Turkey has joined the United Nation's initiative – launched in 2009 in Moscow – to decrease the number of road fatalities by 50% by the year 2020. For this, in 2012, the country's "**Road Traffic Safety Strategy and Action Plan**" was approved and published.

SOPT support will be used to implement that action plan. Operations will target four areas:

- education and training,
- enforcement,
- infrastructure (design rules development and small-scale infrastructure)
- awareness campaigns.

The MoTI will create the complementarity herein with the project to be tendered under the ESEI programme on support to road safety platform. The ESEI project will be creating an array of projects which the SOP can easily program and finance.

Although main safety problems in transport concentrate mainly on road sector, it should also be emphasized that **maritime, railway transport, combined transport and transport of dangerous goods** will also be targeted to a limited extent, mainly through awareness raising, and related studies.

Description and eligible interventions

As a first priority, SOPT support will be concentrated on the following measures of the Road Traffic Safety Strategy and Action Plan (*as an indicative list*):

- Enforcement (improvement in speed/alcohol/drug enforcements, seat belt use, helmet use for motorcycle drivers, enforcement of violation of light and signs, electronic enforcement systems, vehicle inspections, road-side heavy vehicle enforcement,
- Education and Training (Bringing the traffic consciousness in schools, driver education, first aid education, education of drivers and pedestrians, education of traffic police and gendarme traffic personnel)
- Awareness Campaigns (Road traffic safety awareness campaigns, responsibility in traffic campaign)
- Infrastructure (Improving accident black spots, road safety control on planned projects)

Emphasis will be on **soft measures**, e.g. technical assistance and training, aiming to develop policy, regulatory, implementation and enforcement capacity. Specific activities related to the

above mentioned measures of the Road Traffic Safety Strategy and Action Plan, as well as similar measures in other modes of transport, will be supported. The strengthening of implementation / enforcement capacity will also be supported through the purchase of **relevant equipment**, wherever needed.

Specifically, Turkish National Police (EGM) is assumed receive support for the enhancement of road safety and effectiveness of traffic enforcement. Through relevant operation, it is aimed to increase the quality of in-service trainings, revising enforcement procedures and methods, optimization of enforcement equipment and the awareness of stakeholders. Operation will assist EGM to benefit from best practices of the EU member states. Also, the equipment of traffic police vehicles will be revised.

In order to foster a culture of safety, **awareness raising actions** will also be financed. SOPT will contribute to the development of related training materials, supporting the integration of the topic of transport safety into regular school curricula (covering all modes of transport) as well as extra-curricular forms of education. In addition, the advanced training of professional vehicle drivers in first aid will be supported. Activities in this area will be identified, developed and implemented in partnership with transport operators, education institutions and NGOs active in the sector. Forms of support can include **services, supplies and limited construction** (e.g. traffic education parks for children). Beneficiaries will include municipalities, education institutions, NGOs and transport operators.

Safety aspects are also important in the **design of transport infrastructure**. In this area, IPA II might support the preparation of studies about accident white spots and black spots, and the typical causes of traffic accidents, to serve as an input for the formulation of policies and investment plans related to transport safety. In addition, on the basis of lessons from these studies, the legal rules and national infrastructure design requirements will be updated.

Support to develop and disseminate specific **curricula** (training materials) on safety issues for transport design engineers might be also held. In selected cases, small-scale infrastructure investments might be co-financed in order to eliminate black spots (as reference projects for similar investments under national schemes).

Last but not least, MoTI is planning to use IPA support for the establishment of a *Monitoring Center for Transport of Dangerous Goods*. Support will be used for institution building support – organisational development, design of processes and activities, staff training, procurement of equipment. Through the establishment of this centre it is aimed to decrease of traffic accidents involving dangerous goods transport by 20%.

Directly *acquis-related* harmonisation and capacity building operations in transport safety will be eligible under Action-4.

The details of the implementation of a part of this activity through a direct grant with Embarq Turkey are defined indicatively in the ANNEX I.

Selection Criteria

- Measures prioritised by the Road Traffic Safety Strategy and Action plan will receive priority.

- In the first half of the planning period, preference will be given to soft measures – e.g. capacity building – with a catalytic effect
- Based on successful institution building and policy development, equipment purchases and small scale works are also envisaged. These will be selected on the basis of their
 - Potential contribution to decrease the number of accidents, incidents and casualties;
 - Contribution to the safety culture, awareness, coordination and harmonisation with the international legislation
 - Demonstration effects, etc.

Final Beneficiaries

The indicative list of final beneficiaries is as follows:

- The responsible public administrations in Road Traffic Safety Action Plan, including the Turkish National Police, Gendarmerie, Ministry of Health, Ministry of National Education
- relevant DGs of the MoTI ,(eg. DG Transport Services Regulation)
- relevant attached and related institutions of the MoTI (eg. DG Highways)

4.6.1.4 Activity 1.4 – Promoting Inter-modality and Modal Shift

Specific objective:

- To promote **intermodal transport solutions**, and supporting technologies

Rationale:

The **economic dynamism** of international and regional trade requires Turkey to develop its entire transport infrastructure to increase its capacity in a sustainable way.

This means that a substantial modal shift away from road transport is necessary. Intermodality is a key factor of **consolidating Turkey's economic and social development** as well as EU **integration**. The exploitation of Turkey's still underutilised potential for maritime transport is a particular priority.

Expected effects of the strengthening of intermodal transport include strengthened economic development, improved competitiveness, as well as a reduction of social costs relating to road safety, air pollution, congestion, energy and raw materials consumption as well as infrastructure maintenance.

Against that backdrop, the Activity directly contributes to **eliminating weaknesses** presented in the SWOT analysis, ie.

- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at national levels
- Underdeveloped intermodality
- Lack of an integrated approach among public institutions regarding inter-modal transport strategies and investments

- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Congestion due to high concentration of population and employment in urban centers
- High dependence on imported and unsustainable energy resources.

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Pressure on national infrastructure and environment due to transport demand.

As regards the existing **“Turkish Combined Transport Strategy”**, which was prepared as an output of the EU funded project **“Strengthening Intermodal Transport in Turkey”**, SOPT support will address the following measures:

- Axis 1, Measure 1 - Port Intermodality (Improvements to sea-rail operations)
- Axis 1, Measure 2 - Railway Sector (interoperability and integration of Turkey's railway network, railway accessibility improvement in production and logistic facilities, definition of a nodal strategy)
- Axis 2, Measure 2 - Turkish Logistics Master Plan (analysis of logistic sector, analysis of logistic chains, definition of logistical locations-centres, establishment of logistic map of Turkey)
- Axis 3, Measure 1 - Regulation and Development of Combined Transport (development of logistic sector legislation, feasibility studies for single combined transport contract, establishment of a permanent combined transport platform)
- Axis 3, Measure 2 - Development of Combined Transport (incentives for intermodality)
- Axis 4, Facilitation of Combined Transport Management Systems and Customs Procedures

Description and eligible interventions:

The development of intermodality in Turkey requires a complex approach, including **legislative development, capacity building** as well as **investments** into the improvement of operations in railways, shipping and logistics.

Measures will target the improvement of the competitive position of railways and maritime transport, in order to help improve their flexibility, reduce their costs and service times vis-à-vis road transport, to encourage hauliers to choose environmentally friendly modes of transport.

Turkey's Combined Transport Strategy, which the IPA SOPT will co-finance, is structured as follows:

- **Axis 1** covers activities related to intermodality – the promotion of short sea shipping; improvements to sea-rail operations such as; analysis of trade flows likely to move along Turkish short sea shipping routes, study of current short sea shipping capacity in Turkey, identification and selection of short sea shipping routes in accordance with traffic volume optimization model and generalized transportation cost, formulation of routes and scenarios, definition of a countrywide model for analyzing the economic and social feasibility of a short sea shipping route, establishment of a technical commission for port-rail intermodality, strengthening public-private dialogue.

This axis also includes activities regarding the railway sector – rail freight corridors; land intermodality such as; definition of a rail freight corridor objective framework, strategic reorientation of the Turkish Railway Transportation Corporation (Freight), interoperability and integration of Turkey's railway networks, railway accessibility improvement plan in production and logistics facilities, definition of a nodal strategy, establishment of a new operational framework in the combined freight terminals owned by the General Directorate of Turkish State Railways Administration (TCDD).

- **Axis 2** refers to the activities on the elaboration of a Transport Master Plan (already supported by IPA 1) and a Logistics Master Plan such as; measurement of traffic volume and goods flow studies, characterization of flows and design of traffic measurement model, proposed courses of action with regard to infrastructure, services, management and non-infrastructure and services aspects, implementation and assessment of the Plan: organizational and financial strategy, competitive services supply strategy and competitive environmental supply strategy, elaboration of a Logistics Master Plan, analysis of logistics sector in Turkey, analysis of production and logistics chains, definition of logistical locations: centres, establishment of logistics map of Turkey.
- **Axis 3** contains activities related to the development of the legislative framework and incentives for intermodal transport such as; development of logistic sector legislation in Turkey, implementation of a feasibility study for a single combined transport contract, conduction of a feasibility study for application of arbitration courts in order to resolve combine transport problems, establishment of a permanent combined transport platform involving all public/private stakeholders, creation of a technical commission for the study of incentives, development of public-private sector dialogue.
- **Axis 4** is dedicated to the design and coordination among related institutions of the development of a single window as an initiative to improve combined transport.

SOPT will contribute to the implementation of the Turkish Combined Transport Strategy through the financing of

- The **soft measures** of the strategy, such as the master plans for the improvement of logistic capacity and intermodality, establishment of a permanent combined transport platform, development of the legal framework, the improvement of institutional capacity at the MoTI, and related national agencies, statistics, customs, and related national databases.
- The implementation of **small to medium-sized infrastructure investments**, such as the construction of railway links to the ports which do not have railway connections and construction of intermodal terminals are eligible for financing under IPA. The procurement and installation of technical equipment in new or already existing facilities will also be covered.

The infrastructure projects to be funded under IPA II are to be presented as good examples for future intermodal infrastructure investments in Turkey.

Taking into consideration that Marmara/Trakya region is regarded as dense area with the industrial base due to the concentration of the great number of production/distribution centres, logistics clusters as well as consumption areas, transport activities have been constantly increasing while causing much more congested roads. In order to tackle this kind of problems Turkey has taken strategic measures such as the “Logistics Master Plan for Trakya Region” which sets significant regional development measures in the region until 2023. Heavy traffic on roads also hampers transit flows of cargo in the region which are mostly destined to Europe. Hence, there is an urgent need to shift cargo from road to more sustainable modes of transport such as railway and maritime transport. Against this background, intervening, especially to the Marmara Region through medium scale infrastructure investments under IPA would be highly effective and pertinent. Marmara Sea creates great opportunities for policy-makers in order to exploit advantages of intermodality by making use of maritime transport with efficient railway linkages.

Furthermore, upon construction of Halkalı-Kapıkule railway line, the completion of the railway linkages between Tekirdağ Port and this new line and construction of an Intermodal Terminal in Çerkezköy would be an obvious necessity and will be approached by this programme. Accordingly, missing railway connections of ports at the Eastern and Southern Marmara region and necessary infrastructures for intermodal nodes might be supported through the programme. Such support will help respond to the regional challenges which exist as result of unsustainable reliance on road transport and also ease transit traffic in urban conglomeration in İstanbul.

SOPT will also give support to the construction of infrastructures regarding railway links, transshipment terminals and logistics terminals to ports and industrial areas in other regions of Turkey. Apart from construction of these infrastructures, related project studies such as feasibility, EIA, etc. are also eligible for financing.

One of the intermodal freight terminals to be built by EU funds is likely located in Trakya Region at Çerkezköy where the newly designed Halkalı-Kapıkule Project will pass through.

Çerkezköy Intermodal Terminal which is planned to serve as an interface for goods shifted from rail to rail/road to rail and vice-versa and it will act as a transshipment point to provide bundling of freight flows, cargo consolidation.

Construction of railway connection lines and intermodal infrastructures which connects certain industrial zones situated in the Eastern and Southern Marmara to the main lines will be implemented under this activity which would be funded under IPA II.

Within the time frame (2014 – 2018) of this programme, necessary preparatory studies (technical documents such as CBA, feasibility study, EIA, tender dossier, etc.) might be conducted.

Modalities on the cooperation with international organisations as direct grant award Under this activity are defined indicatively in the ANNEX I.

Selection criteria:

- Proximity and connection of the operation to East-West transport corridors, to Europe and networks decided in the TEN-T Document, in high traffic density and heavily populated areas

- Location facilitating shift to alternative transport modes
- Contribution to international and national trade
- Contribution to more sustainable urban transport by shifting freight volume to periphery transport links.

Final Beneficiaries:

The indicative list of final beneficiaries includes:

- The relevant DGs of the MoTI”,
- Relevant Affiliated and Related Institutions of the MoTI

4.6.1.5 Overview Table

Action Title	
Specific Objective	Action 1 - Sustainable and Safe Transport
Action Results	• Achieve a shift towards a safer, environmentally friendly transport system reflecting a more balanced modal split • R1 – TEN-T rail network connections to the EU strengthened • R2 – Soft operations serving environmental sustainability and climate change-related mitigation and adaptation measures are implemented • R3 – Improved Safety in Transport • R4 – Inter-modal transport solutions, and supporting technologies promoted
Activities	• Activity 1.1 – Improving and Modernising Railway Infrastructure • Activity 1.2 – Environmental and Climate Change-related Measures • Activity 1.3 – Improving Transport Safety • Activity 1.4 – Promoting Inter-modality and Modal Shift
Indicative List of Major Projects	• Rehabilitation of Halkalı-Kapıkule Railway Line • Modernization of Malatya-Narlı Railway Line • Modernization of Alayunt-Afyon-Konya Railway Line
Implementation Arrangements	• Management by Department for European Union Investments (EUID), DG for European Union Affairs and Foreign Relations (DG EUFR), MoTI • Delivery through service and works contracts

Targets and indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025 ³⁶	Source of info
<i>Action 1 - Sustainable and Safe Transport</i>						

³⁶ The target amount is obtained from the Feasibility Study of HKRL Project. Target year solely for this indicator is 2029.

<u>Outcome indicator 1:</u> Changes in the modal split (freight-ton) transport in the corridor(s) / regions invested in.	İstanbul-Kapıkule corridor and the performance of rail transport in Marmara Region where the SOPT Projects completed	N.A.	N.A.	N.A. (projects will not be finalized at this year)	0.98 million tons shift from road to rail transport	TURKSTAT MoTI Annual reports of relevant institutions
<u>Outcome indicator 2:</u> Travelling time in cargo transport by corridor in hours	Travelling time between Halkalı-Kapıkule	8 hours	N.A.	N.A. (projects will not be finalized at this year)	3h 50 min for freight 1h 43 min for passengers	MoTI Annual reports of relevant institutions
<u>Output indicator 1:</u> km of railway track built		N.A.	N.A.	15 % physical progress	155 km	MoTI
<u>Output indicator 2:</u> Turkey's Low-Carbon Transport Strategy and Action Plan drafted		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	Done	MoTI
<u>Output indicator 3:</u> Transport GHG emissions database established		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	Done	MoTI
<u>Output indicator 4:</u> Increase in Turkey's capacity for road safety audit through certified Road Safety Auditors (in line with Directive 2008/96/EC)		N.A.	N.A.	N.A.	18 Road Safety Auditors with Certificate of Competency and trainers of training	National Statistics MoTI TNP
<u>Output indicator 5:</u> Construction of Çerkezköy Intermodal Terminal		N.A.	N.A.			Project Progress Reports MoTI

Aim

The overall aim of this action is improving the resource, time- and cost-efficient **efficiency of the Turkish transport system**.

EU Legislation

Alignment with the EU acquis is specifically addressed by Action 4. Key elements of EU law directly concerned by this action include:

- **White Paper:** Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system,
- **Directive 2010/40/EU** of the European Parliament and of the Council of 7 July 2010 on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport.

Specific Objectives

The specific objective of the Action is promote the spread of smart, innovative, resource, time- and cost-efficient solutions across all transport modes.

Rationale

Efficient transport is a fundamental condition for sustainable prosperity in Turkey. In the transport sector, research is at the core of developing new technologies for greener, smarter, more efficient transport means and innovative solutions for safer, more sustainable and inclusive mobility.

The Action heavily **builds on existing strengths** as presented in the SWOT analysis, i.e.

- Transport policy has high priority for TR government
- Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget
- Vast experience with PPP projects

foreseen as **augmented by opportunities** in the SWOT analysis, i.e.

- Opportunities for revenue generating public and private investments in transport and logistics

The Action directly contributes to **eliminating weaknesses** presented in the **SWOT analysis**, i.e.

- Research capacities in Transport underdeveloped, Transport Research Centre not yet functioning
- Lack of commonly acknowledged ITS standards

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Unit costs in road transport still lower than in sustainable modes – impeding modal shift

Against that backdrop, the key results to be achieved under this action include the following:

- R1 – Implementation of the Intelligent Transport System (ITS) strategy and the spread of ITS in the transport sector
- R2 – Research and development in the Transport Sector promoted

Each one of these results is to be achieved through one dedicated activity.

Description

ITS Strategy and connected investments

The first activity under Action 2 will **support the implementation of the ITS Strategy and Action Plan** as well as connected national investments. Thereby, particular emphasis will be placed on environmental sustainability, resource efficiency, and high-quality of service to passengers through the extensive use of modern IT and communication methods.

More specifically, technical assistance will be provided to MoTI to establish common standards and terminologies for intelligent transport systems; to define a national ITS architecture for the highway network. Turkey's gradual integration into the Galileo/EGNOS system and the Single European Sky (SES) initiative will also be supported taking relevant clauses in NPAA 2008 into account. In the rail sector, the spread of European Rail Traffic Management System (ERTMS) – on lines not covered by Action 1 – is also eligible. Operations serving to disseminate Cooperative ITS application in the country will be on the scope of the Action.

Last but not least, IPA support might be used for the establishment of the e-call³⁷ system in Turkey.

For details, pls. refer to Activity 2.1.

Research and Development

Under activity 2.2., **transport-related research** and innovation activities will be supported. The first priority thereby is institution building to support the Directorate of Transport, Maritime Affairs and Communications Research Centre, established by Decree Law 655 of 2011. IPA will finance organisational development, staff capacity building as well as the elaboration of national policies and strategies for transport research, as well as incentives to promote transport research in all sub-sectors. Reimbursable advisory services from IFIs can also be financed.

The SOPT will also facilitate the creation of partnerships between Turkish and EU cities as well as transport research institutes to create a network of expertise that is able to support informed policy making by gathering data, and delivering analyses and recommendations to the government and municipalities.

³⁷ an initiative with the purpose of bringing rapid assistance to motorists involved in a collision anywhere (in the EU) – <http://ec.europa.eu/digital-agenda/en/ecall-time-saved-lives-saved>

Concrete transport research projects may be supported through grants. These may be extended directly to universities and research institutions (e.g. in the case of basic research) or to partnerships between commercial companies and research institutions (e.g. in the case of promoting practical application of research results in commercial operations).

Summary

The **activities** designed to carry out Action 2 include:

- Activity 2.1 – Supporting the ITS Strategy and Other ITS Measures
- Activity 2.2 – Supporting Research and Innovation in Transport

Delivery

- The main basis for the prioritisation of investments for IPA support will be the national strategy on Intelligent Transport Systems.
- Grants to research and innovation projects will be awarded on a competitive basis.

4.6.2.1 Activity 2.1 – Supporting the ITS Strategy and Other ITS Measures

Specific objectives:

Implementation of the Intelligent Transport System (ITS) strategy and the spread of ITS in the transport sector

Rationale

Intelligent transport systems apply information and communication technologies to transport. ITS can be used for different purposes under different conditions and can be applied in every transport mode (road, rail, air, maritime) and services can be used by both passenger and freight transport to reduce transport cost as well as congestion and number of the casualties in road accidents.

The Activity directly contributes to **eliminating weaknesses presented in the SWOT analysis**, i.e.

- Lack of commonly acknowledged ITS standards

threatening to further deepen due to **threats in the SWOT analysis**, i.e.

- Pressure on national infrastructure and environment due to transport demand
- Congestion – leading to economic and social losses

The Activity heavily **builds on existing strengths as presented in the SWOT analysis**, i.e.

- Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget
- Vast experience in Public-Private Partnership projects,

foreseen as **augmented by opportunities** in the SWOT analysis, i.e.

- Opportunities for revenue generating public and private investments in transport and logistics
- Development of new innovative transport, IT and telecommunication technologies offer possibilities to improve efficiency of transport

The need for widespread deployment of intelligent transport systems has proven urgent for Turkey. The 2012-2014 Mid-term Government Programme and the attached Action Plan therefore maintained that a National ITS Strategy would be devised. In accordance with the plan, MoTI started the coordination of works in collaboration with the Ministry of Interior, the Ministry of Industry and Technology, metropolitan municipalities, universities, NGOs and other related public and private bodies in 2012. The fruit of this work, the Draft National ITS Strategy Document and the attached Action Plan was completed in April 2013 and sent to the Higher Planning Council for approval.

The first activity under Action 2 will support the implementation of the ITS Strategy and Action Plan as well as connected national investments. Thereby, particular emphasis will be placed on environmental sustainability, resource efficiency, and high-quality of service to passengers through the extensive use of modern IT and communication methods.

Supporting the ITS contributes to the efficiency of the sector via supporting innovation in Transport, including policy development and institution building and supporting the spread of intelligent transport systems, and environmentally friendly modes of urban transport as well as reducing congestion.

In pursuit of the above objectives, specifically under SOPT, technical assistance will be provided to MoTI to establish common standards and terminologies for intelligent transport systems; to define a national ITS architecture for the highway network. Turkey's gradual integration into the Galileo/EGNOS system and the Single European Sky (SES) initiative will also be supported taking relevant clauses in NPAA 2008 into account. In the rail sector, the spread of ERTMS – on lines not covered by Action 1 – is also eligible. Operations serving to disseminate Cooperative ITS application in the country will be on the scope of the Action.

Last but not least, IPA support might be used for the establishment of the EU's e-call system (mainly planning) in Turkey.

Description and eligible interventions

The Draft Strategy Document sets Turkey's 2023 ITS vision as "Turkey in full integration both internally and internationally, where all transportation services are conducted and oriented by means of information and communication technologies".

The main aim of supporting this strategy is "utilizing information and communication technologies in all transport modes to attain a fully integrated, safe, effective, efficient, innovative, human-oriented, environmentally friendly, sustainable and smart transport network".

The 5 strategic objectives of the abovementioned ITS strategy is as follows:

- 1) Improving the administrative and technical regulations in accordance with national and international necessities for the countrywide planning and integration of ITS.

- 2) Development of a globally competitive Turkish ITS industry.
- 3) Countrywide deployment of ITS applications to improve safety and mobility.
- 4) Improving transport accessibility by means of ITS.
- 5) Reduction of fuel consumption and GHG emissions resulting from road transport.

Each strategic goal has specific objectives under it, and the attached Action Plan lists 38 actions associated with those goals to be actualised or started until 2016. These include essential actions, such as development of a national ITS architecture, foundation of ITS Turkey, establishment of 18 highway traffic management centres and development of a national electronic payment system to be used in every kind of transport payment throughout the country.

In this respect, the priority activities were determined in line with the outcomes of the workshop that realized in Ankara on 7 April 2014. These are as follows:

- ***Establishment of GALILEO/EGNOS-BASED Intelligent Transport Systems in Turkey:*** In order to ensure a safe traffic management and effective using of public vehicles with minimum environment damage, establishment of a safe and strategic Galileo/EGNOS-based ITS (Connected/Smart Navigation) which provides tracking and management of public vehicles via satellite imagery managed by an institution is important. In Turkey, public transportation systems are represented by trains, trams, subways and buses. While trains, trams and subways are all rail based solutions, this activity is focused on both road based (e.g. buses and other public vehicles) and rail based public transports. It is planned to be started by 2016. The expected outputs of this activity are as follows:
 - Maintaining a safe working environment for public vehicles staff,
 - Protecting valuable assets (complete mobile asset tracking and management tools that provide complete return on investment),
 - Making every vehicle more efficient, reducing costs (Money savings in fuel, vehicle kilometres driven, and worker overtime),
 - Monitoring schedule adherence of buses, trains etc. in service,
 - Triggering changes of buses' destination sign displays at the end of the line,
 - Triggering pre-recorded announcements for passengers,
 - Implementation of the electronic payment system,
 - Fewer accidents, improved driver behaviour.
- ***Support to the establishment and generalization of EU's eCall System:*** This activity is programmed under 2014 via Technical Assistance with supply under IPA funds. In case of a crash, an eCall-equipped car automatically calls the nearest emergency centre. Even if no passenger is able to speak, e.g. due to injuries, a 'Minimum Set of Data' is sent, which includes the exact location of the crash site. Shortly after the accident, emergency services therefore know that there has been an accident, and where exactly. Establishment of this activity will help to reduce the number of the casualties in the road accidents.
- ***Establishment of a common ITS Terminology and establishment of standardization regarding ITS:*** A solid ITS terminology document that will be used for the whole transport sector is the main outcome of this activity. To realize it, workgroups will be created to represent all stakeholders. An annotated dictionary of ITS terms will be

prepared. System names and abbreviations will be standardized and an ITS architecture for the highway network will be established as well as the deployment of the ERTMS for the railway sector will be realized.

The TA would ensure that the ITS Architecture serves the long-term interest of transport providers and users, support development of an ITS Implementation Plan that is consistent with the country's Transport Strategy and relevant European Union directives on interoperability, and provide assistance in setting out organizational and institutional arrangements for implementation of the ITS Strategy and Implementation Plan.

Finally, the expected benefits of the TA are that the Ministry would own a clear implementation road map that is not biased towards any proprietary technologies and fits the interest and priorities of the Government. High-priority ITS investments would be identified for further development.

Modalities on the cooperation with international organisations as direct grant award under this activity are defined indicatively in the ANNEX I.

Selection criteria

- Focusing on state-of-the-art technologies and better planning,
- Contribution to reduce congestion,
- Reducing voyage time,
- Ensuring user friendly ITS and C-ITS systems.

Final Beneficiaries

The indicative list of final beneficiaries of Activity 2.1. includes

- Relevant DGs of the MoTI,
- Relevant Attached and Related Institutions of the MoTI.
- Municipalities operating public transport systems.

4.6.2.2 Activity 2.2 – Supporting Research and Innovation in Transport

Specific Objective

- To promote research, development and innovation in Transport.

Rationale

Technological innovation can contribute a faster and cheaper transition to a more efficient and sustainable transport systems by acting on three main factors: vehicles' efficiency, materials and design; cleaner energy use through new fuels and propulsion systems; better use of network and safer and more secure operations through information and communication systems.

The Activity directly contributes to **eliminating weaknesses presented in the SWOT analysis**, ie.

- Research capacities in Transport underdeveloped, Transport Research Centre not yet functioning
- Lack of commonly acknowledged ITS standards.

The Activity **builds on existing strengths as presented in the SWOT analysis**, i.e.

- Vast experience in Public-Private Partnership projects,

foreseen as **augmented by opportunities in the SWOT analysis**, i.e.

- Development of new innovative transport, IT and telecommunication technologies offer possibilities to improve efficiency of transport

Under activity 2.2., **transport-related research** and innovation activities will be supported. The first priority thereby is institution building to support the Directorate for Transport, Maritime Affairs and Communication Research Centre, established by Decree Law 655 of 2011. IPA will finance organisational development, staff capacity building as well as the elaboration of national policies and strategies for transport research, as well as incentives to promote transport research in all sub-sectors. Reimbursable advisory services from IFIs can also be financed.

The Transport SOP will also facilitate the creation of partnerships between Turkish and EU cities as well as transport research institutes to create a network of expertise that is able to support informed policy making by gathering data, and delivering analyses and recommendations to the government and municipalities.

Description and eligible interventions

The main activity under this action is the enhancement of the capacity building of the Directorate for Transport, Maritime Affairs and Communication Research Centre.

This activity will assist the Research Center to conduct its main duties.

Specific transport research projects may be supported through grants. These may be extended directly to universities and research institutions (e.g. in the case of basic research) or to partnerships between commercial companies and research institutions (e.g. in the case of promoting practical application of research results in commercial operations). Specific projects on the collection and classification of data and statistics which will enable the Ministry to set up comprehensive indicators to monitor the sector will be supported.

Selection Criteria

- Quality of research and development activities,
- Collaboration with other institutions such as universities, NGOs etc.

Final Beneficiaries

- “Relevant DGs of the MoTI”, “Relevant Attached and Related Institutions of the MoTI).

4.6.2.3 Overview Table

Action Title		Action 2 - Efficient Transport
Specific Objective		• promote the spread of smart and innovative, resource, time and cost-efficient solutions across all transport modes
Action Results		• R1 – Implementation of the Intelligent Transport System (ITS) strategy and the spread of ITS in the transport sector • R2 – Research and development in the Transport Sector promoted
Activities		• Activity 2.1 – Supporting the ITS Strategy and Other ITS Measures • Activity 2.2 – Supporting Research and Innovation in Transport
Indicative List of Major Projects		• Currently, no major projects are planned under this action.
Implementation Arrangements		• Management by Department for European Union Investments (EUID), DG for European Union Affairs and Foreign Relations (DG EUIR), MoTI • Delivery through service and works contracts, as well as grants

Targets and indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025	Source of information
Action 2 Efficient Transport						
<u>Outcome indicator 1:</u> Volume of research spending in transport sector through MoTI Research Center		N.A.	N.A.	1 million €	2 million €	National Statistics TURKSTAT MoTI
<u>Output indicator 1:</u> Public Transport Optimization and/or Parking Assistance Tools deployed		N.A.	N.A.	N.A.	2	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 2:</u> Traffic Management Systems installed/developed		N.A.	N.A.	N.A.	2	MoTI Municipalities

4.6.3 Action 3 – Accessible and Inclusive Transport

Aim

- Promote a shift from individual to sustainable, accessible and inclusive modes of public transport at both national and urban levels

EU Legislation

Alignment with the EU acquis is specifically addressed by Action 4. Key elements of the Acquis concerned by this action include:

- Communication From the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, **Action Plan on Urban Mobility**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0027_en.htm)
- **Green Paper, Towards a new culture for urban mobility**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124484_en.htm) (<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0551:FIN:EN:PDF>)
- Communication From the Commission to the European Parliament and the Council, **Strengthening passenger rights within the European Union**
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124124_en.htm)
- **Regulation (EU) No 1177/2010** of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0049_en.htm)
- **Regulation (EU) No 181/2011** of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/tr0050_en.htm)
- **Regulation (EC) No 1107/2006** of the Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124132_en.htm)
- **Regulation (EC) No 261/2004** of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 (Text with EEA relevance)
(http://europa.eu/legislation_summaries/transport/mobility_and_passenger_rights/124173_en.htm)
- **European Disability Strategy 2010-2020**
(http://ec.europa.eu/justice/discrimination/disabilities/disability-strategy/index_en.htm)
- **Communication** From the Commission to the Council, the European Parliament, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions - **Equal**

opportunities for people with disabilities: A European Action

Plan(http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/disability_and_old_age/c11414_en.htm)

- **White Paper European transport policy for 2010: time to decide**
(http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf)

Specific objective

To improve the accessibility of transport services, increase capacity and effectiveness of urban public transport; reduce congestion and emissions created by transport in urban areas

Rationale

Large parts of the population in Turkey, especially those of older age, socially disadvantaged or people with reduced mobility are restricted in their free movement by the inadequacy of accessible transport services. About 12.3% of the total population (8.4 million people) are reported to suffer from chronic diseases and disabilities.

The urban transport sector is also facing particular challenges in Turkey which is a highly urbanised country. 72% of the population lives in cities, and this proportion has been growing by 10% over the last two decades. The urban transport system is facing problems created by growing demands of rapid urbanization. The congestion in larger Turkish cities has created an unsustainable situation, as well.

Responding to those needs, this action will contribute to the creation of a modern, inclusive and accessible transport system, which is an urgent task. It will also promote integrated policies which are able to grasp the full complexity of urban transport systems and the needs of citizens from different social groups.

The Action directly contributes to eliminating weaknesses presented in the SWOT analysis, i.e.

- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at urban levels
- Unit costs in road transport still lower than in sustainable modes – impeding modal shift
- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Congestion due to high concentration of population and employment in urban centers
- Physical constraints and low density deterring accessibility to local public transport

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing urbanisation
- Congestion – leading to economic and social losses
- Adverse effects of pollution on public health

Measures to be financed by SOPT will increase the attractivity and accessibility of public transport services for all citizens, with regard to cities and national transport networks. The promotion of transport by bicycles as an integral part of the urban transport system will also

be supported. The transport of people with reduced mobility will be a specific priority, as part of larger urban transport projects, or specifically targeted operations.

The problems faced in urban transport and accessibility issues have also caused the civil society to mobilize and petition their demands to national government and municipality administrations. High awareness level of civil society can be a good opportunity for transport policy makers if dialogue between them can be achieved smoothly and effectively.

SOPT will aim at supporting the mobilisation of the public institutions to strengthen their services and improve the coordination between stakeholders and policy making bodies. Considering that, Action 3 has been designed to achieve the following two results, each of them delivered through a dedicated activity:

- R1 – Accessibility and inclusivity of public transport further developed at urban and national level;
- R2 – Progress towards sustainable urban mobility plans and public transport.

Description

Activity 3.1 covers support to policy development, **capacity building and the preparation and implementation of concrete accessible transport investments**. The activity will focus on two specific areas:

- One, to promote the **co-operation** of the government, local authorities and transport sector stakeholders (from service providers to business, public institutions, and citizens) in order to develop, test and establish, all over the country, a partnership-based model for the further planning and development of accessible public transport services.

The enhanced dialogue between all players is to ensure that transport developments, both in an urban and inter-city context, are designed and implemented to best effect, in line with the requirements of the users. Such an approach will raise the quality of life for all citizens and also facilitate the cost-effectiveness of public investments in the sector.

- The **preparation and implementation of specific investments** in compliance with the EU requirements regarding the access of people with reduced mobility to public transport.

Activity 3.2 will **support the elaboration of Sustainable Urban Mobility Plans and finance the implementation of investments in cities**. Investments will cover public transport services as well as promoting the use of bicycles, e.g. through the extension of bicycle paths, raising awareness of the benefits of bicycle transport, encouraging use of bicycles as a transport mode, developing pedestrian areas, promotion of car-pooling, support to the mobility plans.

The proposed Transport Master Plan Project, provided a Sustainable Urban Transport Guideline for cities. In this regard, the interventions which are planned to be implemented within this Programme towards urban transport will be designed in accordance with the outputs of this ongoing project. Sequencing will be arranged accordingly.

In conducting measures towards urban transport and improving accessibility, collaboration will be set up with IFIs (especially with WB) and other related organisations which have experience in these fields in order to mobilise their funds and technical expertise in addition to funds provided by this Programme.

Investments will include the remodelling of existing infrastructures, or the construction of new facilities.

Delivery

As regards Activity 3.1, IPA will finance technical assistance, studies and conferences, as well as the work of partnership-based bodies at national and local level to ensure the co-operation of stakeholders in preparing the strategies and projects. The scope of this action will also include training to employees working in the transport sector, for example with respect to serving passengers with reduced mobility. Reimbursable advisory services from IFIs will also be financed. For example, co-operation is envisaged with the World Bank with respect to institutional arrangements and the state of transport systems, as well as the review and benchmarking of international best practices. Technical and institutional support can be provided to improve the operational and managerial efficiency of transport systems.

In Activity 3.2, apart from investment studies, supplies and infrastructure are envisaged to implement urban transport projects in cities. The selection of projects to be prepared and implemented will be based on the expected impact of the investments being prepared (e.g. size of affected population, expected reduction in congestion). Again, co-operation will be sought with IFIs, such as the World Bank which has developed Sustainable Cities Initiative.

4.6.3.1 Activity 3.1 – Accessible Transport

Specific objective

- To further develop the **accessibility and inclusivity of public transport** at urban and national levels

Rationale

Promoting accessibility of transport modes is one of the main priorities not only of Turkey but also of the EU. People with reduced mobility cannot become active members of the society if they cannot access transport networks easily. Societies which neglect this fact have to face with moral, ethical and economic consequences of their actions.

For developing transport services in line with the needs of all, partnership between policymakers, transport service providers and citizens is very important. A good partnership process can ensure that needs are assessed comprehensively and accurately, and that – through dialogue – a good compromise between needs and possibilities is reached. As a result, all stakeholders can be satisfied with and support new development projects.

SOPT might co-operate with the parallel planned ESEI project, also financed by the EU, aimed at creating a platform for co-ordinating public policies for accessible transport at national and urban levels.

The Activity directly contributes to eliminating weaknesses presented in the SWOT analysis, ie.

- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at urban levels
- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Physical constraints and low density deterring accessibility to local public transport

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing urbanisation
- Congestion – leading to economic and social losses

The objectives to be pursued in the area of accessible transport were also debated in detail at a partnership event, organised with the EU support, on 25-26 February 2013. At the workshop, participants urged to strengthen the co-ordination of stakeholders involved in urban transport, and also the co-ordination of government departments active in the area. Complaints were raised because of the lack of awareness of the needs of people with reduced mobility. The enforcement of legal relevant rules (e.g. inspections) also needs to be stepped up. Last but not least, financial resources for this policy area should be increased, and their use better prioritised.

Description

Activity 3.1 will, first of all, support the transfer of knowledge to the relevant departments of MoTI and related public administration institutions, in the planning and execution of accessible transport projects.

Thereby, the main focus will be on soft measures, including – but not limited to – the preparation of studies, as well as networking with peers from the EU countries (and the EU itself). Study visits, exchanges of experience may be financed to allow Turkish stakeholders to gain practical insights into similar projects being undertaken in the European Union.

Law on People with Disabilities (no: 5378) states that urban transport vehicles and infrastructure have to be restructured according to the needs of people with reduced mobility. Ministry of Family and Social Policies published a Regulation in order to monitor and inspect the relevant authorities about the requirements of the Law in 2013. According to the Regulation, a commission will inspect the infrastructure and vehicles of urban transport systems.

Eligible interventions (summary of the types of operations)

The activity might start with a needs assessment study which will help to assess the current situation of accessibility of national and local transport networks. Furthermore, this study will be beneficial for selecting cities where an IPA-financed accessible urban transport project should be prepared and implemented.

The activity is expected be accompanied by networking events involving national and international experts and stakeholders to facilitate the exchange of experiences with policy makers, experts, transport companies and NGOs from EU countries.

This Activity will also contribute to the successful establishment of a platform which enables cooperation among relevant government and municipality administrations and NGOs for implementing necessary actions for accessible transport networks.

Awareness raising towards the mobility needs of people with reduced mobility will also be financed.

Also, small scale investments that increase the accessibility of citizens to the urban transport services will be financed.

The details of the implementation of a part of this activity through a direct grant with Embarq Turkey are defined indicatively in the ANNEX I.

Selection criteria

- support to the accessibility level of transport modes
- support to the training of public employees in transport sector about needs of people with reduced mobility
- expected impact on the accessibility level of transport modes
- technical capacity regarding implementation

Final beneficiaries

The indicative list of final beneficiaries is as follows:

- Ministry of Transport and Infrastructure
- Ministry of Family, Labour and Social Services,
- Municipalities.

4.6.3.2 Activity 3.2 –Urban Transport

Specific objective

- To create the basic conditions to progress towards a sustainable urban public transport

Rationale

The general imbalance of transport modes in Turkey towards road transport also applies to the urban context, which negatively affects the welfare of citizens. Increased pollution and congestion also lead to negative effects on the environment, and they cause economic losses.

The Activity directly contributes to **eliminating weaknesses** presented in the SWOT analysis, ie.

- Severe modal imbalance in freight and passenger transport at urban levels
- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Congestion due to high concentration of population and employment in urban centers
- Physical constraints and low density deterring accessibility to local public transport

threatening to further deepen due to threats in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing urbanisation
- Congestion – leading to economic and social losses
- Adverse affects of pollution on public health

Turkey, which imports most of its oil for transport, needs urgent and innovative solutions, especially in large urban areas where a great deal of time and energy are spent on congested road traffic. Therefore, improving other modes of transport in urban areas and integrating various modes in public transport are major problems in Turkey.

Almost half of all car trips are over distances of shorter than 5 kilometres in the EU countries.³⁸ This reflects that bicycle, as a carbon free mode of transport, has a great potential if appropriate infrastructure is built and necessary legislative acts are adopted.

Description

Activity 3.2 will be dedicated to the practical preparation and execution of inclusive transport investments in different cities. These investments will include the creation of new small to medium scale infrastructure, preferably in a complex approach to modernising city transport with alternative approaches.

This Activity will assist municipalities in elaborating Sustainable Urban Mobility Plans through technical assistance.

As a result of these interventions, negative environmental impact from urban transport is expected to decrease.

Eligible interventions (summary of the types of operations)

- Sustainable Urban Mobility Plans
- Construction of bicycle friendly urban transport network
- Development of pedestrian areas
- Promotion of car pooling
- Raising awareness

Modalities on the cooperation with international organisations as direct grant award under this activity are defined indicatively in the ANNEX I.

Selection criteria

- Technical capacity regarding implementation,
- increasing the share of public transport in urban areas
- increasing the share of bicycle transport in urban areas

Final beneficiaries

The indicative list of final beneficiaries is as follows:

³⁸http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/urban_mobility_actions/cycling_en.htm, 10.05.2010

- Ministry of Transport and Infrastructure
- Municipalities

4.6.3.3 Overview Table

Action Title	Accessible Transport
Specific Objective	• To improve the accessibility of transport services for all, increase capacity and effectiveness of urban public transport; reduce congestion and emissions created by transport in urban areas
Action Results	• R1 – Accessibility of public transport further developed at urban and national level • R2 – Progress towards sustainable urban mobility plans and public transport
Activities	• Activity 3.1 – Accessible Transport • Activity 3.2 – Urban Transport
Indicative List of Major Projects	• Under this action, no major projects are foreseen at this stage.
Implementation Arrangements	• Management by Department for European Union Investments (EUID), DG DG for European Union Affairs and Foreign Relations (DG EUFR), MoTI • Delivery through service and works contracts, as well as grants

Targets and indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025	Source of information
<i>Action 3 Accessible and Inclusive Transport</i>						
<u>Outcome indicator 1:</u> Enhanced public awareness on sustainable urban mobility		N.A.	N.A.	N.A.	(app.) 5 million people reached out ³⁹ (through media coverage)	MoT UMT Municipalities
<u>Outcome indicator 2:</u> Enhanced institutional and organizational capacity of Municipalities on sustainable urban mobility planning		N.A.	N.A.	N.A.	6	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 1:</u> Number of Sustainable Urban		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this	6	MoTI Municipalities

³⁹ The target value is of the project proposal by the Union of Municipalities of Turkey.

Mobility Plans developed in cities				year)		
<u>Output indicator 2:</u> Provision/update of data collection systems/processes under urban mobility planning		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	2	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 3:</u> Instalment of pilot/small scale infrastructure/model applications		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	5	MoTI Municipalities
<u>Output indicators 4:</u> Number of municipalities participating EMW		26 (2018, UMT becomes national coordinator)	551 (2020)	617	2500 in total participation throughout 2022-2005	MoTI UMT

4.6.4 Action 4 – Acquis Alignment and EU integration

Aim

To strengthen Turkey's alignment with EU standards in the field of Transport

EU Legislation

The necessary references to EU legislation to be aligned with in transport sector are specified in NPAA 2008. Moreover, a non-exhaustive list of acquis and policy documents is given below, taking into account recent developments.

General Policy

- COM/2011/144 Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system
- COM/2009/279 A Sustainable Future for Transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system
- Communication from the Commission, EUROPE 2020 A strategy for smart, sustainable and inclusive growth COM(2010) 2020, 03.03.2010SEC/2008/2206 Greening Transport
- Green Paper - A 2030 framework for climate and energy policies, COM(2013) 169, 27.03.2013
- COM (2001) 370 European Transport Policy for 2010: Time to Decide



Civil Aviation

- Council Directive 94/56/EC Fundamental principles governing the investigations of civil aviation accidents and incidents
- Directive 2003/42/EC Occurrence reporting in civil aviation
- Council Regulation (EC) No 1008/2008 Common rules for the operation of air services in the Community
- Council Directive 96/67/EC Access to the ground handling market at Community airports
- Regulation (EC) No 1107/2006 The rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air
- Council Regulation (EEC) No 95/93 Common rules for the allocation of slots at Community airports
- Regulation (EC) No 216/2008 Common rules in the field of civil aviation and establishing EASA and repealing Council directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC
- Regulation No. 1032/2006 Implementing Regulation on Automatic System Requirements for Exchange of Flight Information Among Air Traffic Control Units with the Aim of Announcement, Coordination and Transfer of Flights
- Regulation No. 1033/2006 Implementing Regulation on Requirements concerning Procedures for Flight Plans before the flight for Single European Sky.
- Regulation No. 633/2007 Implementing Regulation on Implementation Requirements of Flight Message Transfer Protocol used Among Air Traffic Control Units with the Aim of Announcement, Coordination and Transfer of Flights.
- Regulation No. 1265/2007 Implementing Regulation the Requirements for Air-Ground Voice Channel Spacing for Single European Sky
- Regulation No. 1330/2007 Implementing Regulation on Implementing Principles for Conveying Information on Civil Aviation Incidents to the Relevant Parties

Maritime Transport

- IMO Conventions and Protocols as appropriate
- Directive 2012/35/EU amending Directive 2008/106/EC on the minimum level of training of seafarers
- Regulation 391/2009/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations
- Directive 2009/15/EC on common rules and standards for ship inspection and survey organisations and for the relevant activities of maritime administrations
- Directive 2009/16/EC on Port State Control
- Regulation 2006/1013/EC on shipments of waste
- Directive 2002/84/EC amending the Directives on maritime safety and the prevention of pollution from ship
- Directive 2005/35/EU, Framework Decision 2005/667/JHA and Directive 2009/123/EC on ship sourced pollution and introduction of penalties
- Regulation 782/2003/EU on the prohibition of organotin compounds on ships
- COM/2009/0008 - Strategic goals and recommendations for the EU's maritime transport policy until 2018
- COM/2013/0510 - Blue Belt, a Single Transport Area for shipping
- COM/2013/0479 - Integrating maritime transport emissions in the EU's greenhouse gas reduction policies



- COM/2009/0010 - Communication and action plan with a view to establishing a European maritime transport space without barriers

Road Transport

- Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004
- Directive 1999/62/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 1999 on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures
- Directive 2004/52/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on the interoperability of electronic road toll systems in the Community
- Directive 2004/54/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on minimum safety requirements for tunnels in the Trans-European Road Network
- Directive 2008/96/EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on road infrastructure safety management
- COM/2010/0389 - Towards a European road safety area: policy orientations on road safety 2011-2020
- COM(1997) 243 Intermodality and intermodal freight transport in the European Union - A system's approach to freight transport - Strategies and actions to enhance efficiency, services and sustainability

Railways

- Directive 2012/34/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012 Establishing A Single European Railway Area (Recast)
- Directive 2008/57/EC of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the interoperability of the rail system within the Community (Recast)
- Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive)
- Directive 2007/59/EC of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on the certification of train drivers operating locomotives and trains on the railway system in the Community
- Regulation (EC) No 881/2004 of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 establishing a European Railway Agency (Agency Regulation)
- Secondary legislation on rail transport: technical specifications for interoperability (TSI), common safety methods, etc.

TEN-T

- Regulation (EU) No 1315/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 on Union guidelines for the development of the trans-European transport network and repealing Decision No 661/2010/EU



- Regulation (EU) No 1316/2013 of the European Parliament and of the Council of 11 December 2013 establishing the Connecting Europe Facility, amending Regulation (EU) No 913/2010 and repealing Regulations (EC) No 680/2007 and (EC) No 67/2010

Urban Transport and Accessibility

- COM(2013/0913 Together towards competitive and resource-efficient urban mobility
- COM(2009/0490 Action Plan on Urban Mobility {SEC(2009) 1211} {SEC(2009) 1212}
- COM(2007)55 Towards a new culture of urban mobility
- COM(2005)46 Strengthening passenger rights within the EU
- Regulation (EU) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004
- Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport
- Regulation (EC) No 1107/2006 of the Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air
- Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91
- COM(2010) 636 European Disability Strategy
- COM(2003) 650 Equal opportunities for people with disabilities: A European Action Plan

ITS

- Directive 2010/40/EU on the framework for the deployment of Intelligent Transport Systems in the field of road transport and for interfaces with other modes of transport.

Intermodal Transport

- Directive 92/106/EEC on the establishment of common rules for certain types of combined transport of goods between Member States.

Specific Objectives

The Action's specific objective is to improve **legislative and institutional capacities** to facilitate the Acquis alignment process and to strengthen the **policy dialogue** with the EU in the field of transport

Rationale

The EU's objective for the next decade is to create a genuine Single European Transport Area by eliminating all barriers between transport modes and national systems, easing the process of integration and facilitating the emergence of multinational and multimodal operators.

There is a clear economic rationale for Turkey to integrate in the Single European Transport Area.

The action is designed to eliminate weaknesses identified in the SWOT:

- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Need for further training of administration officials in EU integration, sub-sector policies as well as environmental issues

As the same time, it builds on existing strengths as presented in the SWOT analysis, i.e.

- Transport policy has high priority for TR government
- Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget
- Turkey meeting the technical benchmarks under Chapter 21,
- Overall alignment of Turkey's sector with the EU *acquis* "moderately advanced"
- Good working relationships with civil society organisations active in the transport sector

foreseen as augmented by opportunities in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing awareness of civil society of transport issues (including environmental and accessibility aspects)

Competition rules, market access, market regulation, compliance with safety & security standards, structural harmonisation, environmental priorities, and consumer rights are enshrined in the *acquis communautaire*, and need to be implemented. Alignment in these topics will facilitate the integration into the Single European Transport Area.

As regards assuming the obligations of membership, Turkey meets the technical benchmarks under Chapter 21. In Chapter 14, screening was completed in 2006, but a final report on that was not issued by the EU. Accordingly, there are no clearly defined opening and closing benchmarks available. Furthermore, negotiations on Chapter 14 are suspended, due to Council Decision on December 2006. The NPAA has been last updated in 2008. Therefore, the first priority under this action will be a legal and institutional gap analysis for the transport sector. The gap analysis will form the basis for the definition of comprehensive legal harmonisation and capacity building over the next 7 years. The aim of the SOPT will be to complete the legislative and institutional alignment process – with the possible exception of areas where transitional arrangements may be negotiated with the EU.

In particular:

- In the **maritime sector**, supervision and inspection capacity is a parallel concern, together with adoption of EU *acquis* and international conventions regarding safety and environment. Thus, adoption and implementation of *acquis* on ship inspection and surveys, training of seafarers, and access to maritime information are strongly emphasized.
- With "the Law on Liberalisation of Railway Transport in Turkey" which came into force on 1 May 2013, the liberalisation process of the **rail transport** has been started. Under the framework of the Law, TCDD has already commenced the studies to restructure and be divided into two legal entities as one infrastructure manager and a rail transport company. However, the necessary secondary legislations regarding

liberated rail transportation, market access, safety, licensing, capacity allocation, access to infrastructures, international rail transport, interoperability etc. are needed for a liberated rail transport in real terms.

- In **air transport** sector, the main guiding document is EU's transport 2050 Strategy, which aims full integration, creating the Single European Transport Area. Turkey shares the same values and understanding with the EU. The mission of the MoTI stated in the 2014-2018 Strategic Plan is to provide balanced, safe, affordable, accessible, sustainable and high-quality transport services to the citizens. The main issues to be addressed in the IPA II period are completing legal alignment, promoting safety in aviation, improving civil aviation security, and further liberalization of the air transport sector.
- In **road transport** sector, 15.000km of 65.000km of Turkish road network is a part of TEN-T network. Within IPA II period, it is aimed to complete works in order to make legal arrangements and implementations on road and tunnel safety.

Against that backdrop, the results to be achieved under action 4 are:

- **R1** - transport legislation further harmonised with the EU acquis and institutional **and administrative capacity needed to assume the obligations of membership** under acquis Chapters 14 and 21 further strengthened;
- **R2** – Strengthened policy **dialogue & technical cooperation** with relevant EU bodies

There will be two activities to achieve these results.

Description

Activity 4.1 will provide support to establish institutional **capacity for assuming the obligations of membership** under Chapters 14 and 21. Eligible activities will include the full range of twinning, technical assistance, services, supplies, and – where justified – also small-scale works directly necessary for the implementation of legislation related to market regulation and supervision, market access, safety rules, requirements to operators, consumer rights, interoperability and other aspects of the EU transport legislation. Through legislative alignment and improvement of related institutional capacity, integration to SETA will be facilitated.

Activity 4.2 will strengthen **TR-EU policy dialogue** in the field of transport, **specifically, under the Positive Agenda process and support relations with EU bodies especially relevant transport agencies**. Assistance will be provided to support policy development, the exchange of experience, and the creation of networks of professionals that are able to further Turkey's integration and accession process. For this, mainly soft measures focussed on the transfer of knowledge and training are envisaged. Eligible costs will cover technical assistance, studies, publications, organisational and operational costs (including travel and accommodation, for the national authorities and stakeholders) for negotiations and meetings, public consultations, conferences, dissemination of information to the public.

Delivery

Operations will be selected on the basis of Turkey's accession agenda as described in relevant government sector strategies, in order to progressively comply with accession requirements. Priorities contained in the CSP, the EU' Annual Progress Reports, the Commission's Enlargement Strategy and NPAA will also be taken into account.

4.6.4.1 Activity 4.1. Legislative alignment & capacity building to implement the Acquis

Specific Objective

- To harmonise transport legislation with the EU acquis and establish institutional **and administrative capacity needed to assume the obligations of membership** under acquis Chapters 14 and 21

Rationale

The harmonisation and implementation of acquis on market access, competition rules, interoperability, safety, consumer rights and some other aspects need to be developed to integrate with the EU and particularly SETA.

The activity is designed to **eliminate weaknesses** identified in the SWOT:

- Incomplete legal framework and insufficient institutional capacities in some sub-sectors
- Need for further training of administration officials in EU integration, sub-sector policies as well as environmental issues

The activity also builds on identified strengths:

- Transport policy has high priority for TR government
- Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget
- Turkey meeting the technical benchmarks under Chapter 21,
- Overall alignment of Turkey's sector with the EU acquis "moderately advanced"
- Good working relationships with civil society organisations active in the transport sector

foreseen as augmented by opportunities in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing awareness of civil society of transport issues (including environmental and accessibility aspects)
- Good working relationships with civil society organisations active in the transport

Description and eligible interventions

As a first priority, IPA support will concentrate on acquis alignment, especially on the basis of gap analysis to be developed under the SOPT as well. Later activities will concentrate on development of personnel (training), study visits to observe implementation in EU countries, supplying equipment and installing IT infrastructure (both hardware and software). Therefore, this activity will finance twinning, TA, and – where justified – small scale supplies and works.

Most of the projects under this activity will be designed and implemented according to sectoral themes (maritime safety, railway interoperability, etc). Thus, they are expected to

include especially *acquis* alignment, training, supply (technical equipment), study visits and peer learning activities.

Selection Criteria

- Is there a corresponding legislation in the *acquis*?
- Is the need for intervention reflected in the Progress Reports?
- Is the co-financing from the national budget available?

Final Beneficiaries

DGs of the MoTI especially newly established DGs will be the final beneficiary of this activity.

4.6.4.2 Activity 4.2 – Supporting Policy dialogue and technical cooperation

Specific Objective

- To strengthen **policy dialogue** and technical cooperation with relevant EU bodies.

Rationale

There is a need to enhance cooperation with the EU in transport sector. The high level political dialogue and technical cooperation with the relevant EU agencies are very useful tools in further deepening and strengthening relations in the field of transport.

The Activity builds on existing strengths as presented in the SWOT analysis, i.e.

- Transport policy has high priority for TR government
- Turkey meeting the technical benchmarks under Chapter 21,
- Overall alignment of Turkey's sector with the EU *acquis* “moderately advanced”
- Good working relationships with civil society organisations active in the transport sector

foreseen as augmented by opportunities in the SWOT analysis, i.e.

- Increasing awareness of civil society of transport issues (including environmental and accessibility aspects)

Description and eligible interventions

The successful completion of this activity requires mainly organization of meetings (both high level and expert level), study visits, training for experts and similar soft interventions. Thus, the operations under this activity will mostly contain twinning, and some TA.

Selection Criteria

- Does the intervention support the priorities of High Level Dialogue?
- Does the intervention facilitate the cooperation activities with related EU Agencies?

Final Beneficiaries

DGs of the MoTI will be the final beneficiary of this activity.

4.6.4.3 Overview Table

Action Title	Action 4 – Acquis Alignment and EU Integration
Specific Objective	To improve legislative and institutional capacities to facilitate the Acquis alignment process and to strengthen the policy dialogue with the EU in the field of transport
Action Results	- R1 - Transport legislation further harmonised with the EU acquis Chapters 14 and 21 and institutional and administrative capacity needed to assume the obligations of membership under acquis further strengthened - R2 – Strengthened policy dialogue & technical cooperation with relevant EU bodies
Activities	- Activity 4.1. Legislative alignment & capacity building to implement the Acquis - Activity 4.2 – Supporting Policy dialogue and technical cooperation
Indicative List of Major Projects	Currently, major projects are not planned under this activity
Implementation Arrangements	Management by Department for European Union Investments (EUID), DG DG for European Union Affairs and Foreign Relations (DG EUFR), MoTIDelivery through twinning, service and supply contracts. Limited works where justified.

Targets and indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025	Source of information
Action 4_Acquis Alignment and EU Integration						
<u>Outcome indicator 1:</u> Degree of alignment of directives and regulations with the EU acquis*	The results of the ATLAS Project will be used for this indicator.	N.A. ⁴⁰	N.A.	N.A.	To be defined according to results of ATLAS project	EU Annual Progress Reports MoFA MoTI
<u>Output indicator 1:</u> A guide (incl. Strategy and action plan) to Acquis alignment in transport sector prepared	As a result of ATLAS Project, a Strategy and Action Plan which includes gap analysis report, gap plugging report and RIAs will be prepared in order to guide the relevant DGs in terms of Acquis alignment in the	N.A.	N.A.	N.A.	1	Annual reports of relevant institutions

⁴⁰ The current National Action Plan for the EU Accession (2021-2023) for Turkey is not comprehensive enough to set values for baseline year and other years.

	field of transport.					
--	---------------------	--	--	--	--	--

* *: The results of the ATLAS Project will be used for this indicator.

4.6.5 Action 5 – Technical Assistance

Aim

The overall aim of the Action is to support MoTI in managing the SOPT in order to ensure that **EU, national and donor development funding** in Turkey's transport sector are used to best effect

EU Legislation

The action is aimed at the efficient implementation of IPA. Therefore, the relevant elements of the acquis are:

- **Regulation (EU) No 231/2014** of the European Parliament, and of the Council of 11 March 2014 **establishing an Instrument for Pre-accession Assistance (IPA II)**
- **Commission Implementing Regulation (EU) No 447/2014** of 2 May 2014 on the specific rules for implementing Regulation (EU) 231/2014 of 11 March 2014 of the European Parliament and the Council on establishing an Instrument for Pre-accession Assistance (IPA II)

Specific Objectives

The specific objective of the Action is to ensure that **SOPT is implemented in an effective, efficient, regular, transparent and timely manner.**

Rationale

MoTI has solid experience in IPA as being the Operating Structure for the management of a Transport SOP, IPA-II, with its novelties and new areas of intervention, requires both a re-structuring of the current system and further capacity building activities.

Due to its component-based structure, under IPA between 2007 and 2013, MoTI has been responsible for the programming, monitoring, evaluating, tendering, as well as the contract management and financial management of transport infrastructure investments. Capacity building projects related to acquis harmonisation were out of its scope. Under IPA-II, MoTI is responsible for all IPA activities in Transport, for all types of operations and contracts.

The currently accredited Operating Structure has been designed for managing a limited number and type of contracts. Therefore, both the administrative, technical and human capacities of the Ministry, including its physical conditions, will have to be strengthened and improved, if a sound and efficient management of the Transport SOP is to be ensured.

One of the key tasks of the Operating Structure is to ensure the availability of a strategic, continuous pipeline of projects in order to ensure the absorption of EU – as well as national and IFI funding – in the transport sector to the best possible effect, promoting Turkey's integration into the Single European Transport Area.

Accordingly, the Action will achieve two results:

- R1 –The Operating Structure has **services, human capacity and financial resources** at its disposal needed to implement its tasks;
- R2 – Investment strategies and project studies for a **strategic pipeline of projects** prepared, funding modalities for transport developments elaborated

The Action will help eliminate the following **weaknesses** identified in the SWOT

- **Need for further training** of administration officials in EU integration, sub-sector policies as well as environmental issues
- **Underdeveloped transport links** to and of neighbouring countries
- Severe **modal imbalance** in freight and passenger transport at national levels

And fend off the threat from

- **Pressure on national infrastructure** and environment due to transport demand

The Action is designed to build on the following strengths identified in the SWOT:

- Transport policy has **high priority for TR government**
- **Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget**
- Existing tradition of **multi-annual budget planning**
- **Experience** with multi-annual transport OP under IPA 1.

Description

The action comprises two activities.

Activity 5.1 will be dedicated to the **support of the Operating Structure** including the relevant units of MoTI, the Monitoring Committee, other national agencies with responsibilities related to the implementation of the SOPT and the Monitoring Committee.

Activities supported will include

- organisational development, training, study visits, internships, exchanges of experience with similar structures in candidate countries and in member states, especially with managing authorities of Transport programmes.
- Studies facilitating the better targeting, detailed design, efficient implementation, monitoring and evaluation of the SOP will also be financed.
- Studies aimed at the assessments and evaluations related to the SOPT, its actions, activities or individual operations as well their further development are also envisaged.
- Capacity building actions will be extended to cover the final beneficiaries and the bodies working together with the Ministry on the preparation and monitoring of the SOP.
- Last but not least, the action will cover costs directly related to the implementation of the SOP, such as expenses of SMC meetings and on-site monitoring visits, ensuring the proper visibility of the programme, actions and activities through information

days, publishing of brochures and production of promotional material, part-financing the operational costs of the OS – through auxiliary services to improve the physical conditions of the OS (rental of office space, supplying equipment and related services), supporting management functions of the OS, and, where needed, providing TA to the final beneficiaries.

Activity 5.2 will specifically support the **preparation of investment strategies and a project pipeline** for the effective use of EU investment funding – as well as national funding and IFI support – aimed at promoting the country's integration in the Single European Transport Area.

Delivery

Interventions related to the implementation of the SOP will be selected in line with the progress of the programme.

4.6.5.1 Activity 5.1 –Supporting the Operating Structure

Specific Objectives

- Ensure that the Operating Structure has **services, human capacity and financial resources** at its disposal needed to implement its tasks

Rationale

Considering the wider contextual coverage of the new SOP and the level of allocation to the sector, the programming, monitoring, tendering and the contract management of the OS and the project preparation capacity of the Final Beneficiaries should be strengthened to alleviate the risk of de-commitment.

The Activity will help eliminate the following **weakness** identified in the SWOT

- **Need for further training** of administration officials in EU integration, sub-sector policies as well as environmental issues

The Action is designed to build on the following strengths identified in the SWOT:

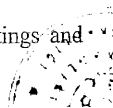
- Transport policy has **high priority for TR government**
- Existing tradition of **multi-annual budget planning**
- **Experience** with multi-annual transport OP under IPA 1.

Description and eligible interventions

Via this activity area, both the Operating Structure and the Final Beneficiaries will receive the necessary support for the sound implementation of the Programme.

Financed will be technical assistance activities including

- delivery of training and consultancy services,
- organisation of study visits and internships,
- development of knowledge/experience and exchange of information,
- organization of monitoring activities (covering the expenses of SMC meetings and monitoring visits to site)



- ensuring the proper visibility of the Programme, actions and activities through information days, publishing of brochures and production of promotional material,
- financing of auxiliary services to improve the physical conditions of the OS (rental of office space, equipment, vehicles)
- hiring office support staff (secretary, security, janitor etc.)
- supply of office equipment (hardware, software, furnish equipment etc.)
- technical expertise supporting the final beneficiaries during the project preparation phase and assisting the OS in the selection of operations and the tendering phase.

Selection Criteria

Relevance of the operations and their added-value for the smooth implementation of the SOP.

Final Beneficiaries

- DGs of the MoTI
- the Operating Structure
- Sector Monitoring Committee
- Beneficiaries of SOPT assistance

4.6.5.2 Activity 5.2 – Project Pipeline Development

Specific Objective

- To ensure the existence of a **strategically founded pipeline** of fully developed investment projects, and efficient **funding modalities** for transport developments

Rationale

The lack of sufficiently prepared project documentation, ready to be implemented with EU support is a widespread problem all over the candidate countries.

The transport sector in Turkey is one of the most important target areas for public investments. IPA support to the sector is also quite substantial. In order to use investment resources in the transport sector efficiently, there is a need for a strategically founded project pipeline that allows the continuous and efficient absorption of EU funds.

For this, the sector must be, at all times, in possession of up-to-date strategies that allow the translation of national policies into concrete action. These strategies need to be accompanied by a list of projects that are able to guarantee that investment funds are used to the best possible effect in terms of the attainment of sector objectives, as well as economic and social development.

The preparation of infrastructure projects is expensive: it represents a substantial part of the total investment cost. IPA support to under action 5.1 will contribute to the preparation of future projects (actions and activities) to be implemented with EU support. Beyond that, the preparation of other projects of European interest – to be financed out of non-EU funds, e.g. national resources, or IFI credits – may also be co-financed. Thereby, IPA can be used as a

catalytic tool, achieving a positive contribution to Turkey's EU integration beyond its budget for 2014-2020.

With a view to longer term needs, IPA support under this activity will be used in a way that guarantees a sustainable strengthening of the strategic policy making and project development capabilities of the Ministry of Transport and Infrastructure, as well as other sector stakeholders responsible for these projects.

Therefore, in addition to assistance related to particular strategy and project documents, transfer of knowledge activities with regard to strategic planning and project preparation techniques (with an emphasis on economic and environmental assessment documentation) will be provided.

The Activity will help eliminate the following **weaknesses** identified in the SWOT

- **Underdeveloped transport links** to and of neighbouring countries
- Severe **modal imbalance** in freight and passenger transport at national levels

And fend off the threat from

- **Pressure on national infrastructure** and environment due to transport demand

The Action is designed to build on the following strengths identified in the SWOT:

- Transport policy has **high priority for TR government**
- **Transport has one of the largest shares in the Turkish national budget**
- Existing tradition of **multi-annual budget planning**
- **Experience** with multi-annual transport OP under IPA 1

Description and eligible interventions

At the strategic level, IPA support will be used to provide technical assistance for the preparation and regular update of sector and sub-sector strategies. For this, necessary background studies and targeted research activities will be financed.

At the project level, expert support will be used to the identification of a long list of potential investment projects under IPA, and related to EU integration priorities. The list will seek to establish a list of investment priorities with an outlook until at least 2020, by taking stock of current transport needs and bottlenecks, with particular reference to Turkey's commitments under Chapter 21. The study will also take account of all available investment resources from national and international sources, and propose a comprehensive investment programme in all transport sub-sectors for approval by the government / parliament.

IPA resources will subsequently deployed to prepare projects in order of priorities. For example, technical expertise and services will be used to prepare:

- traffic volume assessments;
- technical studies and technical planning documentation;
- economic and financial calculations;
- environmental studies;
- documentation needed to comply with legal requirements related to permitting, licensing;

- costs related to public consultations;
- procurement documentation;
- other technical, economic and legal documents (project fiches, OISs, MPAF, technical specifications, ToRs, feasibility studies, Cost Benefit Analysis, Environmental Impact Assessments, tender dossiers etc.) necessary for the preparation of the projects.

The preparation of projects will be organised in a way that it provides an opportunity for learning and skills development for the staff of the relevant departments of MoTI, and other national authorities in charge of those projects. For this, the ToRs for technical experts involved in project preparation will be formulated in a way that they include the development of methodologies that can be used for later investments, as well as on-the-job trainings for civil servants.

As a result of the activity, the MoTI will be able to develop and maintain an up-to-date strategic pipeline of projects, and strengthen the relevant skills of its staff on a sustainable basis.

Selection Criteria

- Investment projects related to the implementation of the SOPT will receive special priority;
- In addition, projects for elaboration will be selected in line with the applicable national sector and sub-sector strategies, with particular reference to Turkey's integration agenda and commitments under Chapters 14 and 21.

Final Beneficiaries

Indicatively, the beneficiaries of the SOPT are the MoTI and the national / regional 6 local authorities responsible for the preparation of investment projects in the transport sector.

4.6.5.3 Overview Table

Action Title	Action 5 - Other
Specific Objective	to ensure that SOPT is implemented in an effective, efficient, regular, transparent and timely manner.
Action Results	- R1 –The Operating Structure has services, human capacity and financial resources at its disposal needed to implement its tasks; - R2 – Investment strategies and project studies for a strategic pipeline of projects prepared, funding modalities for transport developments elaborated
Activities	- Activity 5.1 –Supporting the Operating Structure - Activity 5.2 – Project Pipeline Development
Indicative List of Major Projects Implementation Arrangements	- Not envisaged - Management by Department for European Union Investments (EUID), DG DG for European Union Affairs and Foreign Relations (DG EUFR), MoTI - Delivery through service and supply contracts.

Targets and indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025	Source of information
Action 5 Technical Assistance						
<u>Outcome indicator 1:</u> Degree of implementation of the SOPT				<i>Absorption amount⁴¹: €315.20 M</i>	<i>Absorption amount: €347.90 M</i>	<i>Evaluation reports MoTI</i>
<u>Outcome indicator 2:</u> The improved performance of OS internal control framework	Number of high risk systemic audit findings defined and closed by EC, AA, NAO	0	0	0	Max 2	Audit reports of EC, AA, NAO
<u>Outcome indicator 3:</u> Increased visibility of the programme to stakeholders and general public					Minimum 300 airing in TV/Radio, print, on-line media, 10,000 persons reached in person, minimum 500 social media followers, 1000 visitors to website	Media coverage on OP and funded projects, persons reached through visibility events in person, visitors to website, social media followers of Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn channels,

⁴¹ By the term "absorption", it is meant the absorption of funds in IPA-II IMBC system.

5 Financial Tables

Table 5 - Financial Table - SOP Transport (2014-2018)

TOTAL 2014-2018	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information IFI/TIP
Action-1	355.29	355.29	302.00	53.29	N/A	85%*	**
Action-2	8.06	8.06	6.85	1.21	N/A	85%*	
Action -3	32.76	32.76	27.85	4.91	N/A	85%*	
Action-4	6.12	6.12	5.20	0.92	N/A	85%*	
Action-5	7.06	7.06	6	1.06	N/A	85%*	
TOTAL	409.29	409.29	347.90	61.39	N/A	85%*	

**: Detailed information will be provided later.

Table 6 - Financial Table - SOP Transport (2014-2020)

TOTAL 2014-2020	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information IFI/TIP
Action-1	355.29	355.29	302.00	53.29	N/A	85%*	**
Action-2	8.06	8.06	6.85	1.21	N/A	85%*	
Action-3	32.76	32.76	27.85	4.91	N/A	85%*	
Action-4	6.12	6.12	5.20	0.92	N/A	85%*	
Action-5	7.06	7.06	6	1.06	N/A	85%*	
TOTAL	409.29	409.29	347,9	61.39	N/A	85%*	

**: Detailed information will be provided later.

Table 7 - Financial Table for the year 2014

YEAR 2014	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost (million €)	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information IFI/TIP
Action-1	77.53	77.53	65.90	11.63	N/A	85%*	**
<i>Activity 1.1</i>	75.18	75.18	63.90	11.28	N/A	85%*	
<i>Activity 1.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 1.3</i>	2.35	2.35	2.0	0.35	N/A	85%*	
<i>Activity 1.4</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-2	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 2.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 2.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-3	0.59	0.59	0.50	0.09	N/A	85%*	
<i>Activity 3.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 3.2</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	N/A	85%*	
Action-4	4.71	4.71	4	0.71	N/A	85%*	
<i>Activity 4.1</i>	4.71	4.71	4	0.71	N/A	85%*	
<i>Activity 4.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-5	1.76	1.76	1.5	0.26	N/A	85%*	
<i>Activity 5.1</i>	1.76	1.76	1.5	0.26	N/A	85%*	
<i>Activity 5.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
TOTAL	84.59	84.59	71.90	12.69	N/A	85%*	

** : Detailed information will be provided later.

Table 8 - Financial Table for the year 2015

YEAR 2015	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost (million €)	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information
							IFI/TIP
Action-1	140.47	140.47	119.40	21.07	N/A	85%*	**
Activity 1.1	135.76	135.76	115.40	20.36	N/A	85%*	
Activity 1.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 1.3	2.35	2.35	2	0.35	N/A	85%*	
Activity 1.4	2.35	2.35	2	0.35	N/A	85%*	
Action-2	0.59	0.59	0.50	0.09	N/A	85%*	
Activity 2.1	0.59	0.59	0.50	0.09	N/A	85%*	
Activity 2.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-3	5.88	5.88	5	0.88	N/A	85%*	
Activity 3.1	1.18	1.18	1.00	0.18	N/A	85%*	
Activity 3.2	4.71	4.71	4.00	0.71	N/A	85%*	
Action-4	1.06	1.06	0.90	0.16	N/A	85%*	
Activity 4.1	1.06	1.06	0.90	0.16	N/A	85%*	
Activity 4.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-5	2.71	2.71	2.30	0.41	N/A	85%*	
Activity 5.1	2.71	2.71	2.30	0.41	N/A	85%*	
Activity 5.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
TOTAL	150.71	150.71	128.10	22.61	N/A	85%*	

** : Detailed information will be provided later.

Table 9- Financial Table for the Year 2016

YEAR 2016	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost (million €)	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information IFI/TIP
Action-1	121.41	121.41	103.20	18.21	N/A	85%*	**
<i>Activity 1.1</i>	112.59	112.59	95.70	16.89	N/A	85%*	
<i>Activity 1.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 1.3</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 1.4</i>	8.82	8.82	7.50	1.32	N/A	85%*	
Action-2	3.53	3.53	3	0.53	N/A	85%*	
<i>Activity 2.1</i>	2.94	2.94	2.50	0.44	N/A	85%*	
<i>Activity 2.2</i>	0.59	0.59	0.50	0.09	N/A	85%*	
Action-3	7.65	7.65	6.50	1.15	N/A	85%*	
<i>Activity 3.1</i>	2.35	2.35	2.00	0.35	N/A	85%*	
<i>Activity 3.2</i>	5.29	5.29	4.50	0.79	N/A	85%*	
Action-4	0.35	0.35	0.30	0.05	N/A	85%*	
<i>Activity 4.1</i>	0.35	0.35	0.30	0.05	N/A	85%*	
<i>Activity 4.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-5	2.59	2.59	2.20	0.39	N/A	85%*	
<i>Activity 5.1</i>	2.59	2.59	2.20	0.39	N/A	85%*	
<i>Activity 5.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
TOTAL	135.53	135.53	115.20	20.33	N/A	85%*	

** : Detailed information will be provided later.

Table 10 - Financial Table for the Year 2017

YEAR 2017	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost (million €)	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information IFI/TIP
Action-1	0	0	0	0	N/A	85%*	**
Activity 1.1	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 1.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 1.3	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 1.4	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-2	2.76	2.76	2.35	0.41	N/A	85%*	
Activity 2.1	2.53	2.53	2.15	0.38	N/A	85%*	
Activity 2.2	0.24	0.24	0.20	0.04	N/A	85%*	
Action-3	9.00	9.00	7.65	1.35	N/A	85%*	
Activity 3.1	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 3.2	9.00	9.00	7.65	1.35	N/A	85%*	
Action-4	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 4.1	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 4.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-5	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 5.1	0	0	0	0	N/A	85%*	
Activity 5.2	0	0	0	0	N/A	85%*	
TOTAL	11.76	11.76	10.00	1.76	N/A	85%*	

Table 11 - Financial Table for the Year 2018

YEAR 2018	Total Cost (million €)	Total Public Eligible Cost (million €)	EU IPA	CC National Public	Private (indicative)	IPA co- financing rate	For information
							IFI/TIP
Action-1	15.88	15.88	13.50	2.38	N/A	85%*	**
<i>Activity 1.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 1.2</i>	4.12	4.12	3.50	0.62	N/A	85%*	
<i>Activity 1.3</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 1.4</i>	11.76	11.76	10.00	1.76	N/A	85%*	
Action-2	1.18	1.18	1.00	0.18	N/A	85%*	
<i>Activity 2.1</i>	1.18	1.18	1.00	0.18	N/A	85%*	
<i>Activity 2.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-3	9.65	9.65	8.20	1.45	N/A	85%*	
<i>Activity 3.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 3.2</i>	13.76	13.76	8.20	2.06	N/A	85%*	
Action-4	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 4.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 4.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
Action-5	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 5.1</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
<i>Activity 5.2</i>	0	0	0	0	N/A	85%*	
TOTAL	26.71	26.71	22.70	4.01	N/A	85%*	

6 Overview of the consultation process

The SOP Transport was drafted by the Ministry of Transport and Infrastructure as the lead institution in close cooperation and collaboration with relevant public and private stakeholders.

The transport sector – covering its four modes of transport and having important effects on the economy, society, as well as the environment – concerns a wide range of government institutions, service providers, economic representations and civil society organisations. Stakeholders that have already been, or will be contacted in the context of preparing the OP, are listed in ANNEX II.

During the initial phases of the IPA-II programming process, an official letter was sent to stakeholders on November 1st, 2013. Immediately afterwards – on November 18th, 2013, an introductory consultation meeting was organised, to inform stakeholders of the key features of IPA-II, such as the instrument's objectives, and the expected modalities and timing of programming and implementation. Stakeholders were invited to present concrete proposals already at this early stage. During initial consultations between the EU Delegation and civil society representatives a number of positive comments and feedback was received regarding the structure and aims of the Programme.

During the drafting of the Transport SOP, all drafts were sent to stakeholders to hear their comments and integrate them into the text. Furthermore, workshops with broad participation and sectoral meetings with limited stakeholders were organised.

Key recommendations coming from the consultation process that were built into the programme include:

- Projects on small-medium size railway-port connections on some strategic axis should be supported by the SOP. Ministry is about to start a Master Plan study on port hinterland road and railway connections. This study's outcomes would be helpful for the related SOP activities.
- In maritime transport, activities aiming to close the sector with the EU policies and strategies should be supported in order to increase the competitiveness of the sector. Also promoting innovation and developing technological maritime traffic management systems should be on the agenda.
- Traffic Safety Strategy and Action Plan, and National Climate Change Action Plan measures should be supported as far as possible by the SOP.
- Increasing effectiveness of traffic controls and application of ITS systems for that end are crucial.

Proposals were made on the following topics:

- Establishment of a common ITS Terminology
- Support to the establishment and generalization of EU's E-Call System Establishment of standardization regarding ITS
- Definition of ITS architecture compatible with existing IT technologies
- Traffic Management
- Vehicle productivity

- Integration of bicycles with public transport,
- construction of bicycle and pedestrian ways in universities as model practices,
- construction of secure bicycle parking areas around public transport stops and stations,
- encouraging bicycle transport for students,
- implementation of electronic monitoring systems in main roads for pedestrian priority,
- training of employees in transport sector especially for communication with people with reduced mobility,
- establishment of “handicapped empathy centres”, as in Tokyo, for employees in transport sector in order to enable them to understand the problems of people with reduced mobility,
- prioritizing infrastructure development in selected touristic cities are among the proposals of participants

In the implementation phase, stakeholder consultation will be ensured through Sectoral Monitoring Committees, other meetings and occasional workshops.

7 Implementation arrangements

7.1 Description structures and authorities for the management and control of the OP

The Government of Turkey has adopted legal acts, which designate specific bodies for IPA management and implementation roles as follows:

- National IPA Coordinator – Ministry of Foreign Affairs, Directorate for EU Affairs
- National Authorising Officer –Ministry of Treasury and Finance
- National Fund – Ministry of Treasury and Finance
- Audit Authority – Ministry of Treasury and Finance,

The institution in charge of the SOP Transport is the Ministry of Transport Infrastructure (MoTI).

7.2 Monitoring arrangements

The Head of the Operating Structure for the SOP Transport 2014-2020 will establish a Sectoral Monitoring Committee no later than six months after the entry into force of the first financing agreement related to the programme, according to what is stated in the Art. 19 of the Commission Implementing Regulation on the specific rules for implementing the IPA II Regulation.

The Sectoral Monitoring Committee will be co-chaired by the Head of the Operating Structure for SOP Transport 2014-2020 and a representative of the Commission.

Its members will include (indicatively):

The National IPA Coordinator or his/her representative;

Representatives of the Commission;

Representatives of related units of the MoTI for the programme:

- Internal Audit Unit
- Directorate of Strategy Development
- DG for EU Affairs and Foreign Relations (Directorate for European Union Department)
- DG for EU Affairs and Foreign Relations (Directorate for Department of International Organizations and Agreements)
- DoTMC Research Center
- Directorate General for Infrastructure Investments
- Directorate General for Maritime
- Directorate General for Communication
- Directorate General for Transport Services Regulation
- Directorate General for Shipyards and Coastal Structure
- Directorate General for Highways
- Directorate General for Civil Aviation
- Directorate General for TCDD

Representatives from the civil society and socio-economic partners, regional or national organizations with an interest in and contribution to make to the effective implementation of the programme. These are:

- Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey
- Chamber of Shipping
- International Transporters Association
- Railway Transport Association
- Energy Efficiency Association
- The Port Operators Association
- The World Bank
- Economic Development Foundation
- Universities

The National Authorising Officer;

A representative of the National Fund.

Representatives of other Operational Structures and institutions:

- Presidency of the Republic of Turkey (Directorate for Strategy and Budget)
- Presidency of the Republic of Turkey
- Ministry of Foreign Affairs (Directorate for EU Affairs)
- Ministry of Treasury and Finance (Directorate for Board of Treasury Controllers)
- Ministry of Treasury and Finance (Directorate General of Foreign Economic Relations)
- Ministry of Industry and Technology
- Ministry of Labour and Social Security
- Ministry of Family and Social Services
- Ministry of Interior
- Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change
- Ministry of Trade
- The Scientific and Technological Research Council of Turkey
- Directorate for Union of Municipalities of Turkey

The composition of the Sectoral Monitoring Committee can be reviewed and extended by the Head of the Operating Structure in agreement with the Commission in order to guarantee sufficient representation and membership.

The Sectoral Monitoring Committee will be assisted by a permanent secretariat provided by the Operating Structure.

The Sectoral Monitoring Committee will meet at least twice a year and upon request by the Commission. Intermediate meetings may also be convened as required.

As to **IPA funds**, a specific **monitoring system** is in place. The Operating Structure has a unit responsible for monitoring and evaluation. The 2007-2013 Transport Operational Programme is monitored by the Sector Monitoring Committee for IPA component 3, established upon the start of the TOP in 2007. The Monitoring of IPA funds under components 3 and 4 is aided by a specific on-line system, the Integrated Monitoring Information System (IMIS), developed by the DfSB. IMIS covers programmes from the signature of "operational agreements" to final payments. (The preceding phases of programming and project selection are recorded in

the separate databases of each Operating Structure). Data are entered into the system by the OS and the beneficiaries. Reports are produced at different levels from programmes down to individual operations. The system is accessible to all stakeholders.

Ex-ante and mid-term **evaluations for IPA I** programmes were carried out – on the basis of guidelines developed by the Strategic Co-ordinator – by the OS.

7.3 Evaluation arrangements

Institutional set-up

The Head of the Operating Structure is responsible for ensuring that adequate evaluations of the operational programme are carried out. The evaluations will be carried out by experts or bodies, internal or external, functionally independent from the management and control system.

Evaluation tasks will be carried out by at least one dedicated evaluation expert, whose role and responsibilities is to be further defined by the Implementing Manuals. The manuals will further define the procedures ensuring functional independence of the evaluation experts from the other ones. Some of the evaluation functions at some stages can be outsourced to external evaluators through using a certain portion of the budget allocated to Action 5.

Under Action 5, technical assistance will be provided to support the work of the ad hoc committee, at all stages of the evaluation (*guidance, planning, implementation, communication of results*). Relevant stakeholders shall be able to contribute as well.

Evaluation activities and timing

Under the responsibility of the Operating Structure an **ex-ante evaluation** of the SOPT has been carried out.

During the implementation of the Programme, **interim evaluations** complementing the monitoring of the SOPT will be carried out, in particular where this monitoring reveals a significant departure from the goals initially set or where proposals are made for the revision of the programme. Evaluations are planned to provide data on indicators agreed upon in the OP that cannot be obtained through the monitoring system. In addition, strategic evaluations or thematic evaluations can be carried out under the responsibility of the operating structure. The results will be sent to the Sectoral Monitoring Committee and to the Commission.

The ex-post evaluation will be the responsibility of the European Commission in collaboration with NIPAC. The ex-post evaluation will be carried out by independent experts and will be completed not later than three years after the end of the programming period. The results of the evaluations will be published according to the applicable rules on access to documents.

Indicative Evaluation Activities	Timing
Interim Evaluation of the SOP.	2020
Ex-Post Evaluation of the SOP.	Not later than three years after the end of the programming period.

7.4 Communication and visibility

Communication and visibility will be given high importance during the implementation of the Action.

The implementation of the communication activities shall be the responsibility of the beneficiary, and shall be funded from the amounts allocated to the Action.

All necessary measures will be taken to publicise the fact that the Action has received funding from the EU in line with the Communication and Visibility Manual for EU External Actions.

Visibility and communication actions shall demonstrate how the intervention contributes to the agreed programme objectives and the accession process. Actions shall be aimed at strengthening general public awareness and support of interventions financed and the objectives pursued. The actions shall aim at highlighting to the relevant target audiences the added value and impact of the EU's interventions. Visibility actions should also promote transparency and accountability on the use of funds.

It is the responsibility of the beneficiary to keep the EU Delegation fully informed of the planning and implementation of the specific visibility and communication activities.

The beneficiary shall report on its visibility and communication actions in the report submitted to the IPA monitoring committee and the sectoral monitoring committees.

8 Performance indicators

Indicator	Description	Baseline (year)	Last available (year)	Milestone 2021	Target 2025	Source of information
Action 1. Sustainable and Safe Transport						
<u>Outcome indicator 1:</u> Changes in the modal split (freight-ton) transport in the corridor(s) / regions invested in.	Istanbul-Kapikule corridor and the performance of rail transport in Marmara Region where the SOPT Projects completed	N.A.	N.A.	N.A (projects will not be finalized at this year)	0.98 million tons shift from road to rail transport	TURKSTAT MoTI Annual reports of relevant institutions
<u>Outcome indicator 2:</u> Travelling time in cargo transport by corridor in hours	Travelling time between Halkali-Kapikule	8 hours	N.A.	N.A. (projects will not be finalized at this year)	3h 50 min for freight 1h 43 min for passengers	MoTI Annual reports of relevant institutions
<u>Output indicator 1:</u> km of railway track built		N.A.	N.A.	15 % physical progress	155 km	MoTI
<u>Output indicator 2:</u> Turkey's Low-Carbon Transport Strategy and Action Plan drafted		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	Done	MoTI
<u>Output indicator 3:</u> Transport GHG emissions database established		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	Done	MoTI

<u>Output indicator 4:</u>		N.A.	N.A.	N.A.	18 Road Safety Auditors Certificate of Competency and trainers of training	National Statistics MoTI TNP
Increase in Turkey's capacity for road safety audit through certified Road Safety Auditors (in line with Directive 2008/96/EC)						
<u>Output indicator 5:</u>		N.A.	N.A.			Project Progress Reports MoTI
Construction of Çerkezköy Intermodal Terminal						

Action 2 Efficient Transport

Action 2: Efficient Transport						
<u>Outcome indicator 1:</u> Volume of research spending in transport sector through MoTI Research Center		N.A.	N.A.	1 million €	2 million €	National Statistics TURKSTAT MoTI
<u>Output indicator 1:</u> Public Transport Optimization and/or Parking Assistance Tools deployed		N.A.	N.A.	N.A.	2	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 2:</u> Traffic Management Systems installed/developed		N.A.	N.A.	N.A.	2	MoTI Municipalities

Action 3 Accessible and Inclusive Transport

<u>Outcome indicator 1:</u> Enhanced public awareness on sustainable urban mobility		N.A.	N.A.	N.A.	(app.) 5 million people reached out ⁴² (through media coverage)	MoTI UMT Municipalities
<u>Outcome indicator 2:</u> Enhanced institutional and organizational capacity of Municipalities on sustainable urban mobility planning		N.A.	N.A.	N.A.	6	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 1:</u> Number of Sustainable Urban Mobility Plans developed in cities		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	6	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 2:</u> Provision/update of data collection systems/processes under urban mobility planning		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	2	MoTI Municipalities
<u>Output indicator 3:</u> Instalment of pilot/small scale infrastructure/model applications		N.A.	N.A.	N.A. (project will not be finalised at this year)	5	MoTI Municipalities



The target value is of the project proposal by the Union of Municipalities of Turkey.

<u>Output indicators 4:</u> Number of municipalities participating EMW		26 (2018, UMT becomes national coordinator)	551 (2020)	617	2500 in total participation throughout 2022-2005	MoTI UMT
Action 4 Acquis Alignment and EU Integration						
<u>Outcome indicator 1:</u> Degree of alignment of directives and regulations with the EU acquis*	The results of the ATLAS Project will be used for this indicator.	N.A. ⁴³	N.A.	N.A.	To be defined according to results of ATLAS project	EU Annual Progress Reports MoFA MoTI
<u>Output indicator 1</u> A guide (incl. Strategy and action plan) to Acquis alignment in transport sector prepared	As a result of ATLAS Project, a Strategy and Action Plan which includes gap analysis report, gap plugging report and RIAs will be prepared in order to guide the relevant DGs in terms of Acquis alignment in the field of transport.	N.A.	N.A.	N.A.	1	Annual reports of relevant institutions
Action 5 Technical Assistance						
<u>Outcome indicator 1:</u> Degree of implementation of the SOPT				Absorption amount ⁴⁴ : €315.20 M	Absorption amount: €347.90 M	Evaluation reports MoTI

⁴³ The current National Action Plan for the EU Accession (2021-2023) for Turkey is not comprehensive enough to set values for baseline year and other years.

⁴⁴ By the term "absorption", it is meant the absorption of funds in IPA-II IMBC system

<u>Outcome indicator 2:</u> The improved performance of OS internal control framework	Number of high risk systemic audit findings defined and closed by EC, AA, NAO	0	0	0	Max 2	Audit reports of EC, AA, NAO
<u>Outcome indicator 3:</u> Increased visibility of the programme to stakeholders and general public					Minimum 300 airing in TV/Radio, print, on-line media, 10,000 persons reached in person, minimum 500 social media followers, 1000 visitors to web-site	Media coverage on OP and funded projects, persons reached through visibility events in person, visitors to website, social media followers of Facebook, Twitter, Instagram, LinkedIn channels,

ANNEX I - Modalities on the Cooperation with International Organisations

1. Direct Grant Award – Technical Assistance for Improving Transport Safety (Activity 1.3)

a) Objectives and foreseen results:

Establishing cooperation between Embarq Turkey and the MoTI in order to assist related ministries/institutions for improving road safety and reaching the goals set in Road Traffic Safety Strategy and Action Plan.

EMBARQ Turkey will support the preparation of a comprehensive strategy using the Safe System Approach. The Safe System Approach to road safety is a comprehensive one that sets ambitious goals and targets for reducing fatalities and injuries, and looks broadly at the physical forces in play in traffic safety, including enforcement, data collection, infrastructure, speed limits, technology, and driver behaviour, with a shared responsibility for safety among both road users and designers.

Within the Safe System Approach these are topics to be included:

- 1) policy promotion or support and planning;
- 2) infrastructure improvement
- 3) user behaviour
- 4) sustainable mobility
- 5) measuring performance of projects, meeting targets
- 6) capacity building

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of RAP

Embarq Turkey, which is a non-profit initiative that focuses on practical applications of sustainable transport and urban development and operates through a global network of centres in Brazil, China, India, Mexico, and Turkey, can provide assistance to the MoTI in improvement of road safety in Turkey. Embarq Turkey is a member of the Embarq Network, which employs more than 140 experts in fields such as architecture, air quality management, civil and transport engineering. Embarq Turkey draws its knowledge from Embarq Network's interdisciplinary team of local and international experts. On the transport and planning side, Embarq has a cadre of transport and urban planners, geographers and architects.

Embarq has expertise in road safety policy, learning from the experience of cities at the forefront of road safety innovation (New York City, Copenhagen), adapting that expertise to different international contexts. Embarq has supported national policy initiatives in Brazil, Mexico, and India aimed at better incorporating safety considerations into transport policy decision making, and Embarq has also worked at the international level on the goals and pillars of the United Nations' Decade of Action on Road Safety.

Embarq Turkey has also been assisting Turkish institutions in improving road safety. Between 2010 and 2014, the Embarq Turkey trained more than 1,250 city officials on road safety interventions and conducted road safety audits in 8 cities in Turkey. With all these qualities, network and international experience, Embarq is conveniently placed to provide value added activities and assist to kick start the road safety component under the SOP.

c) Name of the Beneficiary: Embarq Turkey

d) (Where applicable) The eligibility criteria: N.A.

e) The essential selection criteria:

The applicant, a unique non-profit organization that has technical expertise on road safety in Turkey and part of an international network, is financially and operationally capable to carry out the activities and deliver the results under the direct grant award. The actions foreseen are relevant, effective and feasible, sustainable and cost-effective.

f) Indicative amount of the grant:

Estimated budget for the direct grant contract is € 450.000 for 2 years. Embarq Turkey may be requested to co-finance and facilitate complementary activities to be envisaged by possible contract.

g) Maximum rate of EU co-financing: 85%

h) Indicative date for signing the grant agreement: 2019

2. Direct Grant Award – Technical Assistance for Intermodality and Modal Shift (Activity 1.4)

a) Objectives and foreseen results

The EU and the MoTI may benefit from timely comments, recommendations and technical expertise from the WB (i) during masterplan (national and/or logistics) preparation and implementation processes (ii) for identification of new intermodal terminal and rail connections to ports/intermodal terminals and technical preparation of relevant actions (iii) for benchmarking with the performance of similar/neighbouring countries' logistic systems, identifying best practices, supporting administrative capacity building and preparing forward looking action plans and institutional/regulatory reform plans especially for combined and rail transport.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals:

As a long term partner of the EU and Turkey, the World Bank is well placed to formulate state of the art technical, institutional and organizational recommendations, catalysing successful experiences and best practices on modal shift including intermodal solutions and railways reform from various countries and regions. In addition to its global experience, the WB has particular experience in the EU new member states in making recommendations on logistics performance and rail reform. Through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements and technical assistance for transport and logistics master plans, associating private sector participation, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.

c) The name of the beneficiary: The World Bank

d) Where applicable: The eligibility criteria: N.A.

e) The essential selection criteria:

The World Bank has had a long-standing engagement in the transport sector, working closely with MoTI and TCDD in promoting sector innovations and facilitating needed investments. MoTI's strategy of advancing the rail sector modernization process and promoting intermodal solutions in country's transport system is an ideal juncture to collaborate on the challenges ahead. The World Bank team brings an intimate working relationship with client agencies in Turkey, real-time experience on the ground, a practical approach to dealing with key challenges and global experience in promoting important development outcomes. Leveraging this experience and building on ongoing policy dialogue would enable the Bank team to engage immediately in providing technical assistance to the MoTI and other relevant stakeholders.

The applicant is financially and operationally capable to carry out the activities and deliver the results under the direct grant award. The actions foreseen are relevant, effective and feasible, sustainable, and cost-effective.

f) Indicative amount of the grant:

Estimated budget for the direct grant contract is €450.000 for 2 years.

g) Maximum rate of EU co-financing:

Full EU financing to be decided by the AOSD. The World Bank may be requested to create complementary financing to the activities that are envisaged under the possible contract.

h) Indicative date for signing the grant agreement: 2018

3. Direct Grant Award – Technical Assistance for ITS Strategy and Other ITS Measures (Activity 2.1)

a) Objectives and foreseen results:

The World Bank would provide support for the implementation and further detailing of the National Strategy for ITS, such as providing technical and institutional support to the Ministry in implementing the National Strategy for ITS (currently in draft form and to be approved), as an objective reviewer and advisor and assistance for administrative capacity building. As such a team of senior specialists of the World Bank and other international senior consultants with extensive experience in developing ITS architecture in Europe, the U.S. and Asia would be mobilized.

The Ministry will have and own a clear implementation road map that is not biased towards any proprietary technologies and fits the interest and priorities of the Government. High-priority ITS investments would be identified for further development.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals:

ITS is in high demand across fast growing cities and quickly evolving with technological changes. To meet this challenge, the World Bank has on staff a group of dedicated specialists with extensive experience on ITS. It has developed an ITS Toolkit that combines global experience and know-how, capturing latest trends and disseminated widely for all client countries that plan to introduce ITS in a systematic and economically feasible manner. Structured in four parts, it supports clients in overall guidance, transport functions, ITS applications, ITS technologies and builds upon specific case studies, including one in Izmir, Turkey. Combining this global knowledge with customized training programs, real-time visits to field locations and side-by-side collaboration with Turkish technical specialists at MoTI, the World Bank is well placed to support and deepen the SOP activities under the ITS component.

At the level of a national strategy, ITS is not merely about technologies but about institutional set-up, policies and regulatory framework, which together create an enabling environment for effective deployment by local governments and private sector. As a long term partner of the European Union and Turkey, the World Bank is well placed to formulate state-of-the-art technical, institutional and organizational recommendations, catalyzing successful experiences and best practices from various countries and regions. The World Bank also acts as an honest broker, as it is not tied to any proprietary technologies or techniques, and would recommend the most suitable solutions—economically, socially and environmentally—in the interest of the public. In intelligent transport systems, the World Bank has gained solid global experience in setting out the institutional foundations for successful implementation, and has provided financial support to design and implement a variety of small and large scale projects. Working closely with several new EU member states, the World Bank also has experience in advising governments on the EU requirements on interoperability with the European system.

In sum, through its own staff or consultants, the Bank is well positioned to secure higher quality outputs, involving innovative institutional arrangements, associating private sector participations, promoting green growth, managing social and environmental safeguards, throughout effective procurement processes.



c) The name of the beneficiary: the World Bank

d) Where applicable: The eligibility criteria: N/A

e) The essential selection criteria:

Being engaged in all transport subsectors world-wide, not only in providing investment financing, but also focusing on the software aspects of the transport sector such as sector policies, institutional reforms, capacity building and technical peer reviews, the World Bank can provide a unique combination of global experience, wide-ranging expertise, and extensive experience and exposure to European policies and standards. This holistic capacity to address systematically the broad dimensions of the transport sector, combined with its dedicated presence in Turkey with an office of 20 professionals and technical specialists, uniquely enable it to provide real-time responses under complex assignments.

The applicant is financially and operationally capable to carry out the activities and deliver the results under the direct grant award. The actions foreseen are relevant, effective and feasible, sustainable and cost-effective.

f) Indicative amount of the grant: €450.000 for 1 year

g) Maximum rate of EU co-financing: chose one of the following options:

The grant will be full EU financing to be decided by the AOSD. The WB may be requested create complementary financing to the activities be envisaged by the possible contract.

h) Indicative date for signing the grant agreement: 2018

4. Direct Grant Award – Technical Assistance for Accessible Transport (Activity 3.1)

a) Objectives and foreseen results:

Establishing cooperation between the Embarq Turkey and the MoTI in order to assist related ministries/institutions for improving accessibility of transport services.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of RAP

With its broad experience and expertise as explained under section 1, the Embarq is well placed to support this activity of the SOP.

Embarq Turkey is a member of Embarq network which is the World Resources Institute (WRI) signature initiative for sustainable transport and urban development, operating through a global network of centers in Brazil, China, India, Mexico, and Turkey. EMBARQ has built its global recognition on its local experience, helping to improve quality of life in cities worldwide. Accordingly, EMBARQ Turkey collaborates with central and local transport authorities in Turkey to reduce air pollution, improve public health, and create safe, accessible and attractive urban transport and public spaces. Embarq Turkey draws its knowledge from Embarq Network's interdisciplinary team of local and international experts. On the transport and planning side, Embarq has a cadre of transport and urban planners, geographers and architects.

Embarq Turkey conducted accessibility analysis for the Bus Rapid Transit (BRT) system in Istanbul and wrote a comprehensive report entitled 'Accessible City Istanbul - Public Spaces and Public Life'. Embarq Turkey provides technical assistance to both local and national institutions in the areas of accessibility and integrated urban mobility.

c) Name of the Beneficiary: Embarq Turkey

d) (Where applicable) The eligibility criteria: N.A.

e) The essential selection criteria:

The applicant, a unique non-profit organization that has technical expertise on road safety in Turkey and part of an international network, is financially and operationally capable to carry out the activities and deliver the results under the direct grant award. The actions foreseen are relevant, effective and feasible, sustainable and cost-effective.

f) Indicative amount of the grant:

Estimated budget for the direct contract is €350.000 for 2 years. Embarq Turkey may be requested to co-finance and facilitate complementary activities to be envisaged by possible contract.

g) Maximum rate of EU co-financing: 85%

h) Indicative date for signing the grant agreement: 2019

5. Direct Grant Award – Technical Assistance for Urban Transport (Activity 3.2)

a) Objectives and foreseen results:

The WB would review the existing policies and institutional arrangements concerning urban transport and the state of urban transport systems in selected Turkish cities, recommend on the improvement of public transport, assess public transport infrastructure investment needs, carry out benchmarking of international best practices and support administrative capacity building. Additionally, it will assist cities in developing Sustainable Urban Mobility Plans and identifying high-priority investments, and promote the outcome of this exercise as a demonstration for other Turkish cities.

b) Justification for the use of an exception to calls for proposals: Article 190 (1)(f) of RAP

The World Bank's global reach in providing urban transport financing and advisory services ranges broadly from major cities in Russia (St. Petersburg), Romania (Bucharest), Ukraine (Kiev), to Poland, to Nigeria, China, India, Vietnam, Brazil, Mexico, Argentina, Chile and Colombia. In these engagements, the World Bank has supported clients, both at national and sub-national (municipal/provincial) level, facing a variety of challenges. Types of support by the World Bank on urban transport include: implementation of key legal/regulatory reforms, strengthening of transport planning capabilities, identification and implementation of cost-effective and high-priority investments, strategic introduction of cutting-edge technology solutions that fit individual client's needs, advices on innovative financing solutions in developing mass transit systems including PPP, improvement of operational efficiency and integration of the existing systems, and ultimately, enhancement of long-term social and environmental sustainability of urban mobility. The Bank has several senior specialists in the sector, with extensive experience in transforming the way in which urban transport systems are planned and developed, in cities with varying developmental challenges.

The World Bank has also acted as the generator and facilitator of global knowledge on sustainable urban mobility and has engaged with EU counterparts in mainstreaming this approach to urban transport planning in Turkey. "Leaders in Urban Transport Planning Program" is WB's flagship global training program for urban transport practitioners, which started in the beginning of 2012 and continues to offer intensive training programs in cities such as Singapore, Marseille, Beijing, Seoul, Buenos Aires, Mexico City, and Dubai to date. Additionally, the Bank has developed a framework for global benchmarking of conditions and performance of urban transport systems, in which data from more than 500 cities have been compiled. By being part of this global framework, Turkish cities would have access to comparative benchmarking data, learning from the experiences of many other cities and at the same time would be able to share their own experience with their peers and followers.

The World Bank, with its broad global experience and cooperation with cities all over the world, is very well placed to provide value added services to implement this component of the SOP.

c) Name of the Beneficiary: the World Bank

d) (Where applicable) The eligibility criteria: N.A.

e) The essential selection criteria:

The World Bank has carried out a review of key urban transport policy issues in its report – The Urbanization Review – Why Transport Matters in 2013. The report signals the World Bank's deep commitment to working with Turkey and MoTI policy makers in particular in addressing rapidly growing urban transport planning challenges. Drawing on this existing core knowledge of the sub-sector, this activity could quickly engage on critical policy and institutional areas for analysis and strengthening.

The applicant is financially and operationally capable to carry out the activities and deliver the results under the direct grant award. The actions foreseen are relevant, effective and feasible, sustainable and cost-effective.

f) Indicative amount of the grant:

Estimated budget for the direct grant contract is €900.000 for 2 years. The WB may be requested to co-finance and facilitate complementary activities to be envisaged by possible contract.

g) Maximum rate of EU co-financing: 85%

h) Indicative date for signing the grant agreement: 2018

ANNEX II - Stakeholders participating in the preparation of the SOPT

- Ministry of Family, Labour and Social Services
- Ministry of Foreign Affairs, Directorate for EU Affairs
- Ministry of Trade
- Ministry of Industry and Technology
- Ministry of Environment, Urbanisation and Climate Change
- Ministry of Interior
- Ministry of Treasury and Finance
- Ministry of Health
- Delegation of EU to Turkey
- Higher Education Council
- General Command of Gendarmerie
- Turkish Statistical Institute
- DG Road Transport Regulation
- DG Railway Regulation
- DG Maritime and Inland Waters Regulation
- DG Transport of Dangerous Goods and Combined Transport Regulation
- DG Merchant Marine
- DG Shipyards and Coastal Facilities
- DG Communications
- DG Aeronautics and Space Technologies
- DG Infrastructure Investments
- Strategy Development Department
- DG Highways
- DG Civil Aviation
- DG Coastal Safety
- General Directorate of State Airports Authority
- TURKSAT
- Union of Municipalities of Turkey
- The Union of Chambers and Commodity Exchanges of Turkey
- Accident Investigation Board
- Information and Communications Technologies Authority
- Association of Rail Transport Systems and Industrialists
- Association of Traffic Victims
- Association of Turkish Travel Agencies
- Turk Loydu Foundation
- Energy Efficiency Association
- Turkish Shipbuilders' Association
- Cyclists' Association
- Coacher Federation of Turkey
- Association of International Forwarding and Logistics Service Providers
- World Bank
- Federation of Handicapped People of Turkey
- World Association of Old Age
- Railway Transport Association
- Economic Development Foundation

- Chamber of Shipping
- International Transporters Association
- European Investment Bank
- Embarq Turkey, Sustainable Transportation Association
- Turkish Private Aviation Enterprises Association
- Universities

Z-2022/77371317-ABGY/35232762İVEDİ

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı Avrupa Birliği Delegasyonu'na saygılarını sunar ve imzalanmış olan "Türkiye için Ulaştırma Çok-yıllı Eylem Programına ait Finansman Anlaşmasına yapılan 3 No'lu Değişikliği" ekte sunmaktan şeref duyar.

Bakanlık, Türkiye'nin 27. Fasıl Müzakere Pozisyonunda belirtildiği üzere, Türkiye Cumhuriyeti'nin sözkonusu Anlaşma'dan kaynaklanan yükümlölüklerini yerine getirmesinin, taraf olmadığı antlaşmalara ilişkin Türkiye Cumhuriyeti'nin pozisyonunu değiştirdiği şeklinde yorumlanamayacağını not eder.

Finansman Anlaşmasına Değişikliğin imzacıları yukarıda kayıtlı açıklamanın Finansman Anlaşması yorumlanırken dikkate alınacağı konusunda mutabıktırlar.

Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığı, Avrupa Birliği Delegasyonu'na en derin saygılarını bu vesileyle bir kez daha ifade etmekten şeref duyar.

Ankara, 22 Kasım 2022

Ek: belirtildiği gibi.

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu
Ankara

Z-2022/77371317-ABGY/35232762URGENT

The Ministry of Foreign Affairs Directorate for EU Affairs of the Republic of Türkiye presents its compliments to the Delegation of the European Union and has the honour to enclose herewith the signed “Addendum No:3 to the Financing Agreement for Multi-Annual Action Programme for Turkey on Transport”.

The Ministry notes that the implementation by the Republic of Türkiye of its obligations arising from this Agreement shall not be construed as altering the Republic of Türkiye’s position vis-à-vis the treaties that it is not a party to, as referred to in Türkiye’s negotiating position on Chapter 27.

The signatories of the Financing Agreement agree that the above-mentioned statements will be taken into consideration in the interpretation of the Financing Agreement.

The Ministry of Foreign Affairs, Directorate for EU Affairs of the Republic of Türkiye avails itself of this opportunity to renew to the Delegation of the European Union the assurances of its highest consideration.

Ankara, 22 November 2022



Encl.: as stated

Delegation of the European Union to Türkiye
Ankara

Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonu
B y kel i, Delegasyon Başkanı

Ankara, 30 Kasım 2022
ARES (2022) 8282523

NOTA

Avrupa Birliği Delegasyonu Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığına saygılarını sunar.

Avrupa Birliği Delegasyonu, imzalanmış IPA II “**Türkiye için Ulaştırma çok-yıllı Eylem Programına ait Finansman Anlaşmasına yapılan 3 No’lu Değişikliğin**” imzalandığını bildiren Bakanlıklarının 2022/77371317-ABGY/35232762 sayılı 22 Kasım 2022 tarihli Nota’sını aldığını bildirmekten şeref duyar. Delegasyon Nota’da bulunan ilave ifadeleri kaydeder ve bu bağlamda geçerliliklerini onaylar. Buna ilave olarak, Komisyon, Finansman Anlaşmasına yapılan Değişikliğin onay sürecinin kendi tarafında tamamlandığını teyit eder.

Avrupa Birliği Delegasyonu Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanlığı Avrupa Birliği Başkanlığına teşekk r eder ve bu vesileyle en derin saygılarını yineler.

Türkiye Cumhuriyeti
Dışışleri Bakanlığı
ANKARA



DELEGATION OF THE EUROPEAN UNION TO TÜRKİYE

Ambassador, Head of Delegation

Ankara, 30 November 2022

ARES(2022) 8282523

NOTE VERBALE

The Delegation of the European Union presents its compliments to the Ministry of Foreign Affairs, Directorate for EU Affairs of the Republic of Türkiye.

The Delegation of the European Union has the honour to acknowledge receipt of the Ministry's Note Verbale N° 2022/77371317-ABGY/35232762 dated 22 November 2022 informing about the signature of signed IPA II **"Addendum No:3 to the Financing Agreement for Multi-Annual Action Programme for Turkey on Transport"**. The Delegation has taken note of the additional statements made in the Note Verbale and confirms their validity in this context. Furthermore, the Commission confirms that the approval process for the Addendum has been completed on its side.

The Delegation of the European Union thanks the Ministry of Foreign Affairs, Directorate for EU Affairs of the Republic of Türkiye, and avails itself of this opportunity to renew the assurances of its highest consideration.



Ministry of Foreign Affairs
of the Republic of Türkiye
ANKARA