



T.C
ULAŖTIRMA DENİZCİLİK VE
HABERLEŖME BAKANLIĞI



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

STRATEJİK PLANI

2017-2021

Strateji GeliŖtirme Dairesi Başkanlığı





İÇİNDEKİLER

BAKAN SUNUŞU.....	9
GENEL MÜDÜR SUNUŞU	11
MİSYON, VİZYON VE AMAÇLAR	12
STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ VE YÖNTEM	14
 1. DURUM ANALİZİ	 16
1.1. Tarihsel Gelişim	17
1.2. Önceki Stratejik Planın Değerlendirilmesi	18
1.3. Mevzuat ve Görevler	18
1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi	20
1.5. Faaliyet Alanları	26
1.6. Paydaş Analizleri	30
1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi	35
1.7.1. Kuruluş İçi Analiz	35
1.7.2. Kuruluşun Faaliyet Alanlarındaki Durum ve Gelişme Eğilimleri	53
1.8. GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi	71
 2. GELECEĞE BAKIŞ	 74
2.1. Misyon	75
2.2. Vizyon	75
2.3. Temel Değerler	75
2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler	76
 3. MALİYETLENDİRME	 99
4. STRATEJİK PLAN DÖNEMİNE AİT TAHMİNİ BÜTÇE KAYNAKLARI	105
5. İZLEME VE DEĞERLENDİRME	107
6. EKLER:	110
EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi	111
EK-2: İlgili Yönetmelikler	117
EK-3: Çalışmaya Katılan Dış Paydaşlar	118
EK-4: Çalışmaya Katılan Kurumların Türlerine Göre Dağılımları	119
 7. KISALTMALAR	 120
8. KAYNAKÇA	122

İÇİNDEKİLER

HARİTALAR

Harita 1: KGM Bölge Müdürlükleri Haritası (01.01.2016).....	38
Harita 2: KGM Karayolu Ağı Durumu Haritası.....	54
Harita 3: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Güzergahları	67

TABLolar

Tablo 1: Çalışmaya Katılan Dış Paydaşlarımız Açısından KGM Algısının Değerlendirilmesi ...	34
Tablo-2: İstihdam Şekillerine Göre Personel Sayısı (01.06.2016)	40
Tablo 3: Memur Personelin Hizmet Sınıflarına ve Cinsiyete Göre Dağılımı (01.06.2016).....	40
Tablo 4: 2005-2015 Yılları Sene Başı Bütçesi İle Sene Sonu Bütçesi Durumu	43
Tablo 5: 2015 Yılı Sene Başı Bütçesi İle Sene Sonu Bütçesi Durumu.....	43
Tablo 6: Gider Kalemlerine Göre 2015 Yılı Bütçesi	45
Tablo7: KGM 2015 Yatırım Bütçesi (Yatırım nitelikli cari giderler dahil)	46
Tablo 8: 2015 Yılı Kamulaştırma Ödeneği Ve Harcaması (31.12.2015)TL	47
Tablo 9: Bilgi Sistemi Yazılımları	49
Tablo 10: Makine Parkının Genel Durumu (01.01.2016).....	52
Tablo 11: İdarenin Mülkiyetinde Olan Ve Kiralanan Taşıt Sayıları.....	52
Tablo 12: Yaşlarına Göre Taşıt Sayıları.....	52
Tablo 13: Satış Cinslerine Göre Yol Uzunlukları Km. (01.01.2016)	55
Tablo 14: Satış Cinslerine Göre Yıllar İtibarıyla Yapılan Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km.)	56
Tablo 15: Yıllara göre Taşıt-Km, Ton-Km, Yolcu-Km ve Kişi Başına Düşen GSYH	59
Tablo 16: Yıllar İtibarıyla Motorlu Kara Taşıtı Sayıları	60
Tablo 17: Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı.....	61
Tablo 18: Türkiye Geneline Yıllara Göre Motorlu Araç, Nüfus ve Ölü Sayısındaki Değişimler	62
Tablo 19: Avrupa Ülkelerine Ait Trafik Kaza Bilgileri	63
Tablo 20: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Güzergahları ve Uzunlukları.....	66
Tablo 21: KGM Güçlü Yanlar- Zayıf Yanlar	72
Tablo 22: KGM Fırsatlar - Tehditler.....	73
Tablo 23: Performans Göstergeleri 1.1	77
Tablo 24: Performans Göstergeleri 1.2.....	78
Tablo 25: Performans Göstergeleri 1.3.....	79
Tablo 26: Performans Göstergeleri 1.4.....	80
Tablo 27: Amaç 1'in Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi	81
Tablo 28: Performans Göstergeleri 2.1.....	82
Tablo 29: Performans Göstergeleri 2.2.....	83
Tablo 30: Performans Göstergeleri 2.3.....	84
Tablo 31: Performans Göstergeleri 2.4.....	85
Tablo 32: Performans Göstergeleri 2.5.....	86
Tablo 33: Amaç 2 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi.....	87
Tablo 34: Performans Göstergeleri 3.1.....	88
Tablo 37: Amaç 3 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi.....	89
Tablo 38: Performans Göstergeleri 4.1.....	90
Tablo 39: Performans Göstergeleri 4.2.....	91
Tablo 40: Performans Göstergeleri 4.3.....	91



İÇİNDEKİLER

Tablo 41: Performans Göstergeleri 4.4.....	92
Tablo 42: Amaç 4 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi.....	93
Tablo 43: Performans Göstergeleri 5.1.....	94
Tablo 44: Performans Göstergeleri 5.2.....	94
Tablo 45: Performans Göstergeleri 5.3.....	95
Tablo 46: Performans Göstergeleri 5.4.....	96
Tablo 47: Performans Göstergeleri 5.5.....	97
Tablo 48: Amaç 5 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi.....	98
Tablo 49: Stratejik Amaç 1'in Toplam Maliyeti.....	100
Tablo 50: Stratejik Amaç 2'nin Toplam Maliyeti.....	101
Tablo 51: Stratejik Amaç 3'ün Toplam Maliyeti.....	102
Tablo 52: Stratejik Amaç 4'ün Toplam Maliyeti.....	102
Tablo 53: Stratejik Amaç 5'in Toplam Maliyeti.....	103
Tablo 54: Stratejik Amaçların Toplam Maliyeti.....	104
Tablo 55: Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları.....	106

ŞEKİLLER

Şekil 1: Çalışan Bağlılık İndeksi Sınıflaması.....	31
Şekil 2: Çalışan Profili.....	31
Şekil 3: Karayolları Genel Müdürlüğü Merkez Teşkilatı.....	36
Şekil 4: Karayolları Bölge Müdürlüğü Teşkilatı.....	37

GRAFİKLER

Grafik 1: Çalışanlar Açısından İlgili Başlıklara Göre Kurumun Başarısı (100 üzerinden).....	30
Grafik 2: Yatırım Önceliği.....	32
Grafik 3: KGM ile İletişimden Memnuniyet Düzeyi (100 üzerinden).....	33
Grafik 4: Memur Personelinin Hizmet Sınıfları İtibarıyla Oransal Dağılımı.....	40
Grafik 5: Toplam Kamu Yatırım Harcamaları İçindeki Bakanlığımız ve KGM Yatırımlarının Payı.....	41
Grafik 6: 2015 Yılı Toplam Kamu Yatırım Harcamaları İçindeki Bakanlığımız ve KGM Yatırımlarının Payları (Milyon TL).....	42
Grafik 7: Cari Yıl Fiyatlarıyla Karayolu Yatırım Harcamalarının GSYH'ya Oranı.....	42
Grafik 8: 2015 Yılı Sene Başı Bütçe Ödenekleri Dağılımı.....	44
Grafik 9: 2015 Yılı Sene Sonu Bütçesi Ödenek Dağılımı (TL).....	44
Grafik 10: 2015 Mali Yılı Bütçesi Sene Başı ve Sene Sonu Dağılım Oranları.....	45
Grafik 11: 2015 Yılı Sonu Yatırım ve Cari Harcama Oranları.....	45
Grafik 12: KGM Yol Ağı Durumu (01.01.2016).....	53
Grafik 13: Satış Cinslerine Göre KGM Yol Ağı Durumu (01.01.2016).....	55
Grafik 14: Yıllar İtibarıyla BSK'lı ve Sathi Kaplamalı Yol Uzunlukları (Km) (Otoyol hariç) ...	55
Grafik 15: Ulaşım Türlerine Göre Yurtiçi Yük-Yolcu Taşıma Oranları – 2015.....	57
Grafik 16: Taşıt-Km ve Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Karşılaştırılması.....	57
Grafik 17: Ton-Km, Yolcu-Km ve Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Karşılaştırılması.....	58
Grafik 18: Trafığa Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtlarının Dağılımı (2015).....	60
Grafik 19: Bazı Avrupa Ülkelerinde Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayıları.....	61

Ahmet ARSLAN

Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanı



SUNUŞ

Ulaşım, tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte, insanların yaşam kalitesinin artması, ekonomik büyüme ve kalkınma için en temel ihtiyaçlardan biri olmuştur. Küreselleşen dünyada ilişkilerin daha esnek, rekabete dayalı olması ve zamanın giderek değer kazanması ulaştırma hizmetinin önemini artırmaktadır. “Yolcu ve yüklerin bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım; karayolları, demiryolları, denizyolları, boru hatları ve havayolları alt sistemleri ile sağlanmaktadır.

Gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi Ülkemizde de yolcu ve yük taşımacılığında hakim ulaşım sistemi karayolu olup 2015 yılı itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 89,2’si, yük taşımacılığının ise petrol boru hatları hariç % 89,8’i karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

Ulaşım sektöründe karayolu altyapısının temininden sorumlu olan Karayolları Genel Müdürlüğünün, ilk yatırım maliyeti yüksek olan altyapı hizmetinin yerine getirilmesinde kısıtlı ülke kaynaklarını en verimli şekilde kullanabilmesi için faaliyet önceliklerinin belirlenmesinde Ülkemizin üst politika belgeleri ve 2023 hedefleri ile uyumlu bir plan dahilinde hareket etmesi bir zorunluluktur.

Esnek ve etkin bir kamu yönetiminin oluşturulması kapsamında kısıtlı kaynakların doğru kullanılması yönünde bir adım olarak geliştirilen “Stratejik Planlama” kavramı Ülkemizde 5018 sayılı “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu” ile yasal düzenlemeler yapılarak uygulamaya konulmuştur. Bu yasal düzenlemelerin gereği olarak kamu kuruluşları tarafından stratejik planlar hazırlanmaktadır.

Stratejik Planlama, bugünü analiz ederek geleceği tasarlamaya ve şekillendirmeye temel oluşturan bir düşünme ve karar verme yöntemidir. 2017-2021 dönemi için hazırlanan Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planı, kamuda stratejik yönetim anlayışının yerleşmesine, kaynakların amaç ve hedefler doğrultusunda kullanılabilmesine, fırsat ve tehditlerin tam ve zamanında belirlenerek etkili bir yönetimin oluşturulmasına katkıda bulunacaktır.

Bu çerçevede, karayolu ulaşımında yüce milletimize layık olduğu en iyi hizmeti verebilmesi amacı ile hazırlanan Karayolları Genel Müdürlüğü 2017-2021 Stratejik Planı’nın başarılı bir şekilde uygulanmasını, Ülkemizin kalkınması ve refahına katkı sağlamasını temenni ederim.

İsmail KARTAL

Karayolları Genel Müdürü



SUNUŞ

Hızla artan nüfus, şehirleşme, ekonomik faaliyetler, çeşitlenen tüketim alışkanlıkları çevre ve doğal kaynaklar üzerindeki baskıyı artırırken, kamuda izlenen yönetim politikası Kuruluşların kamu kaynaklarını daha verimli ve etkin kullanması yönünde bir eğilim göstermektedir. Bu amaçla çıkarılan 5018 sayılı kanun ile kamu idareleri; kalkınma planları, programlar, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler saptamak, performanslarını önceden belirlenmiş göstergeler ile ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle Stratejik Plan yapmakla görevlendirilmiştir.

Karayolları Genel Müdürlüğü, kaynakların stratejik amaçlar ve hedefler doğrultusunda kullanılabilmesi için 5018 sayılı kanun çerçevesinde 2007- 2011 dönemi ve 2012-2016 dönemi stratejik planlarını uygulamıştır. 02 Temmuz 2015 tarihli İç Genelge ile Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı koordinatörlüğünde başlatılan 2017-2021 dönemi Stratejik Plan çalışmaları kapsamında, ana hizmet birimlerinin plan faaliyetlerine katılımlarının sağlanması amacı ile stratejik plan ekibi oluşturulmuş, bu ekip ile 18 top-

lantı ve atölye çalışması gerçekleştirilmiştir. Katılımcı yöntemlerle hazırlanan 2017-2021 dönemi Karayolları Genel Müdürlüğü Stratejik Planında Misyon “Yol kullanıcılarının, güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım ihtiyacını karşılamak için diğer ulaşım sistemleriyle uyumlu olarak sorumluluk alanındaki yol ağını planlamak, projelendirmek, inşa etmek, bakım ve işletmesini yapmaktır” olarak, Vizyon ise “Güvenli, zamanında ulaştırılan, çevreye duyarlı konforlu yollar” olarak belirlenmiştir. Plan dönemi içerisinde belirlenen vizyona ulaşmak için öncelikli 5 adet stratejik amaç, bu amaçlara ulaşmak için ölçülebilir göstergelere dayanan 19 adet hedef tespit edilmiştir.

Karayollarının mevcut durumu ile gelecekteki muhtemel gelişmeler değerlendirilerek, kuruluşun daha verimli çalışması yönünde politika ve stratejiler belirlenmesine imkan sağlayan 2017-2021 dönemini kapsayan Stratejik Plan çalışmalarına emeği geçen tüm mesai arkadaşlarıma teşekkür eder, hazırlanan Plan’ın Genel Müdürlüğümüz için iyi bir yol haritası olmasını, Ülkemizin gelişmesine katkı sağlamasını ve başarı ile uygulanmasını dilerim.

MİSYON-VİZYON-AMAÇLAR

- Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek,
- Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak,
- Yol ağıımızda trafik güvenliğini arttırmak,
- Kurumsal kapasiteyi arttırmak,
- Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak

Yol kullanıcılarının güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım ihtiyacını karşılamak için diğer ulaşım sistemleriyle uyumlu olarak sorumluluk alanındaki yol ağını planlamak projelendirmek, inşa etmek, bakım ve işletmesini yapmaktır.

Güvenli, zamanında
ulaştırılan, çevreye
duyarlı
konforlu yollar



TEMEL DEĞERLERİMİZ

Yenilikçi ve öncü olmak
Sosyal sorumluluk bilinci
Karayolculuk ruhu
Kariyer planlamasına
önem verilmesi

Kaliteli hizmet
Sürdürülebilirlik
Verimlilik
Öngörülebilirlik



Tarafsızlık
Tutarlılık
Duyarlılık
Şeffaflık

STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ VE YÖNTEM

Karayolları Genel Müdürlüğü 2017-2021 Dönemi Stratejik Plan (SP) hazırlama çalışmalarının kapsamı ve yöntemi; 5018 sayılı “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu”, Kalkınma Bakanlığı adını almadan önce Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) Müsteşarlığı tarafından yayımlanan “Kamu Kuruluşları için Stratejik Planlama Kılavuzu”, “Kamu İdarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik” ile Kalkınma Bakanlığı’nca 30 Nisan 2015 tarihli ve 29342 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan “Kamu İdarelerince Hazırlanacak Stratejik Planlara Dair Tebliğ” göz önünde bulundurularak belirlenmiştir.

Öncelikle, temel alınan belgeler çerçevesinde, KGM Stratejik Planlama çalışmalarının başlatılacağı 02 Temmuz 2015 tarihli ve 2015/3 sayılı İç Genelge ile Merkez ve Taşra teşkilatına duyurulmuştur. Daha sonra katılımcılık ilkesine uygun olarak farklı birimlerden, farklı meslek gruplarından yeterli bilgi ve deneyime sahip kurum çalışanlarından bir SP Ekibi oluşturulmuştur.

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının koordinatörlüğünde gerçekleştirilen 2017-2021 KGM Stratejik Planı başlangıç toplantısında Stratejik Planın yasal dayanakları ve çerçevesi, ayrıntılı çalışma adımları, çalışma yöntemleri, öneri zaman planı ve taslak hazırlık programı SP Ekibi ile paylaşılarak, hazırlık programı, çalışma yöntemi ve takvimi belirlenmiştir.

SP Ekibinin, plan hazırlanması yönündeki eğitim ihtiyacının karşılanması amacıyla toplam 35 uzmanın katılımı ile «Stratejik Yönetim ve Performans Programı Eğitimi» gerçekleştirilmiştir.

“Neredeyiz?, Nereye gitmek istiyoruz?, Gitmek istediğimiz yere nasıl ulaşabiliriz?, Başarımızı nasıl takip eder ve değerlendiririz?” sorularını cevaplamak üzere çalışmalar 4 aşamalı olarak yürütülmüştür. Bilgi ve belge paylaşımı intranette oluşturulan ortak alan üzerinden sağlanmış ve iletişimde e-posta etkin olarak kullanılmıştır.



STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ VE YÖNTEM

Karayolları Genel Müdürlüğünün sunduğu hizmetlere ve geleceğe bakışına yön verecek konulara ilişkin soruların yer aldığı anketler kurum çalışanlarına ve dış paydaşlara uygulanmıştır. Anketlerin istatistiki analizlerinin sonuçları “Güçlü Yanlar-Zayıf Yanlar, Fırsatlar-Tehditler (GZFT) Analizi”nde ve geleceğe yönelik planlama çalışmalarına temel oluşturmuştur.

SP çalışmalarında 18 ekip toplantısı ve atölye çalışması gerçekleştirilmiştir. Atölye çalışmalarına ekip üyelerinin yanı sıra konu ile ilgili çalışanlar ve uzmanların da katılımı sağlanarak çoğulcu ve katılımcı bir SP’nin ortaya konulması amaçlanmıştır. Zaman zaman geçici çalışma grupları oluşturularak çalışmalara ivme kazandırılmıştır. Temel değerler, Misyon ve Vizyon’un belirlenmesinde beyin fırtınası yaklaşımı uygulanmış, Misyon ve Temel Değerler için üretilen alternatifler puanlama yöntemi ile tespit edilmiştir. Kurumsal Vizyonun belirlenmesinde ise en yüksek puan alan 4 alternatif ifadenin intranet ortamında kurum çalışanlarının oylarına sunulması yöntemi benimsenmiştir.

SP Ekip çalışmalarında 5 stratejik amaç belirlenmiştir. SP’nin “Geleceğe Bakış” bölümünde yer alan, performans dayalı bütçe ve 2017-2021 yıllarını içeren önümüzdeki 5 yıllık dönemde karayolu faaliyetlerine temel oluşturacak amaçların altındaki hedefler ve performans göstergeleri harcamaları birimlerince oluşturulmuştur. İlgili birimlerin ve uzmanların katılımı ile yapılan toplantılar sonucunda hedefler, stratejiler, riskler ve sorumlu-ilişkili birim tabloları oluşturulmuştur. Bölüm çalışmalarının tamamlanmasını takiben birimlerin görüş ve önerisi alınarak oluşturulan taslak SP Başkanlıkların onayına sunulmuştur.



1. Durum Analizi

- 1.1. Tarihsel Gelişim
- 1.2. Önceki Stratejik Planın Değerlendirilmesi
- 1.3. Mevzuat ve Görevler
- 1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi
- 1.5. Faaliyet Alanları
- 1.6. Paydaş Analizleri
- 1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi
 - 1.7.1. Kuruluş İçi Analiz
 - 1.7.2. Kuruluşun Faaliyet Alanlarındaki Durum ve Gelişme Eğilimleri
- 1.8. GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi



1.1. Tarihsel Gelişim

Stratejik planlama sürecinin ilk adımı olan durum analizi, kuruluşun “neredeyiz?” sorusuna cevap aranması çalışmasıdır. Kurumsal olarak geleceğe yönelik amaç, hedef ve strateji geliştirebilmek için idarenin kendisi ile dışındaki durum ve gelişmelerin irdelenmesi bu aşamada gerçekleştirilir. Teknolojik altyapının miktarı, eksiklikler, aksaklıklar, olanaklar, tüm kaynaklar ile idarenin kontrolü dışında olumlu veya olumsuz gelişmeler değerlendirilir.

2017- 2021 SP’nin “Durum Analizi” başlığı altında aşağıdaki hususlarla ilgili analiz ve

değerlendirmeler yapılmıştır:

- Tarihsel gelişim
- Önceki stratejik planın değerlendirilmesi
- Mevzuat analizi
- Üst politika belgelerinin analizi
- Faaliyet alanları ile ürün ve hizmetlerin belirlenmesi
- Paydaş analizi
- Kuruluş içi analiz ve çevre analizi
- Güçlü ve zayıf yönler ile fırsatlar ve tehditler (GZFT) analizi

1.1. Tarihsel Gelişim

Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), kuruluş tarihi olan 1950 yılından itibaren, benimsenen karayolu politikaları doğrultusunda, planlı ve programlı çalışmalarını başarıyla sürdürmüştür.

KGM kuruluş yıllarında “Tekerlek Dönsün” ilkesiyle, mevcut yolların bakım ve onarım çalışmalarının yanı sıra ana güzergahlarda yeni yolların yapımına öncelik vermiştir.

Bu çalışmalar sonucunda, 1960’lı yıllarda 60.000 km’lik bir karayolu ağı ortaya çıkarılmış, 1960-1970 yılları arasında ise asfalt kaplamaya ağırlık verilmiştir.

1970’li yıllarda trafiği yoğun olan yollarda ve büyük kentlerin çevrelerinde yüksek standartlı, çok şeritli ekspresyollar ve otoyolların yapımı gündeme gelmiştir.

1980’li yıllarda ise, yüksek standartlı otoyolların yapımına daha fazla ağırlık verilerek erişilebilirlik hedefli karayolu hamlesi bu dönemde yerini otoyol hamlesine bırakmıştır.

2003 yılı başında, karayolu ulaşımında kapasite yetersizliği, ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ve trafik güvenliği esas alınarak hazırlanan Acil Eylem Planı kapsamında bölünmüş yol çalışmalarına hız verilmiştir. Devam eden bölünmüş yol çalışmaları sonucunda, 01 Ocak 2016

tarihi itibarıyla bölünmüş yol uzunluğu 24.280 km’ye ulaşmıştır.

1950 yılında katma bütçeli olarak kurulan KGM hiçbir zaman tam anlamıyla katma bütçeli bir kuruluş gibi çalışmamış, kuruluşundan günümüze kadar genel bütçeden verilen finansman ile faaliyetlerini sürdürmüş, dönem dönem artan hizmet talebi karşısında ödenekler değişik finansal kaynaklarla takviye edilmiştir. 2006 yılından itibaren de genel bütçeli kuruluşlar arasına dahil edilmiştir. Ancak, 30 Ağustos 2007 tarihinde Ulaştırma Bakanlığına¹ bağlanan KGM 13.07.2010 tarihli ve 27640 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren 6001 sayılı Kanun ile “Karayolları Genel Müdürlüğünün Çalışma Usul ve Esasları ile Teşkilat ve Görevlerine İlişkin Hükmüler” yeniden düzenlenmiş ve özel bütçeli bir kurum olarak yeniden yapılandırılmıştır.

2010’lu yıllarda ise, belirlenen ulaşım politikaları doğrultusunda, karayolu ağının kamu kaynakları yanı sıra alternatif finans kaynakları da kullanılarak geliştirilmesi benimsenerek; Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu ve Osmangazi Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü gibi önemli projeler Kamu Özel Sektör İşbirliği modeli olan Yap-İşlet-Devret sistemiyle gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

¹ 1 Kasım 2011 tarih, 28102(Mükerrer) sayılı ve KHK/655 karar sayısı ile Resmi Gazete’de yayınlanan “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname” ile Ulaştırma Bakanlığının adı ve teşkilat yapısı değişmiş olup “Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı” olarak hizmetlerine devam etmektedir.

1.2. Önceki Stratejik Planın Değerlendirilmesi

1.2. Önceki Stratejik Planın Değerlendirilmesi

6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun” ile Kuruluşun kamu tüzel kişiliğine sahip özel bütçeli bir idare olarak yeniden yapılandırılması, kurumsal ve fiziki yapılanmanın belli bir süreci gerektirmesi nedeniyle 2012-2016 Stratejik Plan çalışmaları başlatılmıştır.

Stratejik Planda yer alan performans göstergelerinden 8 tanesi ölçülebilirlik kriterini karşılamakla birlikte Performans Programında 2013 yılından itibaren ilgili birimlerle görüşülerek belirlenen ölçülebilir göstergeler kullanılmıştır. 2017-2021 SP çalışmalarında göstergelerin ölçülebilir olmasına gereken hassasiyet gösterilmiştir.

Ayrıca sene başı bütçesi ile yıl sonu bütçesi çok büyük farklılık arz ettiğinden yıl bazında performans hedeflerinin verilmesinde güçlükler yaşanması nedeniyle Stratejik Planda performans göstergelerinin yıllara ilişkin hedeflerine yer verilememiştir. Gerçekçi bir bütçenin sene başında yapılabilmesinin yıllara göre performans hedefleri planlanmasını kolaylaştıracağı düşünülmektedir. 2017-2021 SP’inde yıl bazında hedefler verilmiştir

2012-2016 Kurumsal SP uygulamalarının değerlendirilmesinde ana hizmet birimlerinin değerlendirmeleri yanı sıra Kuruluşun 2013, 2014 ve 2015 yılları faaliyet raporları da esas alınmıştır.

2013 yılı Karayolları Genel Müdürlüğü Performans Programı kapsamında, Programda yer alan 11 adet harcama biriminin 115 adet performans göstergesinin gerçekleşme değerleri, 2014 yılında ise 109 adet performans göstergesinin gerçekleşme değerleri izlenmiştir. 2013 ve 2014 yılları için performans hedeflerimizin % 78’ inde hedef değerlere ulaşılmış/aşılmış, % 22’sinde ise hedef değerlere ulaşamamıştır. 2015 yılı sonunda ise performans hedeflerimizin % 64’ ünde hedef değerlere ulaşılmış/aşılmış, % 36’sı hedef değerlerinin altında kalmıştır. Hedef değerlerin altında kalan 35 adet göstergenin 18 adedinde hedef % 80’nin üzerinde gerçekleştirilmiştir.

2012-2016 SP’ındaki hedeflerin gerçekleşme-

lerine ilişkin detaylı bilgiler EK-1’de verilmiştir.

1.3. Mevzuat ve Görevler

- **KGM’nin çalışma usul ve esasları ile teşkilat ve görevlerine ilişkin hükümleri düzenleyen 6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun”.**

Kanun Numarası	6001
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih:13.07.2010 Sayı:27640

Amaç

Bu Kanun ile karayolları ağının kalkınma planları, ulaştırma ana planı, stratejik plan ve programlar çerçevesinde ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde ulusal düzeyde geliştirilerek yaygınlaştırılması; karayolları ve karayollarıyla ilgili altyapı, diğer yatırımlar ve hizmetlerin, ekonomik ve sosyal gelişmenin gereklerine uygun, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli ve çevreye duyarlı bir şekilde yapılması ve/veya yaptırılması hedeflenmiştir.

Söz konusu kanun uyarınca Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na bağlı özel bütçeli bir kuruluş niteliği kazanmış ve Kurumun organizasyon yapısında değişikliklere gidilmiştir.

- **6001 sayılı kanunla bağlantılı olarak çıkarılan “Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği”**

Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 05.09.2011 Sayı: 28045
---------------------------	----------------------------------



1.3. Mevzuat ve Görevler

Amaç

Karayolları Genel Müdürlüğünün 6001 sayılı kanunda belirtilen esas ve usullere uygun olarak çalışma düzeninin oluşturulması ile merkez ve taşra teşkilatının görev, yetki ve sorumluluklarının belirlenmesi, yürütülecek faaliyet ve hizmetlerin işbirliği ve hiyerarşik düzen içerisinde yerine getirilmesini sağlamaktır.

6001 Sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna göre KGM'nin Yasal Yükümlülükleri;

- Otoyol, devlet ve il yolları ağına giren karayolları güzergahları ile bunların değişikliklerine ilişkin planları hazırlamak veya hazırlatmak,
- Hazırlayacağı programlar uyarınca karayollarını yapmak, yaptırmak, emniyetle kullanılmalarını sağlayacak şekilde sürekli bakım altında bulundurmak, bakımını yaptırmak, onarmak, onarımını yaptırtmak, işletmek, işlettirmek,
- Görev alanına giren karayolu ağlarının yapımı, bakımı, onarımı ve diğer hususlar hakkında teknik nitelik ve şartları tespit etmek veya ettirmek ve gerekli şartnameleri hazırlamak,
- Otoyollar ve bunların üzerinde bulunan bakım ve işletme tesisleri ile hizmet tesislerinin, diğer mal ve hizmet üretim birimleri ile varlıklarının yapımını ve/veya bakım ve onarımını ve /veya işletmesini yapmak veya yaptırmak ve denetlemek,
- Karayollarının kullanılmasına, teknik emniyet ve korunmasına yönelik kurallar ile tüm karayollarındaki işaretleme standartlarını uluslararası uygulamaları da dikkate alarak tespit etmek, yayımlamak ve kontrol etmek,
- Görev alanına giren karayollarında, uygun göreceği yol işaretlerini belirlemek, uygun yerlere koymak ve bu kapsama gi-

ren işleri yapmak veya yaptırmak,

- Görev alanına giren işler için gerekli plan, harita, etüt ve proje işleri ile araştırma- geliştirme çalışmaları yapmak veya yaptırmak,
- Karayollarının yapım, bakım ve onarımı ile emniyetle işlemesi için gerekli olan garaj ve atölyeleri, makine ve malzeme ambarları ile depolarını, servis ve akaryakıt tesislerini, laboratuvarlarını, deneme istasyonlarını, dinlenme yerlerini, bakım ve trafik emniyetini sağlamaya yönelik bina ve lojmanları, alıcı-verici telsiz istasyonları ile gerekli haberleşme şebekelerini, Genel Müdürlüğün görevlerini daha verimli şekilde yerine getirmesine yönelik eğitim tesisleri ile sosyal tesisleri ve diğer bütün yan tesisleri hazırlayacağı ve hazırlatacağı plan ve projelere göre yapmak, yaptırmak, donatmak, işletmek veya işlettirmek, bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak, kiralamak,
- Karayollarının temizliği, gereken bölümlerinde çevre düzenlemesi ve yol boyu ağaçlandırılması ile peyzaj hizmetlerini yapmak veya yaptırmak,
- Tarihi köprülerin bakım ve onarımını yapmak veya yaptırmak,
- Bu Kanunla verilen görevlerin yapılabilmesi için lüzumlu her türlü araç-geç, taşıt ve makineler ile donatımlarını, bunların işletilmesi ve onarılması için gerekli olan uygun malzemeyi seçmek, temin etmek, gerektiğinde imal etmek veya ettirmek, depolamak, onarmak, gerekli ambar, atölye ve tesisleri donatmak, işletmek veya işlettirmek,
- Görev alanı içinde bulunan işlerin yapılması, trafik akışının emniyetle ve kolaylıkla sağlanması için gerekli her türlü araziye, binalı ve binasız taşınmazları, ilgili mevzuat hükümleri çerçevesinde kamulaştırmak, satın almak, trampa yap-

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

- mak, kiralamak ve gerekli hallerde geçici olarak işgal etmek,
- Otoyol, devlet ve il yollarında karayolu sınır çizgisi içinde kalan uygun alanlar ile karayolu sınır çizgisi dışında Genel Müdürlüğe devir ve temlik edilmiş veya Genel Müdürlüğün mülkiyetinde olan diğer alanlardaki taşınmazların ve tesislerin kiraya verilmesi, bunlar üzerinde irtifak hakkı, kullanma izni veya ön izin verilmesi gibi işlemleri yapmak, yaptırmak, yapılan bu işlemlerle ilgili gerekli hallerde Maliye Bakanlığına bilgi vermek,
 - Görev alanındaki karayolları güzergahlarındaki taşınmazlarla ilgili olarak tahsis, devir, kamulaştırma veya ilgili diğer hukuki süreçlerin tamamlanmasını müteakip ilgili taşınmazların tapu sicillerinde terkin ve diğer işlemlerini yapmak veya yaptırmak,
 - Talep halinde ve ücret karşılığında kamu kurum ve kuruluşları ile yerli ve yabancı özel sektörden ilgililere faaliyet konuları ile ilgili eğitim hizmeti vermek,
 - İş ve faaliyetlerine ilişkin veri ve bilgileri derlemek, basmak, yayımlamak veya yayımlatmak,
 - 8/6/1994 tarihli ve 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun ve 28/5/1988 tarihli ve 3465 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü Dışındaki Kuruluşların Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) Yapımı, Bakımı ve İşletilmesi ile Görevlendirilmesi Hakkında Kanun kapsamında gerçekleştirilecek yatırım ve hizmetlerle ilgili görevlendirilen şirketlere, ihale aşamasında ilan edilmek kaydıyla, gerektiğinde ortak olmak ve bununla ilgili işlemleri yapmak,
 - Görev alanına giren konularda kanunlarla verilen diğer işleri yapmak veya yaptırmak.

Karayolları Genel Müdürlüğünün yapılanması merkezde (Ankara) Genel Müdürlük ve taşrada Bölge Müdürlükleri şeklindedir.

- Bölge Müdürlükleri; Genel Müdürlüğün taşradaki uygulayıcı alt hizmet birimleri olup, Genel Müdürlük düzenlemeleri ve planları çerçevesinde, sorumluluk alanına giren karayollarının yapımı, bakımı, onarımı, trafik güvenliği ve işletmesi ile bu iş ve hizmetlere yönelik teknik, idari, mali, danışma, denetim ve destek hizmetlerini, merkez teşkilatındaki ilgili hizmet birimleriyle koordineli olarak yürütmektedir.

Diğer ilgili yönetmeliklerin listesi EK-2’de verilmiştir.

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

Kuruluşun faaliyet alanıyla ilgili belirleyici temel plan, program ve stratejiler aşağıda sıralanmıştır:

- 2014-2018 Dönemi Onuncu Kalkınma Planı
- 65. Hükümet Programı
- Ulaştırma Ana Planı Stratejisi
- 11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şurası
- Bölgesel Kalkınma Planları
- 2016-2018 Orta Vadeli Program
- 2016-2018 Orta Vadeli Mali Plan
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı 2014-2018
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı
- Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)
- Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi Eylem Planı (2015-2018)

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

Onuncu Kalkınma Planı

2014-2018 dönemini kapsayan **Onuncu Kalkınma Planı**'nda KGM'nin faaliyet alanı ile ilgili yaklaşımlar aşağıda özetlenmektedir:

- Ülkemizde şehirlerarası taşımaların ulaştırma türleri arasında dengeli bir şekilde paylaştırılması ihtiyacı devam etmektedir.
- Karayolu baskın yapı, çevresel sorunlar ve karayolu güvenliği sorunlarını da beraberinde getirmekte; bölünmüş yolların devreye girmesiyle sağlanan iyileşmeye rağmen, trafik kazalarındaki can kayıpları ve ekonomik kayıplar önemli bir sorun olmaya devam etmektedir.
- Karayolu yolcu taşımacılığında piyasanın kendi içerisinde ve diğer taşımacılık türlerinden gelen rekabet baskısı sonucu hizmet kalitesi yükselmektedir.
- Yük ve yolcu ulaştırma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve ulaştırma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.
- Paragraf 249, 251, 257'de cinsiyet eşitliği bağlamında, kadınların sosyal, kültürel ve ekonomik yaşamdaki rolünün güçlendirilerek, kadınların karar alma mekanizmalarında daha fazla yer almaları, istihdamının artırılması, eğitim ve beceri düzeylerinin yükseltilmesi sağlanacak, toplumsal cinsiyete duyarlı bütçeleme konusunda farkındalık oluşturulacak ve örnek uygulamalar geliştirilecektir.
- Alt işverenlik uygulaması işçi haklarını dikkate alacak şekilde gözden geçirilecektir.

- Toplam kamu yatırımları içerisinde özel sektörün üretken faaliyetlerini destekleyecek nitelikteki altyapı yatırımlarına odaklanılması sağlanacaktır.
- Kamu yatırımlarında, KÖİ modeliyle yürütülenler dâhil, eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, bilim-teknoloji, ulaştırma ve sulama sektörlerine öncelik verilecektir. Kamu yatırımlarının ortalama tamamlanma süresinde sağlanan iyileşme, bu sürenin halen nispi olarak yüksek olduğu sektörlerle odaklanılarak sürdürülecektir.
- Mevcut sermaye stokundan azami faydayı sağlamak için idame-yenileme, bakım-onarım ve rehabilitasyon harcamalarına ağırlık verilecektir.
- KÖİ uygulamalarına ilişkin geleceğe yönelik yol haritası niteliğinde bir strateji belgesi hazırlanacak ve dağıtık yapıdaki KÖİ mevzuatının çerçeve bir kanun altında toplanması sağlanacaktır.
- Kamu yatırım projelerinin planlanması, uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi süreci güçlendirilecek, bu kapsamda kamu kurum ve kuruluşlarının kapasiteleri geliştirilecektir.
- Önemli ticaret merkezlerinden olmaya devam edecek AB'nin ulaştırma ağlarına (TEN-T) bağlantı sağlayacak projeler başta olmak üzere tüm komşu ülkelere ve yeni pazarlara erişimi kolaylaştıracak güzergâhlara önem verilecektir.
- Karayollarında kuzey-güney hattında koridor yaklaşımı da dikkate alınarak Ovit ve Cankurtaran tünellerinin de üzerinde yer aldığı öncelikli güzergâhların ve komşu ülkelerle ticareti geliştirecek koridorların yapımına devam edilecektir.
- Karayollarında; önleyici bakım kavramının esas alındığı ve bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir. Bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim marifetiyle yürütülmesi için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemeler hayata geçirilecektir.

- Karayolu taşımacılığında kayıt dışılık önlenecek, mali ve mesleki yeterliliğe sahip verimli işletmelerin kurulması ve piyasadaki atıl kapasitenin azaltılması teşvik edilecektir.

Onuncu Kalkınma Planı kapsamında kritik reform alanları için tasarlanan 25 adet **Öncelikli Dönüşüm Programı** (ÖDÖP) belirlenmiştir.

Belirlenen 25 ÖDÖP'ten 18.si "Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı"dır. Türkiye'nin lojistikteki uluslararası konumunun güçlendirilmesi, sanayi ürünlerinin toplam maliyeti içindeki lojistik maliyet yükünün azaltılması, nihai ürünlerin tüketim pazarlarına ulaşım süresinin kısaltılması programın hedefleri olarak belirlenmiştir.

Programın 4.bileşeni "Büyük Altyapı Yatırımlarının Tamamlanması" Bakanlığımız sorumluluğunda olup Genel Müdürlüğümüz çalışmalarını kapsamaktadır.

Taşımacılıktan Lojistiğe Dönüşüm Programı içinde KGM'nin faaliyet alanlarıyla ilişkili Politika-2 ve Politika-3 belirlenmiştir:

- Politika-2: "Ana Limanların Karayolu ve Demiryolu Bağlantıları ve Sınır Kapılarına Bağlantı Yapan Koridorlarda Karayolu Yatırımlarının Tamamlanması",
- Politika-3 "Karayolu Ağında Ağır Taşıt Trafikinin Yoğun Olduğu Kesimlerde Bölünmüş Yol ve BSK Yatırımlarının Yapılması"dır.

Politika-2 ve Politika-3 kapsamında eylemlerin belirlenebilmesi için yapılan çalışmada: 2013 yılı itibarıyla Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafik (YOGATT) 500'ün üzerinde olan yollar, TIR Güzergâhları, Doğu-Batı Koridorları, Ku-

zey-Güney Aksları, Limanlar ve Sınır Kapıları, TEN-T ve Uluslararası Koridorlar dikkate alınarak "Lojistik Karayolu Ağı" belirlenmiş ve önceliklendirilmiştir.

65. Hükümet Programı

- Ülkemizin rekabet gücüne ve toplumumuzun yaşam kalitesinin yükseltilmesine katkı sağlayan, güvenli, ekonomik, konforlu, hızlı ve çevreye duyarlı hizmetlerin sunulduğu, kombine taşımacılığın ve lojistik merkezlerin etkin bir şekilde hayata geçirildiği bir ulaştırma ve lojistik sisteminin oluşturulması temel hedeftir.
- Kamu-Özel İşbirliği yöntemiyle başlatılan büyük projeleri tamamlayacak; yeni otoyollar, yüksek hızlı tren hatları dâhil olmak üzere, birçok alanda yeni projeler Kamu-Özel İşbirliği yöntemiyle hayata geçirilecektir.
- Karayolunda ülkemizin kuzeyini güneyine, doğusunu batısına bağlayan ana akslarımız büyük ölçüde tamamlanacak ve otoyol ağı geliştirilecektir.
- Trafik yoğunluğunun yüksek olduğu kesimlerde trafik güvenliğinin artırılması ve taşıma sürelerinin kısaltılması amacıyla bölünmüş yol uzunluğu 30.000 kilometreye çıkarılacaktır.
- Önemli ulaşım koridorları otoyol ağı ile birbirine bağlanacak, başta Marmara Bölgesi olmak üzere YİD modeliyle yeni otoyollar inşa edilecektir. Bu ağın önemli parçaları olan İstanbul-Bursa-İzmir (Körfez Geçiş Köprüsü dâhil) ve Kuzey Marmara Otoyolu tamamlanarak hizmete açılacaktır. Bu kuşağın önemli bir bölümü olan ve üzerinde demiryolu da bulunan Çanakkale Boğaz Köprüsünün yer aldığı güzergâhın da yapımına başlanacaktır. Böylece otoyollar ve köprülerle çevrilmiş Marmara Ringi oluşturulacaktır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Avrasya Tüneli

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

tamamlanacaktır.

- Ankara-Niğde Otoyolu ile Ankara-Kırıkkale-Delice, Mersin-Silifke (Taşucu), Çiğli-Aliaga-Çandarlı ve Antalya-Alanya otoyollarının yapımına başlanacaktır. Aydın-Denizli-Burdur, Afyonkarahisar-Burdur-Antalya, Ankara-Sivrihisar, Sivrihisar-Bursa, Sivrihisar-İzmir, Şanlıurfa-Diyarbakır-Habur, Delice-Samsun, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir, Gerede-Merzifon, Yalova-İzmit ve Merzifon-Gürbulak otoyolu projelerinin 2023 yılına kadar gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.
- Ağır taşıt trafiği yüksek olan yollarda BSK yapımına devam edilecektir.
- Doğu Anadolu'yu Karadeniz Bölgesine bağlayan Ovit, Cankurtaran ve Salmankaş Tünelleri, Orta Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan Ilgaz Tüneli, Cizre ile Şırnak'ı birbirine bağlayan Cudi Tüneli, Akdeniz sahilini geçilebilir kılan Mersin-Antalya arasındaki 27 tünel başta olmak üzere çok sayıda tünel tamamlanacaktır.
- Mega ulaşım projeleri hayata geçirilecektir. İstanbul Boğazı'nın altından iki defa tünel yapmak yerine dünyada bir ilk olmak üzere tek geçişte tek tünel halindeki karayolu ve metro geçişlerini kapsayan 3 katlı Büyük İstanbul Tüneli tasarlanmıştır. Günde 6,5 milyon vatandaşımızın kullanacağı toplam 9 farklı raylı sistemi birbirine bağlayacak, Boğaz Köprülerinin trafiğine nefes aldıracak projenin YİD modeli ile yapımına başlanacaktır.
- Yüzyılın en büyük projelerinden biri olacak Kanal İstanbul Projesi çalışmalarına devam edilmektedir.
- Başta karayolu olmak üzere; tüm ulaşım türlerinde sera gazı emisyonlarına yönelik çalışmalara öncelik verecek ve gerekli takip sistemi kurulacaktır.

Ulaştırma Ana Planı Stratejisi

Şubat 2005'de tamamlanan **Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporunun** karayolu alt sektörüne ilişkin başlangıç bölümünde; karayollarının yolcu ve yük taşımacılığındaki payının % 90 seviyesinin üzerinde olduğu ve bu dengesiz dağılımın diğer ulaşım modlarına kaydırılması, karayollarımızda seyreden aşırı yüklü ağır taşıt oranının % 30 düzeyinde olduğu ve taşıtların aşırı yüklenmesi sonucunda karayollarının beklenenden daha hızlı bozulması sebebiyle sistemli bir şekilde ağırlık kontrollerinin yapılmasının gerekliliği, trafikte beklenen artışların yaşandığı kesimlerde, bölünmüş yol çalışmalarına devam etme ihtiyacı, mevcut sathi kaplamalı yolların ağır taşıt kompozisyonuna bağlı olarak belli bir öncelik sırasına göre bitümlü sıcak karışıma dönüştürülmesi, karayolu trafik güvenliği çalışmalarının Avrupa Birliği müktesebatına uygun şekilde artırılarak sürekliliğinin sağlanması, bakım ve onarım hizmetlerinin düzenli şekilde ve zamanında yapılması tespitleri yer almaktadır.

11. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Şûrası;

“Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim” teması ile 5-7 Eylül 2013 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Şura Sonuç Raporunda Karayolu sektörü için belirlenen 2023 yılı hedefleri aşağıda verilmektedir:

- 8.000 km'si otoyol olmak üzere bölünmüş yol uzunluğunun 37.000 km'ye çıkarılması,
- 57.000 km ilave BSK yapılarak karayolu ağının tamamının Bitümlü Sıcak Karışım Asfalta dönüştürülmesi,
- Karadeniz Bölgesinin Güneydoğu ve Akdeniz Bölgesine yüksek standartlı karayolları ile bağlanması,
- Standartların yetersizliğinden kaynaklanan yol kusurlarına bağlı kaza sayıları-

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

nın asgari % 50 azaltılması ve trafik kazalarında 100 milyon taşıt-km'ye düşen ölümlerin 1'in altına düşürülmesi,

- Trafik güvenliğine yönelik önlemler kapsamında kendini ifade eden yollar, affeden yollar uygulamaları ile hız yönetimi ve denetiminin geliştirilmesi,
- Trafik güvenliğini, altyapı ve üstyapı standartlarının kalitesini artırmaya ve insan kapasitesini geliştirmeye yönelik olarak karayolu sektörü ihtiyaçlarına cevap verecek bir karayolu akademisinin kurulması,
- Uluslararası yük ve yolcu taşımacılığında, serbestleşme sürecine hız verilmesi ve serbest geçilen ülke sayısının 24' den 40' a çıkarılması,
- Karayolu ile uluslararası eşya taşımacılığı alanında sefer sayısının, 2023 yılında 3 kat artırılarak 5 milyona çıkarılması,
- Atık maddeler, endüstriyel yan ürünler ve geri dönüşümlü malzemelerin yol yapımında kullanımının yaygınlaştırılmasının sağlanması.

Şura Sonuç Raporunda 2035 yılına kadar karayollarında vizyon ve hedefler;

- Akıllı araçların, akıllı ulaşım sistemleri ve diğer araçlarla etkileşimde olduğu akıllı yol ortamının otoyollar ve devlet yollarında tesis edilmesi,
- 2035 yılına kadar geleneksel fosil yakıtlı taşıtlar yerine yenilenebilir enerji kaynaklarını kullanan taşıtlara yönelik teşviklerin sağlanması,
- Yolların üzerine yerleştirilecek güneş panelleri [E-yollar (Elektrik Üreten Yollar)] ile üretilen yenilenebilir enerjinin elektrikli araçların kullanımına sunulması,
- Otoyol uzunluğunun 2023 hedefi olan 8.000 km'ye ilave olarak Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) modeli ile yapıl-

ması planlanan 4.130 km otoyol ile birlikte 2035 yılına kadar 12.000 km'ye ulaştırılmasıdır.

Bölgesel Planlar

Bölgesel planlar kapsamında Kalkınma Ajansları tarafından hazırlanan 2014-2023 Bölge Planları incelenmiştir. Bölge planlarında genel olarak ulaşım sisteminin bölgesel gelişme amaçlarını gerçekleştirecek şekilde ve temel ilke olarak kara, demir ve hava ulaşım sistemlerinin birbirini destekleyecek şekilde bir bütün olarak geliştirilmesi gereği ortaya konmaktadır.

- Karayolu ulaşımında kaliteli ve güvenli ulaşım altyapısının sağlanması,
- Mevcut karayolu altyapısının geliştirilmesi amacıyla bölünmüş yol çalışmaları- nın tamamlanması ve karayollarının standartlarının yükseltilmesi,
- Bölünmüş yolların BSK ile kaplanması ve standartlarının yükseltilmesi,
- İl yollarının (özellikle ilçe yolları) rehabilitasyonunun sağlanması, yol kalitesi ve standartlarının yükseltilmesi,
- Bölgelerin ulusal ve uluslararası ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi,
- Multimodal taşımacılık altyapısının geliştirilmesi,
- Doğu-Batı yönlerindeki karayolu ulaşım imkânlarının iyileştirilmesi ve çeşitlendirilmesi, daha problemli olan kuzey-güney yönündeki karayolu bağlantılarının ise geliştirilmesi gereği ifade edilmektedir.

Orta Vadeli Program (2016 - 2018)

Makro-ekonomik amaç, hedef, projeksiyonları kapsayan ve bütçe sürecini başlatan Orta Vadeli Program'da (2016-2018) Kamu yatırımlarında, KÖİ modeliyle yürütülenler dâhil eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, sulama,



1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

bilim-teknoloji, bilişim ve başta demiryolu, liman, lojistik merkezleri olmak üzere ulaştırma sektörlerine öncelik verileceği ve ihracat hedeflerine ulaşılmasına katkı sağlamak amacıyla büyük ölçekli liman kapasitesi oluşturulacak limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanacağı belirtilmektedir.

Ota Vadeli Mali Plan (2016 - 2018)

Orta Vadeli Programla uyumlu olacak gelecek 3 yıla ilişkin toplam gelir ve gider tahminleri ile birlikte kamu idarelerinin ödenek tavanlarını içeren ve Maliye Bakanlığı tarafından hazırlanan Orta Vadeli Mali Plan'a göre (2016-2018) Kamu yatırımlarında sektörel olarak, kamu-özel işbirliği modeliyle yürütülenler dahil olmak üzere, eğitim, sağlık, içme suyu ve kanalizasyon, bilim-teknoloji, bilişim, ulaştırma ve sulama sektörlerine öncelik verileceği ifade edilmektedir.

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı 2014- 2018

UDHB'nin ulaşım sektöründeki temel amacı; ülke ekonomisinin ve sosyal hayatın ihtiyaçlarına uygun, taşıma türleri arasında dengenin sağlandığı, çağdaş teknoloji ve uluslararası kurallarla uyumlu, çevreye duyarlı, ekonomik ve güvenli taşımacılığın yapıldığı bir ulaştırma altyapısının zamanında oluşturulmasının yanı sıra, ulaştırma alt sektörlerinin birbirlerini tamamlayıcı nitelikte çalışması ve kombine taşımacılığın yaygınlaştırılması olarak belirlenmiştir.

Stratejik planda; karayollarına yönelik olarak Akıllı Ulaşım Sistemlerinin kurulması (AUS), ortak AUS terminolojisinin geliştirilmesi, AUS'nin uygulanması ve entegrasyonunu etkileyecek tüm mevzuatın tespiti ve ihtiyaçların belirlenmesi, AUS kapsamında kullanılacak ürünlerin taşınması gereken ortak standartların belirlenmesi, AUS ile ilgili çalışma ve planlamalarda ihtiyaç duyulacak istatistiklerin oluşturulması, paylaşılması ve yayınlanmasına ilişkin

usul ve esasların belirlenmesi, Ulusal Ulaştırma Portalı üzerinden verilecek hizmetlerin geliştirilmesi ve Yol Kenarı Denetim İstasyonlarına (YKDİ) akıllı ulaşım (ön ihbar) destekli aks kantar sistemlerinin kurularak denetim merkezine entegre edilmesi konularına yer verilmiştir.

Mevcut stratejik planın süresi bitmeden ilgili Yönetmelikte belirtilen koşullar gerçekleştiğinden UDHB 2017-2021 dönemi stratejik planı oluşturma çalışmaları 23.12.2015 tarihli UDHB genelgesi ile başlatılmıştır.

Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı

Emniyet Genel Müdürlüğü koordinesinde ilgili bakanlık, kurum ve kuruluş temsilcilerinin katkılarıyla hazırlanan 2012/16 sayılı "Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı"na ilişkin Başbakanlık Genelgesi 31.07.2012 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Eylem Planında "Daha Güvenli Yollar" başlığı altında yer alan Kuruluşumuz faaliyetlerine ilişkin maddeler aşağıda verilmektedir:

- Trafik güvenliğine ilişkin risk ve tehlikeleri en aza indirebilmek amacıyla özellikle altyapı çalışmalarında, yol güvenliği standartlarına uygun; inşaat, imalat ve geometrik düzenlemelere ve her türlü denetimde etkinliğe dikkat edilecektir. Şehir içi ve şehirlerarası yollarda yapılacak alt ve üst yapı çalışmalarında; planlama, tasarım ve yapım aşamalarında yol güvenliği ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlara titizlikle uyulacaktır.
- Trafik yönetiminde; akıllı ulaşım sistemlerinden (trafik sensörleri, kameralar, değişken mesaj sistemleri, şerit kontrol işaretleri, elektronik denetleme sistemleri, trafik yoğunluğuna duyarlı trafik yönetimi ve uydu takip sistemleri, trafik ışıklarını düzenleyici akıllı sensörler vb.) azami ölçüde yararlanılacaktır. Akıllı

1.4. Üst Politika Belgelerinin Analizi

ulaşım sistemlerini destekleyen teknolojilerin ülkemizde üretimi, üniversiteler ve sanayi kuruluşları ile işbirliği içerisinde teşvik edilecek, trafiğin yönetim ve yönlendirilmesi uluslararası standartlara uygun teknikler ve yöntemlerle gerçekleştirilecektir.

Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)

İklim Değişikliği Eylem Planında, kuruluşumuz faaliyetlerine ilişkin eylem alanları aşağıda verilmektedir.

- Karayollarında bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelerden ve akıllı ulaşım sistemlerinden yararlanılması,
- Akıllı ulaşım sistemlerinin geliştirilmesi için Ar-Ge çalışmaları yapılması,
- Enerji verimliliği yüksek ve iklime duyarlı kentleşme ve ulaşım stratejilerinin geliştirilmesi ve uygulanması,
- “Akıllı Ulaşım Sistemleri” ve “Trafik Yönetimi” uygulamalarına yönelik Ar-Ge çalışmalarının desteklenmesi ve Akıllı Ulaşım Sistemi Merkezleri kurulması,
- Yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin bilgi altyapısının güçlendirilmesi,
- Yol kaplamasında Bitümlü Sıcak Karışım yerine Ilık Karışım Asfalt kullanılarak sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması.

Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi Eylem Planı (2015-2018)

Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi Eylem Planda kuruluşumuz faaliyetlerine ilişkin eylem alanları aşağıda verilmektedir.

- Yurtdışından alınan test ve muayene hizmetlerinin ülkemize kazandırılmasını teminen ihtiyaç duyulan alanlarda akredite

test ve laboratuvarların kurulması desteklenecektir.

- Ülkemizin test ve ölçüm altyapısının belirlenmesi amacıyla laboratuvar envanteri çıkarılacak ve bu kapsamda web portalı oluşturulacaktır.
- İş ve eğitim dünyası için gerekli olan ulusal meslek standartları ve yeterlilikleri hazırlanarak güncelliği sağlanacak, sınav ve belgelendirme faaliyetleri yaygınlaştırılacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğünün Stratejik Plan (2017-2021) oluşturulması çalışmalarında amaç, hedef ve stratejileri belirlenirken yukarıda açıklanan Onuncu Kalkınma Planı, Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, Bölgesel planlar, Orta Vadeli Program (2016-2018), Orta Vadeli Mali Plan (2016-2018) gerekse “Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi: Hedef 2023” gibi diğer karayolu plan ve programları ile uyum dikkate alınmıştır.

1.5. Faaliyet Alanları

Sorumluluğu altındaki karayollarında yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili altyapının üretilmesi hizmetini veren Karayolları Genel Müdürlüğünün faaliyet alanları planlama, yapım, bakım ve işletme sürecine bağlı olarak ve birbiri ile ilişkileri gözetilerek aşağıdaki şekilde toplulaştırılmıştır.

- Planlama
- Projelendirme
- Yapım
- Bakım- onarım
- Trafik güvenliği
- İşletme
- Tesis yapım ve onarımı
- Bilgi teknolojileri
- Bilgilendirme hizmetleri
- Danışmanlık hizmetleri
- Eğitim
- Ar-Ge (Araştırma- Geliştirme)



1.5. Faaliyet Alanları

PLANLAMA

- Ulusal kalkınma, strateji ve politikalar, yıllık program ve hükümet programı çerçevesinde idarenin orta ve uzun vadeli strateji ve politikalarının belirlenmesi, belirlenen amaçlar doğrultusunda bütçe ve yatırım programının oluşturulması
- Yol ağının belirlenmesi
- Uluslararası karayolu koridorlarının tespit edilmesi
- Ulaşım etütleri
- Trafik talep tahminine dayanan ekonomik ve mali yapılabirlik etütlerinin gerçekleştirilmesi

PROJELENDİRME

- Karayolu projelendirmesi
- Kamulaştırma
- Araştırma mühendislik hizmetleri
- Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Raporu hazırlanması

YAPIM

- Karayolu (yol, köprü, viyadük ve tünel) yapımı ve iyileştirilmesi
- Kalite kontrol ve araştırma hizmetlerinin değerlendirilmesi

BAKIM - ONARIM

- Karayolu bakım ve onarım hizmetleri
- Kar ve buz mücadelesi
- Yol boyu gelişimi ve peyzaj çalışmaları
- Tarihi köprü onarımı
- Bitüm temini, depolanması ve bitüm tesislerinin işletilmesi
- Yolların yapım, bakım ve onarımı için gerekli olan hizmet ve idare tesislerinin yapım, bakım ve onarımı

1.5. Faaliyet Alanları

TRAFİK GÜVENLİĞİ

- Trafik güvenliği eğitimi ve proje hizmetleri
- Trafik işaretleme hizmetleri
- Trafik yönetim sistemlerine yönelik hizmetler

İŞLETME

- Kamu Özel İşbirliği ile yapılan ve yapılması öngörülen erişme kontrollü karayollarının (otoyol) proje yapım, bakım, işletilmesi ve devri ile ilgili işlemlerin yapılması ve ilgili tüm işlemlerin yürütülmesi
- Otoyol ve Boğaz Köprülerinin işletilmesi
- Otoyol hizmet tesislerinin işletilmesi
- Tünellerin işletilmesi

BİLGİ TEKNOLOJİLERİ

- Bilişim faaliyetleri
- Karar-destek bilgi ve yönetim sistemleri

BİLGİLENDİRME HİZMETLERİ

- Tünel radyosu
- Yol Danışma
- 159 Alo Karayolları
- Basın ve halkla ilişkiler
- Karayolu ulaşımı ile ilgili veri ve harita hizmetleri
- Karayolu envanterleri düzenlenmesi
- Kurumsal web sitesi
- Mobil Uygulamalarımız (Anlık trafik bilgisi, yol durumu, güzergah analizi, haritalar, OGS geçiş ihlalleri sorgulama, uzaklıklar, otoyol geçiş ücretleri, ihale ilanları)



1.5. Faaliyet Alanları

DANIŞMANLIK HİZMETLERİ

- Özel şartname ve birim fiyatların hazırlanması
- Diğer kurumlardan gelecek kanun, tüzük, yönetmelik, standart vb. tasarlara görüş bildirilmesi
- Resmi dairelerin servis dışı tuttuğu makinelere eleman görevlendirilmesi
- Araç imalatı konusunda görüş bildirilmesi
- Tarihi köprü restorasyon uygulama projesi, temini ve uygulamaları konusunda çeşitli kamu kurum ve kuruluşları ile düzenlenen protokoller kapsamında danışmanlık (müşavirlik/kontrolluk) hizmeti verilmesi, Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde yer alan ve Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarına görüş bildirilmesi
- Ar-Ge konularında danışmanlık hizmeti verilmesi

EĞİTİM

- Hizmet öncesi eğitimler (yurt içi ve yurt dışı stajlar)
- Hizmet içi eğitimler
- Kurum dışına verilen eğitimler
- Operatör ve operatör eğiticisinin eğitimi

ARAŞTIRMA GELİŞTİRME (AR-GE) HİZMETLERİ

- Teknolojik ve bilimsel gelişme sağlayacak Araştırma-Geliştirme faaliyetleri yapılması (Prototip imalatı vb.)
- Deney Hizmetleri
- Kalibrasyon-Arakontrol Hizmetleri
- Dizayn Hizmetleri

1.6. Paydaş Analizleri

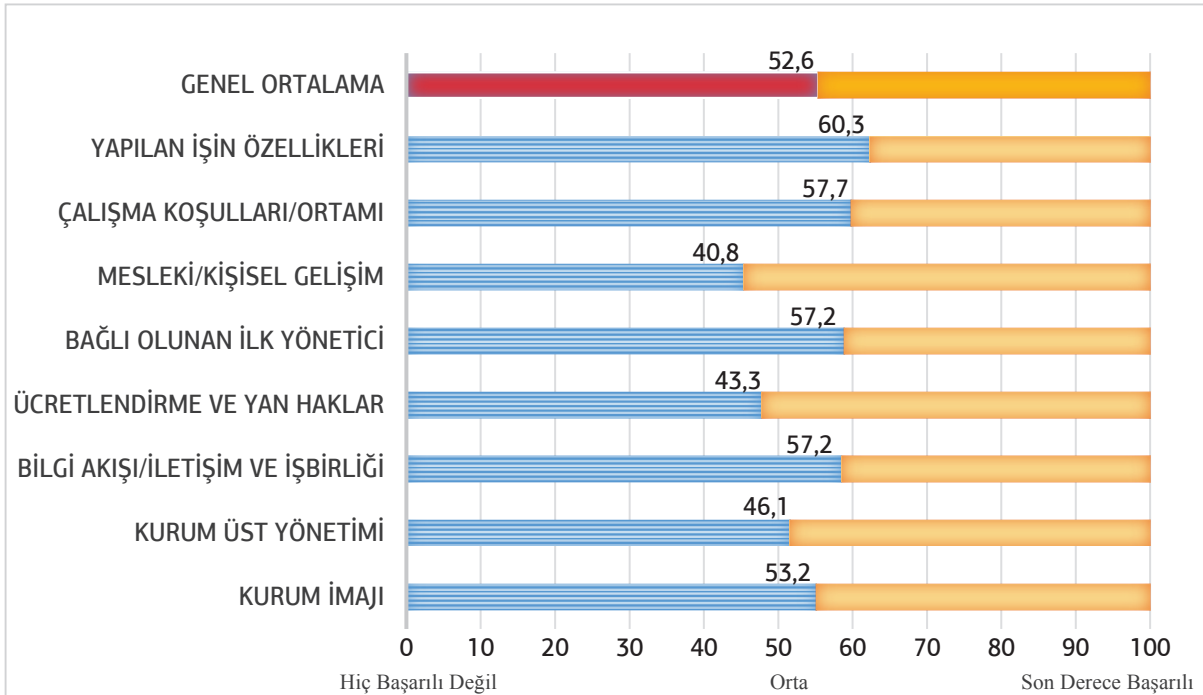
1.6. Paydaş Analizleri

Karayollarının ülke genelinde birçok kesimin yaşamına dolaylı/dolaysız etkileri mevcuttur. Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) tarafından sunulan hizmetlerin şekillendirilebilmesi için paydaş taleplerinin bilinmesi gereklidir. Bu nedenle, geniş ölçekli bir paydaş analizi araştırması planlanmıştır. Bu araştırma ile KGM'nin faaliyetleri ve hizmetleri ile ilgisi olan, Kuruluşumuzdan doğrudan ya da dolaylı etkilenen/ etkileyen kişi, grup veya kurumların beklenti ile memnuniyetlerinin araştırılması ve kurumumuza ilişkin algılarının değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Paydaş analizi iç paydaşlar, dış paydaşlar ve müşteriler (yol kullanıcıları) olmak üzere üç kısımda ele alınmıştır. Paydaş görüşleri anket uygulaması yöntemiyle elde edilmiştir. Dış paydaş görüşleri internet üzerinden, iç paydaş görüşleri kapalı zarf usulü ile kendi kendine doldurma yöntemi kullanılarak belirlenirken, müşterilerimiz olan yol kullanıcılarının görüşleri ise hane halkları ile 63 ilde, yük ve yolcu taşımacılığı ya-

pan şoförlerle 33 ilde yer alan 45 araç muayene istasyonunda yapılan yüz yüze görüşmeler yoluyla tespit edilmiştir. Paydaş analizleri kuruluş içi analiz ve çevre analizi ile birlikte Kurumumuz "Güçlü yanlar- Zayıf yanlar- Fırsatlar- Tehditler (GZFT)" analizinin temelini oluşturmuştur.

İç Paydaşlar (Kurum Çalışanları) Analizi

Kurum çalışanlarının memnuniyet ve bağlılık düzeylerinin araştırıldığı çalışan memnuniyeti anketi, 2015 yılında örneklem seçimi yapılmayarak merkez ve taşra teşkilatındaki tüm personele uygulanmıştır. Bu yöntem ile 16.051 personelden 9.365'inden (% 58,4) geri dönüş sağlanmıştır. Ankete katılanların yaklaşık % 66,8'i kurumdaki çalışma istekleri ile motivasyonlarını normal ve üzeri olarak değerlendirirken, % 59,9'u de KGM'de çalışmaktan genel olarak memnun olduklarını belirtmişlerdir. Araştırma kapsamında KGM personelinin çalışma hayatına ilişkin genel memnuniyet ortalaması 100 üzerinden 52,6 olarak hesaplanmıştır (Grafik 1).



Grafik 1: Çalışanlar Açısından İlgili Başlıklara Göre Kurumun Başarısı (100 üzerinden)

1.6. Paydaş Analizleri

Çalışma hayatına ilişkin memnuniyetin belirlendiği alt başlıklar incelendiğinde, kurum genelinde özellikle mesleki ve kişisel gelişim konusundaki memnuniyet ortalamanın altında olup bu konu ile ilgili beklenti göze çarpmaktadır. Bu sonuç, konusuyla ilgili verilecek her türlü eğitime personelin istekle katılacağını, dolayısıyla eğitimlerin etkili ve verimli olacağını göstermektedir. Ayrıca araştırmaya katılanlar kamu sektöründe benzer işi yapan çalışanlara göre aldıkları ücretlerden memnun olmayıp kurum içi ücret dağılımını da adaletli bulmamakta ve düzenlenen sosyal etkinliklerin yeterli olmadığını düşünmektedir. Kurum içi kariyer planlaması yapılamaması çalışanların memnuniyetsiz olduğu bir diğer konudur. Bunun yanında, araştırma kapsamında çalışanlarının çalışma ortamı ve koşullarından memnun oldukları, yaptıkları işi kurum hizmetleri açısından önemli buldukları ve benimsedikleri, işlerini yaparken yeni şeyler öğrendikleri, kurum içi bilgi akışı, iletişim ve işbirliğinden ortalamanın üzerinde memnuniyet duydukları saptanmıştır.

Verimliliğin en önemli göstergelerinde biri çalışanların işini kaliteli ve zamanında yapmasıdır. Kurum personelinden beklenen verimlilik düzeyleri incelendiğinde çalışanların büyük bölümünden verimli bir çalışma beklendiği görülmektedir.



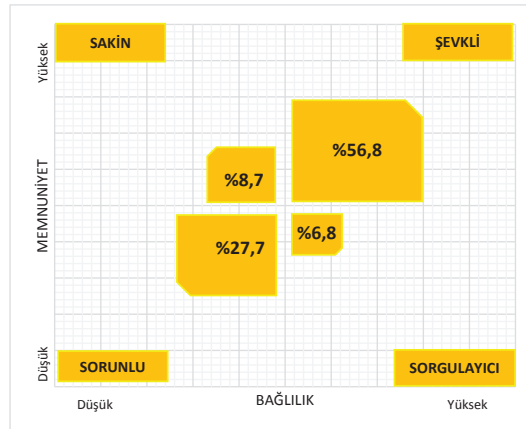
BAĞLILIK YÜKSEK	80-100
BAĞLI	60-80
BAĞLILIK DÜŞÜK	40-60
KAYBEDİLEBİLİR	20-40
BAĞLI DEĞİL	0-20

Şekil 1: Çalışan Bağlılık İndeksi Sınıflaması

Araştırma kapsamında incelenen en önemli konulardan birisi de, çalışanların kuruma olan bağlılıklarıdır. Araştırma sonucunda KGM'nin genel çalışan bağlılığı 52,3 olarak tespit edilmiş-

tir. Bu değer “bağlılığı düşük” olarak değerlendirilmektedir. Araştırma kapsamında tespit edilen problemlerin iyileştirilmesiyle düşük olan bağlılık indeksinin arttırılabileceği düşünülmektedir (Şekil 1).

Ayrıca anket sonuçlarına göre çalışan profilleri oluşturulmuş ve KGM personelinin % 8,7'sinin “Sakin” (memnuniyeti yüksek, bağlılığı düşük), % 56,8'inin “Şevkli” (hem memnuniyeti hem bağlılığı yüksek), % 27,7'sinin “Sorunlu” (Kurumda çalışmaktan duydukları memnuniyet ve kuruma olan bağlılıkları düşük) ve % 6,8'inin “Sorgulayıcı” (bağlılığı yüksek, memnuniyeti düşük) olduğu ortaya çıkmıştır (Şekil 2).



Şekil 2: Çalışan Profili

Çalışanlar tarafından kurumun en sevilen ilk üç özelliği sırasıyla, “Türkiye Çapında Geniş Örgütlenme ve İletişim Ağı” (% 59,8), “Çalışanların Özverisi” (% 36,0) ve “Kamuoyundaki Olumlu İmajı” (% 26,2) olarak tespit edilmiştir.

En sevilmeyen ilk üç özellik sırasıyla, “Ücret Politikası” (% 45,8), “Atamaların Liyakat Çerçevesinde Yapılmaması” (% 43,7) ve “Hizmet İçi Eğitim Olanaklarının Yetersizliği” (% 31,3) olarak tespit edilmiştir.

Müşteri (Yararlanıcılar) Analizi

Kamuoyunun, karayolunda yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin KGM ve hizmetle-

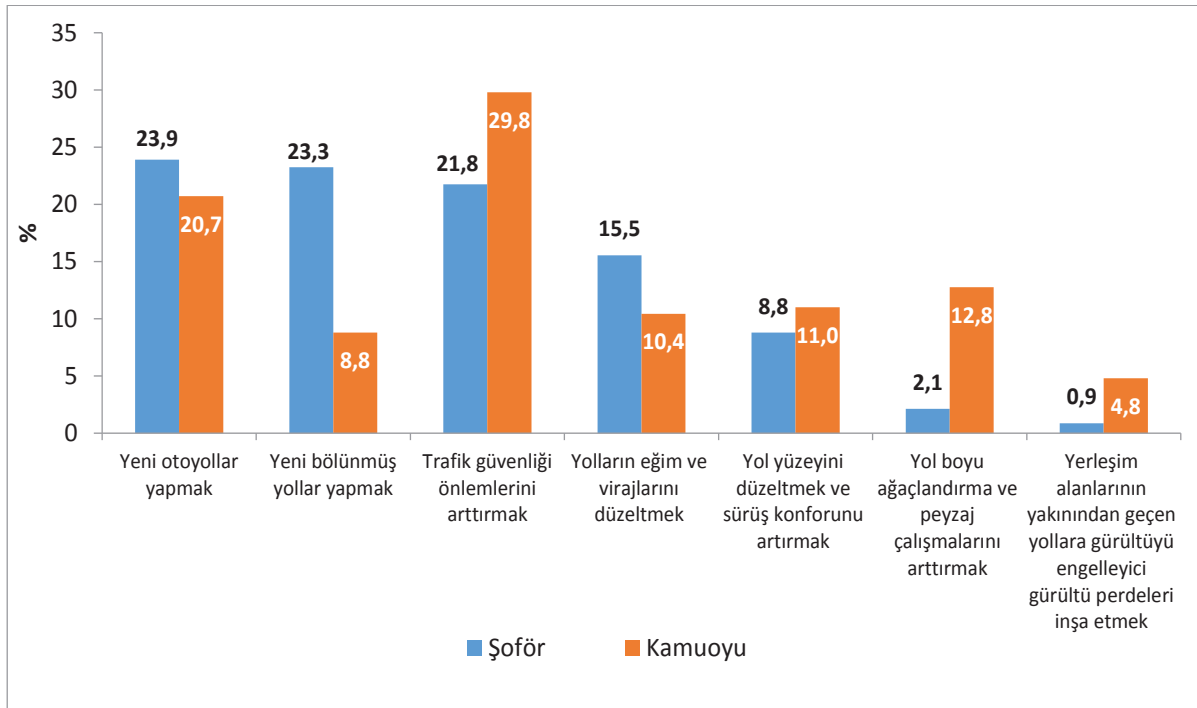
1.6. Paydaş Analizleri

rine ilişkin tutum, düşünce ve algılarının ortaya konulması ile farkındalık düzeyinin belirlenmesi amacıyla, 2014 yılında “Türkiye Karayolları Farkındalığı ve Memnuniyeti Araştırması” gerçekleştirilmiştir. Araştırma “Kamuoyu” ve “Şoförler” olmak üzere iki ayrı anket formunu kapsamaktadır. Karayolu kullanıcıları olarak hane halklarına (hanede 18 yaş üstü her bireye) 63 ilde 2.959 hanede 5.036 kamuoyu anketi, yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlere 33 ilde 933 şoför anketi yüz yüze görüşme yöntemiyle uygulanmıştır.

Araştırmaya göre kamuoyu şehirlerarası seyahatlerde daha ekonomik olması nedeniyle % 92,8 oranında karayollarını tercih etmektedir. Şehirlerarası karayolları ile ilgili kamuoyunun genel değerlendirmesi 100 üzerinden ortalama 72,6 puan iken şoförler (yük ve yolcu taşımacılığı yapan) için ise 70,2 puandır. Ayrıca kamuoyunda karayollarından sorumlu kuruluş olarak KGM’nin bilinirliği oldukça yüksek (% 89,1)

olup, katılımcılar tarafından faaliyet alanları olumlu değerlendirilmektedir. Araştırma kapsamında kamuoyu tarafından en öncelikli beklentinin trafik güvenliğini artırıcı önlemlerin alınması, şoförler için ise yeni otoyolların ve bölünmüş yolların yapılması olduğu saptanmıştır (Grafik 2). Bununla birlikte yol boyu ağaçlandırma ve peyzaj çalışmalarını arttırmak da kamuoyu için öncelikli ele alınması gereken konulardan biri olarak öne çıkmaktadır.

Trafik güvenliği açısından ele aldığımızda, kamuoyunun % 61,5’i ile yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin % 61,6’sı şehirlerarası karayollarında seyahat ederken kendilerini güvende hissetmektedirler. Ayrıca, kamuoyuna göre karayollarında meydana gelen trafik kazalarının en temel nedeni olarak ilk sıralarda insan faktöründen kaynaklanan aşırı hız, dikkatsizlik ve yorgunluk, alkollü araç kullanımı, sürücülerin kurallara uymaması yer alırken yol kusurları alt sıralarda yer almaktadır.



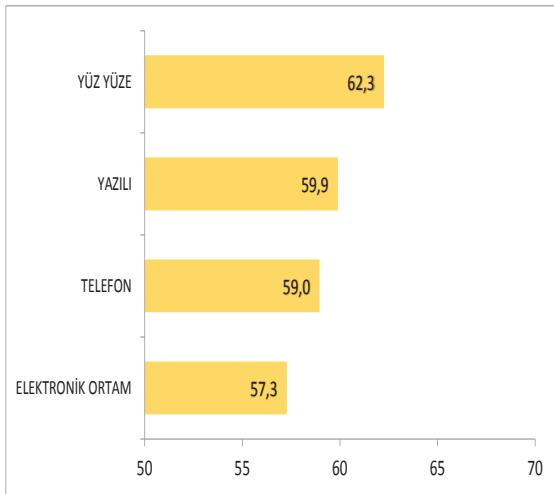
Grafik 2: Yatırım Önceliği

1.6. Paydaş Analizleri

Dış Paydaşlar Analizi

KGM'nin yaygın bir hizmet ağı olması nedeniyle, kuruluş faaliyetleriyle ilişkisi olan dış paydaşlarının sayısı oldukça fazladır. Bu anlamda, kuruluş faaliyetleriyle ilişkisi olan dış paydaşlar kurum genelinde belirlenmiş ve 2015 yılı Eylül-Ekim ayları içerisinde internet üzerinden anket uygulanmıştır. Ankete toplam 1.500 kişi katılım sağlamıştır. Katılımcı dış paydaşların listesi EK-3'te verilmiştir.

Katılımcıların büyük çoğunluğunu "Kamu Kuruluşu" mensupları oluşturmaktadır (% 78,3). EK-4'te çalışmaya katılanların mensup olduğu kurumların, kurum türlerine göre sınıflandırılmış dağılımları verilmiştir. Genel anlamda katılımcılar KGM ile en çok yazılı ve yüz yüze iletişimi tercih etmektedir². Araştırma kapsamında her bir iletişim yöntemine ilişkin hesaplanan memnuniyet düzeyleri (100 üzerinden) orta memnuniyet düzeyinin üstündedir (Grafik 3).



Grafik 3: KGM ile İletişimden Memnuniyet Düzeyi (100 üzerinden)

Kurumumuz "Merkez" ve "Taşra" teşkilatları ile olan iletişim sıklıkları ve iletişimden duyulan memnuniyet düzeyleri birbirine yakındır (ort. puan ≈ 59). Ankete katılanların yaklaşık yarısı KGM ve sunduğu hizmetler hakkında bilgi

sahibidir. Ayrıca dış paydaşlarımızın % 48,9'u kurum hakkında bilgi edinmede kurumsal internet sayfasını en önemli araçlardan biri olarak görmekte ve % 57,0 oranında yeterli bulmaktadır.

Bu çalışmada, katılımcıların kurum ile çalıştıkları konulara ilişkin iletişim sıklığı, önem ve memnuniyet düzeyleri de araştırılmıştır. Buna göre iletişim yoğunluğuna göre önem düzeyi en yüksek konular sırasıyla; teknik işbirliği, planlama çalışmaları, proje hizmetleri ve yapım işleridir. Çalışılan konular için hesaplanan memnuniyet ortalamalarına göre en yüksek memnuniyet 100 üzerinden; "veri ve/veya bilgi paylaşımı" (61,4 puan) ile "teknik işbirliği" (57,2 puan) konularıdır.

Katılımcıların, kurumumuz çalışanları ile ilgili görüşlerine de belli başlıklar altında başvurulmuş ve buna göre kurumsal bir hareket planı çıkarılmıştır. Bu konuda dış paydaşlarımız memnuniyet düzeyi 53-62 puan arasında olup, önemlilik düzeylerine göre öncelikli düzeltme alanı olarak "çalışanların çözüm üretmeleri" konusu saptanmıştır. Bununla birlikte araştırma kapsamındaki dış paydaşlarımız KGM'nin yeterli sektör deneyimine sahip olduğunu düşünmektedir.

Bu çalışma ile kurum yayınlarının dış paydaşlarımızca çok önemsendiği (ortalama önemlilik derecesi 100 üzerinden $\approx 79,2$) ve duyulan memnuniyetin orta düzeyde olduğu (ortalama memnuniyet düzeyi 100 üzerinden $\approx 59,7$) tespit edilmiştir. Buna göre, katılımcılar açısından KGM yayınları; güvenilir, eksiksiz, doğru ve konuyla ilgili amaca uygun bilgiler sağlamakta ve sektördeki boşluğu doldurmaktadır.

Dış paydaşlarımızla yapılan bu çalışma ile kurumumuza ilişkin algı farklı başlıklar ile ayrıntılı olarak değerlendirilerek Tablo 1'de sunulmuştur. Buna göre katılımcılar açısından KGM algısı her konuda ortalamanın üzerinde puanlanmıştır.

² Araştırma kapsamında, Karayolları Genel Müdürlüğü ile iletişime geçmemiş kişilerin ankete devam etmeleri engellenmiş ve görüşleri analizlere dahil edilmemiştir.

1.6. Paydaş Analizleri

Tablo 1: Çalışmaya Katılan Dış Paydaşlarımız Açısından KGM Algısının Değerlendirilmesi

Algı Konusu	Ortalama Puan (100 üzerinden)
Topluma yararlılık	70,2
Saygınlık	69,8
Mesleki bilgi, uzmanlık ve deneyim	67,2
Ekonomiye katma değer ve kaynak yaratması	66,8
İnternet sitesi	66,5
Güvenilirlik	66,1
Kurumsal temsil yeteneği	65,4
Teknolojik gelişmelere uyumlu	65,2
Fiziksel mekan temizliği	64,4
Çalışanların kuruma bağlılığı	63,9
Çalışanların yaklaşımı - iletişim	62,8
Hizmet kalitesi	62,7
Fiziksel mekan yeterliliği (park yeri, ziyaretçi odaları, konferans salonları vb.)	62,3
Yol göstericilik ve yenilikçilik	62,1
Bilgiye ve hizmete zamanında ulaşabilme	61,7
İşbirliğine yatkınlık	61,0
Çözüm sunabilme	60,1
Paydaş/vatandaş ilişkileri yönetimi	60,0
Objektif olma	59,7
Ulusal ve uluslararası stratejilerin belirlenmesinde ve politikaların uygulamasında etkinlik	59,6
İlgili kişilere kolay ulaşım	59,4
Kaynakların etkin ve verimli kullanılması	58,9
Şeffaflık	58,7
İşlem süresi	55,7

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Kuruluş içi analiz ve çevre analizinde kullanılan yöntem GZFT (Güçlü Yönler, Zayıf Yönler, Fırsatlar ve Tehditler) analizidir. Stratejik planlamanın diğer aşamalarına temel teşkil eden GZFT analizi ile kurumun güçlü ve zayıf yönleri ile kurum dışında oluşabilecek fırsatlar ve tehditler sistematik olarak incelenmektedir.

1.7.1. Kuruluş İçi Analiz

Kuruluş içi analiz çalışmaları kapsamında KGM'nin örgütsel yapısı, kurum kültürü, insan kaynakları, mali durum ve teknolojik alt yapısı ele alınmıştır.

KGM'nin Organizasyon Yapısı

KGM, "6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğünün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun" a göre yapılandırılmış, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğine sahip özel bütçeli bir kuruluştur. Genel Müdürlük merkez ve merkeze bağlı taşra teşkilatından oluşmaktadır.

Faaliyetlerin daha kolay yürütülebilmesi ve karar alma mekanizmasının hızlı bir şekilde ilerleyebilmesi için yetki ilişkisinin en üst yönetimden en alt basamağa kadar emir-komuta zinciri içinde gerçekleşen tam hiyerarşik yapıya sahip dikey organizasyon modeli benimsenmiştir.

KGM, kanunlarla verilen görevleri yürütmek üzere kurulmuş olup en üst yöneticisi Genel Müdürdür. Genel Müdür, kurumun hizmet ve faaliyetleri ile emri altındakilerin iş ve işlemlerinden Bakana karşı sorumludur.

Merkez Teşkilatı:

KGM Merkez Teşkilatı;

- Genel Müdür ve Genel Müdür Yardımcıları**
- Ana Hizmet Birimleri:** Etüt, Proje ve Çevre Dairesi Başkanlığı, Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı, Yol Yapım Dairesi Başkanlığı, Tesisler ve Bakım Dairesi Başkanlığı,

ğ, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, İşletmeler Dairesi Başkanlığı, Makine ve İkmal Dairesi Başkanlığı, Sanat Yapıları Dairesi Başkanlığı, Taşınmazlar Dairesi Başkanlığı, Program ve İzleme Dairesi Başkanlığı

- Danışma ve Denetim Birimleri:** Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, İç Denetim Birimi Başkanlığı
- Yardımcı Hizmet Birimleri:** İnsan Kaynakları Dairesi Başkanlığı, Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığı, Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı, Basın ve Halkla İlişkiler Birimi ve Özel Kalem Birimi'nden oluşmaktadır.

Merkez Teşkilatı bünyesinde daire başkanlıklarına bağlı toplam 55 adet Şube Müdürlüğü bulunmaktadır.

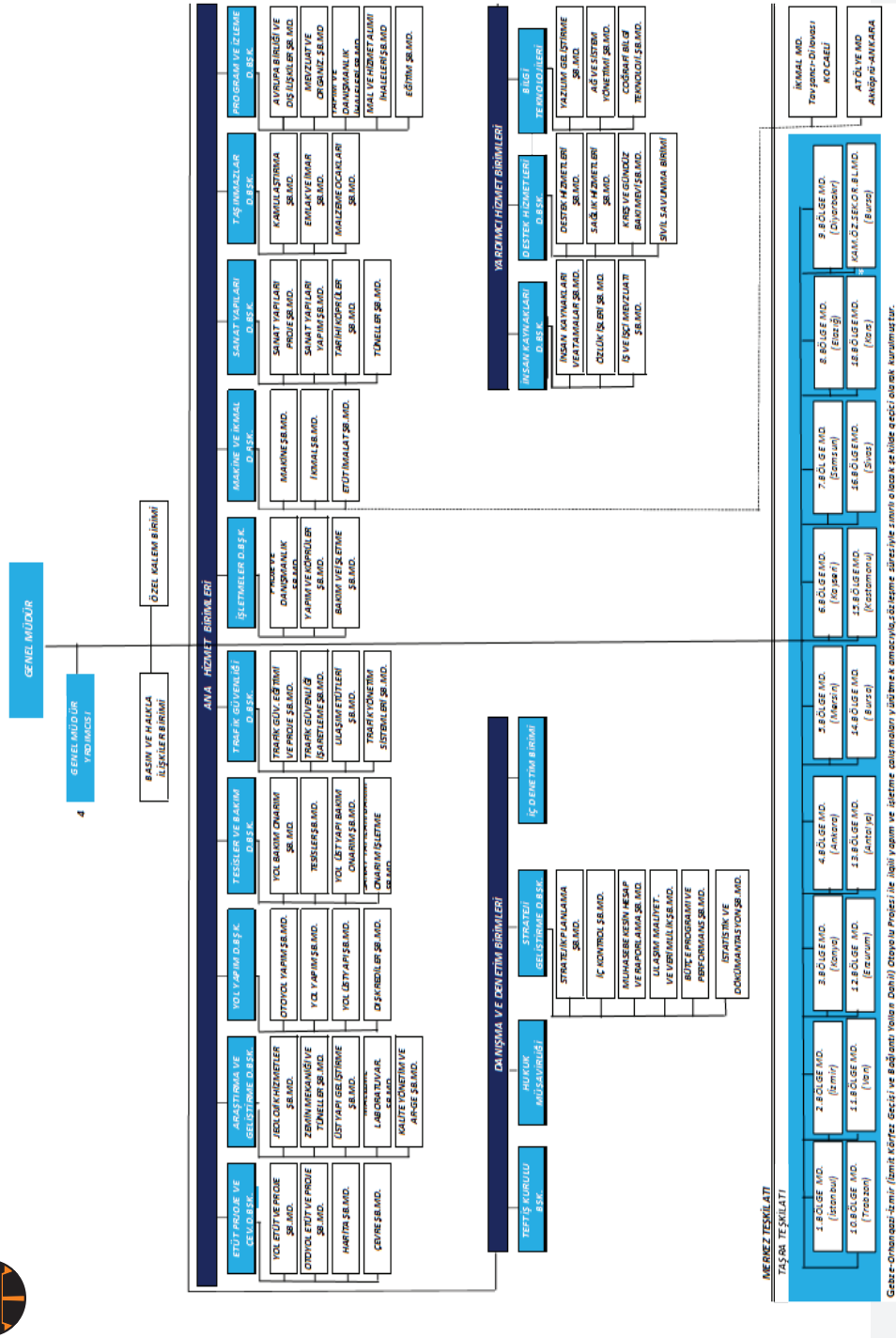
Taşra Teşkilatı : Bulundukları yörenin coğrafi ve topografik şartlarına göre sınırları belirlenmiş ve hizmet gereklerine uygun olarak yapılandırılmış olan Bölge Müdürlüklerimiz Genel Müdürlüğün taşradaki uygulayıcı alt hizmet birimleridir. Taşra teşkilatı ise Karayolları 1,2,3,4, 5,6,7,8,9,10,11,12,13,14,15,16 ve 18. Bölge Müdürlükleri olmak üzere 17 adet Bölge Müdürlüğü ile İkmal Müdürlüğü ve Atölye Müdürlüğünden oluşmaktadır. Ayrıca, Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu Projesi ile ilgili yapım ve işletme çalışmalarını yürütmek amacıyla, sözleşme süresiyle sınırlı olacak şekilde geçici olarak Kamu-Özel Sektör Ortaklığı (KÖSOB) kurulmuştur. KGM merkez ve taşra teşkilatı yapılanması Şekil 3 ve 4'de verilmektedir. Taşra teşkilatında bünyesinde 118 Şube Şefliği, 25 Otoyol Bakım İşletme Şefliği, 285 adet Bakımevi, Bölgenin iş hacmine göre değişen sayıda Şantiye Şefliği ve Kontrol Şefliği yer almaktadır. Ayrıca 1. Bölgede (İstanbul) Boğaz Köprüleri Bakım İşletme Başmühendisliği, Ana Kontrol Merkezi Başmühendisliği (1. Ve 4. Bölge Müdürlüklerinde) ve Kuzey Marmara Otoyolu (3.Boğaz Köprüsü dahil) Kontrol Başmühendisliği mevcuttur.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

GENEL TEŞKİLAT ŞEMASI
2016

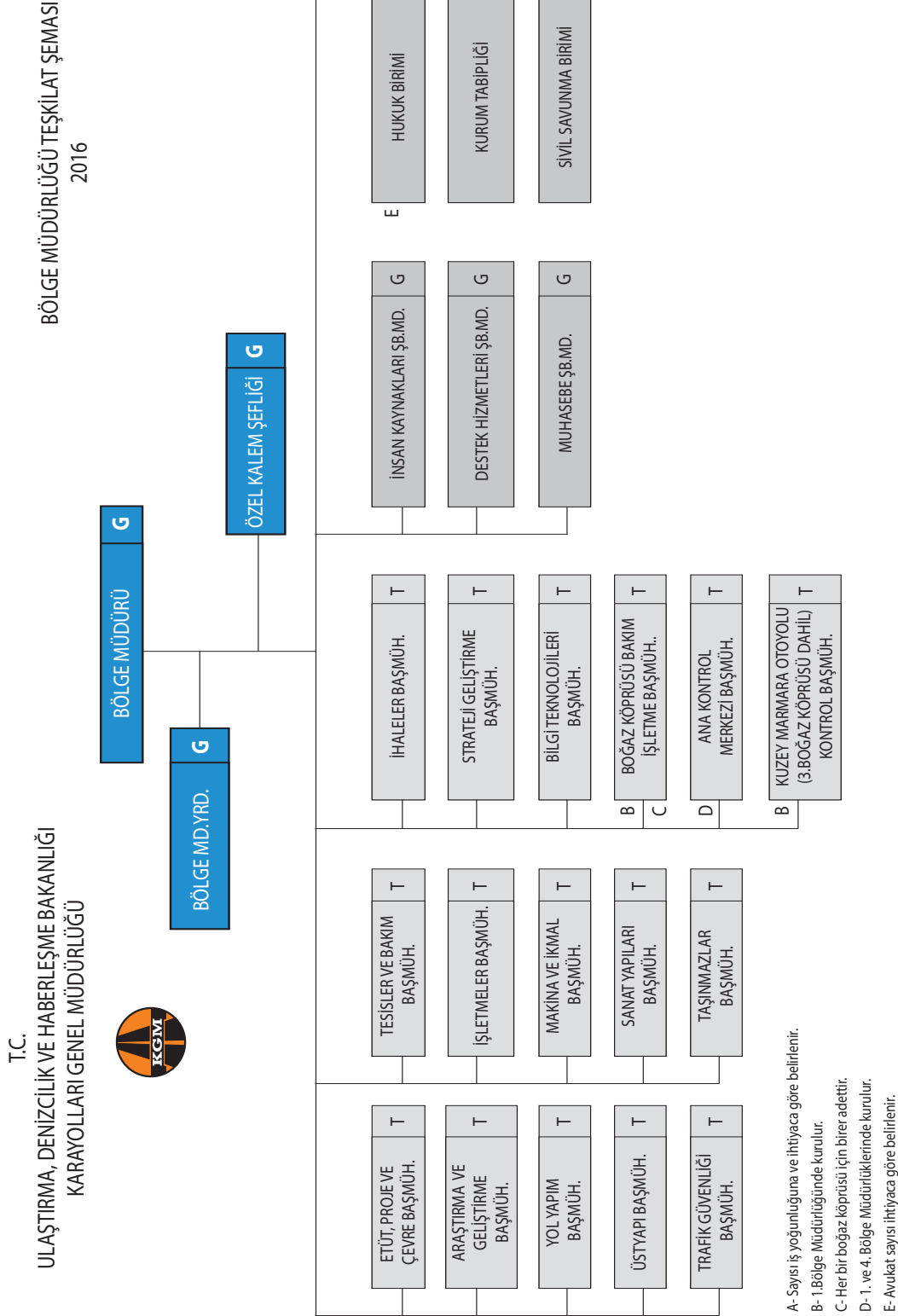
T.C.
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KARA YOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ TEŞKİLAT ŞEMASI (2016)



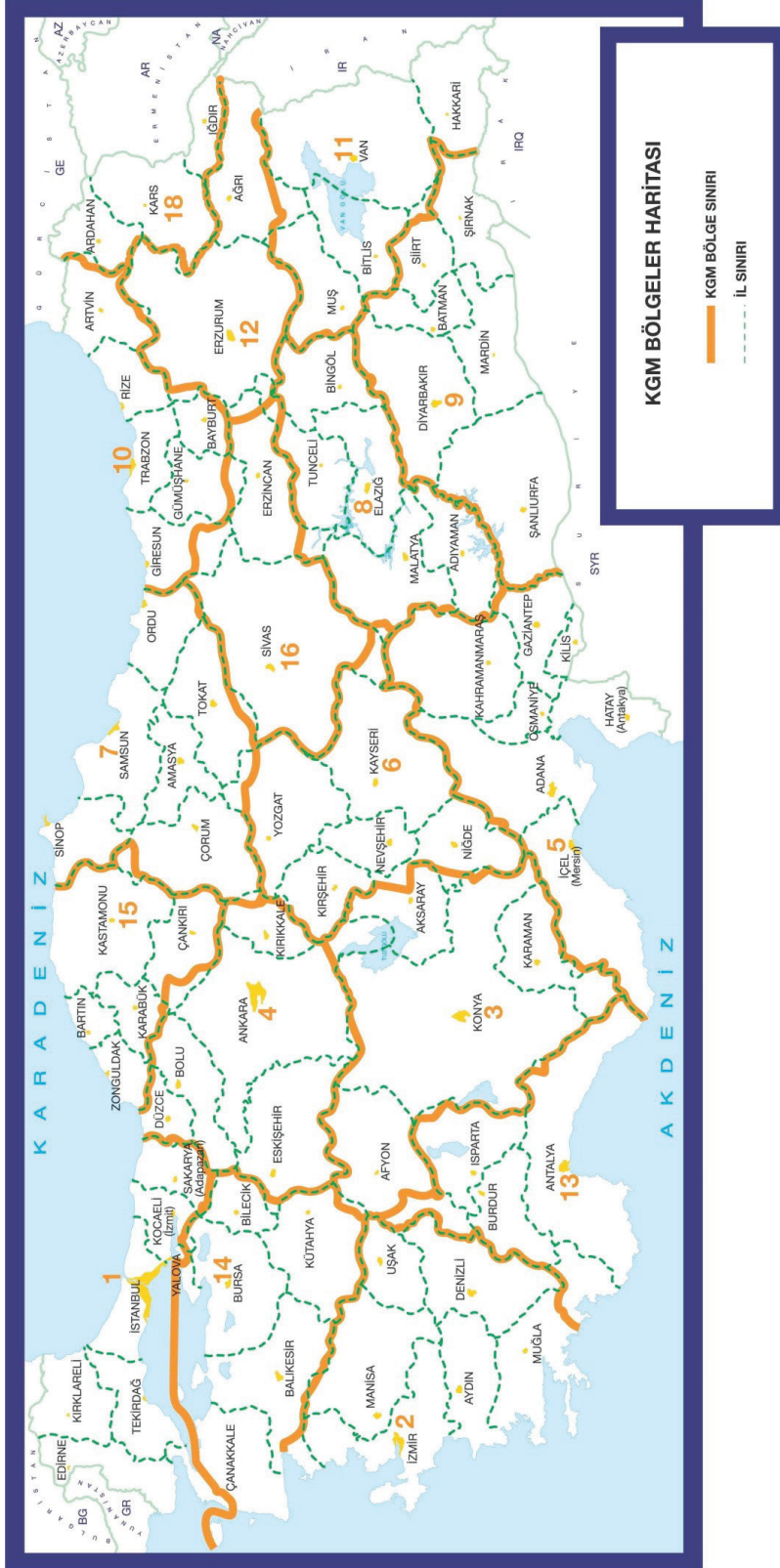
Şekil 3: Karayolları Genel Müdürlüğü Merkez Teşkilatı

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi



Şekil 4: Karayolları Genel Müdürlüğü Bölge Müdürlüğü Teşkilatı

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi



Harita 1: KGM Bölge Müdürlükleri Haritası (01.01.2016)



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Kurum Kültürü

1950 yılında, bünyesine çağdaş yönetim tekniklerini alarak ülkemiz ulaşım hizmetinin en iyi ve en hızlı bir şekilde yürütülmesi amacıyla kurulan Karayolları Teşkilatı, Türk kamu yönetimine pek çok konuda yenilikler getirmiştir.

Koyu merkeziyetçi bir yönetim yerine, kendi çalışma alanlarında yetki ve sorumluluğa sahip bölge teşkilatının kurulması, merkez birimlerinin uzmanlık dallarına göre düzenlenmesi, ekonomik etüt ve planlama anlayışı ile hizmet içi eğitim sisteminin getirilmesi gibi yönetsel düzenlemeler, çalışanlar tarafından benimsenen maddi ve manevi değerler bütünü oluşturarak kurum kültürüne temel teşkil etmiştir.

Düzenlenen hizmet içi eğitimlerde personelin sürekli yoğun eğitim programlarından geçirilerek yetiştirilmesi, KGM'yi yapıcı, çağdaş ve ilerlemeye açık bir kuruluş haline getirmiştir. KGM kuruluşundan bu yana, faaliyet alanlarındaki ulusal ve uluslararası gelişmeleri izleyerek, seminer, sempozyum gibi çalışmalara katılım sağlayarak çalışanları için bir okul görevi görmek, aynı meslek grubundan personel veya aynı işleri yapan çalışanlar arasında olumlu bağlar kurulmasını ve kurumsal aidiyetin gelişmesini sağlamaktadır.

İletişimin, en alt düzeydeki çalışanı ile en üst düzeydeki yöneticisi arasında, saygıda eksiklik olmadan sağlanması, yöneticilerin sorunlara hızlı, yapıcı yönde çözüm getirici yaklaşması, çalışanlarının yurda ve millete hizmeti her şeyin önünde tutması, benimsenen kurum kültürü özellikleridir.

Bu çağdaş yönetim anlayışıyla üretilen hizmet ve yapılan eserlerin gururunu paylaşarak; bütün çalışanların birbirine ve teşkilata gönül bağıyla bağlanması, "Karayolculuk Ruhu" kavramıyla ifade edilmiştir.

Her yıl düzenli olarak Genel Müdürlük yöneticileri ve Bölge Müdürlüklerinin katılımıyla yapılan Bölge Müdürleri toplantılarında mevcut durum, ilerlemeler, sorunlar ve çözüm önerileri görüşülmekte; merkez ile taşra teşkilatının

arasında gerekli iletişim ve işbirliği sağlanmakta; toplantı sonuçları bir sonraki dönemin plan, program ve çalışmaları için yön belirleyici, rehber işlevi görmektedir.

KGM hizmetlerinin yürütülmesinde, mevzuat, kurumsal hafıza, mesleki değerler ile kurumsal ilkeler temel alınmaktadır. Geçmişten gelerek üstlerden astlara aktarılan bilgi ve deneyimlerin yanı sıra, yazılı belgeler, talimatlar, genelgeler, denetim sonuçları gibi basılı ve elektronik ortamdaki kaynaklardan yararlanılmaktadır.

İç ve dış iletişimde resmi iletişim araç ve yöntemlerinin kullanıldığı KGM'de yazışmalar, "Resmi Yazışmalarda Uygulanacak Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik" çerçevesinde yürütülmektedir.

Ülke genelinde hizmet veren bir kurum olarak diğer kurumlar, vatandaşlar, belediyeler ve sivil toplum kuruluşlarından gelen bir çok talebi karşılamak veya işbirliği yapmak durumunda olan KGM, taleplere cevap verirken, vatandaş ve hizmet odaklı olarak özverili çalışma anlayışını benimsemiştir. Basın ve halkla ilişkiler çalışmaları ile kamuya çalışmaları hakkında sürekli bilgi aktararak şeffaf bir kurum olmaya çaba gösteren KGM ayrıca, "Bilgi Edinme Kanunu" çerçevesinde gerçek ve tüzel kişilerin taleplerine de cevap vermektedir.

İnsan Kaynakları

KGM'nin insan kaynağı asıl olarak hizmetin gerektirdiği niteliklere göre; 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu ile İş Kanununun istihdamı düzenleyen hükümleri ve Merkezi Yönetim Bütçe Kanunlarıyla yıllık olarak belirlenen kadro kullanım esasları uyarınca temin edilmektedir.

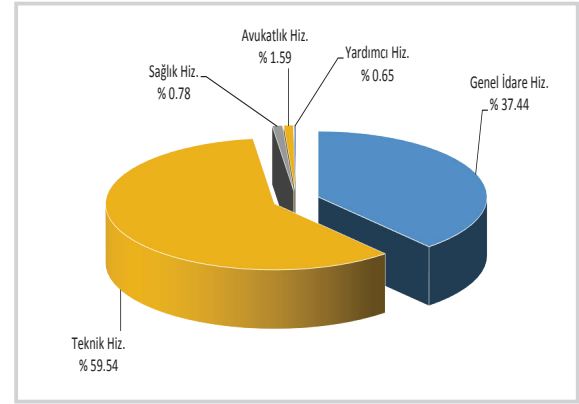
KGM'nin personel sayısı merkezde 1.384 ve taşra teşkilatında 20.514 olmak üzere Haziran 2016 tarihi itibarıyla toplam 21.898'e ulaşmış bulunmaktadır (Tablo 2). Çalışan personelin 6.556'sı kadrolu devlet memuru, 14'ü sözleşmeli personel (657 sayılı Kanunun 4/B maddesine göre), 13'ü geçici personel (657 sayılı Kanunun 4/C maddesine göre) ve 15.315'i de işçi personeldir.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Tablo-2: İstihdam Şekillerine Göre Personel Sayısı (01.06.2016)

Memur Personel	Merkez	Taşra	Toplam
Genel İdari Hizmetler	450	2.005	2.455
Teknik Hizmetler	669	3235	3.904
Sağlık Hizmetleri	18	33	51
Avukatlık Hizmetleri	9	95	104
Yardımcı Hizmetler	7	35	42
Memur Toplamı	1.153	5.403	6.556
Sözleşmeli Personel	1	13	14
Daimi İşçi	230	15.085	15.315
Geçici Personel		13	13
Genel Toplam	1.384	20.514	21.898

6001 sayılı Kanunla üstlenmiş olduğu görevleri yürütmekte olan KGM teknik ve yatırımcı bir kuruluş olarak, temel hizmetleri ağırlıklı olarak teknik hizmetler sınıfında istihdam edilen 3.904 teknik personelle gerçekleştirmektedir. Teknik Hizmetler sınıfında çalışan personelin yanı sıra iktisat, idari bilimler, hukuk, eğitim, insan kaynakları, mali hizmetler gibi alanlarda da personel istihdam edilmektedir. (Grafik 4)


Grafik 4: Memur Personelinin Hizmet Sınıfları İtibarıyla Oransal Dağılımı
Tablo 3: Memur Personelin Hizmet Sınıflarına ve Cinsiyete Göre Dağılımı (01.06.2016)

Teşkilatı	Merkez		Taşra		Toplam		Genel Toplam
Hizmet Sınıfı	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	Kadın	Erkek	
Genel İdari	175	275	375	1.630	550	1.905	2.455
Teknik	215	454	512	2.723	727	3.177	3.904
Sağlık	16	2	15	8	31	10	41
Avukatlık	9		45	50	54	50	104
Yardımcı Hizmetler	1	6	6	29	7	35	42
Toplam	416	737	953	4.440	1.369	5.177	6.546
Genel Toplam	1.153		5.393		6.546		



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Çalışmakta olan deneyimli ve yetenekli personele özel sektörün daha iyi ekonomik şartlar sunması nedeni ile çok sayıda personel kurumdan ayrılarak özel sektöre geçmektedir. Bu nedenle yetişmiş ve kalifiye eleman sıkıntısı yaşanmaktadır.

KGM faaliyetlerinin zamanında ve belirlenen standartlarda yapılması ile bakım-onarım çalışmalarının aksamaması için merkez ve taşrayı kapsayan personel şemalarına göre personel açığının nitelikli ve sürekli kadrolu eleman temini ile acilen giderilmesi gerekmektedir.

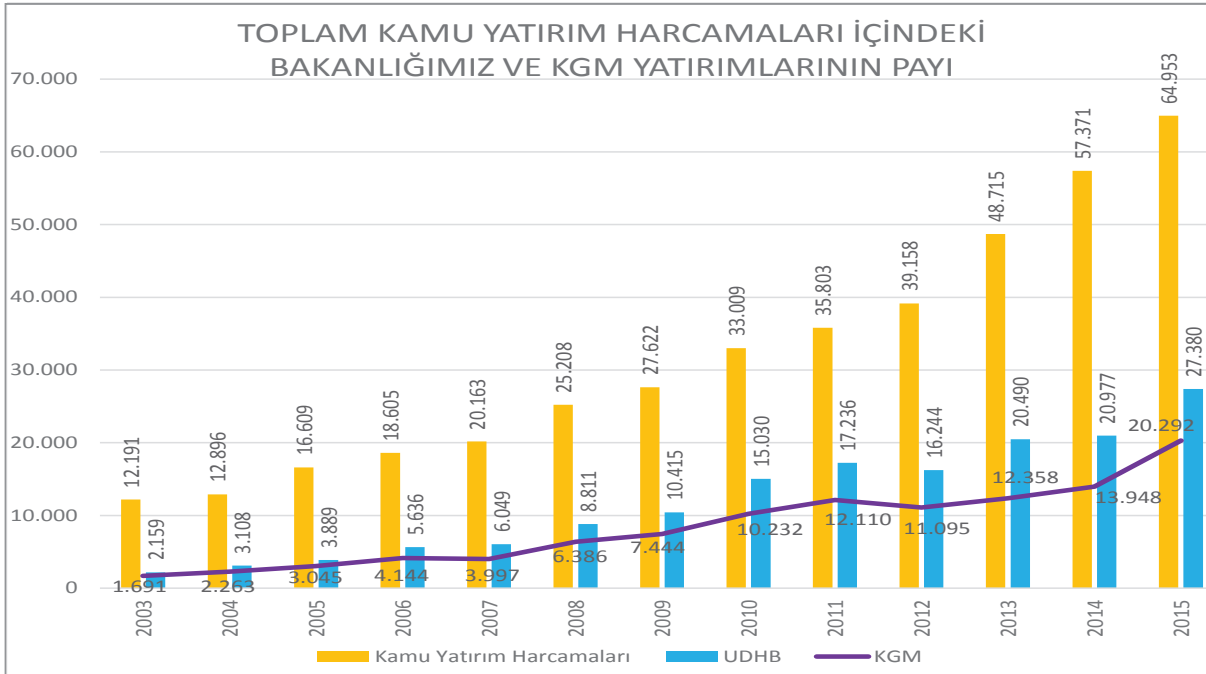
İhale edilen işlerin yapım kontrollük hizmetlerinin mevcut personel ile karşılanamaması neticesinde, müşavirlik hizmetleri satın alınarak yürütülmektedir. Ancak, müşavirlik firmalarında nitelikli personel istihdamında yaşanan sorunlar ve müşavir firma çalışanlarının kamu görevi yürüten personel sorumluluğunu taşımamaları nedeniyle istenilen verim alınamamaktadır. Müşavirlik hizmetlerine ayrılan kaynakların karşılığında daha fazla kadrolu personel çalıştırılması mümkün olduğundan, kadrolu kamu teknik-sa-

nat sınıfı personel istihdamına bir an önce geçilmesi gereklidir.

KGM’de personel sorunları için personel ve ücret politikalarının iyileştirilmesinin doğru bir çözüm olacağı açıktır. Ayrıca, personelin mesleki gelişimi açısından; yurtdışı yabancı dil eğitimi, yüksek lisans, doktora ve kongre/sempozyumlara katılımın desteklenmesinin önemli olduğu ve Kurum çalışanları için düşük maliyetli geniş kapsamlı özel sağlık sigortası yaptırılmasının personelin motivasyonunu, istihdamın sürekliliğini ve kurumun tercih edilirliliğini artıracak bir unsur olabileceği düşünülmektedir.

Mali Kaynaklar

2000 yılından itibaren kamu yatırımları, ulaştırma türleri bütçe tahsisleri dikkate alındığında kamu yatırımlarının önemli bir oranını ulaştırma sektörünün oluşturduğu görülmektedir. Ulaştırma sektörü için ayrılan bütçe ödeneklerinden karayolu için yapılan tahsislerde 2003 yılından itibaren düzenli bir artış mevcuttur.

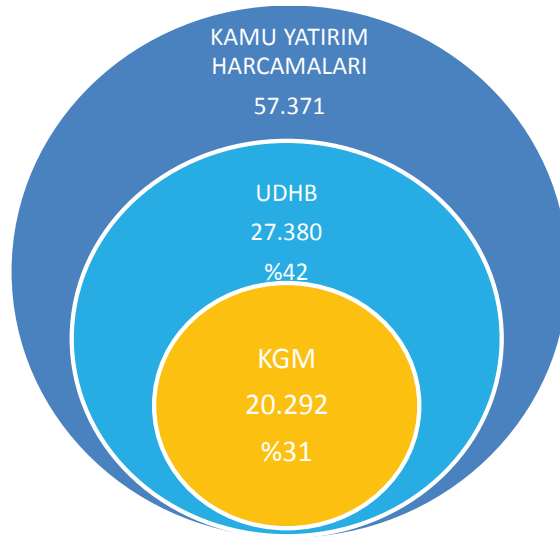


Grafik 5: Toplam Kamu Yatırım Harcamaları İçindeki Bakanlığımız ve KGM Yatırımlarının Payı.

Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Sabit Sermaye Yatırımları (Merkezi Yönetim Bütçesinden Mahalli İdareler Yatırım Harcamaları dahil edilmemiştir)

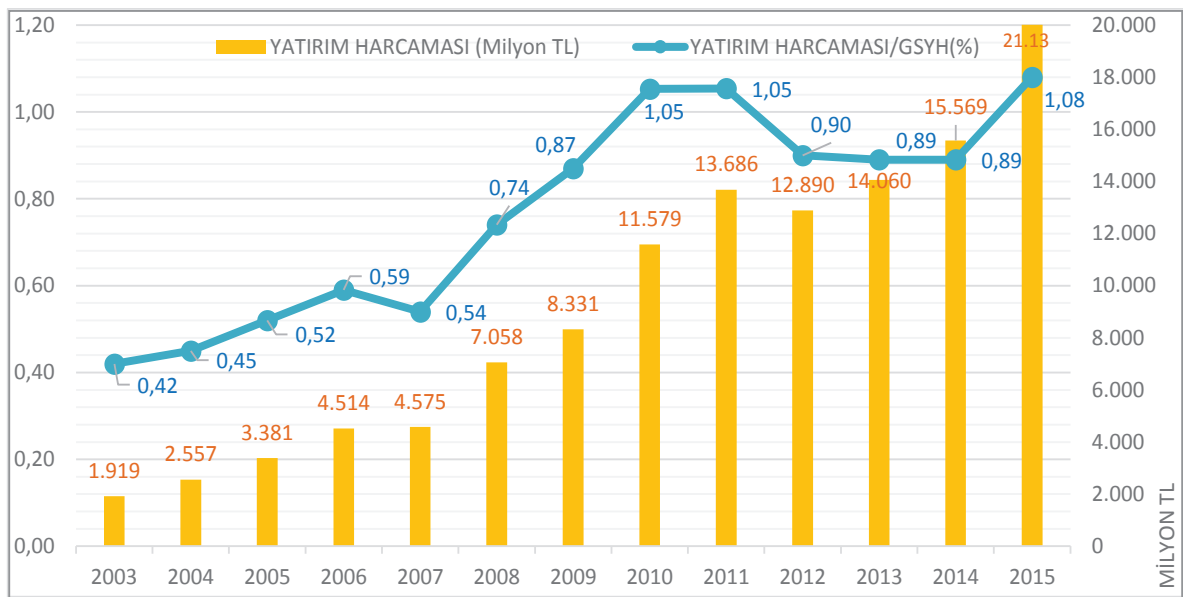
1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Karayolları Genel Müdürlüğünün 2015 yıl sonu itibarıyla yaptığı yatırım harcaması (cari nitelikli yatırımlar hariç) tutarı, toplam kamu yatırım harcamalarının % 31'ini, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının gerçekleştirdiği yatırım harcamalarının (Türksat ve Türk Telekom hariç) % 42'sini oluşturmaktadır. (Grafik 6)



Grafik 6: 2015 Yılı Toplam Kamu Yatırım Harcamaları İçindeki Bakanlığımız ve KGM Yatırımlarının Payları (Milyon TL)

Cari nitelikli yatırım harcamalarının dahil edildiği durumda Karayolları Genel Müdürlüğünün 2015 yıl sonu yatırım harcaması, aynı yılın ülke gayrisafi yurtiçi hasılasının % 1'i seviyesine ulaşmıştır.



Grafik 7: Cari Yıl Fiyatlarıyla Karayolu Yatırım Harcamalarının GSYH'ya Oranı

(Yatırımlara cari nitelikli yatırımlar eklenmiştir.)

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Kuruluşumuza tahsis edilen sene başı yatırım bütçesi, yatırım amaçlı kullanılan cari bütçe de (bitüm alımı, yol bakım - onarımı, akaryakıt alımı ödenekleri) dahil olmakla birlikte, ihtiyaçları karşılamakta yetersiz kalmaktadır.

Tablo 4: 2005-2015 Yılları Sene Başı Bütçesi ile Sene Sonu Bütçesi Durumu

Yıl	Sene Başı	Sene Sonu	Artış Oranı	Sene Başı	Sene Sonu	Artış Oranı	Sene Başı	Sene Sonu Gerçekleşen Harcama
	Yatırım (1.000)	Yatırım (1.000)	(%)	Cari (1.000)	Cari (1.000)	(%)	Toplam (1.000)	Toplam (1.000)
2005	2.446.113	3.085.885	26	1.036.658			3.482.771	
2006	2.714.700	4.217.677	55	1.248.646			3.963.346	
2007	1.877.104	4.038.573	115	1.531.284			3.408.388	
2008	1.759.491	6.431.211	266	1.631.644			3.391.135	
2009	2.457.115	7.473.513	204	1.675.146	2.009.176	20	4.132.261	9.482.689
2010	3.073.000	10.249.253	234	1.916.051	2.486.725	30	4.989.051	12.735.978
2011	3.300.000	12.141.675	268	2.211.382	2.810.144	27	5.511.382	14.951.819
2012	3.631.499	11.101.687	206	2.553.859	3.084.885	21	6.185.358	14.186.572
2013	3.816.000	12.362.881	224	3.146.374	2.982.445	-5	6.962.374	15.345.326
2014	4.045.000	13.959.302	245	3.112.071	3.067.387	-1	7.157.071	17.026.689
2015	4.289.500	20.335.586	374	2.956.804	2.540.025	-14	7.246.304	22.875.610

Ayrıca, sene başı yatırım bütçesi ile sene sonu bütçesinin çok farklı gerçekleşmesi nedeniyle alternatif Çalışma Programı yapmak, Performans Programına dâhil etmek ve Performans Programının içeriğinde yeniden düzenlemeler yapmak gereği doğmaktadır.

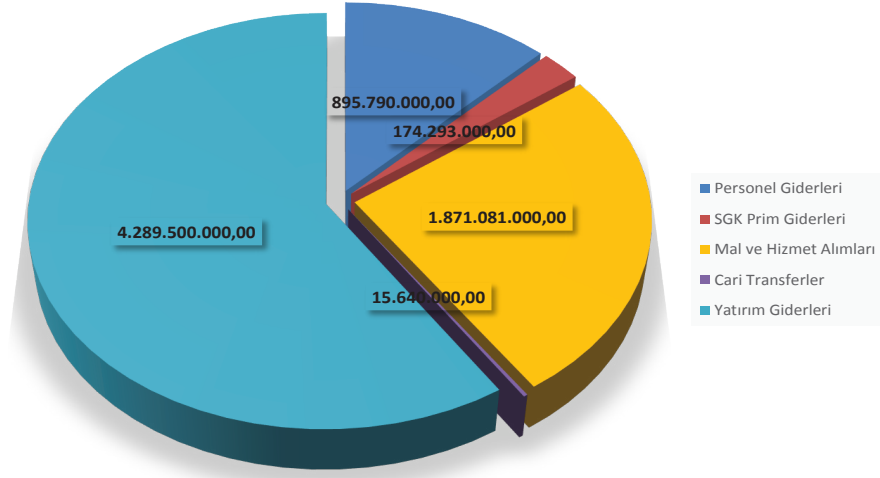
Sene içinde kullanılacak bütçenin 2023 hedefleri dikkate alınarak sene başında ihtiyaçları karşılayacak miktarlarda tahsis edilmesi durumunda sağlıklı hedef belirleme, izleme ve değerlendirme imkânı olacaktır.

Tablo 5: 2015 Yılı Sene Başı Bütçesi İle Sene Sonu Bütçesi Durumu

2015 Yılı	Yatırım	Artış	Cari	Artış	Toplam	Artış
Sene Başı	4.289.500.000	% 374	2.956.804.000	% 14	7.246.304.000	% 215
Sene Sonu	20.335.585.701		2.540.025.294		22.875.610.995	

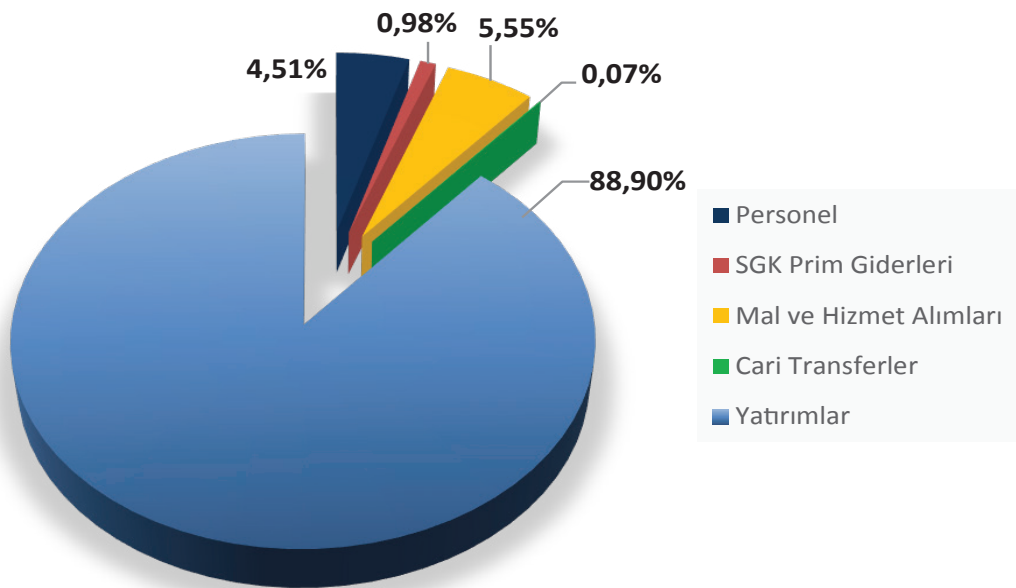
Karayolları Genel Müdürlüğüne 2015 mali yılı bütçesi olarak 7 milyar 246 milyon 304 bin TL ödenek ayrılmıştır. Bu ödenek, 2014 mali yılı bütçe başlangıç ödenegi olan 7 milyar 157 milyon 071 bin TL'ye göre % 1,25 oranında artışa karşılık gelmektedir.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi



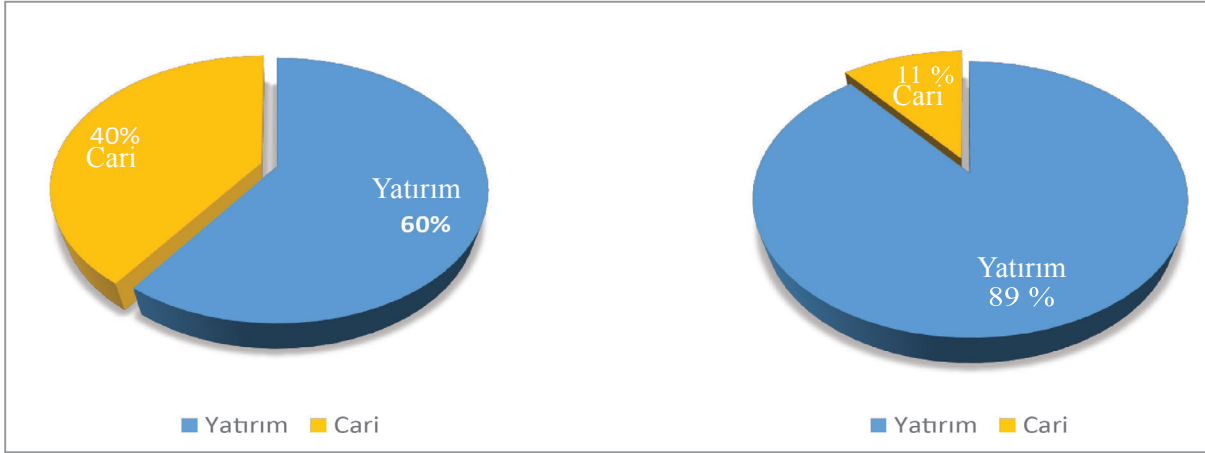
Grafik 8: 2015 Yılı Sene Başı Bütçe Ödenekleri dağılımı

2015 yılı sene başında 4.289.500.000 TL olan yatırım bütçesi yıl sonunda yaklaşık % 374 artışla 20.335.585.701 TL'ye yükseltilmiştir.



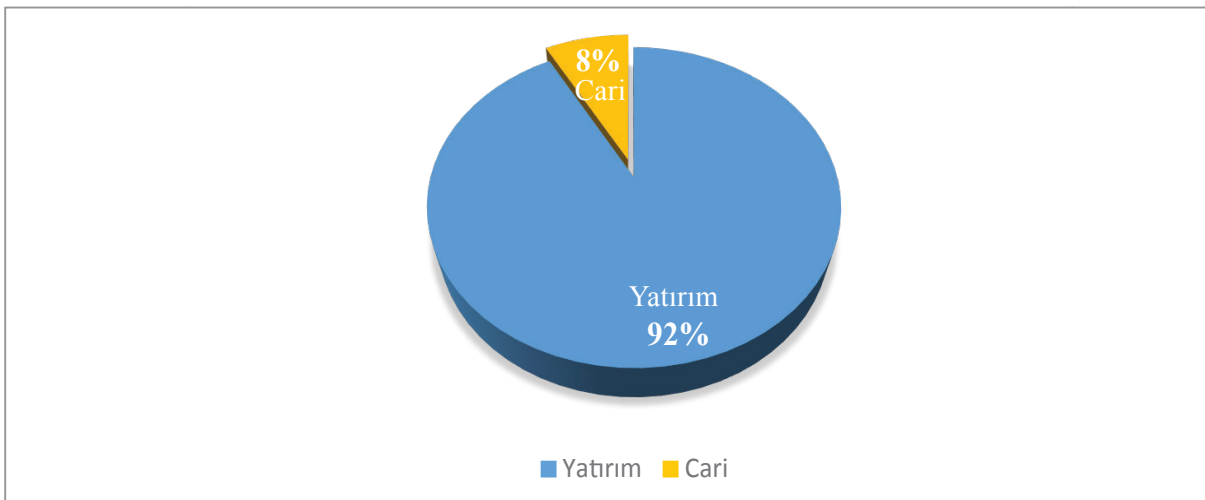
Grafik 9: 2015 Yılı Sene Sonu Bütçesi Ödenek Dağılımı (TL)

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

**Grafik 10:** 2015 Mali Yılı Bütçesi Sene Başı ve Sene Sonu Dağılım Oranları**Tablo 6:** Gider Kalemlerine Göre 2015 Yılı Bütçesi

Gider Kalemi	2015 Yılı Bütçesi		
	Sene Başı Ödenek	Sene Sonu Ödenek	Harcama
Personel Giderleri	895.790.000	1.030.664.505	1.030.543.897
SGK Prim Giderleri	174.293.000	223.632.639	223.576.210
Mal Ve Hizmet Alımları	1.871.081.000	1.270.083.250	1.263.229.974
Cari Transferler	15.640.000	15.644.900	15.630.050
Yatırım Giderleri	4.289.500.000	20.335.585.701	20.292.817.014
TOPLAM	7.246.304.000	22.875.610.995	22.825.797.145

Ayrıca; yatırım nitelikli cari giderlerden 837.375.560 TL'nin karayolları akaryakıt, bitüm alımı ve yol bakım-onarım hizmetleri için yatırım amaçlı harcandığı dikkate alındığında, Kuruluşun toplam yatırım harcaması 21.130.192.574 TL olarak gerçekleşmiş ve yatırım harcamalarının toplam bütçeye oranı % 92'ye ulaşmıştır.

**Grafik 11:** 2015 Yılı Sonu Yatırım ve Cari Harcama Oranları (Ek ödenek için bitüm, akaryakıt, bakım ve onarım maliyetleri dahil)

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Tablo7: KGM 2015 Yatırım Bütçesi (Yatırım nitelikli cari giderler dahil)

KGM 2015 Yılı Sektör Bazlı Yatırım Bütçesi	Sene Başı Yatırım Ödeneği	Sene Sonu Revizeli Yatırım Ödeneği	Harcama
Devlet ve İl Yolları	3.478.000.000	17.773.565.854	17.742.143.057
İç Bütçe	3.222.642.000	15.765.791.000	15.748.421.568
Kamulaştırma	255.358.000	1.978.075.167	1.964.030.386
Kamulaştırma (Milli Bütçe)	255.358.000	1.305.358.000	1.291.313.222
Kamulaştırma (Şartlı Bağış)	0	20.115.515	20.115.512
İlama Bağlı Borç	0	652.601.652	652.601.652
Şartlı Bağış	0	29.699.688	29.691.103
Otoyollar	661.000.000	2.339.266.049	2.334.440.912
İç Bütçe	547.102.000	1.184.018.000	1.181.329.492
Dış Kredi	33.898.000	0	0
Kamulaştırma	80.000.000	1.123.977.550	1.121.840.922
Kamulaştırma (Milli Bütçe)	80.000.000	822.300.000	820.183.170
Kamulaştırma (Şartlı Bağış)	0	250.000.000	249.980.202
İlama Bağlı Borç	0	51.677.550	51.677.550
Şartlı Bağış	0	31.270.499	31.270.499
Turizm	66.500.000	89.960.798	87.644.070
İç Bütçe	58.733.000	80.773.000	78.848.412
Kamulaştırma	7.767.000	9.187.798	8.795.659
Kamulaştırma (Milli Bütçe)	7.767.000	7.767.000	7.374.861
Kamulaştırma (Şartlı Bağış)	0	0	0
İlama Bağlı Borç	0	1.420.798	1.420.798
Şartlı Bağış	0	0	0
Enerji	64.000.000	112.793.000	108.593.975
İç Bütçe	64.000.000	112.793.000	108.593.975
Kamulaştırma	0	0	0
Şartlı Bağış	0	0	0
Tarım	20.000.000	20.000.000	19.995.000
İç Bütçe	20.000.000	20.000.000	19.995.000
Kamulaştırma	0	0	0
Şartlı Bağış	0	0	0
Toplam Yatırım	4.289.500.000	20.335.585.701	20.292.817.014
İç Bütçe	3.912.477.000	17.163.375.000	17.137.188.447
Dış Kredi	33.898.000	0	0
Kamulaştırma	343.125.000	3.111.240.515	3.094.666.966
Kamulaştırma (Milli Bütçe)	343.125.000	2.135.425.000	2.118.871.252
Kamulaştırma (Şartlı Bağış)	0	270.115.515	270.095.714
İlama Bağlı Borç	0	705.700.000	705.700.000
Şartlı Bağış	0	60.970.186	60.961.602



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Ayrıca; kamulaştırma harcamaları için sene başında 343.125.000,00 TL ödenek tahsis edilmiş olup, sene içinde alınan ek ödeneklerle bu ödenek 3.111.240.514,70 TL'ye ulaşmış, 3.094.666.965,65 TL'si harcanmıştır.

Tablo 8: 2015 Yılı Kamulaştırma Ödeneği Ve Harcaması (31.12.2015) TL

Kamulaştırma	Sene Başı Yatırım Ödeneği (Kamulaştırma)	Sene Sonu Revizeli Yatırım Ödeneği (Kamulaştırma)	Harcama (Kamulaştırma)
Devlet ve il yolları	255.358.000	1.978.075.167	1.964.030.386
Kamulaştırma (milli bütçe)	255.358.000	1.305.358.000	1.291.313.222
Şartlı bağış	0	20.115.515	20.115.512
İlama bağlı borç	0	652.601.652	652.601.652
Otoyollar	80.000.000	1.123.977.550	1.121.840.922
Kamulaştırma (milli bütçe)	80.000.000	822.300.000	820.183.170
Şartlı bağış	0	250.000.000	249.980.202
İlama bağlı borç	0	51.677.550	51.677.550
Turizm	7.767.000	9.187.798	8.795.659
Kamulaştırma (milli bütçe)	7.767.000	7.767.000	7.374.861
Şartlı bağış	0	0	0
İlama bağlı borç	0	1.420.798	1.420.798
Toplam kamulaştırma	343.125.000	3.111.240.515	3.094.666.966
Toplam kamulaştırma (milli bütçe)	343.125.000	2.135.425.000	2.118.871.252
Toplam şartlı bağış	0	270.115.515	270.095.714
Toplam ilama bağlı borç	0	705.700.000	705.700.000

Teknolojik Altyapı

KGM'deki Mevcut Bilgi İletişim Altyapısı

Bilgisayarın yıllardan beri ve yaygın kullanımı ile bilgi iletişim faaliyetlerinin daha kısa sürede gerçekleştirilmesi, bilgiye erişim kolaylığı, KGM merkez ve taşra birimleri arasında bilgi iletişimi, verimliliğin ve koordinasyonunun artırılması sağlanmıştır.

Bilgi ve iletişim teknolojilerindeki gelişmelere bağlı olarak gerekli iletişim sistemleri ile bilgi/karar destek sistemleri geliştirilmekte ve kullanılmaktadır. Merkez ve taşrada internet/intranet ağına bağlı toplam 9.800 kullanıcı tek bir alan ve teşkilat yapısı esasında gruplar altın-

da tanımlıdır. Sistem sayesinde kullanıcıların bir kullanıcı adı ve şifre ile tüm servislere (e-mail, dosya sunucu, internet) ulaşımı, yazıcıları ortak kullanabilmeleri, internetten otomatik olarak güncellenen virüs programları ile güvenli bir ortamda çalışmaları ve güvenlik duvarı (firewall) özelliği ile internetten gelebilecek saldırılara karşı korunması sağlanmaktadır.

Bölge Müdürlükleri, Atölye Müdürlüğü, İkmal Müdürlüğü, Vecdi Diker Eğitim ve Araştırma Merkezi 50 Mbps hızında fiber hatlarla, taşra teşkilatındaki Şube Şeflikleri ise 2 Mbps hızında fiber hatlarla, Genel Müdürlüğümüz ağına bağlıdır. Ayrıca bu hatlar üzerinden telefon görüşmelerine imkân veren VoIP (Sesli Haberleşme) sistemi de mevcuttur. Taşra teşkilatının internet

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

erişimi Genel Müdürlük üzerinden sağlanmaktadır. Genel Müdürlükteki internet bant genişliği 500 Mbps'dir. Ayrıca kurum ağına bağlı olmaksızın internet erişimi olan her yerden VPN bağlantısı ile kurumsal uygulamalara, posta kutularına, ortak klasörlere erişim mümkündür.

Web Sitesi

Kurumun tanıtımı ve vatandaşın karayollarını kullanımı ile ilgili her türlü konuda bilgilendirilmesi amacıyla www.kgm.gov.tr adıyla erişilebilen site 1998 yılından beri hizmet vermektedir. Özel Yük Taşıma İzin Belgesi ve araç nakli için Özel İzin Belgesi başvuruları internet sitesi üzerinden yapılabilmektedir. Haritalar, otoyol ve köprü geçiş ücretleri, yol durumu, özel yük taşıma izin belgeleri, otoyol geçiş ihlalleri siteden link olarak e-Devlet kapısından da sunulmaktadır.

Elektronik Belge ve Arşiv Yönetim Sistemi (EBAYS)

Başbakanlık Genelgesi gereği TS 13298'e uygun olarak belge ve evrakların üretilmesi, saklanması, gerektiğinde kolaylıkla erişilmesi amacıyla geliştirilmiş olan sistem merkez ve taşra teşkilatınca e-imza ile birlikte kullanılmaktadır.

Karayolu Bilgi Sistemleri

Genel Müdürlüğün temel işlevlerine yönelik, karar destek ve yönetim sistemlerine esas bilgi sistemleri oluşturulmuş, iş süreçlerinin elektronik ortamda takip edilerek merkez ve taşra birimlerinde koordinasyonunun artırılması, kurumsal kaynakların daha verimli yönetilmesi, diğer kurum ve kuruluşlar ile sorunsuz bilgi alış-verişi yapılabilmesi sağlanmıştır. Sistem kapsamında proje, makine, atölye, birim fiyat ve analizler, ulaşım maliyetleri, ihale takip, bütçe yönetim, dingil etütleri, yol durumu, insan kaynakları vb. modüller bulunmaktadır.

Karayolu faaliyetlerinin planlanması ve programlanmasında karar destek sistemlerine temel teşkil eden yönetim sistemleri ile ilgili farklı yazılımlar kullanılmaktadır.

Tablo 9: Bilgi Sistemi Yazılımları

Yazılımın Adı	Sayısı
Windows Server 2003.2008.2013	141
Exchange Server 2010	4
Microsoft SQL Server 2012	4
Windows XP, 7, 8	6357
Microsoft Office XP 2003, 2007, 2010, 2013	6120
Microsoft Sharepoint 2013 İnternet	4

Karayolları Coğrafi Altlığı

Dünyadaki pek çok karayolu idaresi karar alma süreçlerinde yardımcı araç olarak Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) teknolojisine yönelmiştir. Genel Müdürlükte Karayolu Bilgi Sistemi projesi kapsamında hedeflenen karar destek ve yönetim sistemlerine altlık teşkil edecek Karayolları Coğrafi Altlığı oluşturulmuştur. Devlet ve il yolları, otoyollar, bölge ve şube sınırları ile il sınırları sayısallaştırılmıştır. Yol ağındaki devlet ve il yolları, otoyollar ve köprülere ilişkin mevcut envanter bilgilerinin arazi envanter çalışması ile güncellenmesi ve Global Yer Belirleme Sistemi (GPS) ile koordinatlandırılması çalışmaları yapılmıştır. KGM'nin ihtiyaç duyacağı temel verileri kapsayan coğrafi veri tabanı kurulmuştur. Coğrafi veriler, kurum içi, kurum dışı kullanıcılara, Ulusal Ulaştırma Portalı gibi ülke çapındaki uygulamalara veri sağlamaktadır. Karayolu sayısal verileri ülkemiz çapında en çok ihtiyaç duyulan temel vektör veriler arasında 2. sırada yer almaktadır. Kamu kurumları, belediyeler ve üniversitelerden gelen sayısal veri talepleri doğ-



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

rultusunda verilerimiz paylaşılmaktadır.

Yol ağı ve envanter bilgilerinin güncel tutulması için gerekli çalışmalar Bölge Müdürlüklerince yürütülmektedir.

3 Boyutlu Küre Uygulaması

Coğrafi verilerin internet üzerinden 3 boyutlu olarak görülebilmesini ve analizler yapılabilmesini sağlayan bir uygulamadır. Yüksek çözünürlükteki uydu görüntüleri, arazi modeli (yükseklik) ve kentlere ait bina, yol, parsel gibi vektörel verileri 3 boyutlu ortamda simule edilebilmekte, veriler internet veya yerel ağlar üzerinden paylaşılabilmektedir. Son kullanıcı etkileşimi ile coğrafi veriler düzenlenebilmektedir.

Coğrafi Tabanlı Proje Takip Sistemi

Yatırım programındaki köprü, viyadük, tünel gibi sanat yapıları, yol yapım ve etüt proje işlerinin proje başlangıcından işin bitimine kadar olan süreçte fiziksel ve parasal gerçekleştirmelerinin görsel olarak sayısal harita altlıkları üzerinden izlenebilmesi, bilgilerin sorgulanması, istenilen ve seçilebilen başlıklar altında istenilen ortamda (excel, pdf, word vb.) raporlanması sağlanmaktadır.

Bakım Yönetim Sistemi

Yolların önem sırasına göre bakım önceliğine karar verilmesi sağlanarak yol altyapısının hizmet devamlılığının sağlanması için ayrılan bütçenin en verimli şekilde kullanılması, en iyi altyapı hizmetinin sunulması, yol kaplamasının ve sanat yapılarının ekonomik ömrünün uzun olmasını ve etkin kullanımını sağlamak için karar destek aracı olarak Bakım Yönetim Sistemi kurulmuştur.

Köprü Yönetim Sistemi

Karayolları Köprü Yönetim Sistemi projesinin amacı;

- Köprülerin güvenliğini, yeterliliğini ve hizmet kalitesini sürekli şekilde temin etmek,
- Bakım ve onarıma yönelik uygulamaları belirlemek,
- Bütçe ve kaynak miktarlarına göre onarım veya yenileme maliyetleri önceliklerini otomatik olarak tespit etmek,
- Köprülerin bakım ve onarım ihtiyaçlarının teknik ve ekonomik verilere dayalı önceliklendirilmesini otomatik olarak sağlamak,
- Onarım ihtiyacında yığılmayı önlemek,
- Bakım-onarım eksikliğinin köprülerin güvenliğini tehdit edici seviyeye ulaşmasını engellemek,
- Planlama ve takip sistemi oluşturmak,
- Güvenliği ve bakım-onarım maliyetlerini gözlemlemektir.

Bu çerçevede KGM-TÜBİTAK-ODTÜ işbirliği ile yürütülen “Karayolları Köprü Yönetim Sistemi Geliştirme Projesi” yazılımı 24.12.2012 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından kabul edilmiştir. Proje kapsamında üretilen yazılımın kullanılabilmesi için Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki Devlet ve İl yolları üzerinde bulunan köprülerin, Köprü Envanteri ile Gözle ve Ekipmanlı Muayenelerinin yapılması, Köprü Yönetim Sistemi Yazılımına işlenmesi işine 24.12.2013 tarihinde başlanmıştır.

Karayolları 1-18. Bölge Müdürlükleri sorumluluğunda bulunan Devlet Yolları, İl Yolları ve Toplayıcı Yollar ile Kaçış Rampaları üzerinde bulunan köprülerin envanter verileri, boyuna profil, enkesit, vaziyet planları ve fotoğrafları ile gözle muayene verileri Köprü Yönetim Sistemi'ne (KYS) işlenerek kaydedilmiştir. Yeni yapılmakta olan arayüz ve mobil uygulamaya 2016 yılı sonunda geçilecektir.

Köprü bakım onarım işleri ile ilgili 2016 yılı sonunda tamamlanacak Köprü Yönetim Sistemi kurulması işi sonucunda tüm köprülerin envanter bilgileri ve yapısal durumları sağlıklı biçimde

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

takip edilebilecek, öncelikler buna göre sistemli olarak belirlenecektir.

Tünel Yönetim Sistemleri

Tünel İşletme Yönetmeliği çıkartılmış olup, Tünel Yönetimi ve Risk Analizi, Karayolu Tünellerinin Sınıflandırılması ve Tehlikeli Madde Yüklü Araçların Park Yerlerinin Güzergahlarının Belirlenmesi konularında komisyonlar faaliyetlerine devam etmektedir. Tünelin 3 Boyutlu Yapısal Analiz çalışmalarına başlanacaktır.

Özellikle Tünel Yönetimi konusu Genel Müdürlüğümüzün yapısıyla AB üyesi diğer ülkelerin yapıları arasındaki farklılıklar nedeniyle aşılması güç bir sorun olarak önümüzde durmaktadır. Bu konu ile ilgili altyapı çalışmaları da devam etmektedir.

Üstyapı Yönetim Sistemi

Üstyapı Yönetim Sistemi (ÜYS), karayolunun hizmet ömrü boyunca istenilen kaliteyi sağlamak amacı ile en uygun zamanda, mevcut kamu fonları çerçevesinde en uygun bakım-onarım alternatiflerinin tespit edilmesidir.

ÜYS aşağıda verilen aşamalardan oluşmaktadır:

- Veri toplama
- Modeller ve analizler; toplanan verilerle üstyapının mevcut servis kabiliyetinin (PSI) tayin edilmesi
- Kriterler ve optimizasyon; uygun bakım alternatifini tayin etmek için üstyapı koşullarını belirlerken, toplanan veriler doğrultusunda müdahale seviyesinin belirlenmesi
- Uygulama; her bir yol için, üstyapının mevcut servis kabiliyetine göre belirlenecek bakım onarım stratejilerinden birinin kuruluşun yol bakım masraflarına ayrılan fona göre seçimi. (Bakım-onarım stratejileri o yola uygulanacak bakım-onarım alternatiflerini göstermektedir.)

rım stratejileri o yola uygulanacak bakım-onarım alternatiflerini göstermektedir.)

Kısa vadede, ÜYS'nin, karayolu ağına, özellikle bitümlü sıcak karışım olan devlet ve il yollarına uygulanmasına ilişkin çalışmaları sürdürülmektedir. Bu kapsamda, yol bilgileri, envanter ve performans ölçüm verileri toplanıp derlenerek ÜYS veri tabanı oluşturulmuş olup üstyapı değerlendirme çalışmalarına devam edilmektedir. Üstyapı çalışmaları, teknolojik gelişmeler takip edilerek sürdürülmektedir.

Bitüm Takip Sistemi

Sistem ile bitüm depolarının yerleri ve kapasiteleri haritada grafiksel olarak gösterilebilmekte, yıllara, bölgelere, tank kapasitesine, malzeme cinslerine göre depoya giren, harcanan malzeme miktarları ile stok değerleri sorgulanabilmektedir.

Araç Takip Sistemi:

Sistem ile bitümlü malzeme taşıyan idaremiz araçları, bitümlü malzeme nakli yüklenici araçları, idare malı bitüm kullanan yol yapım yüklenici araçları ile kar-buz mücadelesinde çalışan idare ve yüklenici araçları sayısal haritalar üzerinde izlenebilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü Mobil Uygulaması

Genel Müdürlüğümüz web sitesinden hizmet veren Güzergah Analizi, Yol Durumu, Haritalar, OGS geçiş ihlali sorgulama, mesafeler ve harita, otoyol geçiş ücretleri ve ihale ilanları programlarının mobil uygulamaları yol kullanıcılarının hizmetine sunulmuştur.

Güzergah Analizi uygulaması ile yol kullanıcılarına kapalı yollar, çalışma yapılan yollar, hava durumu sunulmakta ve yol kullanıcılarına istedikleri güzergahtan seyahatlerini planlayabil-

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

me imkanı sağlanmaktadır. Ayrıca, GPS imkanı olan mobil cihazlarda uygulama mevcut konumu dikkate alarak güzergah belirleyebilmektedir. Mobil uygulamalar Apple Store, Google Play, Windows marketlerde yer almaktadır.

Özel İzin/Özel Yük Taşıma İzin Belgesi

KGM WEB sitesinden online olarak alınan başvurulara göre izin belgesi oluşturulmaktadır. Coğrafi altlık ve yol veri tabanı ile entegre çalışan uygulama ile araç ağırlık ve boyutlarına göre geçebileceği en uygun güzergah tespit edilmektedir. Sistem, Emniyet Genel Müdürlüğü, Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü, Gelir İdaresi Başkanlığı ile entegre çalışan bir e-Devlet uygulamasıdır. 2015 yılında 50.864 müracaat değerlendirilerek 46.463 belge onaylanmıştır.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS)

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının ağırlıklı olarak gerçekleştirildiği karayolu ulaşımının en önemli faaliyet alanlarından birini de, trafik güvenliği çalışmaları oluşturmaktadır.

Akıllı ulaşım sistemlerinin amacı; karayolu ulaşımında altyapı kapasitesini, kişisel hareket kabiliyetini, uyum ve konforu artırmak, çevreye olan olumsuz etkilerin azaltılması ve enerji tasarrufu sağlamaktır. KGM’de elektronik ücret toplama sistemleri, trafik yönetim sistemleri, sürücü-yolcu bilgilendirme sistemleri gibi alanlarda Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) hizmete sunulmuştur.

Karayolları ağında Akıllı AUS bileşenlerinin kontrol edildiği çeşitli merkezler bulunmaktadır. Kontrol, iletişim ve enformasyon teknolojilerini karayolu ağına yaygınlaştırmak amacıyla, tüm Bölge Müdürlüklerimizde Trafik Yönetim Sistemi Merkezi kurulması için çalışmalar başlatılmıştır. Bu merkezler Genel Müdürlükte kurulacak olan Ana Trafik Yönetim Sistemi Merkezine irtibatlanacaktır.

Ayrıca; Ülke Raporlarının Hazırlanması, Ka-

rayolu Ağı Akıllı Ulaşım Sistemleri Mimarisi ve Uygulama Planının Hazırlanması, Teknik Şartnameler ve Birim Fiyat Tariflerinin Hazırlanması, Eğitim ve Teknik Raporların Hazırlanması konularında yaklaşık 5000 sayfa taslak dokümanlar oluşturulmuştur.

AUS mimarisinin oluşturulması, standartlara uygun, tümleşik, genişletilebilir ve en son teknolojilerin kullanıldığı sistemlerin tesis edilmesi ve bu sistemleri yöneten merkezlerin yapısının da oluşturulması için Akıllı Ulaşım Sistemleri çalışmaları sürdürülmektedir.

Hızlı Geçiş Sistemi (HGS)

31.12.2010 tarihinde KGM ile PTT Genel Müdürlüğü arasında imzalanan HGS protokolü gereği tesis edilen HGS Sistemleri 17.09.2012 tarihinde işletmeye açılmıştır. Tüm Otoyol ve Boğaz Köprüleri ücret toplama istasyonlarında Hızlı Geçiş Sistemi kullanıcıların hizmetindedir.

Hızlı Geçiş Sistemi araç üzerinde bulunan RFID etiketleri ile radyo frekansı kullanılarak nesneleri tekil ve otomatik olarak tanıma yöntemidir. HGS Sistemi engelsiz geçiş, geçiş anında otomatik ücret tahsili, trafik akışında süreklilik, pasif RFID teknolojisi sayesinde uzun kullanım ömrü gibi avantajlar sunmaktadır. Otoyol girişine müsaade edilen her türlü araç sınıfı (Motosiklet, Kamyon, Tır dâhil) bu sisteme abone olabilmektedir.

Otoyol girişine müsaade edilen her türlü araç sınıfı OGS ve HGS’ye abone olabilmektedir. Yatırım Programında yer alan projeler kapsamında Otomatik ve Hızlı Geçiş Sistemlerinin otoyollarda yaygınlaştırılmasına devam edilmiştir.

2015 yılı sonu itibarıyla 164 OGS giriş, 184 OGS çıkış; 178 HGS giriş, 213 HGS çıkış gişesi hizmet vermektedir.

Serbest Geçiş Sistemi (SGS)

Serbest Geçiş Sistemi ile ücret toplama noktalarında şerit tercihi yapma zorunluluğu orta-

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

dan kalkmaktadır. Fatih Sultan Mehmet Köprüsünde SGS tamamlanarak hizmete açılmıştır. SGS kurulumu çalışmalarına Boğaziçi Köprüsü, Mahmutbey ve Çamlıca ücret toplama merkezlerinde başlanmıştır. Narlıdere Ücret Toplama İstasyonu ile Güzelbahçe Ücret Toplama İstasyonu arası çevreyolu olarak kullanılması nedeniyle ücretli kesim başlangıcı Güzelbahçe Ücret Toplama İstasyonuna çekilmiş ve bu istasyon Otoyol ana gövdesine taşınarak Otomatik Ücretlendirme Sistemi tesis edilmesi çalışmaları yapılmıştır. 2016 yılı sonuna kadar Boğaziçi Köprüsü, Mahmutbey, Çamlıca ve Güzelbahçe ücret toplama merkezlerinde SGS'nin hizmete girmesi planlanmaktadır.

Makine Parkının Genel Durumu

Karayolu ulaşımını her türlü coğrafi yapı ve iklim şartlarında sağlamakla yükümlü olan teşkilatımızda hizmetlerin aksamadan yerine getirilebilmesi, kontrol, denetim ve icra görevlerinden sorumlu teknik personelin yol güzergahlarında bu hizmetleri fiilen ve sık sık yapmaları ile mümkün görülmektedir. Yol güzergahındaki olumsuzluklar yetkililerince mahallinde görülüp tespit edildikten sonra ortadan kaldırılabilmektedir.

Tablo 10: Makine Parkının Genel Durumu (01.01.2016)

Makine grupları	0-5 yaş		6-10 yaş		11-15 yaş		16 yaş ve üstü		Toplam		Yenileme Değeri (\$)
Ar - Ge	31	62,0%	2	4,0%	3	6,0%	14	28,0%	50	21,0%	6.153.903
Bakım	1085	13,8%	2737	34,8%	754	9,6%	3288	41,8%	7864	77,1%	425.747.337
Trafik	77	49,0%	33	21,0%	12	7,6%	35	22,3%	157	1,5%	9.291.246
Yapım	3	1,3%	116	48,7%	6	2,5%	113	47,5%	238	2,3%	27.608.719
İşletmeler	35	7,6%	14	3,0%	150	32,6%	261	56,7%	460	4,5%	21.306.489
Genel	184	12,9%	509	35,6%	87	6,1%	649	45,4%	1429	14,0%	59.422.660
Toplam	1415	13,9%	3411	33,4%	1012	9,9%	4360	42,8%	10198	100%	549.530.354

Kuruluşun mülkiyetindeki taşıtlar mevcut durumları ile ihtiyaçları karşılayabilecek nitelikte değildir. Teşkilatımız hizmetlerinde kullanılan idare malı ve kiralık taşıtların son 10 yıldaki değişimi ve yaş grupları aşağıdaki çizelgede özetlenmiştir.

Tablo 11: İdarenin Mülkiyetinde Olan ve Kiralanan Taşıtlar Sayıları

Taşıtlar sahipliği	Tarih	
	01.01.2006	01.01.2016
İdare mülkiyetinde olan taşıtlar sayısı	954	821
Kiralanan taşıtlar sayısı	1.544	1.795
TOPLAM	2.498	2.616

Tablo 12: Yaşlarına Göre Taşıtlar Sayıları

Taşıtlar sayısı (adet)	(0-5) Yaş	(6-10) yaş	(11-15) Yaş	16 + Yaş	TOPLAM
	97	121	101	502	821

Makine parkının tamir ve bakımlarının taşra teşkilatında yapılabilmesi için Bölge merkezleri ile şubelerde atölye ve ambarlar mevcuttur. Bölge merkez atölyeleri 3.000 - 4.000 m2, şube atölyeleri ise 100 - 300 m2 kapalı alana sahiptir.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

1.7.2. Kuruluşun Faaliyet Alanlarındaki Durum ve Gelişme Eğilimleri

Karayolu Altyapısının Durumu

Ülkemizdeki toplam karayolları sorumlulukları altındaki idarelere göre 6 gruba ayrılmıştır:

- 1.Otoyollar
- 2.Devlet Yolları
- 3.İl Yolları
- 4.Büyükşehir belediyesi, il ve ilçe belediye yolları
- 5.Köy Yolları
- 6.Özel Nitelikli Yollar
 - a) Turistik Yollar
 - b) Orman Yolları
 - c) Baraj Yolları
 - d) Diğer Yollar

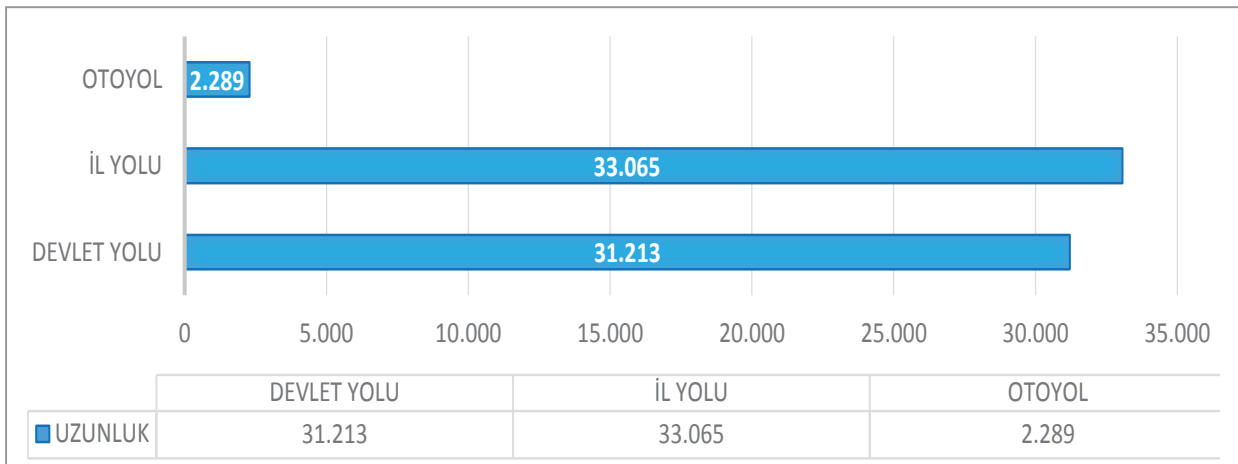
Bu yol sınıflarından ilk üçü KGM'nin, Köy Yollarının yapımı ve bakımı Valiliklere bağlı İl Özel İdarelerinin, Büyükşehir Belediyesi ve İl Belediyesi yolları ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu uyarınca yerel yönetimlerin sorumluluğunda bulunmaktadır. Özel nitelikli Turistik Yollar ve Baraj Yollarının yapımı ve bakımı Kültür ve Turizm Bakanlığı ile Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü'nün kontrolünde protokollü olarak KGM tarafından gerçekleştirilmektedir. Orman yolları ise Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın sorumluluğundadır.

ğundadır.

6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanunda KGM sorumluluğundaki karayolu ağı;

- Devlet Yolları: Belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan ve transit trafiği, illere, limanlara, tersanelere, hava alanlarına, demiryolu istasyonlarına, sınır kapılarına kesintisiz olarak ulaştıran ana karayolları,
- İl Yolları: Belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan, illeri birbirine, Devlet yollarına, limanlara, tersanelere, demiryolu istasyonlarına, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan ve bir il sınırı içinde başlayıp biten karayolları,
- Otoyollar: Yüksek standartlara sahip, trafik seyrinde asgari hız sınırlaması uygulanan, seyahat hızı yüksek ve üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı karayolları olarak tanımlanmaktadır.

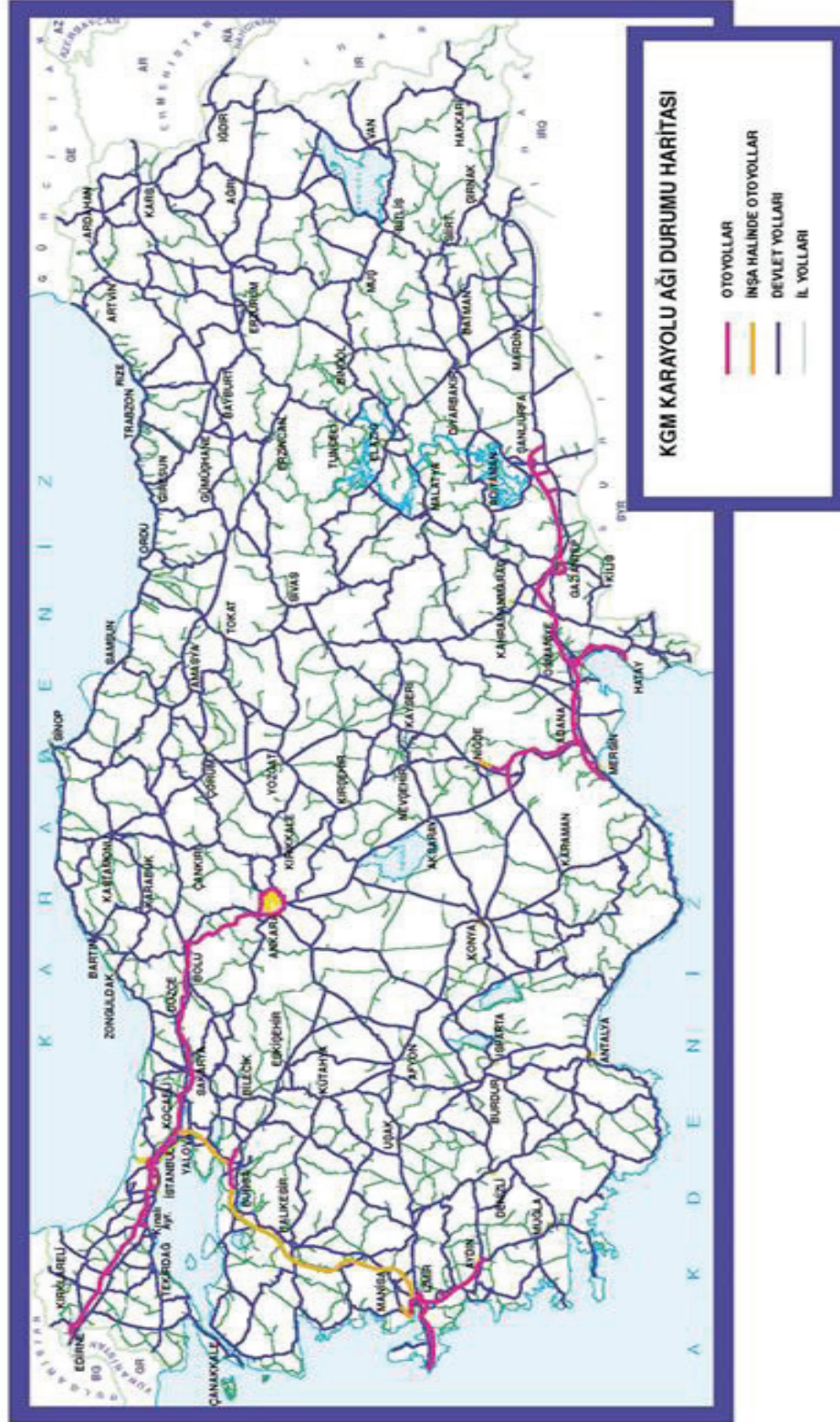
01.01.2016 tarihi itibarıyla KGM sorumluluğunda bulunan 66.567 km uzunluğundaki karayolu ağının % 46,89'u DY, % 49,67'si İY ve % 3,44'ü otoyoldur.



Grafik 12: KGM Yol Ağı Durumu (01.01.2016)

Not: Büyükşehir Belediyelerine devredilen otoyollar dahil edilmiştir.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi



Harita 2: KGM Karayolu Ağı Durumu Haritası

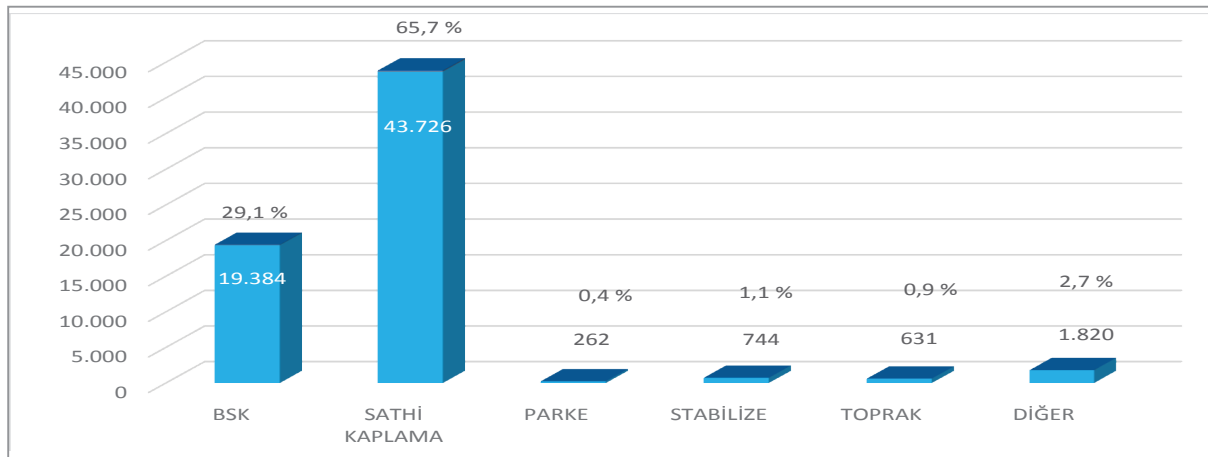
1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Kaplama Yollar

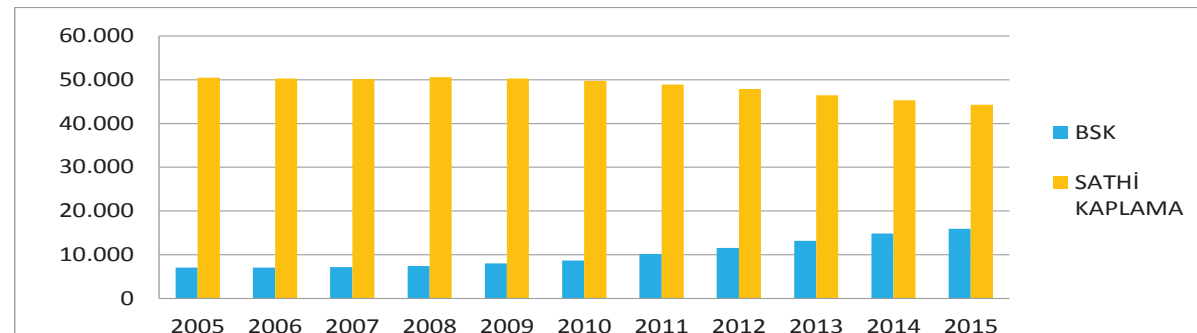
Karayolu ağının % 29,1'inin üstyapısı Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı olarak yapılmıştır. Mevcut yol ağımızın % 65,7'sini oluşturan sathi kaplamalı yolların trafikte ağır taşıtların oranının yüksekliliği dikkate alınarak üst politika belgelerinde belirtildiği şekliyle BSK kaplamaya dönüştürülmesi gerekmektedir. Fiziki ve geometrik standartların yükseltilmesi ile zaman ve taşıt işletme giderlerindeki kayıplar azaltılarak konforlu ulaşımın gerçekleştirilmesi sonucunda ekonomiye katkı sağlanacaktır.

Tablo 13: Sathi Cinslerine Göre Yol Uzunlukları Km. (01.01.2016)

Yol Sınıfı	Sathi Cinsi						Toplam
	BSK	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer	
Otoyollar	2.289						2.289
Devlet Yolları	14.393	16.399	71	45	17	288	31.213
İl Yolları	2.702	27.327	191	699	614	1.532	33.065
Toplam	19.384	43.726	262	744	631	1.820	66.567



Grafik 13: Sathi Cinslerine Göre KGM Yol Ağı Durumu (01.01.2016)



Grafik 14: Yıllar İtibarıyla BSK'lı ve Sathi Kaplamalı Yol Uzunlukları (Km) (Otoyol hariç)

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Tablo 14: Satış Cinslerine Göre Yıllar İtibarıyla Yapılan Bölünmüş Yol Uzunlukları (Km.)

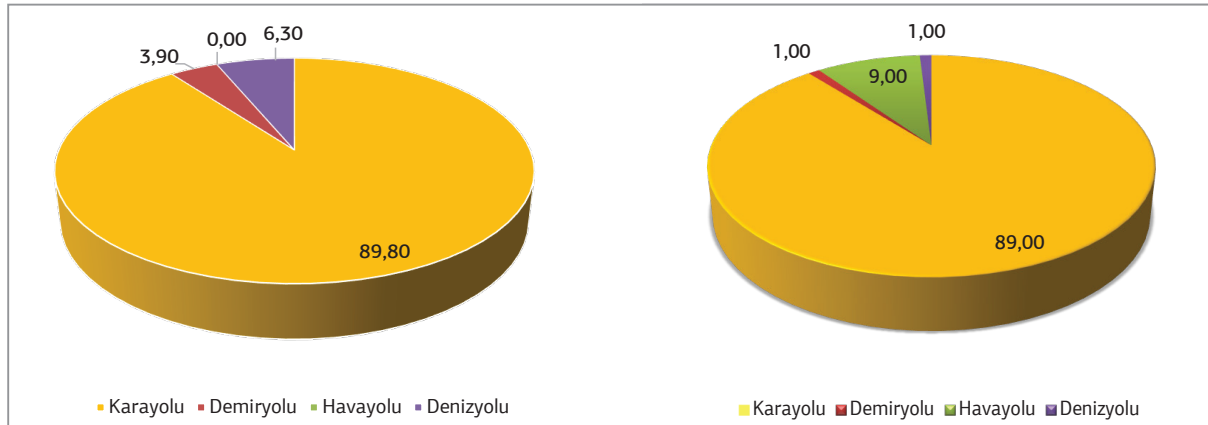
Yıllar	Devlet ve İl Yolları			Otoyollar	Genel Toplam
	BSK	SK	Toplam		
2002 Sonu	2.176	2.211	4.387	1.714	6.101
2003	243	1.080	1.323	39	1.362
2004	261	1.504	1.765	26	1.791
2005	336	1.709	2.045	5	2.050
2006	260	980	1.240	241	1.481
2007	76	1.006	1.082		1.082
2008	396	1.081	1.477	14	1.491
2009	285	1.717	2.002	114	2.116
2010	380	1.776	2.156	72	2.228
2011	194	1.320	1.514	11	1.525
2012	380	646	1.026	0	1.026
2013	370	420	790	8	798
2014	329	298	627	38	665
2015	364	193	557	7	564
Genel Toplam	6.050	15.941	21.991	2.289	24.280

KGM sorumluluğundaki karayollarımızın önemli bir bölümü sadece altyapıyı koruma özelliğine sahip sathi kaplamalı yolların 1-3 yıl arası hizmet vermesi ve sürekli bakım altında tutulması ihtiyacı büyük çoğunluğu zor kış şartlarına sahip ülkemiz için önemli bir problemdir.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Taşımacılık

Ülkemizde yük ve yolcu taşımacılığının büyük bir kısmı karayollarında gerçekleşmektedir. Ekonomik kalkınmanın ve refahın gelişmesinde büyük rolü olan karayolu taşımacılığı, kendi bünyesi içinde başlı başına bir ekonomik faaliyet olduğu gibi diğer bütün sektörlerle çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri olumlu veya olumsuz yönde etkileyen bir hizmet alanıdır. Ulaşım sektörleri arasındaki ilişkiyi 2015 yılı yurt içi yük taşımalarının dağılımı açısından incelediğimizde, karayolunun yük taşımacılığındaki payı % 90 ve yolcu taşımacılığındaki payı yaklaşık % 89 olmuştur (Grafik 15). Buna göre, karayolu ile yapılan taşımacılığın diğer ulaşım sektörlerinden daha çok talebi karşıladığı görülmektedir.

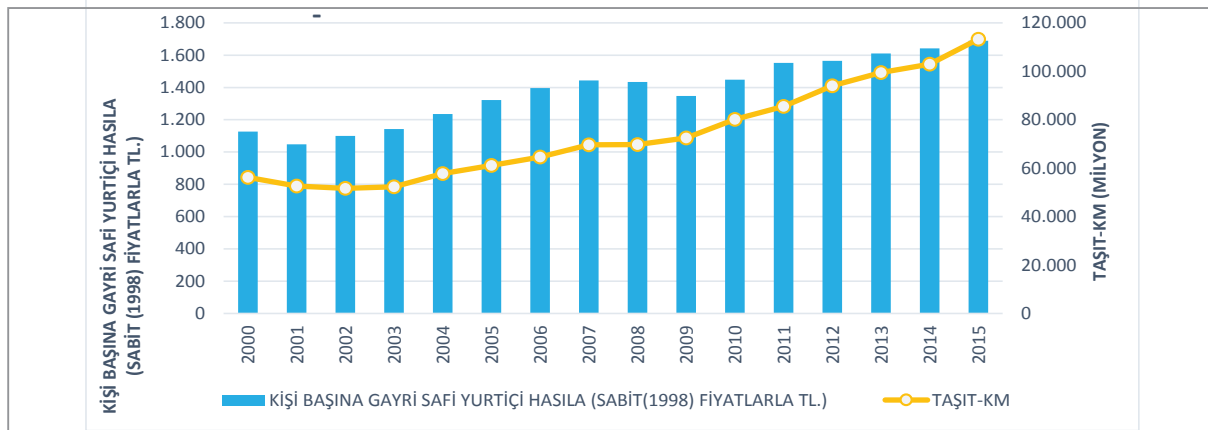


Grafik 15: Ulaştırma Türlerine Göre Yurtiçi Yük-Yolcu Taşıma Oranları – 2015

- (1) KGM Sorumluluğundaki yol ağı üzerinde yük/yolcu taşımalarıdır.
 (2) TCDD'ye ait yük / yolcu taşımalarıdır. Yolcu taşımalarında banliyö hariç tutulmuştur.
 (3) Havalimanlarımız arasındaki iç hat yük / yolcu taşımalarıdır. Yük taşımada yüklenen-boşaltılan kargo miktarı (bagaj ve posta hariç).
 (4) Kabotajda yük / yolcu taşımalarıdır. Yolcu x Mil ve Ton x Mil değerleri km'ye dönüştürülmüştür.

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

Yıllar itibarıyla ekonomik gelişmeye paralel olarak taşıt-km değerleri ve taşıt sahipliğindeki artış göz önünde bulundurulduğunda en çok kullanılan ulaşım türü olan karayolunun geliştirilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağına 2005 yılında taşıt-km değeri 61 milyar iken 2015 yılında 113 milyar taşıt-km'ye ulaşmış olup yaklaşık % 85 oranında artış gerçekleşmiştir (Grafik 16). Son 10 yılda kişi başına gayrisafi milli hasıla değerlerindeki



Grafik 16: Taşıt-Km ve Kişi Başına Düşen Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Karşılaştırılması

Kaynak: TÜİK, KGM

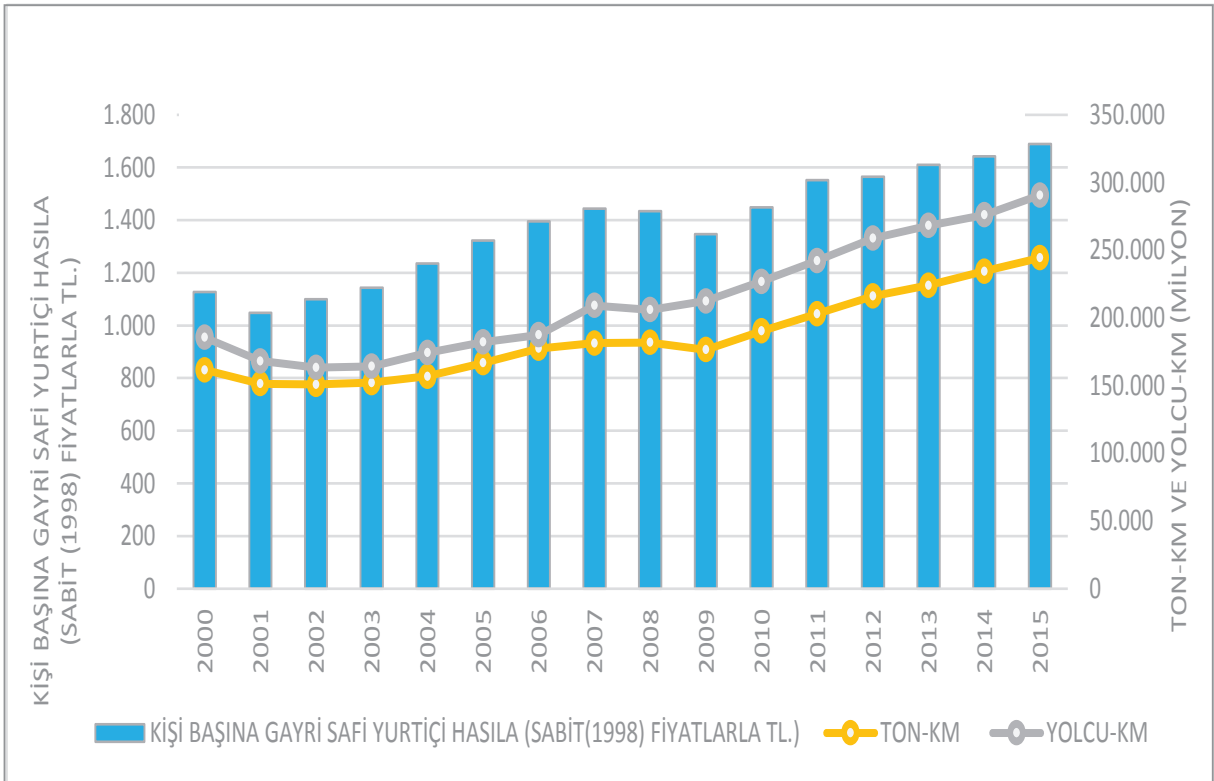
1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

değişimler incelendiğinde GSYİH'nın artış ve azalış eğilimlerinin karayollarında gerçekleşen taşıt-km oranıyla benzerlik gösterdiği görülmektedir.

Yük taşımacılığı faaliyetleri, ekonominin diğer sektörlerine hizmet verdiğinden, diğer ekonomik alanlardaki krizler veya gelişmeler ulaşım ekonomisini doğrudan etkilemektedir. Grafik 17'de görüldüğü üzere, krizlerin yaşandığı yıllarda ve hemen sonrasında (ton-km) yük hareketliliği azalırken ekonominin iyi gittiği yıllarda yük hareketliliğinde artış gerçekleşmektedir. Son 10 yılda karayollarında yük taşımacılığının gelişimi incelendiğinde 2008 yılında yaşanan küresel mali krizin etkisinin karayolu taşımacılı-

ğında 2009 yılında da hissedildiği ve ton-km'de azalma olduğu ancak daha sonraki yıllarda yükselişe geçtiği görülmektedir. Yük taşımacılığında 2005 yılında 167 milyar olan ton-km değeri 2015 yılında 244 milyar ton-km olup artış oranı yaklaşık % 46'dır. Grafik 17 incelendiğinde, GSYİH ve ton-km arasında aynı yönlü bir değişimin olduğu ve kriz dönemlerindeki davranışlarında da paralellik gösterdiği görülmektedir.

KGM sorumluluğundaki yol ağında yolcu taşımacılığında 2005 yılında 182 milyar olan yolcu-km değeri yaklaşık % 60 oranında artış göstermiş olup 2015 yılında 291 milyar yolcu-km değerine ulaşmıştır.



Grafik 17: Ton-Km, Yolcu-Km ve Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla Karşılaştırılması

Kaynak: TÜİK, KGM

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Tablo 15: Yıllara göre Taşıt-Km, Ton-Km, Yolcu-Km ve Kişi Başına Düşen GSYH

Yıl	Taşıt-km	Ton-km	Yolcu-km	Kişi Başına Gayri Safi Yurtiçi Hasıla (Sabit(1998) Fiyatlarla TL.)
2000	56.151	161.552	185.681	1.127
2001	52.631	151.421	168.211	1.048
2002	51.664	150.912	163.327	1.099
2003	52.349	152.163	164.311	1.143
2004	57.767	156.853	174.312	1.235
2005	61.129	166.831	182.152	1.322
2006	64.577	177.399	187.593	1.396
2007	69.609	181.330	209.115	1.443
2008	69.771	181.935	206.098	1.434
2009	72.432	176.455	212.464	1.347
2010	80.124	190.365	226.913	1.448
2011	85.495	203.072	242.265	1.552
2012	93.989	216.123	258.874	1.565
2013	99.431	224.048	268.178	1.611
2014	102.988	234.492	276.073	1.642
2015	113.274	244.329	290.734	1.689

Kaynak: TÜİK

Karayolu altyapısı ulaştırma türlerinin omurgasıdır. Bu nedenle özellikle KGM sorumluluğunda bulunan ana arterlerde hareketliliğin sürekli ve en iyi koşullarda sağlanması bir zorunluluktur. Ulaşım açısından ekonomik büyümeyi tetikleyen bir diğer unsur da ulaşım altyapısına yapılan yatırımlardır. Etkili ulaşım altyapı yatırımları, ulaşım kapasitesini, verimliliğini, güvenilirliğini ve hizmet düzeyini artırmaktadır. Bu da, ulaşım maliyetinden ve seyahat süresinden tasarruf edilmesini sağlarken, iş hacminin

genişlemesine katkıda bulunmaktadır. Bunların sonucunda üretim ve rekabet artmakta ve ekonomik büyüme sağlanmaktadır.

Türkiye İstatistik Kurumu'nun 2015 verilerine göre yaklaşık 20 milyon taşıt trafiğe kayıtlı bulunmaktadır. Trafiğe kayıtlı toplam taşıt sayısı içerisinde %53 pay ile otomobil en önemli yere sahip araç türüdür (Grafik 18). Ülkemizde 1000 kişiye düşen otomobil sayısı henüz 134 iken bu değer gelişmiş ülkelerde 500 civarındadır (Grafik 19). Otomobil sahipliğinin doyum noktası-

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

nın henüz çok altında bulunduğu ve önümüzdeki yıllarda bu oranın daha yüksek değerlere ulaşacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla karayolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği niteliklere yükseltilmesi zorunlu görülmektedir.

Karayollarının diğer ulaşım türleri ile uyum içinde geliştirilmesi; taşıma maliyetleri ve ağır taşıtların yol üst yapısında neden olduğu tahribatın azalmasını sağlayacak, hizmet seviyesini ve sektörün ekonomik kalkınmaya olan etkisini artıracaktır.

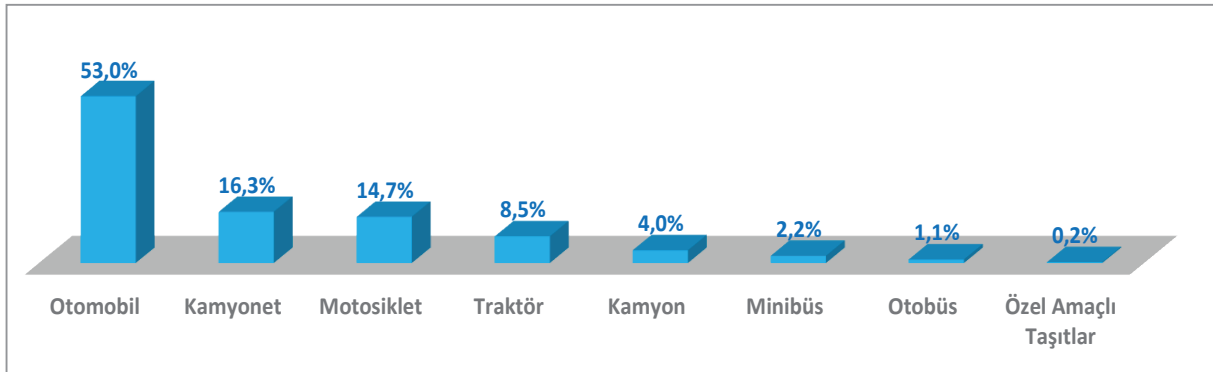
Tablo 16: Yıllar İtibarıyla Motorlu Kara Taşıtı Sayıları

Yıllar	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon*	Motosiklet	Diğer**	Toplam
2005	5.772.745	338.539	163.390	1.475.057	676.929	1.441.066	1.278.100	11.145.826
2006	6.140.992	357.523	175.949	1.695.624	709.535	1.822.831	1.324.939	12.227.393
2007	6.472.156	372.601	189.128	1.890.459	729.202	2.003.492	1.365.907	13.022.945
2008	6.796.629	383.548	199.934	2.066.007	744.217	2.181.383	1.393.677	13.765.395
2009	7.093.964	384.053	201.033	2.204.951	727.302	2.303.261	1.402.136	14.316.700
2010	7.544.871	386.973	208.510	2.399.038	726.359	2.389.488	1.440.364	15.095.603
2011	8.113.111	389.435	219.906	2.611.104	728.458	2.527.190	1.500.324	16.089.528
2012	8.648.875	396.119	235.949	2.794.606	751.650	2.657.722	1.548.492	17.033.413
2013	9.283.923	421.848	219.885	2.933.050	755.950	2.722.826	1.601.965	17.939.447
2014	9.857.915	427.264	211.200	3.062.479	773.728	2.828.466	1.667.669	18.828.721
2015	10.589.337	449.213	217.056	3.255.299	804.319	2.938.364	1.740.884	19.994.472

*İş makineleri kapsamında yayınlanan taşıtlar ile özel amaçlı taşıtlar içinde yer alan ağır tonajlı taşıtları kapsar.

**Arazi taşıtı dahildir.

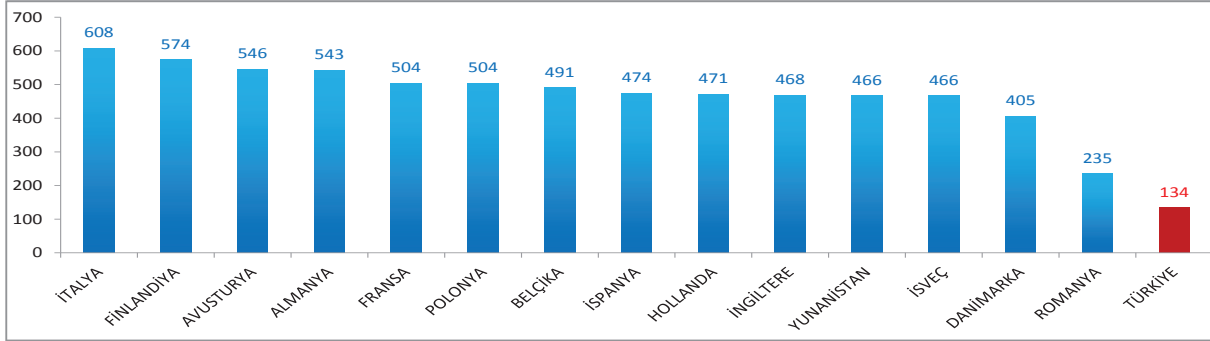
Kaynak: TÜİK



Grafik 18: Trafiğe Kayıtlı Motorlu Kara Taşıtlarının Dağılımı (2015)

Kaynak: TÜİK

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

**Grafik 19: Bazı Avrupa Ülkelerinde Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayıları**

Kaynak: 1) TÜİK (Türkiye verileri 2015 yılına aittir).

2) EUROSTAT (Diğer ülkelere ilişkin veriler 2013 yılına aittir. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2015/pocketbook2015.pdf>)

Erişim tarihi:21.06.2016)

Karayolu Trafik Güvenliği

Trafik kazaları, karayolu ulaşımının en önemli sorunları arasındadır. Ülkemizde, 2015 yılı itibarıyla 1.313.359 adet trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 183.011'ini ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları oluşturmaktadır. Bu kazalarda 3.831 kişi kaza yerinde olmak üzere toplam 7.530 kişi hayatını kaybetmiş olup 304.421 kişi yaralanmıştır.

Tablo 17: Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı

Yıl	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü, Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
				Toplam	Kaza Yerinde	Kaza Sonrası (1)	
2006	728.755	96.128	632.627	4.633	4.633	-	169.080
2007	825.561	106.994	718.567	5.007	5.007	-	189.057
2008	950.120	104.212	845.908	4.236	4.236	-	184.468
2009	1.053.346	111.121	942.225	4.324	4.324	-	201.380
2010	1.106.201	116.804	989.397	4.045	4.045	-	211.496
2011	1.228.928	131.845	1.097.083	3.835	3.835	-	238.074
2012	1.296.634	153.552	1.143.082	3.750	3.750	-	268.079
2013	1.207.354	161.306	1.046.048	3.685	3.685	-	274.829
2014	1.199.010	168.512	1.030.498	3.524	3.524	-	285.059
2015	1.313.359	183.011	1.130.348	7.530	3.831	3.699	304.421

Kaynak: TÜİK

(1) Trafik kazasında yaralanıp sağlık kuruluşlarına sevk edilenlerden kazanın sebep ve tesiriyle otuz gün içinde ölenleri kapsamaktadır.

- Bilgi yoktur.

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Karayolu trafik kazaları çoğunlukla bir dizi temel sebepten kaynaklanmaktadır. İnsan faktörünün kazaların oluşmasındaki payı % 90'ların üzerindedir. Bu nedenle birinci amaç insanların bu hataları yapmasını önlemektir. Trafik güvenliğinin artırılabilmesi ile ilgili olumlu kültürel davranış değişikliklerinin oluşturularak topluma yerleşmesini sağlamaktır. İkinci amaç ise hata yapsa dahi insanların hayatını kaybetmesini engellemek ve insandan kaynaklanan hataları da affedebilecek önlemleri almaktır. Karayolu trafik güvenliğine yatırım yapmak ekonomik tasar-

ruf sağlarken ülkenin bugünkü ve gelecekteki nesillerinin de korunmasına katkı sağlayacaktır.

Ülkemizdeki ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasıyla birlikte son yıllarda araç sahipliği sayısındaki artışla birlikte yollarımızdaki trafik hacmi de göz ardı edilemeyecek kadar ileri bir düzeye ulaşmıştır. Son 10 yılda nüfusta % 12,9 ve motorlu kara taşıtları sayısında % 63,5 oranında bir artış meydana gelirken trafik kazalarında, kaza yerinde hayatını kaybeden kişi sayısında % 17,3'lük bir azalma olduğu görülmektedir (Tablo 18).

Tablo 18. Türkiye Geneline Yıllara Göre Motorlu Araç, Nüfus ve Ölü Sayısındaki Değişimler

Yıllar	Motorlu Kara Taşıtı Sayısı	2006 Yılına Göre Değişim (%)	Nüfus	2006 Yılına Göre Değişim (%)	Ölü Sayısı (Kaza Yerinde)	Ölü Sayısı (Kaza Sonrası)	2006 Yılına Göre Değişim (%) (Kaza Yeri Ölü Sayısı)
2006*	12.227.393		69.730.000		4.633	-	
2007	13.022.945	6,5%	70.586.256	1,2%	5.007	-	8,1%
2008	13.765.395	12,6%	71.517.100	2,6%	4.236	-	-8,6%
2009	14.316.700	17,1%	72.561.312	4,1%	4.324	-	-6,7%
2010	15.095.603	23,5%	73.722.988	5,7%	4.045	-	-12,7%
2011	16.089.528	31,6%	74.724.269	7,2%	3.835	-	-17,2%
2012	17.033.413	39,3%	75.627.384	8,5%	3.750	-	-19,1%
2013	17.939.447	46,7%	76.667.864	9,9%	3.685	-	-20,5%
2014	18.828.721	54,0%	77.695.904	11,4%	3.524	-	-23,9%
2015	19.994.472	63,5%	78.741.053	12,9%	3.831	3.699	-17,3%

* Yıl Sonu Nüfus Tahmini

Kaynak: TÜİK



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Yollarımızdaki trafik yoğunluğu (taşıt-km) 2003-2015 yılları arasında yaklaşık iki kat artmış olmasına rağmen 100 milyon taşıt-km başına düşen can kaybımız (kaza yeri bilgilerine göre) % 62 oranında azalmıştır. Bu azalmanın başlıca sebeplerinden birisi de bölünmüş yol çalışmalarıdır. Bölünmüş yollar, trafik kazalarını azaltarak yollarımızda can güvenliğini ve ekonomik ulaşım imkânını sağlamıştır. Bölünmüş yol ağının artması ile birlikte kaza şiddetinin en yüksek olduğu, en fazla ölümlerin gerçekleştiği karşılıklı çarpışma türü kazalar azalmıştır. Bölünmüş yol yapılmadan önce iki yönlü olarak trafiğe hizmet veren özellikle yüksek eğimli kesimlerdeki yollarda ağır vasıtaların çok yavaş seyretmesi nede-

niyle, otomobillerin sollama fırsatı bulamadığı kesimlerde risk olarak hatalı sollama yapmaları sonucu ölümlü ve yaralanmalı kazalar olmaktadır. Ancak bölünmüş yolların yapılmasıyla birlikte otomobillerin yaptığı riskli sollama ortadan kalkmış, seyahat hızında süreklilik ve rahatlama sağlanarak yollarımızdaki seyahat konforu artmıştır.

Ölü sayısında geçmiş yıllara göre azalma olmasına rağmen Ülkemizde bir milyon otomobile düşen ölü sayısı 711 iken Avrupa Birliğine (28 ülke) üye ülkelerde bu oran 105'tir (Tablo 19). Bu nedenle trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak yapılacak çalışmalara ağırlık verilmelidir.

Tablo 19: Avrupa Ülkelerine Ait Trafik Kaza Bilgileri

Ülke	Ölümlü ve Yaralanmalı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Bir Milyon Otomobile Düşen Ölü Sayısı	Bir Milyon Kişiye Düşen Ölü Sayısı
Türkiye	183.011	7.530	711	96
Almanya	291.105	3.339	77	41
Avusturya	38.502	455	99	54
Belçika	35.632	723	132	65
Bulgaristan	6.859	601	210	83
Çek Cumhuriyeti	20.342	655	139	62
Danimarka	2.985	191	85	34
Estonya	1.382	81	132	61
Finlandiya	5.334	258	83	47
Fransa	56.812	3.268	102	51
Hırvatistan	11.228	368	254	86

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Hollanda	9.522	476	60	28
İngiltere	144.480	1.770	59	28
İrlanda	5.865	190	99	41
İspanya	89.519	1.680	76	36
İsveç	14.942	260	58	27
İtalya	181.227	3.385	91	56
Kıbrıs Rum Kesimi	774	44	93	51
Letonya	3.489	179	286	89
Litvanya	3.418	256	144	87
Lüksemburg	949	45	125	83
Macaristan	15.691	591	196	60
Malta	314	18	71	43
Polonya	35.847	3.357	176	88
Portekiz	30.339	637	142	61
Romanya	24.827	1.861	405	93
Slovakya	4.729	251	136	46
Slovenya	6.559	125	117	61
Yunanistan	12.072	874	170	80
Avrupa Birliğine Üye Olan Ülkeler (AB-28)	1.054.744	25.938	105	51

Kaynak: 1) TÜİK (Türkiye verileri 2015 yılına aittir).

2) EUROSTAT (Diğer ülkelere ilişkin veriler 2013 yılına aittir. <http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/doc/2015/pocket-book2015.pdf> Erişim tarihi:21.06.2016)

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

Avrupa Birliği (AB) ile Karayolu Altyapısı Çerçevesinde İlişkiler

KGM, Avrupa Birliği ile müzakere sürecinde AB müktesebatının Türk mevzuatına aktarılması ve uygulanması açısından “14. Fasil Taşımacılık Politikası” müzakere başlığında sorumlu kurumlar arasında yer almaktadır.

Taşımacılık Politikası faslı kapsamında yer alan ve KGM’nin sorumluluk üstlendiği aşağıdaki 4 AB Direktifinin uyumlaştırılması Türkiye-Avrupa Birliği katılım müzakereleri sürecinin gereğidir. Ayrıca, Türkiye’nin AB’ye üyeliği ile birlikte uygulanması da bir zorunluluktur.

- 1999/62/EC sayılı “Belirli Altyapıların Kullanımı İçin Ağır Yüklü Taşıtların Ücretlendirilmesi” Direktifi ile 2006/38/EC ve 2011/76/EU sayılı Düzeltme Direktifleri,
- 2004/52/EC sayılı “Toplulukta Elektronik Yol Kullanım Ücreti Toplama Sistemlerinin Birlikte İşletilebilirliği” Direktifi ile 2009/750/EC sayılı Komisyon Kararı,
- 2004/54/EC sayılı “Trans-Avrupa Karayolu Ağı Üzerindeki Tüneller İçin Minimum Güvenlik Gereksinimleri” Direktifi,
- 2008/96/EC sayılı “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi” Direktifi

KGM, Trans-Avrupa Ağları, Malların Serbest Dolaşımı, Çevre ve İstatistik müzakere başlıklarında ise diğer kurumlarca uyumlaştırılan/uyumlaştırılacak mevzuatın uygulanmasında ilgili kurum olup, talep edilmesi halinde bilgi ve belgelerle destek verilmekte ve gerekli görülen toplantılara kurumsal katılım sağlanmaktadır.

Ülkemiz, AB’ye üye olması halinde Trans Avrupa Ulaştırma Ağı’nın bir parçası haline gelecek ve büyük bir iç pazar özelliği taşıyan AB’de Türkiye, lojistik bir ulaşım üssü olma özelliği kazanacaktır. Türkiye’nin ulaşım altyapısını kullanarak Avrupa’dan Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu ve Doğu Akdeniz’e mal ve hizmet sevki-

yatı yapan/yapacak ülkelerin lojistik firmalarının hızlı, kesintisiz, kapıdan kapıya ve yüksek trafik güvenliği sunan bir karayolu altyapısı beklentileri halihazırda mevcut olup gelecek yıllarda da artan bir şekilde devam edecektir.

Bunu sağlamak amacıyla geometrik, fiziksel ve idari altyapılardaki homojenliği sağlanmış bir ulaşım altyapı sistemi ile sistem içinde bir bölüm oluşturan karayolu altyapısı üzerinde trafik güvenliğinin istenen düzeylere ulaştırılması sürecince AB’nin “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi –2008/96/EC” adlı direktifi ulaşım konusunda çıkarılan “Beyaz Kitap”tan sonra 2009 yılından itibaren önemli bir aşamayı oluşturmaktadır.

21. Fasil Trans-Avrupa Ağları Teknik Müzakereleri sonucunda ortaya çıkan ve tüm modları içeren ulaştırma ağı AB üyeliğiyle birlikte Trans Avrupa Ulaştırma Ağı’nın [Trans-European Network-Transport (TEN-T)] Türkiye bölümünü oluşturacak olup TEN-T kapsamlı karayolu ağı’nın 16.800 km, çekirdek karayolunun ise yaklaşık 9.100 km. uzunluğa sahiptir. Bu ağı karayolu bölümü üzerinde 2008/96/EC direktifinin öngördüğü güvenli karayolu altyapısının yasal unsurlarının teşkili için sürece ihtiyaç vardır. Ancak, konuyla ilgili teknik ve idari paydaşların eşgüdüm içerisinde çalışarak direktifin talep ettiği yasal altyapının kurulması için AB’deki başarılı örneklerin incelenmesi, bu konuda gereken eğitim programlarının hazırlanması ve ihtiyaç duyulan eğitimlerin gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.

KGM farklı ülkelerin yol otoriteleriyle bir araya gelerek ortak çalışma alanları belirlemek, mevcut veya tamamlanmış projelerle ilgili bilgilere ulaşmak, periyodik olarak gerçekleştirilen toplantılara katılarak alınan kararlarda söz sahibi olabilmek ve Avrupa Birliği tarafından yürütülen projelerde çok daha kolay bir şekilde yer alabilmek amacıyla Avrupa Ulusal Karayolu Araştırma Laboratuvarları Forumuna (FEHRL) 2011 yılında üye olmuştur. FEHRL’e üyelik ile birlik-

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

te Avrupa Birliği ülkeleri ile ortak proje yürütme imkanı sağlanmıştır.

Avrupa Birliği 7. Çerçeve İşbirliği Özel Programı kapsamında daha güvenli, maliyet etkin, yeşil (çevre dostu) yol altyapısı ve malzemele-ri için Avrupa Birliği ile uyumlu hale getirilmiş sertifikasyon yönteminin geliştirilmesine yö-nelik Türkiye (KGM), İspanya, Almanya, İs-veç, Belçika, Fransa, Hollanda ve Polonya'dan toplam 13 kurum, kuruluş, şirket ve araştırma merkezinin katıldığı LCE4ROADS projesi yü-rütülmektedir. Ayrıca Horizon 2020 kapsamın-da Ulaştırma Altyapısının İzleme Bazlı Bakımı İçin İnce Film Algılama (SENSKIN) Sensörü-nün Geliştirilmesi Projesi 01.06.2015 tarihinde başlatılmıştır. Türkiye, Yunanistan, Almanya, İtalya, İngiltere, Belçika, Ukrayna ve ABD'den toplam 15 adet kurum, kuruluş ve araştırma mer-kezi proje ortağı olarak yer almaktadır.

Uluslararası Çalışmalar

Günümüzde önemli finans, mal ve bilgi akı-sının yoğunlaştığı zengin kaynaklara sahip ül-keleri/ bölgeleri üretim yerlerine ve pazar böl-gelerine bağlamayı hedefleyen projeler önem kazanmaktadır.

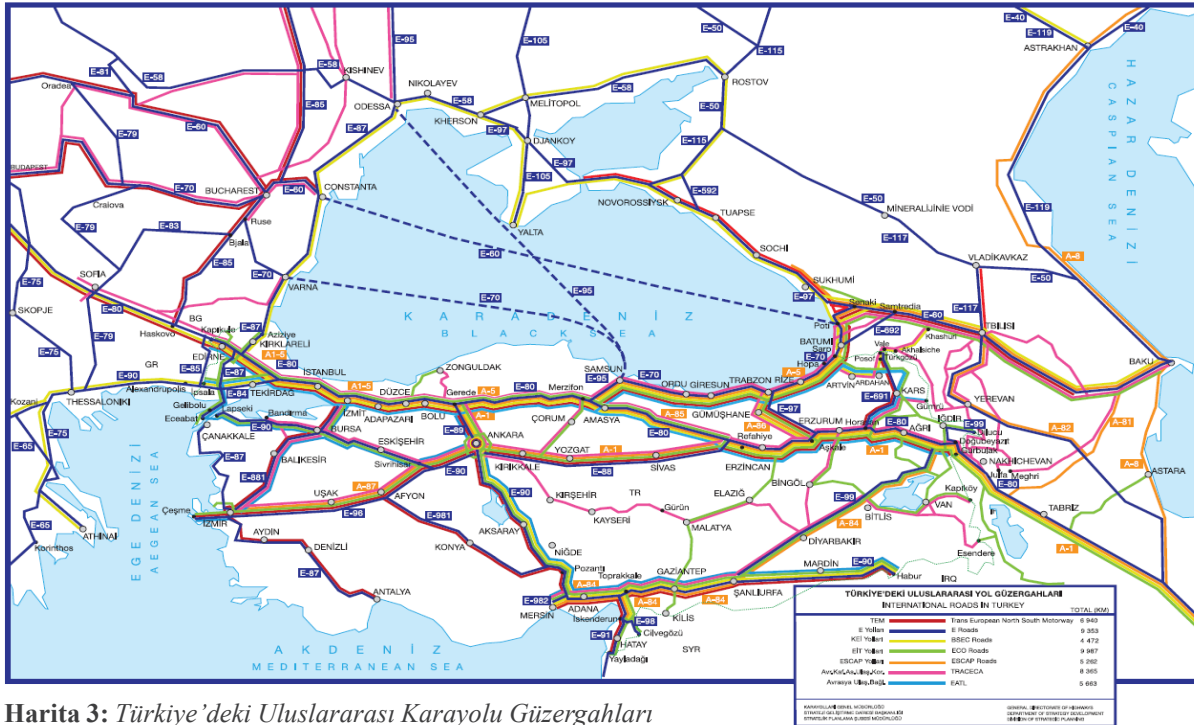
Coğrafi konumuna bakıldığında; Asya, Avru-pa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı nok-tada doğal bir köprü olan Türkiye, Asya, Orta Asya, Kafkasya ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Ulus-lararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulun-maktadır.

Bu kapsamda Ülkemiz, bölgesel ve bölgeler arası karayolu bağlantılarını sağlamaya yönelik birçok uluslararası proje ve organizasyonda yer almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM), E-Yolları Ağı, Avrupa, Kafkas-ya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Birleşmiş Milletler/Asya, Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Avrupa Birliği/Trans Avrupa Ağları- Ulaştırma (AB/TEN-T), Avras-ya Karayolu Bağlantıları (EATL) gibi küresel ve bölgesel organizasyonların oluşturduğu gü-zergâhlarda mevcut ve gelecekte oluşabilecek problemlerin çözülmesi, birbirine entegrasyonu, ortak kullanımı ve sürdürülebilir bir ulaşırma sisteminin sağlanması gittikçe daha çok ön plana çıkmaktadır. KGM söz konusu organizasyonla-rın karayolu güzergahlarının yönetilmesinden sorumludur.

Tablo 20: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Güzergahları ve Uzunlukları

Organizasyon Adı	Uzunluk (Km.)
Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (Trans European North-South Motorway - TEM)	6.940
E-Yolları Ağı/Ana Trafik güzergahları için Avrupa Anlaşması (AGR) (International E-Road Network)	9.353
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - EİT (Economic Cooperation Organization - ECO)	9.987
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor for Europa, Caucasias and Asia - TRACECA)	8.365
Avrasya Karayolu Bağlantıları (Euro-Asian Transport Linkages - EATL)	5.663
Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - KEİ (Black Sea Economic Cooperation - BSEC)	4.472
Birleşmiş Milletler/Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations/Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - UN/ ESCAP)	5.262

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi



Harita 3: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Güzergahları

Dünyadaki Durum, Gelişmeler ve Genel Eğilimler

Dünyada karayolu taşımacılığı gerçek anlamda İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve karayolları 2000'li yıllarda gelişmiş ve gelişmekte olan ülkelerde hakim sistem haline gelmiştir.

Karayolu ulaştırmasının baskın ulaştırma türü haline gelmesiyle beraber trafik sıkışıklığı, kazalar, gürültü, hava kirliliği ile yarattığı bölgesel çevre sorunları ve küresel iklim değişikliği olgusuna olumsuz etkileri nedeniyle ulaştırma sektörü, dünya gündeminin üst sıralarında yer alarak “sürdürülebilir ulaştırma politikaları”nın oluşturulmasına yönelik yoğun çabaların temel konusu haline gelmiştir.

Sürdürülebilir ulaştırma politikalarının hayata geçirilebilmesi için ulaştırma faaliyetlerinin farklı anlayışla planlanarak yeniden düzenlenmesine, kamu ve özel sektör işbirliğinin artırılmasına ve insanların ulaştırma alışkanlıklarının ekonomik ve çevresel beklentiler doğrultusunda

değiştirilmesine gerek duyulmaktadır.

Küreselleşme

Küresel rekabet giderek artarken, rekabet anlayışı da değişmektedir. Daha önce tek bir işletme çatısı altında gerçekleştirilen üretim süreçleri artık birden fazla yerde yürütülebilmekte, üretimde uzmanlık alanları oluşmaktadır. Böylece değer zincirinin farklı aşamalarının farklı bölgeler ve ülkelerde konumlandırılması mümkün olabilmektedir. Maliyetleri azalan ve kalitesi artan ulaştırma, lojistik hizmetleri ile bilgi ve iletişim teknolojileri, üretim ve ticaretin yeniden organizasyonunu kolaylaştırmaktadır.

Bilimsel ve Teknolojik Gelişmeler

Bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ile bilgiye dayalı üretim, büyümenin temel belirleyici gücü olmaya devam etmektedir. Bazı teknolojik yatırımlar ve araştırma-geliştirme (Ar-Ge) faaliyetleri sadece serbest piyasa mekanizmasıyla

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

la değil, kamunun yönlendirici, düzenleyici ve destekleyici yaklaşımlarıyla da geliştirilmektedir. Bununla birlikte, birçok Ar-Ge çalışması ise uluslararası nitelik taşımakta ve çoğunlukla büyük küresel şirketler tarafından yürütülmektedir.

Karayolu sektörüne yönelik Ar-Ge projeleri “Daha Yeşil Bir Ulaşım”, “Sürdürülebilir Ulaşım”, “Engelsiz Ulaşım”, “Yenilenebilir Enerji Kaynaklarını Kullanan Ulaşım”, ve “Akıllı Ulaşım Sistemleri” temaları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Yol üstyapı konuları ile ilgili özellikle sürdürülebilir, daha çevreci ve uzun ömürlü yol üstyapısı önemli gelişme alanlarını oluşturmaktadır. Bu kapsamda özellikle, geri dönüşüm, atık malzemelerin kullanımı ve ılık karışım uygulamaları ön plana çıkmaktadır.

Bilgi teknolojileri, otomasyon ve ileri üretim tekniklerindeki gelişmeler özellikle dijital iletişim, nanoteknoloji, yüzey teknolojileri, malzeme bilimleri, ölçümleme cihazları ve çevre teknolojileri yeni imkânlar sunmakla birlikte, risk unsuru da oluşturmaktadır.

İklim Değişiklikleri ve Çevre Dostu Altyapı

Hızla artan nüfus, şehirleşme, ekonomik faaliyetler, çeşitlenen tüketim alışkanlıkları çevre ve doğal kaynaklar üzerindeki baskıyı artırmaktadır. Çevre kirliliği, iklim değişikliği, çölleşme, ormansızlaşma, su kıtlığı ve küresel ısınmayla ilgili sorunlar dünya gündemindeki yerini korumaktadır. Sürdürülebilir kalkınma hedeflerine ulaşmak için küresel ölçekte başlayan yeni büyüme modeli arayışlarıyla birlikte “yeşil büyüme” kavramı önem kazanmıştır.

Çevresel maliyetlerin içselleştirilmesine dönük politika tasarımlarının da belirli ölçüde yaygınlaşacağı öngörülmektedir.

Küresel ısınmada ulaşımdan kaynaklanan negatif etkiler; taşıtların hareketi, yakıt tüketimi, taşıt üretimi ve ulaştırma altyapısının inşasıdır. Küresel ısınmanın en büyük nedenlerinden biri insan eliyle üretilen CO2 gazıdır. Bu nedenle, taşıtların çıkardığı emisyon ölçümleri ve taşıt muayeneleri

oldukça önemlidir.

Toplum ve doğal yaşam alanı üzerindeki olumsuz çevresel etkileri en aza indirmek son derece önemlidir. Çevre dostu altyapı; projeler ve düzenlemeler yoluyla trafiğin gürültü ve hava kirliliği gibi olumsuz etkilerini en az seviyeye indirirken enerji tüketimini uygun hale getirir. Yol yapımında yeni malzemeler kullanılarak doğal kaynakların kullanımı azaltılabilir.

Küresel Enerji Sisteminde Dönüşüm

Enerji üretimi ve tüketiminde küresel ekonomik ve jeostratejik dengelerin yeniden tanımlanmasına sebep olabilecek önemli değişiklikler yaşanmaktadır.

Enerji verimliliğini artırmaya yönelik kapsamlı programlar yürütülmesinin de gündeme geleceği öngörülmektedir.

Türkiye’nin birincil enerji arzında büyük oranda yurtdışından karşılanan petrol ve doğal gaz kaynaklarına olan yüksek bağımlılığı devam etmektedir.

Enerji ithalatının toplam ithalatımızın yaklaşık dörtte birini oluşturması nedeniyle, önümüzdeki dönemde küresel enerji piyasalarındaki fiyat ve arz gelişmeleri, Türkiye ekonomisini hem büyüme dinamikleri hem de cari açık açısından etkilemeye devam edecektir. Enerjide dışa bağımlılığımızı azaltmaya yönelik alternatif politikalar oluşturulmasına gerek duyulmaktadır.

Alan Odaklı Karayolu Altyapı Planlaması

Çevresel sorunlar, sürdürülebilirlik, kaynakların kıtlığı, trafik sıkışıklığı gibi karayolu altyapısında etkili olan hususlar “Alan Odaklı Karayolu Altyapı Planlaması” yönündeki eğilimleri artırıcı olmuştur. Bu anlayışa göre, bir karayolu yalnızca yol ağının değil doğal çevrenin de bir parçasıdır. Dünyadaki yeni eğilim çevreyi yol yapımından korumak yerine karayolunu ve çevresindeki alanı birlikte düzenlemek ve geliştirmek doğrultusundadır. Bu bağlamda “mekansal



1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

kalite” ve “sürdürülebilirlik” önemli kavramlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Sözkonusu anlayış genişletilerek “daha tümleşik planlama” haline dönüştürülmektedir.

Sürdürülebilir Ulaştırma ve Güvenlik

Sürdürülebilir ulaşırma, küresel sürdürülebilirliğin bir alt boyutu olup “bugünkü ihtiyaçların gelecek nesillerin ihtiyaçlarını (çevre, ekonomi, toplumsal) tüketmeden karşılayabilmek” olarak tanımlanmaktadır. Bu kavram arazi planlaması ile ekonomik ve sosyal gelişmeye bağılı genel ulaşırma politikalarında bazı değışikliklerin ortaya çıkmasına neden olabilecektir. Dolayısıyla, karayolu ulaşırması ile çevre arasındaki ilişkilerin daha uyumlu olmasını sağlayacak çalışmalar üzerinde yoğunlaşılması gerekecektir.

Güvenli ulaşım altyapısı trafik akımını gözlemleyen, yorumlayan, çözüm üreten, güvenli ve konforlu seyahati geliştiren ve altyapı elemanlarının güvenli konumlarını sürdürmelerine yardımcı olan altyapı sistemini ifade etmektedir. Güvenli altyapı, tüm yol kullanıcıları ve yapım çalışmaları için trafik akımını optimize eder.

Kendini İfade Eden Yollar

İnsan kapasitesinin sınırları olduğunu kabul eden bir yaklaşımla trafik içindeki hataların olumsuz sonuçlarının minimize edilebilmesi için karayolu altyapısı ve çevresinde insan hatalarını tolere edebilecek geometrik düzenlemeler içerecek şekilde tasarlanmış bir karayolu altyapısı, fonksiyonu ile uyumlu olarak yapılmış kendini ifade eden bir karayolu sınıflandırması gerektirmektedir.

Akıllı Altyapı

Güvenli ve akıllı karayolu altyapısını gerçekleştirmek için karayolu kaplamalarında yeni teknoloji, karayolu altyapısı yönetim performansı, Akıllı Ulaşım Sistemlerinin otomatik geçiş sis-

temleri, sinyalizasyon, değışken mesaj işaretleri gibi bileşenleri, kullanıcıların bakış açılarının değerlendirilmesi, sürdürülebilir ulaşırma, haberleşme/bilgi devrimi, karayolu sistemlerinin etkinlik performansı ve karayolu gelişiminin kabul edilebilir düzeyleri gibi konular üzerinde çalışmalar sürdürülmektedir.

Karayolu Altyapısı Trafik Güvenliği Yönetimi

Karayolu ağıında güvenli ulaşımın sağlanması konusunda, Avrupa ülkelerinde “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi, 2008/96/EC Direktifi” ile hayata geçirilmeye çalışılan önemli bir husustur.

Karayolu Altyapısı Güvenliği Yönetimi unsurları karayolu altyapısının planlamadan işletme aşaması dahil tüm yaşam döngüsünü içerir.

Karayolu Altyapısı Güvenliği Yönetimi, karayolunun planlama, tasarım, yapım ve işletme aşamalarında Karayolu Altyapısı Güvenliği Yönetimi uygulanmakta olup aşağıda verilen 4 alt bileşenden oluşmaktadır:

- Karayolu güvenliği etki değerlendirmeleri,
- Karayolu güvenliği denetimleri,
- Karayolu ağı güvenlik yönetimi,
- Karayolu güvenliği teftişleri ile ilgili esasların belirlenmesi ve uygulanması.

Çok Modlu ve Kombine Taşımacılığın Geliştirilmesi

21. yüzyılın başlarında özellikle kentlerde trafik sıkışıklığı ulaşırmanın en büyük problemlerinden biri haline gelmeye başlamış, bu nedenle talebin azaltılmasını sağlamak amacıyla sıkışıklık ücretlendirmesi veya karayolunda oluşan fazla arzın diğier modlara kaydırılması için çok modlu taşıma politikaları uygulanmaya başlamıştır. Yükün taşınmasında her ne kadar paketleme sistemlerinin gelişmesi nedeniyle karayolunda artışlar gerçekleşse de kargo konteynerlerindeki gelişmeler ve aktarmalardaki ko-

1.7. Kuruluş İçi Analiz ve Çevre Analizi

laylıklar nedeniyle özellikle uzun mesafeler ve ülkeler arası taşımada çok modlu taşıma sistemleri kullanılmaya başlanmıştır.

Ulaştırma sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirlerini tamamlayacak şekilde kullanılması ile ülke genelinde katma değer oluşturulmasına büyük katkılar sağlanabilmektedir. Bu nedenle birçok ülkenin son dönem planlarında çok modlu ve kombine taşıma politikaları benimsenmekte ve karayolundaki trafik yükünün azaltılmasıyla çevreye önemli katkılar sağlanmaktadır.

Alternatif Finans Temin Modelleri

Altyapı yatırımları, sosyal ve ekonomik kalkınmayı doğrudan etkileyen, zamanında ve etkin olarak sağlandığında gelişme sağlayan ve toplumsal refahı artıran hizmetlerdir. Bu yönü ile ulaştırma altyapı hizmetleri kamu yatırımı niteliği taşımaktadır.

Genel bütçeden ayrılan kaynakların yanı sıra örneğin ABD’de “Karayolu Koruma Fonu - Highway Trust Fund”, Yeni Zelanda’da “Ulaşım Fonu - Trans Fund” gibi tümüyle karayolu projelerinde kullanılmak üzere fonlar oluşturulmaktadır. Ayrıca tahvil finans yöntemleri ve yolların ücretlendirilmesi de kullanılan yöntemlerdendir. Karayolu ve otoyolu projelerinde, proje gelirleri karşılığı proje bonolarının ihraç edilerek finansman sağlanması, devlet destekli altyapı fonlarının projelere finansman ve/veya garanti sağlama-sı, proje şirketlerine ilgili idarelerin ortak olması gibi çeşitli finansman yöntemleri karşımıza çıkmaktadır. Ancak pek çok ülkede altyapı projeleri için geleneksel finans yöntemlerinin dışına çıkılarak alternatif finans yöntemleri kullanılmaktadır. Bunlar özelleştirme veya Kamu-Özel Sektör İşbirliği (KÖİ) projeleri olabilmektedir. KÖİ uygulamaları projelerin niteliğine, kamu ve özel sektörün projeye katılım dereceleri ve taraflar arasındaki farklı risk dağılımına bağlı olarak Yap-İşlet-Devret (YİD), Yap-Kirala-Devret ve Yap-İşlet (Yİ) gibi çok çeşitli şekillerde ortaya

çıkabilmektedir. Bu yolla özel sektörün finansman, bilgi, tecrübe ve verimliliği gibi katma değer oluşturan unsurları kamuya kullandırması uygulamaları başlamıştır.

YİD modeli projelerde uygulanabilecek bir diğer finansman yöntemi ise gerçekleştirilecek projelere devlet tarafından katkı payı verilmesidir. Bu yöntemle göre, tesis özel sektör tarafından finanse edilerek inşa edilmekte, ilgili idare ise tesislerde oluşan trafik hacmine göre hizmet bedelini kısmen veya tamamen karşılamak üzere özel sektöre katkı payı ödemesi gerçekleştirmektedir. Katkı payının idare tarafından kısmen ödendiği durumlarda kalan kısmın kullanıcılar tarafından ödenmesi öngörülmektedir.

Aslında özel sektörün finans teminine katılımı yeni bir uygulama olmayıp Fransa ve İspanya’da 1960’lı yılların sonlarında uygulanmış ve pek çoğu başarılı olamamış yöntemlerdir. Başarısızlığın sebebi ise 1970’li yıllarda yaşanan enerji krizine bağlanmış, özelleştirme ve KÖİ 20. yüzyılın sonlarında tekrar kullanılmaya başlanmıştır. Son yıllarda KÖİ alanındaki uygulamalarıyla İngiltere proje sayısı ve yatırım tutarı olarak zirvede yer almaktadır. KÖİ modeli olarak genellikle Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet modelini kullanan İngiltere, ulaşım projelerinde verimliliğe önem vermiş, yapım riskleri yüklenici tarafından üstlenilmiştir. Tasarla-Yap-Finanse Et-İşlet modeli birçok AB üyesi ülkede uygulanmıştır. Güney Kore geçiş ücreti ve trafik garantisi mekanizmalarını ortaklaşa kullanarak KÖİ projelerini gerçekleştirmiştir. Kuzey Amerika’da ulaşım sektöründe projeler, Tasarla-Yap modeli ve Kamu-Özel Sektör finansmanının birlikte kullanılmasıyla hayata geçirilmektedir. Projelerin kamu finansmanı; akaryakıttan alınan vergiler, geçiş ücretleri ve projenin gerçekleştiği bölgedeki mülkiyet değer artışından alınan vergiler ile sağlanmaktadır.

1.8. GZFT Analizi



1.8. GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi

1.8. GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi

Durum analizinin aşamalarından sonuncusu GZFT analizidir. GZFT analizinde, çoğulcu katılım ilkesi doğrultusunda paydaşların görüşleri alınarak güçlü ve zayıf yanlar ile politik, ekonomik, sosyal ve teknolojik değerlendirme yöntemiyle kuruluşa ilişkin uzun dönemde oluşabilecek fırsatlar ve tehditler tespit edilmiştir. Bu tespitler sonucunda elde edilen verilerden Kuruluşun stratejik amaçlarının ve hedeflerinin belirlenmesinde kullanılmıştır.

Tablo 21: KGM Güçlü Yanlar- Zayıf Yanlar

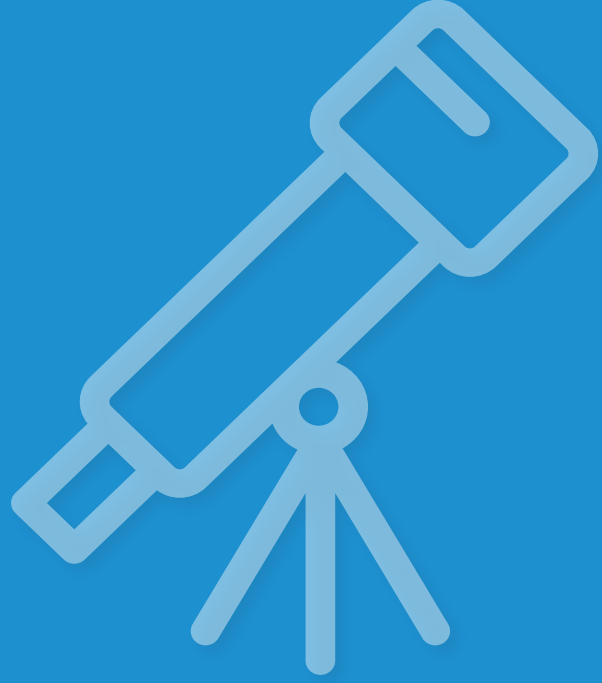
GÜÇLÜ YANLAR	ZAYIF YANLAR
- Ülke genelinde yaygın bir organizasyon yapısı - Halka doğrudan hizmet vermesi - Karayolu ulaşım altyapısının oluşturulmasına yön veren köklü bir kurum olması - Yatırımlarda kamu finansman desteği - Ekonomiye katma değer sağlaması ve kaynak yaratması - Yapılan otoyol ve bölünmüş yollar - Her türlü hava koşullarında yolların trafiğe açık tutulması - Teknik bilgi birikimi, teknolojik gelişmelerin izlenmesi ve uygulanmasına yakınlığı - Hakim ulaşım türü olması - Akredite deney ve kalibrasyon laboratuvarlarının olması - Güven ve saygı duyulan bir kurum olması - Yerleşik bir kurumsal kültürün olması - Mesleki bilgi, uzmanlık ve deneyime sahip personelin varlığı - İşbirliğine yakınlık	- Türkiye genelindeki mevcut yol ağında, sıcak karışım kaplamalı yol ağı oranının düşük olması - Çevreye duyarlılıktaki eksiklikler (yol boyu ağaçlandırması, gürültü perdeleri, yeşil alanların ve su havzalarının korunması) 2023 hedefleri ve proje stoğu dikkate alındığında yapım öncesi sürece yeterli zaman ayrılamaması - Halkın karayolu projelerine katılımını sağlama ve görüşlerini almadaki eksiklikler - Nitelikli/kalifiye ve yabancı dil bilen personel yetersizliği - Uzmanlaşmış, deneyimli kadronun her geçen gün azalması

1.8. GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi

Tablo 22: KGM Fırsatlar - Tehditler

FIRSATLAR	TEHDİTLER
- Ulaşım hizmetlerinin insan yaşamında vazgeçilmez bir ihtiyaç olması - Ülkemizin stratejik konumu sebebi ile önemli uluslararası yol ağı koridorunda olması - Bölünmüş yollar ve otoyol yatırımlarının hükümet programlarında öncelikle yer alması - Uluslararası ve ulusal düzeyde trafik güvenliği hizmetlerinde beklentilerin yüksek olması - Gelişen ekonomik ve sosyal koşullara bağlı olarak yapım, bakım ve onarım hizmetlerinde artan kamuoyu talebi - Yapım ve taşıt teknolojilerindeki gelişmeler - Karayolu ulaşımının dünyada hala yaygın tür olması - Mali kaynak yaratma ve yatırımlara hızlı geçişi sağlama konusunda Kamu-Özel Sektör İşbirliğinin katkısı (YİD Projeleri vb.) - Petrol fiyatlarındaki azalma - Ulaştırma Ana Planı kapsamında ulaşım türlerinin dengelenerek karayolu trafik yükünün azaltılması - Hükümetimizin Ar-Ge ve yenilikçi ürünleri desteklemesi - Trafik kültürünü artıracak çalışmaların varlığı	- Karayolu kullanıcılarının trafik konusundaki eksikliği - Trafik güvenliği konusunda kamuoyundaki farkındalığın yetersiz olması - Kurumlar arasındaki kamu çalışanları ücret farklılıkları - Personel özlük hakları ve ücretlerinin yetersizliği - İklim değişikliği, deprem, sel gibi doğal faktörlerin mevcut ulaşım altyapısına zarar verme ihtimali - Küresel ve bölgesel siyasi ve ekonomik istikrarın bozulması - Paydaşların fazlalığı sebebiyle ihtiyaçların karşılanmasında problemler yaşanması - Diğer ulaşım türlerindeki gelişmeler (hava ve demiryolu) - Ulaştırma alanında hammadde, enerji ve teknoloji açısından dışa bağımlılığın devam etmesi

Ayrıca, iç ve dış etkenleri dikkate alarak, mevcut güçlü yönler ve fırsatlardan en üst düzeyde yararlanacak, tehditlerin ve zayıf yönlerin etkilerini en aza indirecek plan ve stratejiler geliştirilmeye çalışılmıştır.



2 Geleceğe Bakış

2.1. Misyon

2.2. Vizyon

2.3. Temel Değerler

**2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri,
Riskler ve Stratejiler**



2.1. Misyon; 2.2. Vizyon; 2.3. Temel Değerler

Bu bölümde misyon, vizyon ve temel değerler ifade edilerek, performansa dayalı bütçeye ve 2017-2021 yıllarını içeren 5 yıllık dönemde karayolu faaliyetlerine temel oluşturacak amaçlar, hedefler, stratejiler ve performans göstergeleri ile karşılaşılabilecek riskler ortaya konulmuştur.

2.1. Misyon

Yol kullanıcılarının, güvenli, konforlu ve kesintisiz ulaşım ihtiyacını karşılamak için diğer ulaşım sistemleriyle uyumlu olarak sorumluluk alanındaki yol ağını planlamak, projelendirmek, inşa etmek, bakım ve işletmesini yapmaktır.

2.2. Vizyon

Güvenli, zamanında ulaştıran, çevreye duyarlı konforlu yollar...

2.3. Temel Değerler

KALİTELİ HİZMET:	Yol kullanıcılarının memnuniyetini esas alarak güvenli ve konforlu seyahat edecekleri yolları tesis etmek.
SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK:	Hizmetleri kesintisiz şekilde mesai saati düşünülmezsizin (7 gün 24 saat) sağlamak.
YENİLİKÇİ ve ÖNCÜ OLMAK:	Ar-Ge çalışmalarına önem vererek bilim ve teknolojiadaki gelişmeleri takip etmek, gelişime açık olmak, yaratıcı çözümler üretmek ve risk almak.
TARAFSIZLIK:	Hizmet üretim sürecinin her alanında ve aşamasında rasyonel kriterleri göz önünde bulundurmak.
VERİMLİLİK:	Kaynakları etkin kullanmak.
DUYARLILIK:	Faaliyetlerini insana, doğaya ve çevreye duyarlı olarak yürütmek.
SOSYAL SORUMLULUK BİLİNCİ:	Toplumsal menfaatlerin öncelikle dikkate alınmasını sağlamak.
TUTARLILIK ve ÖNGÖRÜLEBİLİRLİK:	Plan, program ve bütçeye bağlı çalışarak hedefleri tutturmak.
ŞEFFAFLIK:	Hizmet sürecinde paydaşların katılımına açık ve hesap verebilir olmak.
KARAYOLCULUK RUHU:	Kurum kültürüne sahip çıkmak, etik değerlere bağlı olmak.
KARİYER PLANLAMASINA ÖNEM VERİLMESİ:	Personelin çalışma koşullarını ve sosyal yaşam standartlarını iyileştirmek, kurum içi iletişimi açık tutmak.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaçlar

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

- Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek,
- Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak,
- Yol ağımızda trafik güvenliğini artırmak,
- Kurumsal kapasiteyi artırmak,
- Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.

KGM'nin en önemli varlık sebebi, karayolu kullanıcılarının ihtiyaç duyduğu güvenli ve konforlu hareketliliği sağlayacak karayolu altyapısının tesis edilmesi ve sürekliliğinin sağlanmasıdır. Karayolu kaynaklı olumsuz çevresel etkileri azaltıcı uygulamalar gerçekleştirmek için donanım, yeterli ve yetkin insan gücü varlığının sağlanması ile karar destek sistemlerinin oluşturulması sonucunda kurum kapasitesinin artırılması amaçlanmıştır.

Çalışmalarda üst politika belgeleri ve daha önceki planlar göz önünde bulundurulmuş, amaçlar bu plan ve politikalarla uyumlu olacak şekilde, KGM hizmetlerinden yararlananların, karayolu kullanıcılarının ihtiyaçları, çağın gereksinimleri ve paydaşların görüşleri göz önünde bulundurularak tespit edilmiştir.

Belirlenen amaçlar altındaki hedefler zaman zaman birden fazla farklı amaca hizmet edebilmektedir. Hedeflerde yer yer çakışmalar olsa da iç içe girmeler de görülebilmekle birlikte hedefler, en uygun ve en çok hizmet ettiği amaç altında toplanmaya gayret gösterilmiştir.



2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaç 1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.

Hedef 1.1. Karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.

Tablo 23: Performans Göstergeleri 1.1

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak bölünmüş yol (otoyol dahil) uzunluğu (km)	600	500	500	500	500
2	Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılan tek yol uzunluğu (km)	610	610	610	610	610
3	Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak tünel uzunluğu (m)	61.000	61.000	61.000	62.000	61.000
4	Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak köprü adedi	156	156	156	156	156
5	Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak BSK'lı yol uzunluğu (km)	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
6	OY, DY ve İY için yapılacak kamulaştırma Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri (Kamulaştırma plan üretimi, Taşınmaz Değerlemesi) (km)	3500	3450	3900	3850	4350
7	OY, DY ve İY güzergahlarında kamulaştırılacak alan (milyon m ²)	37	37	36	36	35
8	Hazırlanacak DY ve İY proje uzunluğu (km)	2000	2000	2000	2000	2000
9	Hazırlanacak OY ve bağlantı yolu ön ve kesin proje uzunluğu (km)	12	12	12	12	12
10	DY ve İY için üretilecek harita miktarı (km)	1000	1000	1000	1000	1000
11	Üretilecek OY ve bağlantı yolu haritası miktarı (km)	12	12	12	12	12
12	Projelendirilecek kavşak adedi	400	400	400	400	400
13	Hazırlanan köprü projesi adedi	200	200	200	200	200

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 1.1:

- Yol yapım çalışmalarında “Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması” ve “karayolu ağında ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu kesimlerde bölünmüş yol ve BSK yatırımlarının yapılması” strateji olarak benimsenmiştir. Ayrıca, tüm yapım çalışmalarında, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafikine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, Limanlar ve sınır kapıları, TEN-T ve uluslararası koridor olmaları dikkate alınarak yapılan önceliklendirme çalışmaları belirleyici olacaktır.
- Ağa alınan standart dışı yollar ile ana arterleri birbirine bağlayan ve trafik güvenliğini artırmaya yönelik tek platformlu yolların yapımına önem verilecektir.
- Yapılması veya iyileştirilmesi planlanan yollar için karayolu geometrik standartlarına uygun projeler hazırlanacak ve halihazır haritaları alınacaktır. Projelerde teknolojik çözümlerin ve yeni malzemelerin kullanılmasına öncelik verilecektir.

Riskler 1.1:

- Önceki yıllarda (2012-2014) çalışılan güzergahların zemin ve topoğrafyanın elverişli olması nedeniyle, bölünmüş yol çalışmalarında hedeflenen uzunlukların üzerine çıkmıştır. Ancak, geri kalan bölünmüş yol güzergahlarının oldukça zor bir coğrafyayı takip etmesi, heyelanlı zemin yapılarından kaynaklı tünel, viyadük gibi özel mühendislik yapılarına ihtiyaç duyulmasından dolayı, yapılacak yol uzunluğu daha kısa olmakla beraber maliyetin daha yüksek olacağı tahmin edilmektedir. 2003 yılından itibaren başlayan bölünmüş yol yapım çalışmaları

rında taşınmazların kamulaştırılması sürecinin hukuki nedenlerle uzaması, kamulaştırma maliyetlerinin artmasına ve imalat süreçlerinin uzamasına sebep olmuştur.

- Bölünmüş ve tek yollarda sürüş konforunu ve trafik güvenliğini arttıracak BSK çalışmalarına önem verilmektedir. Ancak, bölgesel coğrafi farklılıklar, iklim şartları, idari kapasite ve bütçe imkanları dikkate alındığında BSK kaplama yapımı yetersiz kalabilecektir.
- Yeterli sayıda teknik ve deneyimli personelin bulunmaması.

Hedef 1.2. Karayolu ağının erişme kontrollu ve geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi sağlanacaktır.

Tablo 24: Performans Göstergeleri 1.2

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	YİD modeli ile yapılacak otoyol uzunluğu (km)	-	335	257	813	580
2	Projelendirilecek yol uzunluğu (km)	500	400	300	300	300
3	YİD modeli ile yapılacak karayolu güzergahlarında kamulaştırma Mühendislik ve Müşavirlik Hizmetleri (Kamulaştırma plan üretimi, Taşınmaz Değerlemesi) (km)	500	550	600	650	650
4	YİD modeli ile yapılacak karayolu güzergahlarında kamulaştırılacak alan (milyon m ²)	13	14	16	17	19



2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 1.2:

- Önemli ulaşım koridorları otoyol ağı ile birbirine bağlanacaktır. Başta Marmara Bölgesi olmak üzere YİD modeliyle yeni otoyollar inşa edilecektir.
- Tüm yapım çalışmalarında, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafikğine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, Limanlar ve sınır kapıları, TEN-T ve uluslararası koridor olmaları dikkate alınarak yapılan önceliklendirme çalışmaları belirleyici olacaktır.
- Projelerde teknolojik çözümlerin ve yeni malzemelerin kullanılmasına öncelik verilecektir.

Riskler 1.2:

1. Dünyada veya ülkemizde ortaya çıkabilecek ekonomik krizler YİD projelerinin finans teminine olumsuz etkiler oluşturabilecektir.
2. Mevcut/planlanan YİD projelerinin trafik garanti ödemelerinde zorluklar yaşanması ve kamu borç stokunun artması durumunda projelere olan ilgi azalacaktır.

Hedef 1.3. Önemli koridorlar üzerinde coğrafi engelleri aşacak tüneller ve büyük sanat yapıları gibi özellik arzeden önemli projeler hayata geçirilecektir.

Tablo 25: Performans Göstergeleri 1.3

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Tünellerin fiziki gerçekleşme yüzdesi	38	28	8	17	17
2	Özel köprü yapım gerçekleşme yüzdesi	50	50	50	50	50
3	Hazırlanan özel köprü projesi sayısı	2	2	2	2	2

Stratejiler 1.3:

- Karayolu, tüneller ve büyük sanat yapıları yapım çalışmalarının eş zamanlı yürütülmesi sağlanacaktır. Doğu Anadolu ve Orta Anadolu'yu Karadeniz Bölgesine bağlayan tüneller ile Akdeniz sahiline geçiş sağlayan tünellerin yapımına öncelik verilecektir.
- Karayollarında yer alan tüneller ve büyük sanat yapılarının projelerin yapım aşamasından önce yapılan etüt, proje ve sondaj çalışmaları ile yapım sırasında yaşanabilecek zaman kaybı azaltılabilecek ve büyük maliyet artışlarının önüne geçilebilecektir.

Riskler 1.3:

1. Yatırım programına dahil edilen tünellerin ve sanat yapılarının yapımı için bütçe ödeneklerinin sene başında yeterli olarak sağlanamaması.
2. Özel köprülerin projelendirilmesi ve yapımı esnasında ortaya çıkacak uzman personel ihtiyacı.
3. Personelin uzmanlaşması için gerekli eğitimlerin alınamaması.
4. Sanat yapılarının projelendirilmesi sırasında önceliklendirilme aşamasında yaşanan zorluklar,
5. Tünel yapımı sırasında karşılaşılabilecek zemin problemlerinin önüne geçilebilmesi için projelendirilme aşamasında kurum içi koordinasyon sağlanamaması.

Hedef 1.4. Çağdaş metot, malzeme ve teknolojilerle güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir karayolu yapılmasına yönelik olarak ihtiyaç duyulan araştırma mühendislik hizmetleri, beklenen kaliteyi sağlayacak şekilde sürdürülecektir.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Tablo 26: Performans Göstergeleri 1.4

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Araştırma mühendislik hizmetleri kapsamında hazırlanacak, kontrol edilecek ve görüş verilecek yol uzunluğu (km)	8.000	8.000	8.000	8.000	8.000
2	Ar-Ge laboratuvarlarında yapılacak deney sayısı (adet)	150.000	150.000	150.000	150.000	150.000

Stratejiler 1.4:

- Projelerde teknolojik çözümlerin ve yeni malzemelerin kullanılmasına öncelik verilecektir.
- Dünyadaki gelişmeler takip edilecektir.

Riskler 1.4:

1. Yetersiz ücret nedeniyle kalifiye personel istihdamının sürdürülememesi.
2. Ara eleman yetersizliği nedeniyle işlerin kalitesinin etkilenmesi.
3. Cihazların kullanım dışı kalması sonucu ölçümlerin yapılamaması.
4. Doğal afetler nedeniyle iş yükünün artması sonucu işlerde gecikme olması.
5. Arazi incelemelerinde karşılaşılabilecek zorluklar.
6. Yurtdışı yabancı dil eğitimi, yüksek lisans ve doktora programlarına katılımın teşvik edilmemesi nedeniyle yeni metot, malzeme ve teknolojilerin izlenememesi.



2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Tablo 27: Amaç 1'in Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi

Hedefler Birimler	HEDEF 1.1		HEDEF 1.3		HEDEF 1.3		HEDEF 1.4	
	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ
Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.	x			*		*		*
Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.		*		*		*	x	
Yol Yapım Dai. Bşk.	x							*
Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.								*
Trafik Güvenliği Dai. Bşk.		*		*		*		*
İşletmeler Dai. Bşk.			x					*
Makine ve İkmal Dai. Bşk.								*
Sanat Yapıları Dai. Bşk.	x	*		*	x			*
Taşınmazlar Dai. Bşk.	x		x			*		*
Program ve İzleme Dai Bşk.		*		*		*		*
Strateji Geliştirme Dai Bşk.		*		*				*
Teftiş Kurulu Başkanlığı								
Hukuk Müşavirliği		*		*		*		
İç Denetim Birimi Başkanlığı								
İnsan Kaynakları Dai Bşk.								
Destek Hizmetleri Dai Bşk.								
Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.		*		*		*		*

S: Sorumlu Birim x, İ: İlgili Birim *

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaç 2: Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.

Hedef 2.1. Yol bakım, onarım ve otoyol büyük onarım hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilecektir.

Tablo 28: Performans Göstergeleri 2.1

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Ortalama yol bakım ve onarım maliyeti (TL/km)	20.000	22.000	24.000	26.000	28.000
2	Yol bakım ve onarımında kullanılacak yama malzemesi miktarı (m3)	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
3	Yeni inşa edilecek kar siperi uzunluğu (km)	40	40	40	40	40
4	Bakım ve onarımı yapılacak turistik yol uzunluğu (km)	60	60	60	60	60
5	Selden doğan hasarların onarılma oranı (%)	100	100	100	100	100
6	Sathi kaplama yapım, onarım ve yenileme alanı (km2)	158,4	150	144	137	125
7	Yol yapım, bakım ve onarımında kullanılacak bitümlü malzeme miktarı (ton)	1.004.000	954.000	904.000	860.000	817.000
8	Onarımı yapılacak köprü sayısı (adet)	60	65	60	70	70
9	Bakımı yapılacak tünel uzunluğu (km)	100	105	110	110	110
10	Otoyollarda kullanılacak yama malzemesi miktarı (ton)	20.000	25.000	30.000	25.000	20.000
11	Üstyapı büyük onarım yapılacak otoyol uzunluğu (km)	150	170	200	170	150
12	Yol yüzeyi bakımlarına (çukurların ve çatlakların onarılması vb.) ilişkin yol kullanıcı memnuniyeti oranı	68		69		70

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 2.1:

- Yolun inşa edildiği sahanın, yolun, yol ile ilgili yapı ve tesislerin ilk yapıldıkları veya sonradan geliştirildikleri durumda tutulması, ömürlerinin uzatılması, araç kullananların her türlü hava şartlarında güvenli ve mümkün olan konforda seyahatlerinin sağlanması için 7 gün 24 saat kesintisiz bakım hizmetinin sağlanması bir zorunluluktur.

Düzenli olarak yapılan karayolu bakım faaliyetleri, başlangıçta yol maliyetlerini yükseltiyor gibi görünse de uzun vadede yol yüzeyindeki yıpranmaları azaltarak yolun kullanım ömrünü uzatmakta ve yol kullanıcı maliyetlerini düşürerek ülkemize büyük oranda tasarruf sağlamaktadır.

Bakım-Onarım hizmetleri karayollarının en önemli ve sürekli yapılması gereken işidir. Yolda oluşan üstyapı bozulmalarına zamanında müdahale edilmemesi, trafik yükü ve iklim etkisiyle bozulmaların artmasına sebebiyet vererek yolun alt yapısını da etkilemekte ve yolun yeniden yapılmasını gerektirmektedir. Az bir harcama ile yol korunabilecekken yüksek maliyetle yolun yeniden yapımı söz konusu olmaktadır. Ayrıca trafik güvenliği tehlikeye girmekte, taşıt işletme giderlerinde yüksek artışlar meydana gelmekte ve hukuki sorunlar çıkmaktadır. Bu durum Kurumumuz personeli hakkında yasal işlemler yapılmasına ve büyük miktarda tazminat davaları açılmasına sebep olmaktadır.

- Mevcut sermaye stokundan azami faydayı sağlamak için idame-yenileme, bakım-onarım ve rehabilitasyon harcamalarına ağırlık verilecektir.
- Alternatif malzeme kullanımı ve uygulamalar için çalışmalar yürütülecektir.
- Karayollarında; önleyici bakım kavramının esas alındığı ve bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir.

Riskler 2.1:

- Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanamaması.
- Tünel bakım ihalelerinin 2 yıllık olması nedeniyle hizmet kalitesinin düşmesi.
- Bazı otoyol işletme şefliklerinde sıcak karışım yama malzemesi temininde zorluklarla karşılaşılması.

Hedef 2.2. Geometrik standardı düşük köprülerin yenilenmesi ve sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesi önceliklendirilerek gerçekleştirilecektir.

Tablo 29: Performans Göstergeleri 2.2

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Yenileme yapılacak köprü adedi	3	3	3	3	3
2	Güçlendirme yapılacak köprü adedi	2	2	2	2	2
3	Otoyol ve bağlantı yollarında güçlendirme yapılacak köprü ve viyadük adedi	28	25	24	-	-

Stratejiler 2.2:

- Yolun inşa edildiği sahanın, yolun, yol ile ilgili yapı ve tesislerin ilk yapıldıkları veya sonradan geliştirildikleri durumda tutulması, ömürlerinin uzatılması, araç kullananların her türlü hava şartlarında güvenli ve mümkün

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

kün olan konforda seyahatlerinin sağlanması için 7 gün 24 saat kesintisiz bakım hizmetleri sağlanacaktır.

- Geometrik standardı düşük köprülerin yenilenmesi ve sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesinde önceliklendirilme sonrasında çalışmalar gerçekleştirilecektir.
- Mevcut sermaye stokundan azami faydayı sağlamak için idame-yenileme, bakım-onarım ve rehabilitasyon harcamalarına ağırlık verilecektir.

- Alternatif malzeme kullanımı ve uygulamalar için çalışmalar yürütülecektir.

Riskler 2.2:

1. Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanamaması.

Hedef 2.3. Üstyapı Yönetim Sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır.

Tablo 30: Performans Göstergeleri 2.3

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Üstyapı düzgünsüzlük ölçümü yapılacak yol uzunluğu (km)	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
2	Üstyapı kayma direnci ölçümü yapılacak yol uzunluğu (km)	200	200	200	200	200
3	Hazırlanacak, kontrol edilecek ve görüş verilecek üstyapı takviye ve iyileştirme projesi uzunluğu (km)	500	500	500	500	500

Stratejiler 2.3:

- Karayollarında; önleyici bakım kavramının esas alındığı ve bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir.

Riskler 2.3:

1. Cihazların kullanım dışı kalması sonucu ölçümlerin yapılamaması.
2. Düşük ücret nedeniyle kalifiye personelin istihdamında sürekliliğin sağlanamaması.
3. Doğal afetler nedeniyle iş yükünün artması.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Hedef 2.4. Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele, afet, bakım ve onarım çalışmalarında, uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılmasını sağlamaya yönelik gerekli tedbirler alınacaktır.

Tablo 31: Performans Göstergeleri 2.4

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Satın alınacak yeni makine adedi	320	330	300	280	260
2	Makine parkının tamir, bakım, onarım ve iyileştirmesi kullanım bedeli (TL)	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
3	Makine parkının verimli çalışması için temin edilen, stoklanan akaryakıt miktarı (mazot L/m3)	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000
4	Devlet ve il yollarında kar mücadelesinde kullanılan agrega miktarı (m3)	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000
5	Devlet ve il yollarında kar mücadelesinde kullanılan tuz miktarı (ton)	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
6	Otoyollarda kar mücadelesinde kullanılan tuz ve solüsyon miktarı (ton)	60.000	40.000	85.000	30.000	60.000
7	Kar mücadelesine ilişkin yol kullanıcı memnuniyeti yüzdesi	70		71		72

Stratejiler 2.4:

- Araç kullananların her türlü hava şartlarında güvenli ve mümkün olan konforda seyahatlerinin gerçekleşmesi için 7 gün 24 saat kesintisiz bakım hizmetleri sağlanacaktır.
- Alternatif malzeme kullanımı ve uygulamalar için çalışmalar yürütülecektir.

Riskler 2.4:

- Ekonomik ömrü dolan ve yenilenemeyen

makine parkının yetersiz kalması.

- Mevcut yenileme ve dengeleme projelerine makine alımı için ödenek talep edilmesi.
- Yatırım programlarında kesintiler ve kurumun çalışma şekli ile belirleyeceği politikalarda değişiklikler olması.
- Döviz kurundaki aşırı dalgalanmalar, petrol fiyatlarındaki artışlar, ülkemizde ve dünyadaki stratejik gelişmeler, doğal afetler.
- Alternatif buz çözücüler için TÜBİTAK ile yapılan çalışmaların kesintiye uğraması.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Hedef 2.5. Karayollarında Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.

Tablo 32: Performans Göstergeleri 2.5

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Devlet ve il yollarında tesis edilecek sinyalizasyon sistemi adedi	100	100	100	100	100
2	Devlet ve il yollarında tesis edilecek meteorolojik bilgi istasyonu adedi	5	5	10	10	10
3	Devlet ve il yollarında tesis edilecek değişken mesaj işareti adedi	8	8	10	15	20
4	Devlet ve il yollarında tesis edilecek değişken trafik işareti adedi	12	12	16	20	20
5	Devlet ve il yollarında tesis edilecek kamera adedi	8	8	12	15	20
6	Devlet ve il yollarında tesis edilecek diğer sistemler (adet)	15	15	15	20	20
7	AUS merkezi binası yapımı (adet)	-	1	2	5	8

Stratejiler 2.5:

- Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak amacıyla Karayolları Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.
- AUS'un gerçekleştirilmesi sırasında, gerektiğinde özel danışman ve müşavirlik hizmeti alımı ile işin yürütülmesi sağlanacaktır.
- AUS'un gerçekleştirilmesinde mümkün olduğu takdirde farklı finansman kaynaklarından faydalanılacaktır.

Riskler 2.5:

1. Çalışma alanının geniş olması.
2. Altyapı tesisi için yer temini ve izin alımı konusunda yaşanabilecek sorunlar.
3. Personel sayısının az olması nedeniyle yeni personel alımına ihtiyaç duyulması.
4. Bu alandaki teknolojik gelişmelerin çok hızlı gerçekleşmesi nedeniyle sürücüsüz araç uygulamaları için teknik koşulların ve mevzuatın yeterince olgunlaşmamış olması.



2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Tablo 33: Amaç 2 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi

Hedefler Birimler	HEDEF 2.1		HEDEF 2.2		HEDEF 2.3		HEDEF 2.4		HEDEF 2.5	
	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ
Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.				*						
Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.		*		*	X			*		
Yol Yapım Dai. Bşk.										
Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.	X					*	X			*
Trafik Güvenliği Dai. Bşk.		*		*				*	X	
İşletmeler Dai. Bşk.	X		X			*	X			*
Makine ve İkmal Dai. Bşk.		*					X			
Sanat Yapıları Dai. Bşk.		*	X							
Taşınmazlar Dai. Bşk.										
Program ve İzleme Dai Bşk.		*		*						
Strateji Geliştirme Dai Bşk.		*		*		*		*		
Teftiş Kurulu Başkanlığı										
Hukuk Müşavirliği										
İç Denetim Birimi Başkanlığı										
İnsan Kaynakları Dai Bşk.										
Destek Hizmetleri Dai Bşk.										
Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.		*								*

S: Sorumlu Birim x, İ: İlgili Birim *

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaç 3: Yol ağımızda trafik güvenliğini artırmak.

Hedef 3.1: Sorumluluğumuzdaki yol ağımız üzerinde trafik güvenliğini artırıcı önlemler alınacak ve sürekliliği sağlanarak geliştirilecektir.

Tablo 34: Performans Göstergeleri 3.1

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	İyileştirilecek KKN ve KPYK adedi	100	105	110	105	100
2	Trafik Güvenliği Ekipmanları kontrolü yapılacak proje uzunluğu (km)	2000	2000	2000	2000	2000
3	Trafik Güvenliği Kontrolü yapılacak proje (pafta) adedi	1250	1250	1250	1250	1250
5	DY ve İY'da Yatay İşaretleme miktarı (milyon m2)	31	31	31	31	31
6	DY ve İY'da Düşey İşaretleme miktarı (m2)	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000
7	DY ve İY'da Otokorkuluk Yapımı uzunluğu (Km)	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
8	OY'da yenilenen yatay trafik işaretlemesinin miktarı (m2)	800.000	800.000	825.000	825.000	850.000
9	OY'da yenilenen düşey trafik işaretlemesinin miktarı (m2)	11.000	11.500	12.000	12.500	13.000
10	OY'da yenilenen telçit miktarı (m2)	600.000	600.000	600.000	610.000	610.000
11	OY'da yenilenen otokorkuluk miktarı (km)	650	650	660	660	665
12	Yatay işaretleme ile ilgili yol kullanıcı memnuniyeti yüzdesi	70		71		72
13	Düşey işaretleme ve ışıklı uyarı levhalarının uygulanması ile ilgili yol kullanıcı memnuniyeti yüzdesi	70		71		72
14	Diğer güvenlik önlemlerinin alınması (yaya, alt-üst geçit, oto korkuluk, bariyer vb.)yol kullanıcı memnuniyeti yüzdesi	70		71		72

Stratejiler 3.1:

- Şehir içi ve şehirlerarası yollarda yapılacak alt ve üstyapı çalışmalarında; planlama, tasarım ve yapım aşamalarında trafik güvenliği ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlara titizlikle uyulacaktır.
- Trafik güvenliğine ilişkin risk ve tehlikeleri en aza indirebilmek amacıyla özellikle alt-

yapı çalışmalarında, yol güvenliği standartlarına uygun; inşaat, imalat, geometrik düzenlemelere ve her türlü denetimde etkinliğe dikkat edilecektir. 2008/96/EC sayılı AB Direktifinin uyumlaştırılmasına ve ulusal mevzuatın hazırlanmasına öncelik verilecektir.

- Trafik güvenliğine yönelik önlemler kapsamında karayollarının fonksiyonel sınıflandırması, kendini ifade eden ve affeden yol

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

uygulamalarının KGM standartlarında yer alması çalışmaları yürütülecektir. Bünyesinde konuyla ilgili uzmanların mevcut olmaması sebebiyle hizmet alımı yoluyla yapılması tercih edilebilecektir.

- Trafik güvenliği yönetiminde; akıllı ulaşım sistemlerinden (trafik sensörleri, kameralar, değişken mesaj sistemleri, şerit kontrol işaretleri, elektronik denetleme sistemleri, trafik yoğunluğuna duyarlı trafik yönetimi ve uydu takip sistemleri, trafik ışıklarını düzenleyici akıllı sensörler vb.) azami ölçüde yararlanılacaktır.

Riskler 3.1:

- Temel kazıları sırasında yolun alt ve üst yapısında bulunan enerji nakil hatlarının (elektrik, su, telefon vb.) ilgili kurumlarca deplase işlemlerinde yaşanan gecikmeler, bazı bölgelerde hava koşullarından dolayı çalışma sürelerinin kısa olması, ödenek yetersizliğinden dolayı yapımı bir yıldan fazla süren işlerin bulunması ve bazı bölgelerde yaşanan güvenlik sorunlarından dolayı işlerin tamamlanamaması gibi mücbir sebepler yıl içinde iyileştirilen KKN ve KPYK sayısında düşüşe sebep olmaktadır.
- Yapılması planlanan yol projelerinin trafik güvenliği ve trafik güvenliği ekipmanları kontrolüne ilişkin performans göstergeleri talep edilen proje sayısına bağlı olarak değişmektedir.
- Yol yapım ve üst yapı hedeflerine ulaşılmaması durumunda devlet ve il yollarında yatay ve düşey işaretleme ile otokorkuluk hedeflerinde sapmalar yaşanabilecektir.
- Mevsim şartlarının uygun olmaması durumunda, devlet ve il yollarındaki yatay işaretleme çalışmalarında aksamalar yaşanabilecektir.
- Yeterli ödenğin sağlanamaması halinde devlet ve il Yollarındaki yatay ve düşey işaretleme ile otokorkuluk hedeflerine ulaşılamayacaktır.

Tablo 37: Amaç 3 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi

Birimler	Hedefler	HEDEF 3.1	
		S	İ
Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.			*
Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.			*
Yol Yapım Dai. Bşk.			*
Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.			*
Trafik Güvenliği Dai. Bşk.	X		
İşletmeler Dai. Bşk.	X		
Makine ve İkmal Dai. Bşk.			
Sanat Yapıları Dai. Bşk.			*
Taşınmazlar Dai. Bşk.			
Program ve İzleme Dai. Bşk.			*
Strateji Geliştirme Dai. Bşk.			*
Teftiş Kurulu Başkanlığı			
Hukuk Müşavirliği			*
İç Denetim Birimi Başkanlığı			
İnsan Kaynakları Dai. Bşk.			
Destek Hizmetleri Dai. Bşk.			
Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.			*

S: Sorumlu Birim x, İ: İlgili Birim *

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaç 4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.

Hedef 4.1. Kuruluşun araştırma ve geliştirme konularındaki altyapı, ekipman ve laboratuvarları iyileştirilecek ve idari kapasite artırılabacaktır.

Tablo 38: Performans Göstergeleri 4.1

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Arazi ve laboratuvarlara alınacak cihaz ihtiyacı için yatırım ödeneği kullanma oranı (%)	50	50	50	50	50
2	Kalibrasyon ve ara kontrol takip planına uyum oranı (%)	80	80	80	80	80
3	Akredite deney ve kalibrasyon faaliyetlerinde “Yıllık Kalite Kontrol Planına” uyum oranı (%)	80	80	80	80	80
4	Ar-Ge çalışmaları kapsamında hazırlanan eğitim planına uyum oranı (%)	85	85	85	85	85
5	Ar-Ge projelerinin “Çalışma Takvimi Çizelgesi” ne göre gerçekleştirme oranı (%)	70	70	70	70	70

Stratejiler 4.1:

- Bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ile bilgiye dayalı üretim, giderek büyümenin temel belirleyici gücü haline gelmektedir. Önümüzdeki 5 yıllık dönemde teknolojik olarak yenilikçi ve farklı yöntemleri karayolu altyapısına yansıtabilme için Ar-Ge çalışmalarına önem verilecek, bölge laboratuvarlarında akreditasyon faaliyetleri yaygınlaştırılacaktır.

Riskler 4.1:

- Personelin ücret politikası nedeniyle işten ayrılması.
- Uygun eğiticilerin bulunamaması nedeniyle eğitimlerin iptal edilmesi.
- Personel yetersizliği ve iş yoğunluğu nedeniyle eğitimlerin verilememesi.
- İhale sürecinin uzaması nedeniyle cihazların geç teslim alınması.
- Kalibratörlerin arızalanması nedeniyle kalibrasyon ve ara kontrollerin yapılamaması.
- Uluslararası konferans ve seminerlere yeterli katılım sağlanamaması, Dünyadaki gelişmelerin takip edilememesi ve ülkemize getirilememesi.
- Araştırma ve geliştirme yapan personele maddi destek verilememesi nedeniyle yeteri kadar araştırma geliştirme projesi üretilmemesi.
- Yurtdışı yabancı dil eğitimi, yüksek lisans ve doktora programlarına katılımın teşvik edilmemesi nedeniyle yeni metot, malzeme ve teknolojilerin takip edilememesi.
- Küresel ve bölgesel siyasi ve ekonomik istikrarın bozulması.
- Koordinasyonlu işlerde yaşanabilecek sorunlar.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Hedef 4.2. Bilgi iletişim altyapısından yararlanılarak karar destek ve yönetim sistemleri geliştirilecek, etkin kullanımları sağlanacaktır.

Tablo 39: Performans Göstergeleri 4.2

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Gerçekleştirilecek proje sayısı	4	2	2	2	2
2	Envanter verisi mobil lidar ve stereo görüntüleme teknikleri ile toplanacak yol uzunluğunun toplam yol ağına oranı (%)	25	25	25	25	-
3	Yerel alan ağı kurulumu adedi	5	4	4	5	4

Stratejiler 4.2:

- Bilişim sistemleri kurumsal bilgiyi, ihtiyaç duyulan teknoloji ile en uygun şekilde bir araya getirirken, kurumun öncelikleri dikkate alınarak çözümler üretilecektir.

Riskler 4.2:

- Projelerde görevlendirecek yetkin personel temin edilememesi.
- İlgili birimlerle koordineli olarak yürütülmesi gereken çalışmalarda, özellikle analiz sürecinde yeterince katkı sağlanamaması nedeniyle proje süresinin uzaması.

Hedef 4.3. Kurum personelinin çalışma şartlarının, bilgi birikiminin iyileştirilmesi ve mesleki memnuniyetinin artırılması sağlanacaktır.

Tablo 40: Performans Göstergeleri 4.3

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Temel Makine Eğitim kursuna katılacak personel sayısı	20	20	20	20	20
2	Rutin makine eğitimi, iş sağlığı güvenliği eğitimi ve teknik toplantılara katılacak personel sayısı	1600	1000	1000	1600	1000
3	İş sağlığı ve güvenliği ile afet ve acil durum çalışmaları için yenilenecek bilgisayar sayısı	40	40	40	40	40
4	Kişisel ve mesleki gelişim eğitimine katılacak personel sayısı	7.000	7.000	7.000	7.000	7.000
5	Ulusal ve uluslararası seminer, sempozyum, fuar vb. etkinliklere katılacak personel sayısı	200	200	200	200	200
6	Kurum çalışanlarının sosyal tesislere ve etkinliklere ilişkin kurumsal memnuniyet oranı (%)	40		40		40
7	Kurum çalışanlarının mesleki ve kişisel gelişimi konusundaki memnuniyet oranı (%)	40		40		40
8	Kurum çalışanlarının çalışma koşulları ve ortam ile ilgili memnuniyet oranı (%)	55		55		55

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 4.3:

- İnsan kaynaklarının güçlendirilmesi, eğitim ve beceri düzeylerinin yükseltilmesi için daha fazla kaynak ayrılarak kurum içi ve dışı eğitime ağırlık verilecektir. Görevde yükselmeye cinsiyet ayrımcılığına yer verilmeyecektir.
- Çalışanlara, çalışanların engel durumları da gözönünde bulundurularak modern çalışma koşulları sağlanacak; servis, yemek, kültürel ve sosyal etkinlikler, misafirhane hizmetle-

ri gibi sosyal olanakların hizmet seviyesi ve kalitesi artırılacaktır.

Riskler 4.3:

1. 2016 yılı itibarıyla taşeron işçilerin kadroya alınması ile pozisyonlarına uygun, yeni ek eğitimlerin verilmesi ihtiyacının doğması.
2. Personelin mazeretleri nedeniyle planlanan eğitimlerin daha az katılım ile gerçekleşmesi.

Hedef 4.4. Trafik ve ulaşım bilgilerinin zamanında, güvenilir ve sürekli olarak elde edilmesine ilişkin çalışmalar yapılacaktır.

Tablo 41: Performans Göstergeleri 4.4

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Gerçekleştirilecek ulaşım etütleri sayısı	4500	4500	5000	4500	4500

Stratejiler 4.4:

- Güvenilir ve uluslararası platformlarda baz alınan veri üretilmesi yolunda çalışmalar yapılacaktır.

Riskler 4.4:

1. Arazide kurulu olan cihaz, batarya ve güneş panellerinin çalınması veya bunlara istenerek zarar verilmesi.
2. Arazide kurulu olan cihazlarda trafik kazaları sonucunda hasarlar oluşması.
3. Karayolu yapım ve bakım çalışmaları esnasında manyetik sarımların (kabloların) kopartılması.

4. Veri iletişimde meydana gelebilecek aksaklıkların oluşması.
5. Ulaşım etütleri çalışmalarında kullanılan cihaz, cihaz aksesuarları, yedek parça, ekipman vb. malzemelerin zamanında temin edilememesi.
6. Eğitilmiş personel sıkıntısı yaşanması.
7. Güvenlik nedeniyle etütlerin gerçekleştirilememesi.

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Tablo 42: Amaç 4 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi

Hedefler Birimler	HEDEF 4.1		HEDEF 4.2		HEDEF 4.3		HEDEF 4.4	
	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ
Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk		*		*				*
Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk	X			*				
Yol Yapım Dai. Bşk.				*				
Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.		*		*		*		
Trafik Güvenliği Dai. Bşk.		*		*		*	X	
İşletmeler Dai. Bşk.		*		*				
Makine ve İkmal Dai. Bşk				*	X			
Sanat Yapıları Dai. Bşk.		*		*				
Taşınmazlar Dai. Bşk.		*		*				
Program ve İzleme Dai Bşk.		*		*	X			
Strateji Geliştirme Dai Bşk.		*		*		*		*
Teftiş Kurulu Başkanlığı		*		*		*		
Hukuk Müşavirliği		*		*		*		
İç Denetim Birimi Başkanlığı				*		*		
İnsan Kaynakları Dai Bşk.				*		*		
Destek Hizmetleri Dai Bşk.				*		*		
Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.			X			*		*

S: Sorumlu Birim x, İ: İlgili Birim *

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejik Amaç 5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.

Hedef 5.1: İnsan ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir yolların artırılmasına ilişkin araştırma ve dizayn çalışmaları sürdürülecektir.

Tablo 43: Performans Göstergeleri 5.1

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Geri dönüşüm malzemeleri kullanılarak hazırlanacak, kontrol edilecek ve görüş verilecek yol uzunluğu (km)	100	100	100	100	100

Stratejiler 5.1:

- Ar-Ge faaliyetlerini geliştirerek katma değeri yüksek ürünlere yoğunlaşılacak, yerli enerji kaynaklarından faydalanılacaktır.
- Atık maddeler, endüstriyel yan ürünler ve geri dönüşümlü malzemelerin yol yapımında kullanımı yaygınlaştırılacaktır. Üst yapı projelendirme sürecinde geri dönüşüm malzemelerinin kullanılmasına öncelik verilecektir.

Riskler 5.1:

- Personelin ücret politikası nedeniyle işten ayrılması.
- Maddi destek sağlanamaması nedeniyle yeterli kadar araştırma geliştirme projesi üretilmemesi.

Hedef 5.2: Karayollarında erozyon kontrolü çalışmaları yapılarak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözetim peyzaj çalışmaları yapılacaktır.

Tablo 44: Performans Göstergeleri 5.2

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Yapılacak peyzaj projesi miktarı (km)	12	12	12	12	12
2	DY ve İY'da dikilecek fidan sayısı (Milyon adet)	1	1	1	1	1
3	OY'da ağaçlandırma ve peyzaj amaçlı dikilecek ağaç fidesi sayısı (Milyon adet)	1,2	1,5	1,7	1,5	1,2
4	Çevreyi koruma amaçlı atık su arıtma tesisi sayısı (adet)	3	2	2	1	1
5	Yol kullanıcılarının çevre düzenlemesi ve peyzaj hakkındaki memnuniyeti (%)	65		65		65



2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 5.2:

- Peyzajın insan ve sürücü üzerindeki etkisi göz önünde bulundurularak, mevcut ve yeni inşa edilecek karayollarında peyzaj projelerinin çevrenin dokusuna, estetiğine ve kimliğine katkı sağlamasına özen gösterilecektir.
- Karayolları ile kurum tesislerinde elle ve mekanik sistemlerle insan gücünden yararlanılarak yapılan bahçe ve fidan sulama sistemleri otomasyona çevrilecek, park, bahçe, yürüme yolları iyileştirilecek, engellilerin ulaşabilirliği sağlanacaktır.

Riskler 5.2:

1. İhalelere itiraz nedeniyle işe başlamada gecikmeler yaşanması.
2. Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmaması durumunda belirlenen mik-

tarda yol boyu bitkilendirme ve peyzaj çalışmalarının yapılamaması.

3. Mevsim normallerinden farklı seyreden gün sayısının artması (aşırı sıcak veya aşırı soğuk).
4. Yapım çalışmaları bitiminde orta refüj ve kavşakların dikime uygun bir şekilde bakıma devredilmemesi sonucu (asfalt tabakası kırılmadan oluşturulmuş refüjler, bitkisel toprağın tekniğine uygun bir şekilde istiflenmediğinden toprak yapısındaki bozukluk vb.) dikim programında aksama ve dikim yapılamaması.
5. Sert geçen kış aylarında karla mücadele kapsamında kullanılan malzemelerin (tuz vb.) toprak yapısına karışması, yol yapım veya genişletme çalışmaları sırasında dikilmiş fidanların zarar görmesi sonucu fidanların kurumasının engellenememesi.
6. Peyzaj projeleri ile ilgili yeterli sayıda teknik ve yetişmiş personelin bulunmaması.

Hedef 5.3. Mevcut tüm tesislerde enerji tasarrufuna ilişkin tedbirler alınacak, güçlendirme, yapım, bakım ve onarım hizmetleri tamamlanacaktır.

Tablo 45: Performans Göstergeleri 5.3

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Yeniden yapılacak bina sayısı (adet)	5	4	4	5	4
2	Bakım ve onarımı yapılacak bina sayısı (adet)	20	18	18	18	18
3	Güçlendirmesi yapılacak bina sayısı (adet)	2	1	1	1	1
4	İzolasyonu yapılacak asfalt stoklama tankı sayısı (adet)	20	20	15	20	10

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 5.3:

- Kurum binalarındaki enerji verimliliği uygulamaları yaygınlaştırılacaktır. Yalıtımı düşük ve/veya yetersiz yalıtıma sahip eski binalarda, binayı çevreleyen dış yapı zarfının ve ısıtma sistemlerinin yürürlükteki standartları sağlayacak şekilde ısı yalıtımlı niteliğe dönüştürülecektir.
- Mevcut tesislerin su ve ısı yalıtımları, doğal-gaz bulunan yerleşim yerlerindeki tesislerde doğalgaz kullanımının teşvik edilmesi, mev-

cut tesislerimizin deprem performanslarının ölçülerek güçlendirme veya yeniden yapılması, bahçe ve fidan sulama sistemlerinin otomasyona çevrilmesi, engellilerin ulaşabilirliğinin sağlanması, iş sağlığı ve güvenliği ile mevcut tesislerin güvenliği için çevre duvarı ve kamera sistemleri çalışmaları ihaleli olarak yaptırılacaktır.

Riskler 5.3:

- Yeterli ödenek ve personel temin edilememesi.

Hedef 5.4. Karayolları malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkilerinin tespit edilerek olumsuz çevresel etkileri azaltıcı önlemler belirlenecek, ana karayollarında gürültü haritalarının hazırlanması ve eylem planlarının değerlendirilmesi ile ilgili çalışmaların yapılması sağlanacaktır.

Tablo 46: Performans Göstergeleri 5.4

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Yol, malzeme ocakları ve asfalt plant tesisleri için hazırlanacak ÇED raporu ve proje tanıtım dosyası sayısı (adet)	100	100	100	100	100
2	YOGT verilerine göre gürültü haritası hazırlanacak yol uzunluğu (km)	350	650	700	750	800
3	Hazırlanacak emisyon raporu sayısı (adet)	25	25	25	25	25

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Stratejiler 5.4:

- KGM sorumluluğundaki ana karayollarına ait gürültü haritası hazırlama çalışmalarının bir kısmı emanet bir kısmı ihaleli olarak yürütülecektir.

lardan alınacak verilerin temininde gecikmelerin olması.

- Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği (ÇGDYY) ve ilgili mevzuatta değişiklikler olması ve bu durumun gürültü haritalama çalışmalarını olumsuz etkilemesi.

Riskler 5.4:

- Raporlarda yer alması gereken diğer kurum-

Hedef 5.5. Tarihi köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.

Tablo 47: Performans Göstergeleri 5.5

No	Performans Göstergeleri	Değerlendirileceği Yıllar				
		2017	2018	2019	2020	2021
1	Tescili yapılacak tarihi köprü sayısı	20	20	20	20	20
2	Restorasyon uygulama projeleri tamamlanacak tarihi köprü sayısı	30	30	30	30	30
3	Restorasyon uygulamaları tamamlanacak tarihi köprü sayısı	15	15	15	15	15

Stratejiler 5.5:

- Tarihi Köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması sağlanırken, turistik bölgeler ön planda tutulacaktır. Ayrıca en önemli kültürel varlıklarımızdan olan tarihi köprülerin aslına uygun olarak restore edilmesi sağlanacaktır.

belirlenememesi.

- 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamında yer alan tarihi köprülerin restorasyon uygulama çalışmaları öncesinde restorasyon projeleri mevzuat gereği Genel Müdürlüğümüz onayı sonrasında ilgili Koruma Bölge Kurulunun onayına sunulmaktadır. Ayrıca restorasyon uygulama çalışmaları sırasında yapılacak her türlü değişiklikler için de ilgili koruma bölge kurulunun onayının alınması gerekmektedir. Bu nedenle onay süreçlerindeki zaman kaybı nedeni ile söz konusu çalışmalarda aksamlar oluşması.

Riskler 5.5:

- Yatırım programına dahil edilen tarihi köprülerin restorasyonu sırasında bütçe ödeneklerinin değişiklik göstermesi ve yeterli olmaması nedeni ile hedeflerin sağlıklı olarak

2.4. Stratejik Amaçlar, Hedefler, Performans Göstergeleri, Riskler ve Stratejiler

Tablo 48: Amaç 5 Hedef- Sorumlu- İlgili Birim İlişkisi

Hedefler Birimler	HEDEF 5.1		HEDEF 5.2		HEDEF 5.3		HEDEF 5.4		HEDEF 5.5	
	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ	S	İ
Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.			X				X			
Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.	X									
Yol Yapım Dai. Bşk.										
Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.			X		X					
Trafik Güvenliği Dai. Bşk.										
İşletmeler Dai. Bşk.			X							
Makine ve İkmal Dai. Bşk.										
Sanat Yapıları Dai. Bşk.									X	
Taşınmazlar Dai. Bşk.										
Program ve İzleme Dai Bşk.										
Strateji Geliştirme Dai Bşk.										
Teftiş Kurulu Başkanlığı										
Hukuk Müşavirliği										
İç Denetim Birimi Başkanlığı										
İnsan Kaynakları Dai Bşk.										
Destek Hizmetleri Dai Bşk.										
Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.						*		*		*

S: Sorumlu Birim x, İ: İlgili Birim *



3.

Maliyetlendirme

Stratejik Amaç 1

Stratejik Amaç 1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayollarını yapmak ve geliştirmek.

Tablo 49: Stratejik Amaç 1'in Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

HEDEF NO	HEDEFLER	YILLAR/TL					TOPLAM
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.1	Karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.	16.510.363	17.065.374	18.807.633	19.284.643	19.855.654	91.523.667
1.2	Karayolu ağının geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi sağlanacaktır.	2.058.703	2.632.022	2.066.378	3.024.712	4.045.802	13.827.617
1.3	Önemli koridorlar üzerinde coğrafi engelleri aşacak tüneller ve büyük sanat yapıları gibi özellik arzeden projeler hayata geçirilecektir.	935.400	935.400	935.400	935.400	935.400	4.677.000
1.4	Yapılması veya iyileştirilmesi planlanan yollar için karayolu geometrik standartlarına uygun güvenli ve konforlu projeler hazırlanacak ve hâlihazır haritaları alınacaktır.	88.540	99.290	106.840	114.960	129.200	538.830
1.5	Çağdaş metot, malzeme ve teknolojilerle güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir karayolu yapılmasına yönelik Kuruluşun 5 yıllık süreçte ihtiyaç duyduğu araştırma mühendislik hizmetleri sürdürülecektir.	12.818	14.100	15.510	17.061	18.767	78.256
STRATEJİK AMAÇ 1'İN TOPLAM MALİYETİ		19.605.824	20.746.186	21.931.761	23.376.776	24.984.823	110.645.370



Stratejik Amaç 2

Stratejik Amaç 2: Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.

Tablo 50: Stratejik Amaç 2'nin Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

HEDEF NO	HEDEFLER	YILLAR/TL					TOPLAM
		2017	2018	2019	2020	2021	
2.1	Yol bakım, onarım ve otoyol büyük onarım hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilecektir	3.362.600	3.671.200	3.976.800	4.293.800	4.615.500	19.919.900
2.2	Geometrik standardı düşük köprülerin yenilenmesi ve sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesi önceliklendirilerek gerçekleştirilecektir.	133.300	123.400	118.500	113.500	103.600	592.300
2.3	Üstyapı araştırma ve performans etütleri yapılarak üstyapı yönetim sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır.	2.030	2.233	2.457	2.702	2.973	12.395
2.4	Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele, afet, bakım ve onarım çalışmalarında, uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılmasını sağlamaya yönelik gerekli tedbirler alınacaktır.	457.367	495.134	534.784	577.447	623.363	2.688.095
2.5	Karayollarında Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.	75.000	90.000	110.000	135.000	165.000	575.000
STRATEJİK AMAÇ 2'NİN TOPLAM MALİYETİ		4.030.297	4.381.967	4.742.541	5.122.449	5.510.436	23.787.690

Stratejik Amaç 3; Stratejik Amaç 4

Stratejik Amaç 3: Yol ağımda trafik güvenliğini artırmak.
Tablo 51: Stratejik Amaç 3'ün Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

HEDEF NO	HEDEFLER	YILLAR/TL					TOPLAM
		2017	2018	2019	2020	2021	
3.1	Sorumluluğumuzdaki yol ağıımız üzerinde trafik güvenliğini artırıcı önlemler alınacak ve sürekliliği sağlanarak geliştirilecektir.	595.000	660.000	735.000	810.000	875.000	3.675.000
STRATEJİK AMAÇ 3'ÜN TOPLAM MALİYETİ		595.000	660.000	735.000	810.000	875.000	3.675.000

Stratejik Amaç 4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.
Tablo 52: Stratejik Amaç 4'ün Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

HEDEF NO	HEDEFLER	YILLAR/TL					TOPLAM
		2017	2018	2019	2020	2021	
4.1	Kuruluşun Araştırma ve Geliştirme konularındaki altyapı, ekipman ve laboratuvarları iyileştirilecek ve idari kapasite artırılabacaktır.	12.085	13.293	14.622	16.085	17.693	73.778
4.2	Bilgi iletişim altyapısını kullanarak karar destek ve yönetim sistemlerini geliştirmek, etkin kullanımlarını sağlamak.	30.000	33.000	36.000	40.000	44.000	183.000
4.3	Kurum çalışanlarının çalışma şartlarının, bilgi birikiminin iyileştirilmesi ve mesleki memnuniyetinin artırılması.	629	651	698	750	805	3.533
4.4	Trafik ve ulaşım bilgilerinin zamanında, güvenilir ve sürekli olarak elde edilmesine ilişkin her türlü çalışmalar yapılacaktır.	4.000	4.500	5.000	5.000	5.500	24.000
STRATEJİK AMAÇ 4'ÜN TOPLAM MALİYETİ		46.714	51.444	56.320	61.835	67.998	284.311

Stratejik Amaç 5

Stratejik Amaç 5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.

Tablo 53: Stratejik Amaç 5'in Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

HEDEF NO	HEDEFLER	YILLAR/TL					TOPLAM
		2017	2018	2019	2020	2021	
5.1	İnsan ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir yolların artırılmasına ilişkin Araştırma projesi/dizaynı çalışmaları yapılacaktır.	178	196	215	237	260	1.086
5.2	Karayollarında erozyon kontrolü çalışmaları yapılarak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözeten peyzaj çalışmaları yapılacaktır.	60.000	69.000	78.000	87.000	96.000	390.000
5.3	Mevcut tüm tesislerde enerji tasarrufuna ilişkin tedbirler alınacak, güçlendirme, bakım ve onarım hizmetleri tamamlanacaktır.	130.000	127.000	134.000	159.000	158.000	708.000
5.4	Karayolları malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkilerinin ve alınabilecek çevresel etkileri azaltıcı önlemlerin belirlenmesi, ana karayollarında gürültü haritalarının hazırlanması ve eylem planlarının değerlendirilmesi ile ilgili çalışmaların yapılmasını sağlamak.	2.960	3.180	3.420	3.680	3.960	17.200
5.5	Tarihi Köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.	29.027	29.027	29.027	29.027	29.027	145.135
STRATEJİK AMAÇ 5'İN TOPLAM MALİYETİ		222.165	228.403	244.662	278.944	287.247	1.261.421

Stratejik Amaçların Toplam Maliyeti

KGM 2017-2021 Stratejik Plan Dönemi için belirlenen 5 adet stratejik amaç altında yer alan hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için toplam harcama miktarı yılı fiyatları ile yaklaşık 140 milyar liradır. (Tablo 54).

Tablo 54: Stratejik Amaçların Toplam Maliyeti

(X bin TL.)

AMAÇLAR	YILLAR/TL					TOPLAM
	2017	2018	2019	2020	2021	
Stratejik Amaç 1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayollarını yapmak ve geliştirmek.	19.605.824	20.746.186	21.931.761	23.376.776	24.984.823	110.645.370
Stratejik Amaç 2: Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.	4.030.297	4.381.967	4.742.541	5.122.449	5.510.436	23.787.690
Stratejik Amaç 3: Yol ağımızda trafik güvenliğini artırmak.	595.000	660.000	735.000	810.000	875.000	3.675.000
Stratejik Amaç 4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.	46.714	51.444	56.320	61.835	67.998	284.311
Stratejik Amaç 5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.	222.165	228.403	244.662	278.944	287.247	1.261.421
TOPLAM MALİYET	24.500.000	26.068.000	27.710.284	29.650.004	31.725.504	139.653.792



4.

**Stratejik Plan
Dönemine Ait
Tahmini
Bütçe Kaynakları**

4. Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları

2017-2021 Stratejik Planında belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli mali kaynaklar Hazine ve özgelirlerden sağlanacaktır. 2017-2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçesinde öngörülen yıllık bütçe büyüklükleri ve Orta Vadeli Program Tüfe Artış Oranı dikkate alınarak oluşturulan “Tahmini Bütçe Kaynakları” Tablo 55’de verilmektedir.

Bütçe kaynaklarının tahmininde 2017-2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçesi göz önünde bulundurulmakla birlikte, stratejik plan bütçe büyüklükleri 2023 hedeflerine paralel olarak belirlenmiş olup, gerçekleştirmeler tahsis edilecek ödenek miktarı ve proje stoğuna bağlıdır.

Tablo 55: Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları

(TL)

KAYNAKLAR	2017	2018*	2019*	2020**	2021**
Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri	1.493.731.000	1.596.050.000	1.707.485.000	1.792.859.250	1.882.502.213
Alınan Bağış ve Yardımlar ile Özel Gelirler	22.974.677.000	24.423.222.000	25.949.416.000	27.801.092.600	29.784.147.030
Diğer Gelirler	31.148.000	48.170.000	52.725.000	55.361.250	58.129.313
Sermaye Gelirleri	444.000	558.000	658.000	690.900	725.445
TOPLAM	24.500.000.000	26.068.000.000	27.710.284.000	29.650.004.000	31.725.504.000

* 2017-2019 Yılı Merkezi Yönetim Bütçesi

** Orta Vadeli Program Tüfe Artış Oranı (%5) kadar artırılarak hesaplanmıştır.



5.

İzleme ve Değerlendirme

5. İzleme Ve Değerlendirme

Stratejik plan, performans programı ve yıllık faaliyet raporları birbirlerine veri sağlayan ve destekleyen performans esaslı bütçelemenin 3 ana unsurudur.

Plan Gelişmelerinin İzlenmesi:

Planın onaylanması ve uygulamaya konulması ile birlikte planda yer alan hedefleri izleme süreci başlayacaktır. İzleme sürecinde, stratejik planda ortaya konulan amaç ve hedeflere ne ölçüde erişildiği sistematik olarak Performans Programının izlenmesi ile yapılacak ve belirli periyotlarda raporlanacaktır. Yıllık Faaliyet Raporu, izleme sürecinin temel çıktısı olacaktır. Rapor, stratejik hedeflerin gerçekleşme düzeyleri hakkında sorumlu birimlerden elde edilen açıklama ve yorumları içerecektir.

Her yıl yapılan KGM Bölge Müdürleri toplantısının bir oturumunda SP'nin uygulanmasına ilişkin değerlendirmeler yapılacaktır. Söz konusu toplantıda hedef ve faaliyetlerin gerçekleşme

durumları, gerçekleşmesinde gecikme olanların nedenleri, bütçe kullanım oranları ve benzeri hususlar değerlendirilecektir.

Dönemsel toplantı ve raporlarda varsa programa olumsuz yönde etki yapan gelişmeler saptanarak ilave tedbirler geliştirilecektir.

Ayrıca, Genel Müdürlük Teftiş Kurulu Başkanlığı ve İç Denetim Birimi Başkanlığı tarafından merkez ve taşra birimlerinde yapılan denetimler sonucunda hazırlanacak raporlarda Stratejik Planın uygulanmasına ilişkin hususlara yer verilerek Plan uygulamalarına ilişkin takip ve kontrol mekanizmasının sağlıklı işletilmesine katkı sağlanacaktır.



Sonuç

Karayolları Genel Müdürlüğü'nün 2017-2021 dönemi Stratejik Planın hazırlanmasında katılımcılık ve paylaşımcılık sağlanabilmektedir.

Genel Müdürlüğün 2017-2021 Stratejik Planında; misyon, vizyon ve amaçlarımız bir önceki 2012-2016 Stratejik plandakilerle farklılık göstermektedir. Yeni SP'de misyon ve vizyon ifadeleri tanımlarıyla uyumlu hale getirilmiştir. Temel ilkelerimiz geçerliliğini sürdürmektedir. Kuruluşun ulaşmak istediği hedefler kavramsal olarak misyon ve vizyonla uyumlu 5 stratejik amaç altında toplanmıştır:

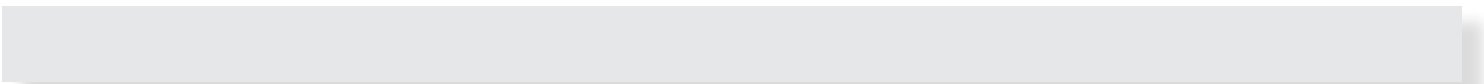
- Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek,
- Karayolu ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak,
- Yol ağımızda trafik güvenliğini artırmak,
- Kurumsal kapasiteyi artırmak,
- Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.

5 stratejik amaç altında toplam 19 hedef belirlenmiştir. Hedeflerin üst politika belgeleriyle uyumlu olmasına özen gösterilmiş ve AR-GE'ye verilen ağırlığın korunması sağlanmıştır. Kurum Kaynaklarımız ve hedeflerin maliyetlendirilmesi Orta Vadeli Mali Plan ve Orta Vadeli Program ile uyumlu olacak şekilde yapılmaya gayret edilmiştir.

Stratejik Planın uygulanmasında; diğer kurum ve kuruluşlar ile Karayolları Genel Müdürlüğü çalışanlarının olumlu katkıları başarıya ulaşmakta önemli bir unsur teşkil edecektir. Karayolları Genel Müdürlüğü 2017-2021 Stratejik Planı ile daha güçlü kurumsal bir yapıya kavuşmak ve karayolu ulaşımını planda belirlenen amaçlar doğrultusunda, daha ileriye götürmeyi umut etmektedir.



6.Ekler



EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

Stratejik Amaç 1: HAREKETLİLİK

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

HEDEF 1.1. Ulaşım politikaları doğrultusunda karayolu ağının geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi sağlanacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile finanse edilen **Gebze-Orhangazi-İzmir (İzmit Körfez Geçişi ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu'nda** yapım çalışmaları devam etmektedir. 2016 yılı sonu itibarıyla projede fiziki gerçekleşme oranı %73'dür.
- Yapım çalışmalarına 2014 yılı içerisinde başlanan **Kuzey Marmara Otoyolu (Yavuz Sultan Selim Köprüsü Dahil) Odayeri-Paşaköy Kesimi'nde** çalışmalar devam etmektedir. Projede fiziki gerçekleşme oranı % 92'dir. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve bağlantı yolları 26 Ağustos 2016 tarihinde trafiğe açılmıştır. İlave işler kapsamında yapım çalışmaları devam etmektedir.
- 2017 yılında Menemen-Aliağa-Çandarlı Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu ve Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu (1915 Çanakkale Köprüsü Dahil) Malkara-Çanakkale Kesimi'nin ihaleleri yapılacaktır. Bunun yanı sıra Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu, Mersin-Erdemli-Taşucu Otoyolu ve Aydın-Denizli Otoyolu Projelerinin **Yap-İşlet-Devret** modeli ile 2017 yılında ihalesine çıkılması planlanmaktadır.
- **Hedef 1.2.** Ulaşım politikaları doğrultusunda otoyol ve bağlantı yollarından kamu kaynaklarıyla yapılabilirliği tespit edilen proje-

lerin % 60'ının yapımı gerçekleştirilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- 2012- 2016 yılları arasında kamu kaynaklarıyla yapılan toplam 68 km otoyol ve bağlantı yolu tamamlanarak trafiğe açılmıştır.
- Ayrıca YİD modeli ile finanse edilen Gebze-Orhangazi-İzmir (Osmangazi Köprüsü ve Bağlantı Yolları Dahil) Otoyolu'nda 97 km ve Kuzey Marmara Otoyolu (Yavuz Sultan Selim Köprüsü Dahil) Odayeri-Paşaköy Kesimi'nde 148 km otoyol ve bağlantı yolu tamamlanarak trafiğe açılmıştır.

HEDEF 1.3. Akıllı ulaşım sistemlerinin ana arterler üzerinde kurulması ve yaygınlaştırılması sağlanacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- İlk Trafik Yönetim Sistemleri Merkezi (TYSM) binası, Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü yerleşkesinde inşa edilmiştir.
- 2012-2016 yılları arasında 1155 kavşağa sinyalizasyon sistemleri tesis edilmiştir.
- Daha kapsamlı uygulamalar için ilgili teknik şartnameler ve AUS Mimarisi ve Uygulama Planları hazırlanmıştır.
- Otoyollar kapsamında kurulu bulunan Akıllı Ulaşım Sistemlerinde ve Tarsus-Adana-Gaziantep (TAG) Tünelleri, Pozantı Tünelleri, Bolu Tüneli, Gültepe-Korutepe Tüneli, Selatin Tüneli ile Karşıyaka Tünellerinde; 678 adet kamera, 51 adet değişken mesaj işareti, 720 adet değişken trafik işareti, 13 adet radarlı hız ikaz sistemi, 21 adet hava ve yol durumu algılayıcısı bulunmaktadır.
- Trafik hacmi yüksek Ücret Toplama İstasyonlarında HGS satış işlemleri yapılmaktadır.
- Ücretli otoyollarda araç geçişlerinin tamamı durmadan gerçekleşmekte ve otomatik ücret tahsilatı yapılmaktadır.

EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

- Ücretli otoyollarda durmadan geçişi sağlamak ve trafik yoğunluğunu ortadan kaldırmak amacıyla SGS (Serbest Geçiş Sistemi) Fatih Sultan Mehmet Köprüsünde ve Ky. 2. Bölge Müdürlüğü İZMİR Güzelbahçe gişesinde devreye alınmıştır.

HEDEF 1.4. Ulaşım politikaları doğrultusunda önemli koridorlar üzerinde coğrafi engelleri aşacak tüneller ve büyük sanat yapıları gibi özellik arzeden önemli projeler hayata geçirilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Kuzey-güney koridorlarında bulunan önemli tünellerden Ovit Tüneli'nin ihalesi 2012 yılında tamamlanmış ve çalışmalara başlanılmıştır. Ovit Tüneli'nin 2016 yılı sonunda bitirilmesi hedeflenmiştir. Ancak proje değişikliği meydana gelmesi nedeniyle mevcut ihale bünyesinde Ovit Tüneli'nde yalnızca tüp açma çalışmaları tamamlanmıştır. Mevcut ihale %99,94 oranında 2016 yılı sonunda bitirilmiştir.
- 2013 yılında yapımına başlanan Ağın ve Nisibi Köprüleri 2015 yılında tamamlanmıştır.
- Özellik arzeden köprülerden Kömürhan ve Hasankeyf Köprülerinde çalışmalara başlanılmıştır. Kömürhan Köprüsü tünel ve bağlantı yolları ile birlikte ihale edilmiştir. Kömürhan Tünelinde çalışmalar ikincil işler haricinde (aydınlatma ve havalandırma) % 100 oranında tamamlanmıştır. Köprüde ise çalışmalar sürdürülmektedir. İhalenin tamamlanmasında gerçekleşme oranı %57'dir. Köprüde ise temellerde çalışmalar devam etmektedir. Köprüdeki fiziki gerçekleşme yaklaşık %20 oranındadır. Hasankeyf Köprüsünde de proje değişikliği olması nedeniyle 2016 yılı sonunda bitirilmesi hedefine ulaşamamıştır. Hasankeyf Köprüsü özel konumu nedeniyle (mevcut yolun Ilısu Barajı altında kalacak olması) proje hattında ripaj yapılmıştır. Mevcut ihale % 85 mertebesinde.

Stratejik Amaç 2: KARAYOLU TRAFİK GÜVENLİĞİ

Karayolu ağı üzerinde trafik güvenliğini sürekli olarak artırmak.

HEDEF 2.1. Karayolu ağıımız üzerinde trafik güvenliğini artırıcı önlemler alınacak, sürekliliği sağlanarak geliştirilecek ve karayolu ağıında 100 Milyon taşıt-km'ye düşen ölü sayısı 3 veya 3'ün altına düşürülecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Karayolu ağıında 100 milyon taşıt-km'ye düşen ölü sayısı 2014 yılında 2,17 olarak gerçekleşmiştir.

HEDEF 2.2. Kurumumuz sorumluluğunda bulunan 2008/96/EC "Karayolu Altyapısı Trafik Güvenliği Yönetimi" direktifi ile ilgili eğitim çalışmaları yapılacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- Eğitim çalışması yapılamamıştır.

HEDEF 2.3. Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele çalışmalarında, uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılmasını sağlamaya yönelik gerekli tedbirler alınacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- Kar ve buz mücadelesinde kullanılacak buz çözücü ve önleyici (sıvı) çözelti ile ilgili kriterler Karayolu Teknik Şartnamesi 525. kısımda yayımlanmıştır.
- Kar mücadelesi çalışmaları için gerekli malzemeler zamanında temin edilmiş ve depolanmıştır.
- Kar mücadelesinde çalıştırılacak makine parkının yenilenmesi ve dengelenmesi faaliyeti yerine getirilerek makine parkının yaş ortala-



EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

ması düşürülmüştür.

- 2013 çalışma yılı başı itibarıyla kar mücadelesi çalışmaları emanet çalışmaların yanısıra uzun dönemli sözleşmeler yoluyla da özel sektöre yaptırılmaya başlanmıştır.
- Her yıl kar mücadelesi başlangıcında yedek parça satın alma işi ve makine-teçhizat onarımı yapılarak yerlerine konuşturulmuştur.
- Kar mücadelesine ilişkin yol kullanıcı memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre kamuoyunda 11,6, sürücülerde 4,0 puan artırılmıştır.

Stratejik Amaç 3: KURUMSAL MÜKEMMELİYET VE SÜREKLİ GELİŞME

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

HEDEF 3.1. Karar destek ve yönetim sistemi altyapısı kurularak kullanıcıların hizmetine sunulacaktır

Gerçekleşme Durumu:

- Dış paydaşların kurumun teknoloji kullanımı yeterliği konusundaki memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 7,0 puan azalmıştır.
- Kurum çalışanlarının kurum içi bilgi akışı, iletişim ve işbirliği konusundaki memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 0,3 puan azalmıştır.
- Elektronik Belge ve Arşiv Yönetim Sistemi e-imza entegrasyonu dahil olmak üzere kurulmuştur. Sistem kurumun tamamında kullanılmaktadır.
- Vatandaşa hizmet veren uygulamalardan özel yük taşıma izin belgesinin e-devlet kapısı entegrasyonu sağlanmıştır.

- Özel Yük Taşıma İzin Belgesi uygulamasında güzergahın coğrafi altlık ve yol envanter veri tabanı kullanılarak tespiti için gerekli uygulama geliştirilmiştir.
- Bitümlü malzeme taşıyan taşıtların takip ve yönetim sistemi kurulmuştur.

HEDEF 3.2. Karayolu ağı, geometrisi, altyapısı, elemanları, durum bilgileri, trafik bilgileri, kaza bilgileri, karayolu yönetim sistemleri (insan kaynakları, bütçe, ihaleler vb.) ile bilgilerin zamanında, güvenilir ve sürekli tutulması ile ilgili her türlü çalışma yapılacak ve gerekli sistemler kurulacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- Genel Müdürlüğün kullandığı her türlü bilgi/bilişim, karar destek ve yönetim sistemlerinin işletilmesi ve sürekliliği sağlanmıştır.
- 2012 yılında 194 olan sabit trafik sayım ve sınıflandırma istasyonlarının sayısı 500'ade ulaşmış olup devlet yollarındaki sabit trafik sayım ve sınıflandırma istasyonları 3 yıl içerisinde 2,5 katına çıkarılmıştır
- Bakım Yönetim Sistemi ile Yol ve Sanat Yapıları Proje Yönetim Sistemi coğrafi tabanlı olarak kurulmuştur.
- Coğrafi Tabanlı Arşiv Sistemi kurma çalışmaları devam etmektedir.
- Kurum içi koordinasyon sağlanarak veri ihtiyacı analizi yapılmıştır.

HEDEF 3.3. Kurum çalışanlarının kurumsal memnuniyeti 5 yıl içerisinde % 10 artırılabilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Kurum çalışanlarının sosyal tesislere ve etkinliklere ilişkin kurumsal memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 100 üzerinden 1,0 puan azalmıştır.
- Kurum çalışanlarının mesleki ve kişisel ge-

EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

lişimi konusundaki memnuniyet oranı 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 2,5 puan artmıştır.

- Kurum çalışanlarının çalışma koşulları ve ortam ile ilgili memnuniyet oranı 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 0,5 puan azalmıştır.

HEDEF 3.4. Kuruluşun araştırma, geliştirme konusundaki uluslararası kabul edilebilir ve güvenilirlik seviyesinde olan faaliyetleri geliştirilerek sürdürülecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Arazi ve laboratuvarlara alınacak cihaz ihtiyacı için yatırım ödeneği kullanma oranı gösterge hedefi, cihaz modernizasyon ve yenileme çalışmaları nedeniyle aşılmıştır.
- Araştırma Mühendislik Hizmetleri kapsamında incelenen rapor sayısı, yapılan deney sayısı, yürütülen proje sayısında hedef aşılmıştır.
- Kalibrasyonu ve ara kontrolü yapılan cihaz sayısı/kalibrasyonu ve ara kontrolü yapılması gereken cihaz sayısında deney sayılarında meydana gelen beklenmedik artış ve mevcut cihazların modernize edilmesi ve yeni cihazların alınması nedeniyle gösterge aşılmıştır.
- Ar-Ge laboratuvarlarındaki toplam Akredite deney / kalibrasyon faaliyeti sayısı göstergesi ulaşılan bir gösterge durumundadır.
- Ar-Ge Eğitim Planına uyum oranı göstergesi aşılmıştır.
- Jeolojik Veri Bilgi Sistemi kurulumunun fiziksel gerçekleşme oranı göstergesi, Jeolojik Veri Bilgi Sistemi kurulumu hizmet ihalesi iptal edilmiş olduğundan gerçekleşmemiştir.

HEDEF 3.5. Kurumda uzman ve uzman yardımcısı istihdam edilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Kurum için istihdamı düşünülen Karayolu Uzmanı ve Karayolu Uzman Yardımcısı kadroları temin edilmiş, ancak bu kadrolarda personel istihdamı için gerekli ikincil düzenlemeler, kurum personel alımlarına verilen kontenjanların sınırlı olması, ücret dengesizliği, çalışma hizmet verimi ve etkinliği sebepleriyle başlatılmamıştır.
- İç paydaşların kariyer planlaması ile ilgili memnuniyet oranı 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre 3,3 puan artmıştır.

Stratejik Amaç 4: KARAYOLU AĞININ KORUNMASI VE GELİŞTİRİLMESİ

Karayolu sistemi üzerinde hareketliliği, konforu artırıcı iyileştirmeleri ve gelişmeleri sağlamak ve sürdürmek.

HEDEF 4.1. Ulaşım politikaları doğrultusunda karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Yol kullanıcı memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre kamuoyunda 7,9; sürücülerde 5,4 puan artmıştır.
- Fiziki ve Geometrik Standartları iyileştirilen yollar üzerinde bulunan köprülerden; 2012-2015 yılları arasında 1.462 adedinin projesi tamamlanmıştır.
- 2012-2016 yılları arasında kuzey-güney akslarına ağırlık verilerek 1.012 adet köprünün yapım çalışmaları tamamlanmıştır
- Tünellerde özellikle kuzey-güney koridorları dikkate alınarak çalışmalara hız verilmiştir.



EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

- Yol ağıımızdaki bölünmüş yol ve tek yolların fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesi ve gelişmesinde hedeflenen uzunluğa ulaşılammış ancak toplam BY uzunluğu, otoyollar hariç 22.655 km'ye; otoyollar dahil 25.197 km'ye ulaşmıştır.

HEDEF 4.2. Geometrik standardı düşük köprülerin yenilenmesi, sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesi önceliklendirilerek gerçekleştirilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Geometrik standardı düşük köprülerden (yapım yılı olarak ekonomik ömrünü tamamlamış, taşıma gücü kapasitesini yitirmiş ve yol gabarisini sağlayamayıp genişletme imkânı bulunmayan) 2012-2016 yılları arasında 11 adedi tamamlanmıştır.
- İstanbul 1. ve 2. Çevre Yolları ile Bağlantı Yolları üzerinde bulunan ve depreme karşı güçlendirilmesi gereken köprülerden 2012-2015 yılları arasında 53 adet köprüde çalışmalar tamamlanmıştır. 2016 yılında ise trafik sorunları nedeniyle 8 köprülerden 1 tanesinde çalışma yapılabilmektedir.

HEDEF 4.3. Yol bakım, onarım ve büyük onarım hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilerek 5 yıl içerisinde yol kullanıcı memnuniyeti % 10 artırılabilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Yol kullanıcı memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre kamuoyunda 7,9, sürücülerde 5,4 puan artırılmıştır.
- Bakım hizmetleri ve doğal afet gibi işlerde çalıştırılacak makine parkının yenilenme ve dengelenmesine ait çalışmalar sürdür-

rülmüştür.

- 2012-2016 yılları arasında Devlet ve İl Yolu ağıımızda bulunan sathi kaplamalı yolların, her yıl asfalt sathi kaplama programına girilen kesimleri hedeflenen düzeyde başarılı bir şekilde onarılmıştır. Yıllara göre gerçekleştirme 2012 yılında 16.677 km, 2013'de 13.747 km, 2014'de 12.384 km, 2015'de 12.636 km, 2016'da 10.304 km dir.
- Bakım sorumluluğumuzda bulunan yollarda doğal afetler sebebiyle ortaya çıkan hasarlar tamamen giderilmiştir.
- Ağıımızda olmayan turistik yolların bakım ve onarımı, ilgili Bakanlığın sağladığı ödenekler ve öncelikleri doğrultusunda yapılmıştır.
- Genel Müdürlüğümüz sorumluluk alanındaki devlet ve il yolları üzerinde bulunan Tünel Bakım İşletme Şefliklerine bağlı tünellerin Bakımı, Elektrik-Elektronik-Elektromekanik Sistemlerinin ve SCADA (Uzaktan Kontrol ve Gözlem Sistemi) Otomasyonunun bakım, onarım ve işletilmesi işi Genel Müdürlüğümüzce gerçekleştirilen üçer yıllık ihaleler ile yaptırılmıştır.
- Devlet ve il yolları üzerindeki köprülerin rutin bakımları ve onarım gerektiren durumlarda onarımları yapılmıştır.
- 2012 yılından bugüne 157 Km. kar siperi yapılmıştır. İhtiyaç olan kesimlerdeki çığ tünelleri çalışmaları devam etmektedir.

HEDEF 4.4. Ulusal güvenlik açısından stratejik öneme haiz güzergahlarda iyileştirme yapılacak ve alternatif güzergahlar geliştirilecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Ulusal güvenlik yollarında parasal gerçekleştirme oranı (harcama/ ulusal güvenlik yolları için yatırımdan ayrılan pay) göstergesi % 100 olarak gerçekleştirilmiştir.

EK 1: 2012-2016 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

Stratejik Amaç 5: İNSAN VE ÇEVREYE DUYARLILIK

Karayolu ulaşım sisteminden kaynaklanan, doğal çevreye ve insana zarar veren çevresel etkiler azaltılarak, enerji tasarrufu sağlanarak yaşam kalitesini artırmak, tarihi ve kültürel varlıkları korumak.

HEDEF 5.1. Yol boyu gelişim ve erozyon kontrolü çalışmaları hızlandırılacak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözeten peyzaj çalışmaları yapılacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- 2012 yılından 2016 Temmuz ayı sonuna kadar yol boyu ağaçlandırma ve peyzaj çalışmaları yapılarak devlet ve il yollarımızda 8.852.042 adet fidan dikimi gerçekleştirilmiştir.
- Yol kullanıcılarının çevre düzenlemesi ve peyzaj hakkındaki memnuniyeti 2011 ve 2014 yıllarında yapılan anket değerlendirmelerine göre kamuoyunda 6,3, sürücülerde 3,2 puan artmıştır.

HEDEF 5.2. Yol, malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkilerinin ve alınabilecek çevre koruyucu önlemlerin belirlenmesi için gerekli çalışmaların yapılması sağlanacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- “Yol ve ocaklar için hazırlanan ÇED Raporu / Proje Tanıtım Dosyası sayısı/ Hazırlanması hedeflenen rapor ve dosya sayısı” çalışmalarında % 85’lik bir gerçekleşme sağlanmıştır.
- Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yayımlanan Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliğine bağlı uygulamalarda değişiklikler yapılmıştır. Gürültü haritası hazırlama çalışmalarında planlanan hedeflerimize yaklaşılmıştır.

- Kuruluşumuz faaliyetleri için “Emisyon Raporları” hazırlanması çalışmalarında % 83’lük bir gerçekleşme sağlanmıştır.

HEDEF 5.3. Mevcut tüm tesislerde enerji tasarrufuna ilişkin tedbirler alınacak, güçlendirme, bakım ve onarım hizmetleri tamamlanacaktır

Gerçekleşme Durumu:

- Mevcut tüm tesislerin su ve ısı izolasyon çalışmaları, enerji kaybına neden olan sorunlar tespit edilerek çözüm için bütçe imkanları çerçevesinde konulan hedefler bazı ilavelerle birlikte tamamlanmıştır. Yeni yapılan hizmet binaları ile sosyal tesis binalarının hepsi enerji verimliliğine uygun ısı ve su yalıtımlı yapılmaktadır.
- Asfalt stoklama tanklarımızın % 83’ü izolasyonlu hale getirilmiştir.
- Mevcut hizmet tesislerinin % 75’inde kullanılan çevreye ve insan sağlığına zarar veren yakıt türlerinden vazgeçilip doğalgaz çevrimleri için doğalgazın ulaştığı bütün tesislerimizde, hatta doğalgazın olmadığı ancak büyük miktarda sarfiyatın bulunduğu tesislerimizde LNG Tesisi kurularak ve bütçe imkanları da göz önüne alınarak dönüşüm işleri süratle yapılmaktadır.
- 2006 yılında çıkan ve 2007 yılında yürürlüğe giren Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmeliğe göre mevcut tesislerimizin % 28’i incelenmiş olup, % 20’sinde güçlendirme ihtiyacı görülmüştür.

HEDEF 5.4. İnsana ve çevreye duyarlı üstyapı Ar-Ge çalışmaları yürütülecektir.

Gerçekleşme Durumu:

- Üstyapı performans ölçümleri ve değerlendirme yapılan yol uzunluğu aşılacak bir göstergedir.
- Üstyapı performans çalışmalarına katılan



EK 2: İlgili Yönetmelikler

personel sayısı, ulaşılan bir göstergedir.

- İlık karışım asfaltlarla ilgili literatür ve laboratuvar Ar-Ge çalışmalarına katılan personel sayısı, ulaşılan bir göstergedir.
- Su bazlı yol çizgi boyasının denenmesi ve performans değerlendirme çalışması tamamlanmış olup, 2015 yılında 2.470 ton alınarak kullanılmıştır. 2016 yılında 6.555 ton su bazlı boya alınmış olup, yıl içerisinde uygulamaya geçilecektir.

HEDEF 5.5. Tarihi köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.

Gerçekleşme Durumu:

- Ülkemizde yer alan çeşitli dönemlere ait tarihi köprüler için 244 adet envanter, 198 adet tescil, 301 adet restorasyon uygulama projesi, 105 adet restorasyon çalışması gerçekleştirilmiştir.
- 2016 yılında 30 adet envanter, 30 adet tescil, 30 adet restorasyon uygulama projesi ile 15 adet restorasyon yapılması planlanmaktadır.

EK-2: İlgili Yönetmelikler

SIRA NO	RESMİ GAZETE YAYIN TARİHİ	RESMİ GAZETE SAYISI	YÖNETMELİĞİN ADI
1	19.06.1985	18789	Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmelik: Karayolundan yararlananlara, yol, trafik durumu ve yakın çevre ile ilgili gerekli bilgileri vermek, yasaklama ve kısıtlamaları bildirmek suretiyle trafik düzen ve güvenliğini sağlamak amacıyla yönelik olarak karayollarında uygulanacak trafik işaretlerinin, standart, anlam, nicelik ve nitelikleri ile diğer esasları kapsar.
2	19.06.1985	18789	Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanması Yönünden, Yolun Yapısında Yapılacak Her Türlü Çalışmalarda Alınacak Tedbirler ile Karayolu Dışında, Kenarında veya Üzerindeki Diğer Levhalar, Işıklar ve İşaretlemeler Hakkında Yönetmelik: Bu Yönetmelik, özel hukuk gerçek ve tüzel kişileri ile kamu kurum ve kuruluşlarınca karayolu yapısında yapılacak her türlü çalışmalar ile zorunlu hallerde karayolu dışında, kenarında veya üzerinde bulunacak olan standart trafik işaretleri dışındaki levhalar, ışıklar, işaretler, ağaç, direk, yangın musluğu, çeşme, parmaklık, çit, ihata duvarı ve benzeri elemanların tesis edileceği yer, nicelik, nitelik, usul, esas ve şartları konusunda, karayolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yönelik alınması gerekli tedbirleri kapsar.
3	15.05.1997	22990	Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik: Karayolları kenarında yapılacak ve açılacak tesislerin yapılması, açılması, işletilmesi veya tadil edilmesinde karayolu trafik güvenliğinin sağlanması amacıyla yönelik olarak aranacak usul, esas ve şartları kapsar.

EK 2: İlgili Yönetmelikler

4	18.07.1997	23053	Karayolları Trafik Yönetmeliği: Bu Yönetmeliğin amacı, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca, can ve mal güvenliği yönünden; karayollarında trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğini ilgilendiren hususlarda alınacak tedbirler ile ilgili olarak, Yönetmelikte düzenlenmesi işaret edilen ve gerekli görülen diğer hükümleri ve bunların uygulanmasına ait esas ve usulleri belirlemektir.
5	07.12.2006	26369	Karayolu Yolboyu Mühendislik Yapıları İçin Afet Yönetmeliği
6	05.09.2011	28045	Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği
7	14.05.2012	28292	Karayolları Genel Müdürlüğünün Sorumluluğu Altında Bulunan Otoyollar ile Erişme Kontrolünün Uygulandığı Karayollarında Geçiş Ücretlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik
8	20.05.2012	28298	Karayolları Genel Müdürlüğünün Sorumluluğu Altında Bulunan Otoyollar ile Erişme Kontrolünün Uygulandığı Karayollarında Geçiş Ücretlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelikte Düzeltme
9	04.09.2012	28401	Karayolları Genel Müdürlüğü Adli ve Hukuki Yardım Yönetmeliği
10	14.09.2012	28411	Karayolları Genel Müdürlüğü Memurlarının Yer Değiştirme Suretiyle Atanmalarına İlişkin Yönetmelik
11	30.03.2013	28603	Karayolları Genel Müdürlüğü Tasarrufundaki Taşınmazların Değerlendirilmesine İlişkin Yönetmelik
12	30.12.2014	29221	Karayolları Genel Müdürlüğüne İlk Defa Açıktan Atanacak Teknik Personel Hakkında Sınav ve Atama Yönetmeliği
13	04.08.2015	29435	Tünel İşletme Yönetmeliği
14	30.01.2016	29609	Karayolu Yapımı Amaçlı Kamulaştırmalarda Hazine Taşınmazlarının Trampası Hakkında Yönetmelik

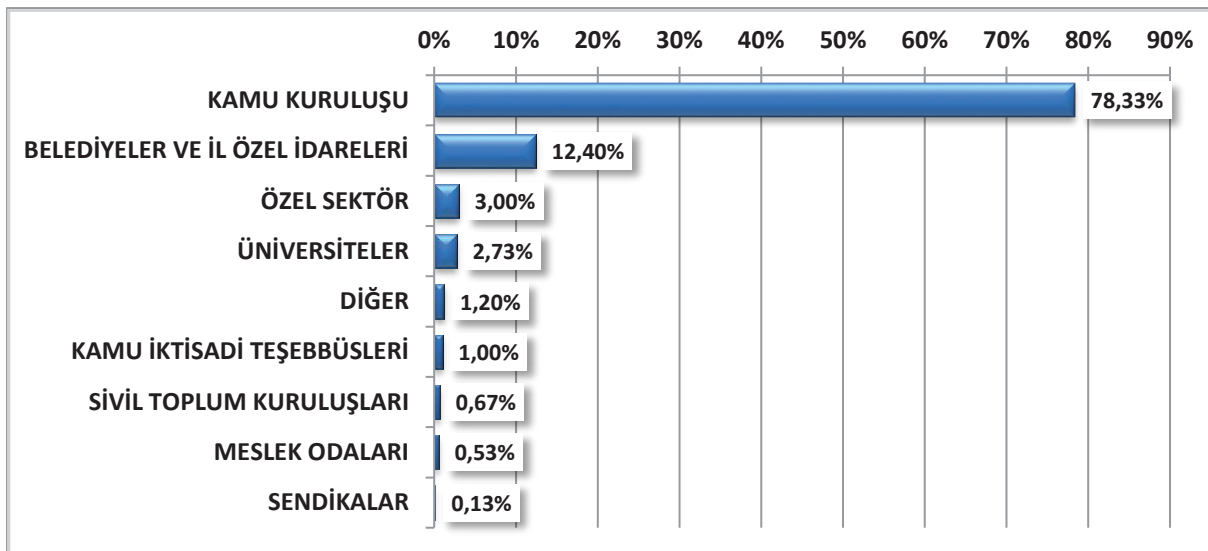
EK 3: Çalışmaya Katılan Dış Paydaşlar; EK-4: Çalışmaya Katılan Kurumların Türlerine Göre Dağılımları

EK-3: Çalışmaya Katılan Dış Paydaşlar

Çalışmaya Katılan Dışpaydaşlar	SAYI
ORMAN VE SU İŞLERİ BAKANLIĞI	245
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI	211
BELEDİYE	196
MİLLİ EĞİTİM BAKANLIĞI	108
ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI	90
DİĞER	66
VALİLİK	59
ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI	56
ÇALIŞMA VE SOSYAL GÜVENLİK BAKANLIĞI	50
ÜNİVERSİTE	48
MALİYE BAKANLIĞI	42
SAĞLIK BAKANLIĞI	41
KALKINMA BAKANLIĞI	41
GIDA, TARIM VE HAYVANCILIK BAKANLIĞI	31
FİRMA-MÜTEAHHİT	29
BAŞBAKANLIK	26

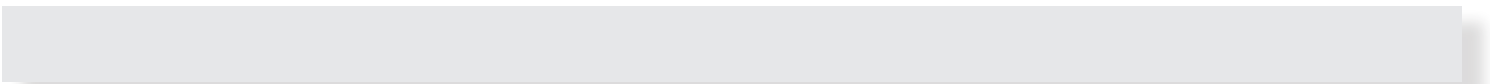
İL ÖZEL İDARESİ	24
KÜLTÜR VE TURİZM BAKANLIĞI	21
GÜMRÜK VE TİCARET BAKANLIĞI	18
BİLİM, SANAYİ VE TEKNOLOJİ BAKANLIĞI	17
ENERJİ VE TABİİ KAYNAKLAR BAKANLIĞI	16
AİLE VE SOSYAL POLİTİKALAR BAKANLIĞI	14
BİRLİK, DERNEK VEYA ODA	10
HARİTA GENEL KOMUTANLIĞI	9
SİVİL TOPLUM KURULUŞU	9
ADALET BAKANLIĞI	8
BANKA	4
TÜRK TELEKOM A.Ş.	4
SENDİKA	2
AVRUPA BİRLİĞİ BAKANLIĞI	1
TEDAŞ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ	1
T.C. YARGITAY BAŞKANLIĞI	1
EKONOMİ BAKANLIĞI	1
KAMU İHALE KURUMU	1
TOPLAM	1500

EK-4: Çalışmaya Katılan Kurumların Türlerine Göre Dağılımları





7. Kısaltmalar



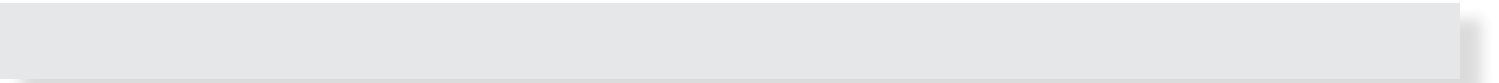


Kısaltmalar

- AB: Avrupa Birliği
- AR-GE: Araştırma-Geliştirme
- AUS: Akıllı Ulaşım Sistemleri
- BSK: Bitümlü Sıcak Karışım
- CBS: Coğrafi Bilgi Sistemi
- CCTV: Kapalı Devre Televizyon Sistemi (Closed Circuit Television)
- ÇED: Çevresel Etki Değerlendirme
- DAP: Doğu Anadolu Projesi
- DOKAP: Doğu Karadeniz Projesi
- DPT: Devlet Planlama Teşkilatı (Bugünkü Kalkınma Bakanlığı)
- DY: Devlet Yolu
- E-YOLLARI: Avrupa Yollar
- EGM: Emniyet Genel Müdürlüğü
- EC: Ekonomik Komisyon (Economic Commission)
- GAP: Güneydoğu Anadolu Projesi
- GPS: Global Yer Belirleme Sistemi (Global Positioning System)
- GSYİH, GSYH: Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
- GZFT: Güçlü, Zayıf, Fırsat, Tehdit
- İY: İl Yolları
- KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü
- KKN: Kontrol Kesim Numarası
- KPYK: Kaza Potansiyeli Yüksek Kesimler
- OY: Otoyol
- SGS: Serbest Geçiş Sistemi
- SK: Sathi Kaplama
- SP: Stratejik Plan
- TEN-T: Trans-Avrupa Ulaşım Ağları (Trans European Networks- Transport)
- TINA: Ulaşım Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (Transport Infrastructure Need Assessment)
- TEM: Trans Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu (Trans European North-South Motorways)
- TYSM: Trafik Yönetim Sistemi Merkezi
- TS: Türk Standardı
- TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu
- UDHB: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
- ÜYS: Üstyapı Yönetim Sistemleri
- VMS: Değişken Mesaj İşaretleri (Variable Message Signs)
- VoIP: Sesli Haberleşme
- VPN: Sanal Özel Ağ (Virtual Private Network)
- YİD: Yap-İşlet-Devret
- YOGT: Yıllık Ortalama Günlük Trafik



8. Kaynakça





Kaynakça

- 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu
- Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Klavuzu (DPT 2. Sürüm Haziran)
- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Teşkilat ve Görevleri Hakkında 6001 Sayılı Kanun
- 2014-2018 Dönemi Onuncu Kalkınma Planı
- 64. ve 65. Hükümet Programları
- Ulaştırma Ana Planı Stratejisi
- Bölgesel Kalkınma Planları
- 2016-2018 Orta Vadeli Program
- 2016-2018 Orta Vadeli Mali Plan
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Stratejik Planı
- Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023
- Ulaştırma Şurası
- Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı
- Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)
- Türkiye Sanayi Stratejisi Belgesi Eylem Planı (2015-2018)
- KGM (2016) 2015 Yılı Trafik ve Ulaşım Bilgileri
- KGM (2015) Karayolu Ulaşım İstatistikleri (2014)
- European Commision (2015) EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015