



**T.C. ULAŖTIRMA VE
ALTYAPI BAKANLIĞI**



**KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ 2019-2023 STRATEJİK PLANI

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

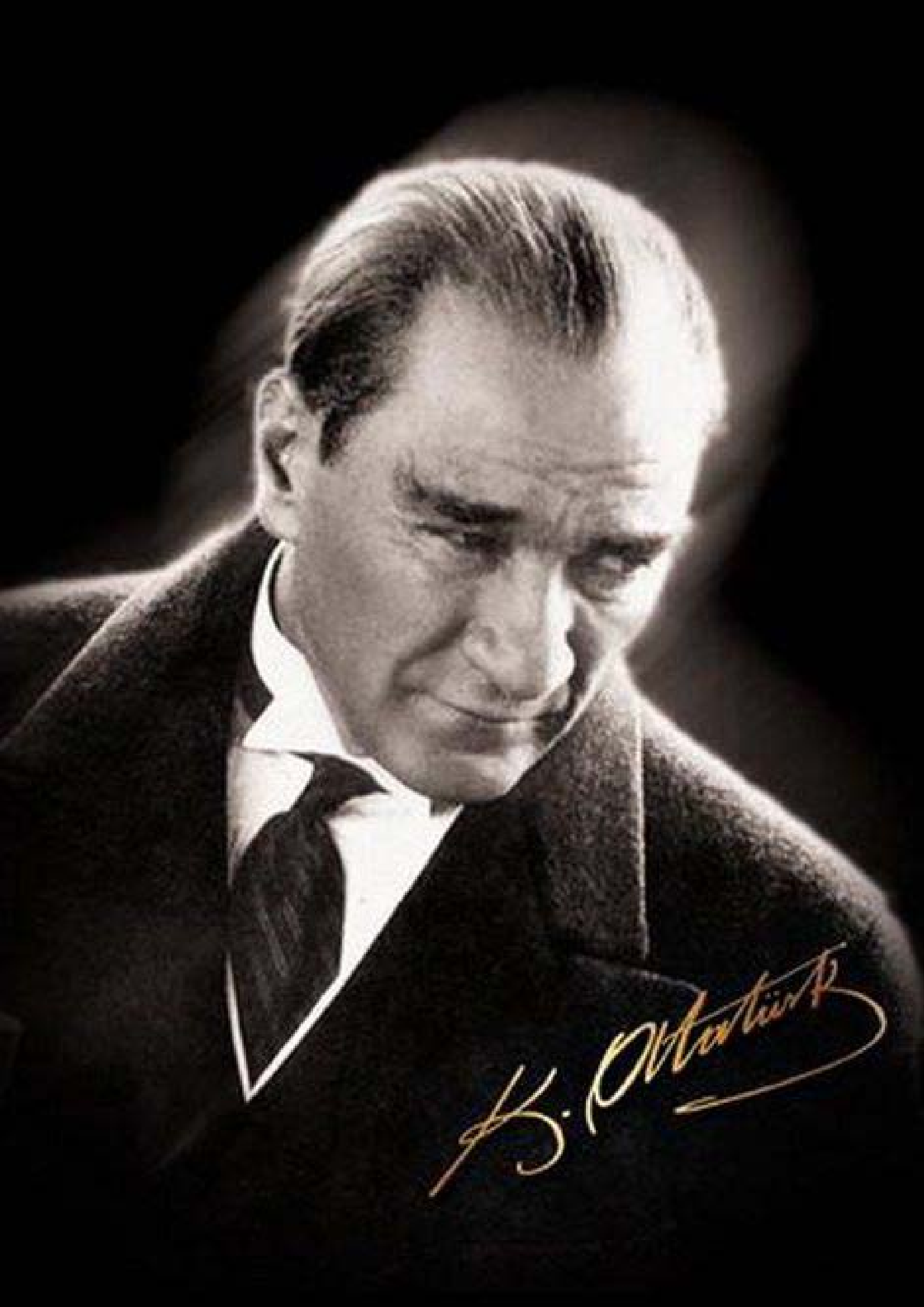
T.C
ULAŖTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI

KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

2019-2023

STRATEJİK PLANI

Strateji GeliŖtirme Dairesi Başkanlığı



İÇİNDEKİLER

BAKAN SUNUŞU	7
GENEL MÜDÜR SUNUŞU.....	9
BİR BAKIŞTA STRATEJİK PLAN.....	11
Misyon	11
Vizyon.....	11
Temel Değerler.....	11
Amaçlar ve Hedefler	11
Temel Performans Göstergeleri.....	13
STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ	15
1. DURUM ANALİZİ	17
1.1 Kurumsal Tarihçe	17
1.2 KGM 2017-2021 Stratejik Planının Değerlendirilmesi	18
1.3 Mevzuat Analizi	19
1.4 Üst Politika Belgeleri Analizi.....	19
1.5 Faaliyet Alanları ile Ürün ve Hizmetlerin Belirlenmesi	22
1.6 Paydaş Analizi	24
İç Paydaşlar (Kurum Çalışanları) Analizi	24
Müşteri (Yol Kullanıcıları) Analizi	24
Dış Paydaşlar Analizi.....	25
1.7 Kuruluş İçi Analiz.....	26
KGM'nin Organizasyon Yapısı.....	26
Merkez Teşkilatı	26
Taşra Teşkilatı	26
Kurum Kültürü	30
Personel Durumu	30
Mali Kaynak Analizi.....	31
Teknoloji ve Bilişim Altyapısı	34
Makine Parkının Genel Durumu	36
Karayolu Altyapısının Durumu	37
Taşımacılık	40
Karayolu Trafik Güvenliği.....	43
Karayollarının Korunması ve Trafik Güvenliği	45
Karayolu Altyapısı Çerçevesinde Avrupa Birliği (AB) İlişkileri.....	46
Uluslararası Çalışmalar	48
1.8 Dünyadaki Durum, Gelişmeler ve Genel Eğilimler	49
1.9 PESTLE Analizi	50
1.10 GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi.....	51
2. GELECEĞE BAKIŞ	53
2.1 Misyon	53
2.2 Vizyon.....	53
2.3 Temel Değerler	53
3. STRATEJİ GELİŞTİRME	55

3.1 Hedef Kartları.....	56
3.2 Maliyetlendirme.....	90
4. İZLEME VE DEĞERLENDİRME	91
5. EK.....	93
İlgili Yönetmelikler	93
6. KISALTMALAR.....	95
7. KAYNAKÇA	97

Haritalar

Harita 1.1: KGM Bölge Müdürlükleri Haritası (01.01.2018).....	29
Harita 1.2: KGM Karayolu Ağı Durumu Haritası.....	38
Harita 1.3: Türkiye’deki Uluslararası Karayolu Güzergahları.....	49
Harita 1.4: Türkiye Trans-Avrupa (TEN-T) Karayolu Ağı	49

Tablolar

Tablo 1.1: Faaliyet Alanı – Ürün/Hizmet Listesi.....	22
Tablo 1.2: İstihdam Şekillerine Göre Personel Sayısı (Ekim 2018)	31
Tablo 1.3: Gider Kalemlerine Göre 2017 Yılı Bütçesi (TL)	33
Tablo 1.4: Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları (TL)	34
Tablo 1.5: Makine Parkının Genel Durumu (01.01.2018).....	36
Tablo 1.6: İdarenin Mülkiyetinde Olan ve Kiralanan Taşıt Sayıları.....	37
Tablo 1.7: Yaşlarına Göre Taşıt Sayıları	37
Tablo 1.8: Satış Cinslerine Göre Yol Uzunlukları (km, 01.01.2018).....	39
Tablo 1.9: Satış Cinslerine Göre Yıllar İtibarıyla Yapılan Bölünmüş Yol Uzunlukları (km) ...	39
Tablo 1.10: Yıllar İtibarıyla Motorlu Kara Taşıt Sayıları.....	42
Tablo 1.11: Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı.....	43
Tablo 1.12: Yıllara Göre Motorlu Taşıt, Nüfus ve Ölü Sayısındaki Değişimler	44
Tablo 1.13: Avrupa Ülkelerine Ait Trafik Kaza Bilgileri	45
Tablo 1.14: Türkiye’deki Uluslararası Karayolu Güzergahları ve Uzunlukları	48
Tablo 1.15: KGM Güçlü Yanlar- Zayıf Yanlar	52
Tablo 1.16: KGM Fırsatlar - Tehditler	52

Şekiller

Şekil 1.1: Karayolları Genel Müdürlüğü Genel Teşkilat Şeması.....	27
Şekil 1.2: Karayolları Bölge Müdürlüğü Teşkilat Şeması.....	28

Grafikler

Grafik 1.1: Toplam Kamu Yatırım Harcamaları, Bakanlığımız ve KGM Yatırım Payı (Milyon TL)	32
Grafik 1.2: Cari Yıl Fiyatlarıyla Karayolu Yatırım Harcamalarının GSYH’ya Oranı.....	32
Grafik 1.3: Yıllar İtibarıyla BSK’lı ve Sathi Kaplamalı Yol Uzunlukları (km, otoyol hariç)....	39
Grafik 1.4: Ulaşım Türlerine Göre Yurt İçi Yük - Yolcu Taşıma Oranları - 2017	40
Grafik 1.5: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Taşıt-Km Değerleri.....	41
Grafik 1.6: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Ton-Km Değerleri	41
Grafik 1.7: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Yolcu-Km Değerleri.....	42
Grafik 1.8: Bazı Avrupa Ülkelerinde Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayıları	43

M. Cahit TURHAN

Ulaştırma ve Altyapı Bakanı

BAKAN SUNUŞU

Ekonomik kalkınmanın temel etkenlerinden biri olarak toplum refahının artırılmasına büyük katkı sağlayan ulaşım, tekerleğin icadıyla başlayıp günümüze uzanan süreçte, insanların yaşam kalitesinin artması, ekonomik büyüme ve kalkınma için en temel ihtiyaçlardandır. Küreselleşen dünyada ilişkilerin daha esnek ve rekabete dayalı olması ile zamanın giderek değer kazanması ulaşım hizmetinin önemini her geçen gün artırmaktadır. “Yolcu ve yüklerin bir noktadan başka bir noktaya hareketi” olarak tanımlanan ve sosyo-ekonomik gelişmenin temel itici güçlerinden olan ulaşım; karayolları, demiryolları, denizyolları, havayolları ve boru hatları ile sağlanmaktadır.



Ulaşım sektöründe karayolu altyapısının temininden sorumlu olan Karayolları Genel Müdürlüğü, ilk yatırım maliyeti yüksek olan altyapı hizmetlerinin yerine getirilmesinde; ülke kaynaklarını en verimli şekilde kullanabilmesi için faaliyet önceliklerinin tespit edilmesi başta olmak üzere, çalışmaların etkin, verimli, yerinde ve zamanında gerçekleştirilmesini en önemli prensip kabul eden ve yatırımlarını bu çerçevede sürdüren bir kuruluşumuzdur.

Esnek ve etkin bir kamu yönetiminin oluşturulması kapsamında kaynakların doğru kullanılması amacıyla 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.

Bugünü analiz ederek geleceği tasarlamaya ve şekillendirmeye temel oluşturan bir düşünme ve karar verme yöntemi olan Stratejik Planlama; kamuda stratejik yönetim anlayışının yerleşmesine, kaynakların amaç ve hedefler doğrultusunda kullanılabilmesine, fırsat ve tehditlerin tam ve zamanında belirlenerek etkili bir yönetimin oluşturulmasına katkıda bulunmaktadır. Bilindiği üzere, kamu idarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 18 inci maddesinin birinci fıkrasının "b" bendinde; “Hükümetin değişmesi halinde mahalli idareler hariç, diğer kamu idarelerinin stratejik planı yenilenebilir” hükmü yer almaktadır. Ayrıca, Cumhurbaşkanlığı Yönetim Sistemine geçiş sürecinde uygulamaya konulan 100 Günlük İcraat Programında, kamu idarelerinin 2019-2023 dönemi stratejik planlarının yeniden hazırlamalarına ilişkin eyleme yer verilmiştir. Bu kapsamda Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı hazırlanmıştır.

Karayolu ulaşımında milletimize layık olduğu en iyi hizmetin verilebilmesi amacı ile hazırlanan Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planının başarılı bir şekilde uygulanmasını, ülkemizin kalkınmasına ve refahına katkı sağlamasını temenni ederim.

Abdulkadir URALOĞLU

Karayolları Genel Müdürü

GENEL MÜDÜR SUNUŞU

Kuruluşların kamu kaynaklarını daha etkin ve verimli kullanması amacıyla, 5018 sayılı “Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu” 24.12.2003 tarihli Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Böylece kamu idareleri; kalkınma planları, programlar, ilgili mevzuat ve benimsedikleri temel ilkeler çerçevesinde geleceğe ilişkin misyon ve vizyonlarını oluşturmak, stratejik amaçlar ve ölçülebilir hedefler tespit etmek, performanslarını göstergeler ile ölçmek ve bu sürecin izleme ve değerlendirmesini yapmak amacıyla katılımcı yöntemlerle stratejik plan hazırlamakla görevlendirilmiştir.



Karayolları Genel Müdürlüğü, kaynakların stratejik amaçlar ve hedefler doğrultusunda kullanılabilmesi için 5018 sayılı kanun çerçevesinde 2007-2011 ile 2012-2016 dönemlerine ait stratejik planlarını uygulamıştır. 2017-2021 stratejik planı uygulamada iken Cumhurbaşkanlığı Yönetim Sistemine geçiş sürecinde uygulamaya konulan 100 Günlük İcraat Programında, kamu idarelerinin 2019-2023 dönemi stratejik planlarını yeniden hazırlamalarına ilişkin eyleme yer verilmiştir. Bu kapsamda 2019-2023 Stratejik Plan çalışmalarının ilk aşamasını oluşturan İç Genelge, 13 Eylül 2018 tarihinde Bakanlığımızca onaylanmıştır. İç Genelge kapsamında kurumumuzun 2019-2023 Stratejik Plan çalışmaları başlatılmış, Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzuna (Sürüm 3) uygun olarak Strateji Geliştirme Kurulu oluşturulmuştur.

Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının koordinasyonunda başlatılan 2019-2023 dönemi stratejik plan çalışmaları kapsamında, hizmet birimlerinin plan faaliyetlerine katılımlarının sağlanması amacı ile stratejik plan ekibi ve hazırlık programı oluşturulmuştur. Bu ekip tarafından katılımcı yöntemlerle Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planı hazırlanmıştır. Kurumumuzun misyonu “*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*”, vizyonu ise “*Güvenli, zamanında ulaştıran, çevreye duyarlı konforlu yollar*” olarak belirlenmiştir. Plan dönemi içinde belirlenen vizyona ulaşmak için öncelikli “5 Stratejik Amaç”, bu amaçlara ulaşmak için ölçülebilir göstergelere dayalı “23 Hedef” tespit edilmiştir.

Karayollarının mevcut durumu ile gelecekteki muhtemel gelişmeler değerlendirilerek, kurumumuzun daha verimli çalışması yönünde politika ve stratejiler belirlenmesine imkan sağlayan 2019-2023 Stratejik Plan çalışmalarına emeği geçen tüm mesai arkadaşlarıma teşekkür eder, hazırlanan planın Genel Müdürlüğümüz için iyi bir yol haritası olmasını, ülkemizin gelişmesine katkı sağlamasını ve başarı ile uygulanmasını dilerim.

BİR BAKIŞTA STRATEJİK PLAN

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.

Vizyon

Güvenli, zamanında ulaştıran, çevreye duyarlı konforlu yollar.

Temel Değerler

- ✓ Kaliteli hizmet
- ✓ Sürdürülebilirlik
- ✓ Yenilikçi ve öncü olmak
- ✓ Verimlilik
- ✓ Tarafsızlık ve duyarlılık
- ✓ Sosyal sorumluluk bilinci
- ✓ Tutarlılık ve öngörülebilirlik
- ✓ Şeffaflık
- ✓ Kariyer planlamasına önem vererek “Karayolculuk Ruhunu” yaşatmak
- ✓ Milli ve yerli kaynak kullanımı

Amaçlar ve Hedefler

A1	Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek
H1.1	Karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.
H1.2	Karayolu fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesine ve geliştirilmesine yönelik her türlü harita, proje ve kamulaştırma hizmeti yapılacaktır.
H1.3	Karayolu ağının erişme kontrollü ve geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi sağlanacaktır.
H1.4	Önemli koridorlar üzerinde coğrafi engelleri aşacak özellik arz eden büyük sanat yapılarına yönelik önemli projeler hayata geçirilecektir.
H1.5	Çağdaş metot, malzeme ve teknolojilerle güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir karayolu yapılmasına yönelik olarak ihtiyaç duyulan araştırma mühendislik hizmetleri, beklenen kaliteyi sağlayacak şekilde sürdürülecektir.
H1.6	11. Kalkınma Planının 339 nolu “Öncelikli sektörlerin ihtiyaçları doğrultusunda trafik akış darboğazlarının giderilmesi ve trafik akışının ihtiyaç duyulan hizmet seviyesinde sürdürülmesi yoluyla mevcut karayolu ağının daha verimli ve güvenli kullanılması sağlanacaktır” politikası kapsamında yer alan projeler tamamlanacaktır.
H1.7	Karayolu ağının erişme kontrollü ve geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi amacıyla 6 adet otoyol projesinin ihalesi gerçekleştirilerek yapım çalışmalarına başlanacaktır.

A2	Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak
H2.1	Yol bakım, onarım ve otoyol büyük onarım hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilecektir.
H2.2	Sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesi önceliklendirilerek gerçekleştirilecektir.
H2.3	Üstyapı Yönetim Sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır.
H2.4	Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele, afet, bakım ve onarım çalışmalarında, uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılmasını sağlamaya yönelik gerekli tedbirler alınacaktır.
H2.5	Karayollarında Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.
A3	Karayolları ağının trafik güvenliğini artırmak
H3.1	Devlet yolu ve il yolu ağında trafik güvenliğini arttırıcı önlemler alınacak ve sürekliliği sağlanarak geliştirilecektir.
H3.2	Otoyol ağı üzerinde trafik güvenliğini arttırıcı önlemler alınacaktır.
H3.3	Karayolları denetim istasyonlarında fiziki iyileştirme yapılacak ve Ağırlık ve Boyut Kontrol Sistemleri kurulacaktır.
A4	Kurumsal kapasiteyi artırmak
H4.1	Bilgi iletişim altyapısından yararlanılarak karar destek ve yönetim sistemleri geliştirilecek, etkin kullanımları sağlanacaktır.
H4.2	Kurum personelinin kişisel ve mesleki gelişimi sağlanacaktır.
H4.3	Trafik ve ulaşım bilgilerinin zamanında, güvenilir ve sürekli olarak elde edilmesine ilişkin çalışmalar yapılacaktır.
A5	Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak
H5.1	İnsan ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir yolların artırılmasına ilişkin araştırma ve dizayn çalışmaları sürdürülecektir.
H5.2	Karayollarında erozyon kontrolü çalışmaları yapılarak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözetken peyzaj çalışmaları yapılacaktır.
H5.3	Mevcut tüm tesislerde enerji tasarrufuna ilişkin tedbirler alınacak, güçlendirme, yapım, bakım ve onarım hizmetleri tamamlanacaktır.
H5.4	Karayolları malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkileri belirlenecek ve ilgili çalışmalar yapılacaktır.
H5.5	Tarihi köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.

Temel Performans Göstergeleri

Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	Temel Performans Göstergeleri	Plan Dönemi Sonu Hedeflenen Değeri (2023)
435	PG1.1.1: Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak bölünmüş yol (otoyol hariç) uzunluğu (km)	2.370
861	PG1.1.2: Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak tek yol uzunluğu (km)	2.204
2.138	PG1.1.5: Yol ağımızda belirlenen kesimlerde yapılacak BSK'lı yol uzunluğu (km)	8.401
185	PG1.3.1: YİD modeli ile yapılacak otoyol uzunluğu (km)	1.122
102,37	PG2.1.2: Sathi kaplama yapım, onarım ve yenileme alanı (km ²)	543,37
65	PG2.1.4: Onarımı yapılacak köprü sayısı (adet)	405
20	PG2.1.5: Otoyollarda üstyapı ve iyileştirme yapılacak yol uzunluğu (km)	853
80	PG3.1.1: İyileştirilecek KKN ve KPYK(*) adedi	425

(*)KKN:Kaza Kara Noktası, KPYK:Kaza Potansiyeli Yüksek Kesimler

STRATEJİK PLAN HAZIRLIK SÜRECİ

Kamu idarelerinde Stratejik Planlamaya İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin 18 inci maddesinin birinci fıkrasının "b" bendinde; “Hükümetin değişmesi halinde mahalli idareler hariç, diğer kamu idarelerinin stratejik planı yenilenebilir” hükmü yer almaktadır. Ayrıca, Cumhurbaşkanlığı Yönetim Sistemine geçiş sürecinde uygulamaya konulan 100 Günlük İcraat Programında, kamu idarelerinin 2019-2023 dönemi stratejik planlarının yeniden hazırlamalarına ilişkin eyleme yer verilmiştir.

Bu kapsamda, 15 Kasım 2018 tarihine kadar hazırlanarak Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığına gönderilmesi gereken Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) 2019-2023 Stratejik Planı çalışmalarının ivedilikle başlatılabilmesine yönelik olarak hazırlanan İç Genelge 13 Eylül 2018 tarihinde Bakanlığımızca onaylanmıştır. İç Genelge kapsamında kurumumuzun 2019-2023 Stratejik Plan çalışmaları başlatılmış, Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzuna (Sürüm 3) uygun olarak üst yöneticilerimiz ile harcama birimi yetkililerinden oluşan Strateji Geliştirme Kurulu oluşturulmuş, merkez ve taşra teşkilatımız bu konuda bilgilendirilmiştir.

Daha sonra kılavuzda belirtilen sürece uygun olarak kurumumuz stratejik planının hazırlanmasında görev alacak stratejik planlama ekibi ve bu ekibin çalışmalarını düzenleyen hazırlık programı için 18 Eylül 2018’de Genel Müdürlük Makamından “Olur” alınmıştır. İç Genelge, Stratejik Planlama Ekibi ve Hazırlık Programı kurumumuz intranet ağında duyurulmuştur. Daha sonra Stratejik Planlama Ekibi ile 20 Eylül 2018’de KGM 2019-2023 Stratejik Planının hazırlanması sürecinin ilk toplantısı Strateji Geliştirme Dairesi Başkanının yönetiminde gerçekleştirilmiş ve stratejik plan hazırlık süreci tamamlanmıştır.

Söz konusu toplantıda kurumumuzun halen yürürlükte olan ve 2018 yılı sonunda geçerliliğini yitirecek olan KGM 2017-2021 Stratejik Planı üzerinde yapılacak değerlendirmeler ile KGM 2019-2023 Stratejik Planının hazırlanması çalışmalarında izlenecek yöntem üzerinde görüş alış-verişinde bulunulmuştur.

KGM 2019-2023 Stratejik Planının hazırlanması çalışmaları; Karayolları Genel Müdürünün desteği ve yönlendirmesi ile Karayolları Genel Müdür Yardımcısının başkanlığında, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığının koordinasyonunda ve harcama birimlerinin temsilcilerinden oluşan Stratejik Planlama Ekibi tarafından sürdürülmüştür.

KGM 2019-2023 Stratejik Planında yer alan bölümler Stratejik Planlama Ekibinin ortak çalışmaları sonucunda oluşturulmuştur. Bu kapsamda durum analizi için;

- KGM 2017-2021 Stratejik Planının 2017 ve 2018 yıllarına ait gerçekleştirmelere ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.
- “Paydaş Analizleri” bölümüne ilişkin olarak “Paydaş-Ürün/Hizmet Matrisi” ile “Paydaş-Etki/Önem Matrisi” hazırlanmıştır.
- PESTLE Analizine yönelik değerlendirme formu hazırlanarak dış paydaşlara gönderilmiş, gelen görüşler değerlendirilerek konsolide edilmiştir.
- GZFT Analizi güncellenmiştir.

Durum Analizi kapsamında yapılan çalışmalar sonucunda ortaya çıkan ihtiyaçların giderilmesi için misyon, vizyon ve temel değerler esas alınarak amaçlar, hedefler, performans göstergeleri, stratejiler ve risklerin oluşturulması ile amaçlara ait hedeflerin maliyetlendirme çalışmalarına; harcama birimleriyle birlikte son şekli verilmiştir.

23 Temmuz 2019 tarih ve 30840 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de 11. Kalkınma Planının yayımlanmasıyla Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planındaki amaç ve hedefler Kalkınma Planındaki politika ve tedbirler ile hedefler doğrultusunda revize edilmiştir.

1. DURUM ANALİZİ

Durum analizi, kuruluşun “Neredeyiz?” sorusuna cevap aranması çalışmasıdır. Bu kapsamda, Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planının (SP 2019-2023) “Durum Analizi” başlığı altında aşağıdaki hususlarla ilgili analiz ve değerlendirmeler yapılmıştır:

- Kurumsal tarihçe
- Uygulanmakta olan stratejik planın değerlendirilmesi
- Mevzuat analizi
- Üst politika belgelerinin analizi
- Faaliyet alanları ile ürün ve hizmetlerin belirlenmesi
- Paydaş analizi
- Kuruluş içi analiz
- Dünyadaki durum, gelişmeler ve genel eğilimler
- PESTLE analizi
- GZFT analizi

1.1 Kurumsal Tarihçe

1923 yılında Cumhuriyet ilan edildiğinde ulusal sınırlarımız içinde, 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak yol olmak üzere, toplam 18.350 km yol ve 94 köprü bulunmaktaydı.

Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşımda, dönemin en çağdaş teknolojisi olan demiryolu yapımı ağırlık kazanmış, ancak bir süre sonra demiryolunun tek başına yeterli olmadığı, entegre bir ulaşım sistemi için karayoluna ihtiyaç olduğu görülerek, 1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan yol kanunu ile karayolu yapım çalışmalarına hız verilmiştir.

1923-1947 yılları arasında yapılan çalışmalar sonucunda, karayolu ağı 43.743 km’ye ulaşmıştır.

1948 yılında yapılan yeni bir atılımla, o zamana kadar kazma, kürek ve insan gücüne dayanan çalışmalardan makineli çalışma dönemine geçilerek mevcut yolların envanteri çıkarılmış ve Türkiye’nin ulaşım ihtiyacını karşılayabilecek karayolu ağı belirlenmiştir.

Tüm bu çalışmaların dinamik bir kuruluş tarafından belli bir plan ve program çerçevesinde, çağdaş yöntemlerle yapılması amacıyla 1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulmuştur.

Kuruluşundan itibaren çalışmalarını, belirlenen karayolu politikaları kapsamında, planlı ve programlı bir şekilde sürdüren KGM, ilk yıllarında “Tekerlek Dönsün” ilkesiyle mevcut yolların bakım ve onarım çalışmalarına ve ana güzergahlarda yeni yolların yapımına öncelik vermiştir. Bu çalışmalarla, 1960’lı yıllarda karayolu ağı 60.000 km’ye ulaşmış ve asfalt kaplamaya ağırlık verilmiştir.

1970’li yıllarda motorlu taşıt sanayiinde yaşanan gelişmeler, trafik hacmi yüksek olan güzergahlarda ve büyük kentlerin çevresinde fiziki ve geometrik standartları yüksek karayollarının yapımını gündeme getirmiştir.

1980’li yıllarda hareketliliğin artırılması hedeflenerek yüksek standartlı otoyolların yapımına ağırlık verilmiştir.

2003 yılı başında, hazırlanan Acil Eylem Planı kapsamında kapasite yetersizliği, ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ve trafik güvenliği esas alınarak karayolu altyapısında bölünmüş yol çalışmalarına hız verilmiş, 2018 yılı Ağustos sonu itibarıyla bölünmüş yol uzunluğu 26.269 km'ye ulaşmıştır.

2006 yılından itibaren genel bütçeli kuruluşlar arasına dahil edilen KGM, 30.08.2007 tarihinde Ulaştırma Bakanlığı'na bağlanarak 13.07.2010 tarihli ve 27640 sayılı Resmi Gazetede yayımlanıp yürürlüğe giren 6001 sayılı Kanun ile özel bütçeli bir kurum olarak yeniden yapılandırılmıştır.

2010 yılından itibaren belirlenen ulaşım politikaları doğrultusunda, karayolu ağının geliştirilmesi amacıyla kamu kaynaklarının yanı sıra alternatif finans kaynaklarının kullanılması benimsenmiştir. Bu kapsamda; İstanbul – Bursa – İzmir Otoyolu ve Osmangazi Köprüsü, Kuzey Marmara Otoyolu ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Malkara – Çanakkale Otoyolu ve 1915 Çanakkale Köprüsü, Menemen – Aliaga – Çandarlı Otoyolu ve Ankara – Niğde Otoyolu projeleri Kamu Özel Sektör İşbirliği modeli olan Yap – İşlet – Devret sistemiyle gerçekleştirilmeye başlanmıştır.

Kuruluşundan itibaren modern ve dinamik bir teşkilatlanma ve çağdaş bir anlayışla ileri teknolojileri kullanarak yol yapım çalışmalarını yürüten KGM, günümüzde bilgi ve iletişim teknolojilerinin ulaştırma sektörüne uygulanmasıyla ortaya çıkan akıllı ulaşım sistemlerini yurt çapında yaygınlaştırma çalışmalarını sürdürmektedir.

Cumhurbaşkanlığı Yönetim Sistemine uyum çalışmaları kapsamında 15.07.2018 tarihinde, 30479 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 4 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi doğrultusunda; Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı özel bütçeli bir kuruluş olan Karayolları Genel Müdürlüğü'nün teşkilat yapısında değişiklikler yapılmıştır.

1.2 KGM 2017-2021 Stratejik Planının Değerlendirilmesi

Bir önceki döneme ait stratejik plan olan KGM 2017-2021 Stratejik Planında; 5 stratejik amaç, 19 hedef ve 101 performans göstergesi yer almaktadır. KGM 2017-2021 Stratejik Planında yer alan performans göstergelerinden ölçülebilirlik kriterlerini karşılamayan performans göstergeleri, ilgili harcama birimleriyle görüşülerek ve Stratejik Plan Hazırlama Kılavuzuna (Sürüm 3) uygun olarak revize edilmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planında ise 5 amaç, 23 hedef ve 80 performans göstergesi yer almaktadır.

KGM 2017-2021 Stratejik Planının 2017 ve 2018 yıllarının değerlendirilmesinde, ana hizmet birimlerine ait değerlendirmelerin yanı sıra kuruluşun faaliyet raporları ile performans programları esas alınmıştır.

2017 yıl sonu gerçekleşme düzeyleri, performans göstergelerinden %77'si için "Başarılı" olarak, %14'ü için "Makul" değerinde ve geri kalanlar için ise "İyileştirilmeli" olarak değerlendirilmiştir. 2018 yılı için ise yıl sonu itibarıyla hedeflere ulaşılacağı öngörülmektedir.

1.3 Mevzuat Analizi

- **6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanun”**

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

- **Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi**

Kararname Sayısı	4
Yayımlandığı Resmi Gazete	Tarih: 15.07.2018 Sayı: 30479

Amaç

Bu kanunun amacı; karayolları ağının ulaştırma ana planı, stratejik plan ve programlar çerçevesinde ilgili diğer kurum ve kuruluşlarla işbirliği içinde ulusal düzeyde geliştirilerek yaygınlaştırılması; karayolları ve karayollarıyla ilgili altyapı ile diğer yatırım ve hizmetlerin, ekonomik ve sosyal gelişmenin gereklerine uygun, diğer ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenli ve çevreye duyarlı bir şekilde yapılması ve/veya yaptırılması ve Karayolları Genel Müdürlüğünün çalışma usul ve esasları ile teşkilat ve görevlerine ilişkin hükümleri düzenlemektir.

Söz konusu kanun uyarınca Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına 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
---------------------------	-------------------------------

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.

Diğer ilgili mevzuat listesi EK’te verilmiştir.

1.4 Üst Politika Belgeleri Analizi

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planının hazırlanması çalışmalarında kuruluşun faaliyet alanıyla ilgili belirleyici üst politika belgeleri aşağıda sıralanmıştır. Amaç, hedef ve stratejiler belirlenirken bu belgelerde öne çıkan görevler ve ihtiyaçlar şu şekildedir:

- On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)
 - ✓ Öncelikli sektörlerin ihtiyaçları doğrultusunda trafik akış darboğazlarının giderilmesi ve trafik akışının ihtiyaç duyulan hizmet seviyesinde sürdürülmesi yoluyla mevcut karayolu ağının daha verimli ve güvenli kullanılması sağlanacaktır.
 - ✓ Filyos Limanının Adapazarı ve İzmit bölgesi ile bağlantısını sağlayacak Filyos-Zonguldak, Filyos-(Çaycuma-Bartın Ayrımı), Zonguldak-Ereğli (Ereğli Çevre Yolu dâhil) karayolu projeleri ile Adapazarı-Karasu-Akçakoca karayolu projesinin Akçakoca Limanı-Kocaali kesimi tamamlanacaktır.
 - ✓ İzmit Bölgesinin yoğun trafiğini alarak Kuzey Marmara Otoyoluna bağlantısını sağlayan Şile-Ağva-Kandıra-Kaynarca Devlet Yolu ile Kaynarca-Karasu Yolu tamamlanacaktır.

- ✓ Çukurova Bölgesel Havalimanı Bağlantı Yolu tamamlanacaktır.
 - ✓ Doğu Karadeniz Bölgesinin iç bölgeler ile İran ve Azerbaycan'a bağlantısını sağlayan Trabzon-Aşkale Devlet Yolu tamamlanacaktır.
 - ✓ Doğu Akdeniz Bölgesinin Batı Akdeniz Bölgesine bağlantısını sağlayan Erdemli-Silifke-Taşucu-13. Bölge Hududu Devlet Yolu ile Alanya-Gazipaşa-5. Bölge Hududu Devlet Yolu (Akdeniz Sahil Yolu) tamamlanacaktır.
 - ✓ Modernize edilen Hamzabeyli Sınır Kapısı, D-100 karayoluna ve TEM otoyoluna bölünmüş yol ile bağlanacaktır.
 - ✓ Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesi ve BOTAŞ Limanına hizmet edecek (Ceyhan-Yumurtalık) Ayrımı-BOTAŞ Tesisleri il yolu bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalı 1A standardına yükseltilecektir.
 - ✓ Adana ve Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ile Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesinin, Yenice Lojistik Merkezi ile Mersin Limanına bağlantısına hizmet edecek Adana Güney Çevre Yolu tamamlanacaktır.
 - ✓ KÖİ uygulamalarında bütçe yükümlülükleri de dikkate alınarak özel sektör ile dengeli risk paylaşımı gözetilecektir.
 - ✓ KÖİ projelerinin finansmanında kredi piyasalarının yanı sıra sermaye piyasaları da araç olarak kullanılacaktır.
 - ✓ KÖİ modeli ile inşası devam eden Gebze-Orhangazi-İzmir Otoyolu, Kuzey Marmara Otoyolu Kurtköy-Akyazı ve Kınalı-Odayeri Kesimleri, Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolunun Malkara Çanakkale Kesimi, Menemen-İzmir-Çandarlı Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolu ve Aydın-Denizli Otoyolu Projeleri tamamlanacaktır.
 - ✓ Karayolu ağında can ve mal güvenliği ile çevre emniyetine yönelik önlemlerin geliştirilmesini teminen bu alandaki işletme denetimleri artırılacak ve etkinleştirilecektir.
 - ✓ Karayollarında önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacak; ağır taşıt trafiği 1.000 Yıllık Ortalama Günlük Trafik'in üzerinde olan güzergâhlarda BSK kaplama yapımına ağırlık verilecektir.
 - ✓ Yapım ve teknik müşavirlik işlerine ilişkin ihalelerde kaliteden ödün vermeden hizmet alımlarının yapılması sağlanacak, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim marifetiyle performans esaslı sözleşmelerle yürütülmesi için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemeler hayata geçirilecektir.
 - ✓ Karayolu trafik kazalarından kaynaklı ölüm, yaralanma ve hasarların en aza indirilmesi sağlanacaktır.
 - ✓ Karayolu ağındaki darboğazlar giderilecek, kaza kara noktaları iyileştirilecek ve toplam 2.872 km bölünmüş yol yapılacaktır.
 - ✓ Karayolu ağında enerji ve zaman tasarrufunu, trafik güvenliğini, karayolu kapasitesinin etkin kullanımını sağlayan Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) ile ilgili mimari yerel yönetimleri de kapsayacak şekilde tamamlanarak uygulamaya konulacaktır.
 - ✓ Otoyol ve köprülerde dinamik fiyatlandırma ile talep yönetimi sistemi hayata geçirilecektir.
 - ✓ Ulaştırma sektöründeki yatırımlar öncelik ve verimlilik odağında gözden geçirilerek önceliğini ve yapılabilirliğini kaybetmiş projeler sonlandırılacak ve yatırımlarda rasyonelleşme sağlanacaktır.
 - ✓ Lojistik ve Ulaştırma Sektörü 2023 Hedefleri; bölünmüş yol uzunluğu (otoyol dahil, kümülatif) 29.514 km, otoyol uzunluğu (kümülatif) 3.779 km, BSK kaplamalı yol ağı (kümülatif) 31.478 km, iyileştirilen kaza kara nokta sayısı ise 75 olarak belirlenmiştir.
- Bölgesel Kalkınma Planları
 - ✓ Kaliteli ve güvenli ulaşım altyapısının sağlanması
 - ✓ Bölünmüş yol çalışmalarının tamamlanması

- ✓ Bölünmüş yolların BSK ile kaplanması
- ✓ İl yollarının yol kalitesi ve standartlarının yükseltilmesi
- ✓ Bölgelerin ulusal ve uluslararası ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi
- ✓ Çok modlu taşımacılık altyapısının geliştirilmesi
- ✓ Doğu-batı ve kuzey-güney akslarındaki karayolu bağlantılarının geliştirilmesi
- Yeni Ekonomi Programı (YEP, 2019-2021)
 - ✓ İhalesi yapılmamış ve ihalesi yapılmış ancak başlanmamış projelerin askıya alınması, devam eden projelerden finansman koşulları uygun olanlar için yeni ve daha uzun zamana yayılmış iş planları oluşturulması, mega-altyapı projelerinin doğrudan yabancı yatırım yoluyla, uluslararası finansman ile hayata geçirilmesi
 - ✓ Nitelikli insan gücü ve güçlü toplum hedefi ile ilgili proje ve programların hayata geçirilmesi
 - ✓ Kamu hizmeti sunumuyla doğrudan ilişkisi olmayan makam aracı, lojman ve sosyal tesislere yönelik harcamaların sınırlandırılması
 - ✓ Kamuda yeni idari hizmet binası yapımına ve kiralanmasına izin verilmemesi
 - ✓ Kamu kaynaklarının kullanımının etkinliğini takip etmeyi kolaylaştıracak, şeffaflığı ve hesap verebilirliği artıracak program bazlı performans esaslı bütçelemenin hayata geçirilmesi
 - ✓ KÖİ uygulamalarının, daha etkin ve finansal açıdan verimli olmasına yönelik bir çerçeve oluşturulması, bu çerçevede uygulamaların bütüncül olmasının sağlanması
 - ✓ Kamu kurumlarının esnek çalışma ile iş tatmini ve verimi yüksek işgücüne sahip olmalarının sağlanması
- Orta Vadeli Mali Plan (2019-2021)
 - ✓ 2019-2021 döneminde, kamu harcama politikasının çok yıllık bütçeleme yaklaşımı çerçevesinde, belirlenen politika öncelikleri dikkate alınarak ve kamu idarelerine tahsis edilen ödenek tavanları doğrultusunda yürütülmesinin esas olması
 - ✓ Kamu kaynak kullanımının etkinliğini takip etmeyi kolaylaştıran, şeffaflığı ve hesap verebilirliği artıran program bazlı performans esaslı bütçelemenin hayata geçirilmesi
 - ✓ Yapılan değerlendirmeler sonucunda verimli olmadığı belirlenen harcama programlarının kaldırılması, mali yükleri ve etki analizleri de dikkate alınarak yeni harcama programı oluşturulmasının sınırlandırılması
 - ✓ Kamu kurumlarının uzun vadeli tedarik planları hazırlaması, benzer ihtiyaçların ortak alım yöntemiyle temin edilmesinin yaygınlaştırılması, kamu alımlarının; Ar-Ge ve yenilik faaliyetlerine katkı sağlayacak, yerlileştirmeyi ve teknoloji transferini teşvik edecek şekilde kullanılması
 - ✓ Kamu kurumlarının taşıt kullanımında maliyet etkinlik analizleri yapılarak tasarruf sağlamaya yönelik gerekli tedbirlerin alınması, kamu hizmeti sunumuyla doğrudan ilişkisi olmayan makam aracı, lojman ve sosyal tesislere yönelik harcamaların sınırlandırılması
 - ✓ İhalesi yapılmamış ve ihalesi yapılmış ancak başlanmamış projelerin askıya alınması, devam eden projelerden finansman koşulları uygun olanlar için yeni ve daha uzun zamana yayılmış iş planları oluşturulması, mega-altyapı projelerinin doğrudan yabancı yatırım yoluyla, uluslararası finansman ile hayata geçirilmesi, KÖİ uygulamalarının daha etkin ve finansal açıdan verimli olmasına yönelik bir çerçeve oluşturulması, bu çerçevede uygulamaların bütüncül olması
 - ✓ Kamu idarelerinin kamu iç kontrol standartlarına uyum kapasitesinin artırılması, kamuda risk yönetimi uygulamalarının yaygınlaştırılması

- ✓ İç denetim sisteminin idarelerde daha etkin bir şekilde uygulanmasını sağlamak amacıyla insan kaynakları altyapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalara hız verilmesi, kamu idarelerinin Kamu İç Denetim Standartlarına uyum düzeylerinin artırılması, kamu idarelerinde iç denetim faaliyetlerinin dış değerlendirilmesi faaliyetlerine devam edilmesi
- ✓ Enerji tüketiminde tasarruf sağlanması, iklim değişikliği ve çevre kirliliği ile mücadele edilmesine yönelik vergi politikaları çalışmalarına devam edilmesi
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)
 - ✓ 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 edilmesi; 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 uyulması
 - ✓ Trafik yönetiminde Akıllı Ulaşım Sistemlerinden azami ölçüde yararlanılması
- Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)
 - ✓ 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 ulaşım stratejilerinin geliştirilmesi ve uygulanması
 - ✓ “Akıllı Ulaşım Sistemleri” ve “Trafik Yönetimi” uygulamalarına yönelik Ar-Ge çalışmalarının desteklenmesi ve AUS merkezleri kurulması
 - ✓ Yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin bilgi altyapısının güçlendirilmesi
 - ✓ Yol kaplamasında BSK yerine ılık karışım asfalt kullanılarak sera gazı emisyonlarının sınırlandırılması
 - ✓ Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca yürütülen iklim değişikliği ile ilgili çalışmalara katılım sağlanması

1.5 Faaliyet Alanları ile Ürün ve Hizmetlerin Belirlenmesi

Sorumluluğu altındaki karayolu ağında yolcu ve yük taşımacılığı ile ilgili altyapının üretilmesi hizmetini veren Karayolları Genel Müdürlüğünün faaliyet alanları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 1.1: Faaliyet Alanı – Ürün/Hizmet Listesi

Faaliyet Alanı	Ürün/Hizmetler
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
Projelendirme	• Harita üretimi • Karayolu projelendirmesi • Kamulaştırma

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Faaliyet Alanı	Ürün/Hizmetler
	- Araştırma mühendislik hizmetleri - Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) raporu hazırlanması
Yapım	- Karayolu (yol, köprü, viyadük ve tünel) yapımı ve iyileştirilmesi - Kalite kontrol ve araştırma hizmetlerinin değerlendirilmesi
Bakım-onarım	- 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 - Tesis yapım ve onarımı
Trafik güvenliği	- Trafik güvenliği eğitimi ve proje hizmetleri - Trafik işaretleme hizmetleri - Trafik kaza verileri analizi ve değerlendirilmesi - Akıllı Ulaşım Sistemlerine yönelik hizmetler - Özel yük taşıma ile ağırlık ve boyut kontrol hizmetleri
İşletme	- Kamu Özel Sektör İşbirliği ile yapılan/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
Bilgi teknolojileri	- Bilişim faaliyetleri - Karar-destek bilgi ve yönetim sistemleri
Bilgilendirme hizmetleri	- 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 uygulamalar (anlık trafik bilgisi, yol durumu, güzergah analizi, haritalar, OGS geçiş ihlalleri sorgulama, uzaklıklar, otoyol geçiş ücretleri, ihale ilanları)
Danışmanlık hizmetleri	- 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/kontrollük) 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
Eğitim	- Hizmet öncesi eğitimler (yurt içi ve yurt dışı stajlar) - Hizmet içi eğitimler

Faaliyet Alanı	Ürün/Hizmetler
	- Kurum dışına verilen eğitimler - Operatör ve operatör eğiticisinin eğitimi
Ar-Ge hizmetleri	- Teknolojik ve bilimsel gelişme sağlayacak Ar-Ge faaliyetleri yapılması (prototip imalatı vb.) - Deney hizmetleri - Kalibrasyon-ara kontrol hizmetleri - Dizayn hizmetleri

1.6 Paydaş Analizi

Karayollarının ülke genelinde birçok kesimin yaşamına dolaylı/dolaysız etkileri bulunması nedeniyle KGM tarafından sunulan hizmetlerin şekillendirilebilmesi için paydaş taleplerinin bilinmesi gerekmektedir. Bu nedenle, geniş ölçekli bir paydaş analizi araştırması planlanmış olup KGM'nin faaliyetleri ve hizmetleri ile ilgisi olan, doğrudan ya da dolaylı etkilenen/etkileyen kişi, grup veya kurumların beklenti ile memnuniyetlerinin araştırılması ve kurumumuza ilişkin algılarının değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Paydaş analizleri çalışması kapsamında öncelikle KGM'nin paydaşları belirlenmiş ve iç paydaşlar (kurum çalışanları), dış paydaşlar (kurum faaliyetleriyle ilişki/işbirliği içerisinde olan kurum/kuruluşlar) ve müşteriler (yol kullanıcıları) olmak üzere üç kısımda ele alınmıştır. Paydaş görüşlerinin daha etkin değerlendirilebilmesi amacıyla KGM'nin hizmetlerini etkileyen veya bu hizmetlerden etkilenen paydaşların etki ve önem dereceleri dikkate alınarak paydaşların önceliklendirilmesi yapılmış ve Etki/Önem Matrisi oluşturulmuştur. Elde edilen sonuçlardan yararlanılarak, paydaşlarımızın KGM ile en çok etkileşimde oldukları faaliyet alanları tespit edilmiş ve Paydaş Ürün/Hizmet (Faaliyet) Matris çalışması yapılmıştır. Paydaş görüşleri anket uygulaması yöntemiyle elde edilmiştir. İç paydaş görüşleri kapalı zarf usulü ile kendi kendine doldurma yöntemi kullanılarak belirlenirken, dış paydaş ve yol kullanıcılarının görüşleri internet üzerinden elektronik ortamda doldurulan anketlerle toplanmıştır.

İç Paydaşlar (Kurum Çalışanları) Analizi

Kurum çalışanlarının memnuniyet ve bağlılık düzeylerinin araştırıldığı çalışan memnuniyeti anketi, 2017 yılında örneklem seçimi yapılmayarak merkez ve taşra teşkilatındaki tüm personele uygulanmıştır. Ankete %59,4 (14.383 personel) oranında katılım sağlanmış olup kurum çalışanlarının çalışma hayatına ilişkin görüşleri, memnuniyet düzeyini oluşturan alt başlıklar itibarıyla değerlendirilmiştir. Ankete katılanların yaklaşık %78,8'i KGM'deki çalışma istekleri ile motivasyonlarını normal ve üzeri olarak değerlendirirken, %76,8'i de KGM'de çalışmaktan genel olarak memnun olduklarını belirtmiştir. Araştırmaya katılanların yaklaşık %60'ı KGM'yi bir aile, kendini de bu ailenin bir ferdi olarak gördüğünü ifade etmiştir. KGM personelinin çalışma hayatına ilişkin genel memnuniyet ortalaması 100 üzerinden değerlendirildiğinde 55,8 olarak hesaplanmıştır.

Müşteri (Yol Kullanıcıları) Analizi

Kamuoyunun ve karayolundan faydalanan karayolu kullanıcılarının, KGM ve hizmetlerine ilişkin tutum, düşünce ve algılarının ortaya konulması ile memnuniyet düzeylerinin belirlenmesi amacıyla, 2017 yılında internet ortamında "Türkiye Karayolları Kullanıcı Memnuniyeti Anketi" gerçekleştirilmiştir. Ankete KGM dışından 1.614 kişi katılım sağlamıştır. Katılımcı profili genellikle eğitimli, seyahatlerinde karayollarını tercih eden ve aktif sürücülerden oluşmaktadır.

Anket çalışması kapsamında katılımcılar tarafından karayollarından sorumlu kuruluş olarak KGM'nin bilinirliği oldukça yüksek olup genel anlamda KGM'nin Türkiye genelindeki karayolları (devlet ve il yolları) ile ilgili çalışmaları başarılı olarak değerlendirilmiştir. KGM,

kurum olarak en çok bölünmüş yolların yapılmasında başarılı bulunurken, yol yüzey bakımlarında ise daha az başarılı olarak değerlendirilmiştir. Ayrıca yol kullanıcıları tarafından en öncelikli beklentinin trafik güvenliğini artırıcı önlemlerin alınması, bölünmüş yol yapımına devam edilmesi, yol yüzeyinin düzeltilmesi ve sürüş konforunun artırılması olduğu saptanmıştır.

Ankete katılan yol kullanıcıları trafik güvenliği değerlendirmelerinde, meydana gelen kazalarda insan faktörünü en önemli nedenler arasında göstermektedir. Karayollarında meydana gelen trafik kazalarının öncelikli 3 nedeni; “Sürücülerin dikkatsizliği”, “Sürücülerin eğitimsizliği” ve “Yük ve yolcu taşımacılığı yapan şoförlerin uykusuzluğu” olarak sıralanmıştır.

KGM yetkilileri ya da çalışanları ile irtibatı olduğunu belirten katılımcılar, gerçekleşen irtibatlarını genel olarak başarılı olarak değerlendirmiştir.

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 2017 yılı içerisinde internet üzerinden elektronik ortamda anket uygulanmıştır. Ankete toplam 1.748 kişi katılım sağlamıştır.

Katılımcıların büyük çoğunluğunu “Kamu Kuruluşu” mensupları oluşturmaktadır (%78,15). Genel anlamda katılımcılar KGM ile en çok yazılı olarak ve telefon ile iletişimi tercih etmektedir¹. Araştırma kapsamında her bir iletişim yöntemine ilişkin hesaplanan memnuniyet düzeyleri (100 üzerinden) orta memnuniyet düzeyinin üstündedir.

Kurumumuzun “Merkez” ve “Taşra” teşkilatı ile olan iletişim sıklıkları ve iletişimden duyulan memnuniyet düzeyleri birbirine yakındır. Ayrıca ankete katılan dış paydaşlarımızın %64,3'ü KGM ve sunduğu hizmetler hakkında üst ve orta düzeyde bilgi sahibidir.

Katılımcıların, kurumumuz çalışanları ile ilgili görüşlerine de belli başlıklar altında başvurulmuş ve buna göre kurumsal bir hareket planı çıkarılmıştır. Dış paydaşlarımızın KGM çalışanları ile ilgili genel olarak memnun olduğu gözlenmiştir. Katılımcılar açısından değerlendirilen önem düzeyine kıyasla daha düşük memnuniyet gözlemlenen “Çalışanların çözüm üretmeleri” ve “Yeterli sayıda uzman personel bulunması” konuları, öncelikli ele alınması gereken durum olarak analiz edilmiştir. Bununla birlikte araştırma kapsamındaki dış paydaşlarımız KGM'nin yeterli sektör deneyimine ve bilgiye sahip olduğunu düşünmektedir.

Bu çalışma ile kurum yayınlarının dış paydaşlarımızca çok önemsendiği ve duyulan memnuniyetin orta düzeyde olduğu tespit edilmiştir. Dış paydaşlarımız açısından KGM yayınları; güvenilir, eksiksiz, doğru ve konuyla ilgili amaca uygun bilgiler sağlamakta ve sektördeki boşluğu doldurmaktadır. Ayrıca katılımcılar açısından KGM algısı her konuda ortalamanın üzerinde puanlanmıştır.

¹ Araştırma kapsamında, Karayolları Genel Müdürlüğü ile iletişime geçmemiş kişilerin ankete devam etmeleri engellenmiş ve görüşleri analizlere dahil edilmemiştir.

1.7 Kuruluş İçi Analiz

Kuruluş içi analiz çalışmaları kapsamında KGM'nin organizasyon yapısı, kurum kültürü, insan kaynakları, fiziki ve mali kaynaklar ile teknoloji ve bilişim altyapısı ele alınmıştır.

KGM'nin Organizasyon Yapısı

KGM; Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında 4 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesine göre yeniden yapılandırılmış, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına bağlı, kamu tüzel kişiliğine sahip özel bütçeli bir kuruluştur. KGM, merkez ve 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 hiyerarşik bir yapıya sahip dikey organizasyon modeli benimsenmiştir. Kanunlarla verilen görevleri yürütmek üzere kurulmuş olan KGM'nin en üst yöneticisi Genel Müdür olup kurumun hizmet ve faaliyetleri ile yönetimindeki iş ve işlemlerinden Bakana karşı sorumludur.

Merkez Teşkilatı

Merkez teşkilatı Genel Müdür, Genel Müdür Yardımcıları, Etüt, Proje ve Çevre Dairesi Başkanlığı, Araştırma ve Geliştirme Dairesi Başkanlığı, Yol Yapım Dairesi Başkanlığı, Tesisler ve Bakım Dairesi Başkanlığı, Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı, İşletmeler Dairesi Başkanlığı, Makine ve İkmal Dairesi Başkanlığı, Sanat Yapıları Dairesi Başkanlığı, Taşınmazlar Dairesi Başkanlığı, Program ve İzleme Dairesi Başkanlığı, Teftiş Kurulu Başkanlığı, Hukuk Müşavirliği, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı, İç Denetim Birimi Başkanlığı, Personel Dairesi Başkanlığı, Destek Hizmetleri Dairesi Başkanlığı, Bilgi Teknolojileri Dairesi Başkanlığı, Basın ve Halkla İlişkiler Birimi ile Özel Kalem Birimi'nden oluşmaktadır. Merkez Teşkilatı bünyesinde daire başkanlıklarına bağlı toplam 58 Şube Müdürlüğü bulunmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü Genel Teşkilat Şeması Şekil 1.1'de verilmektedir.

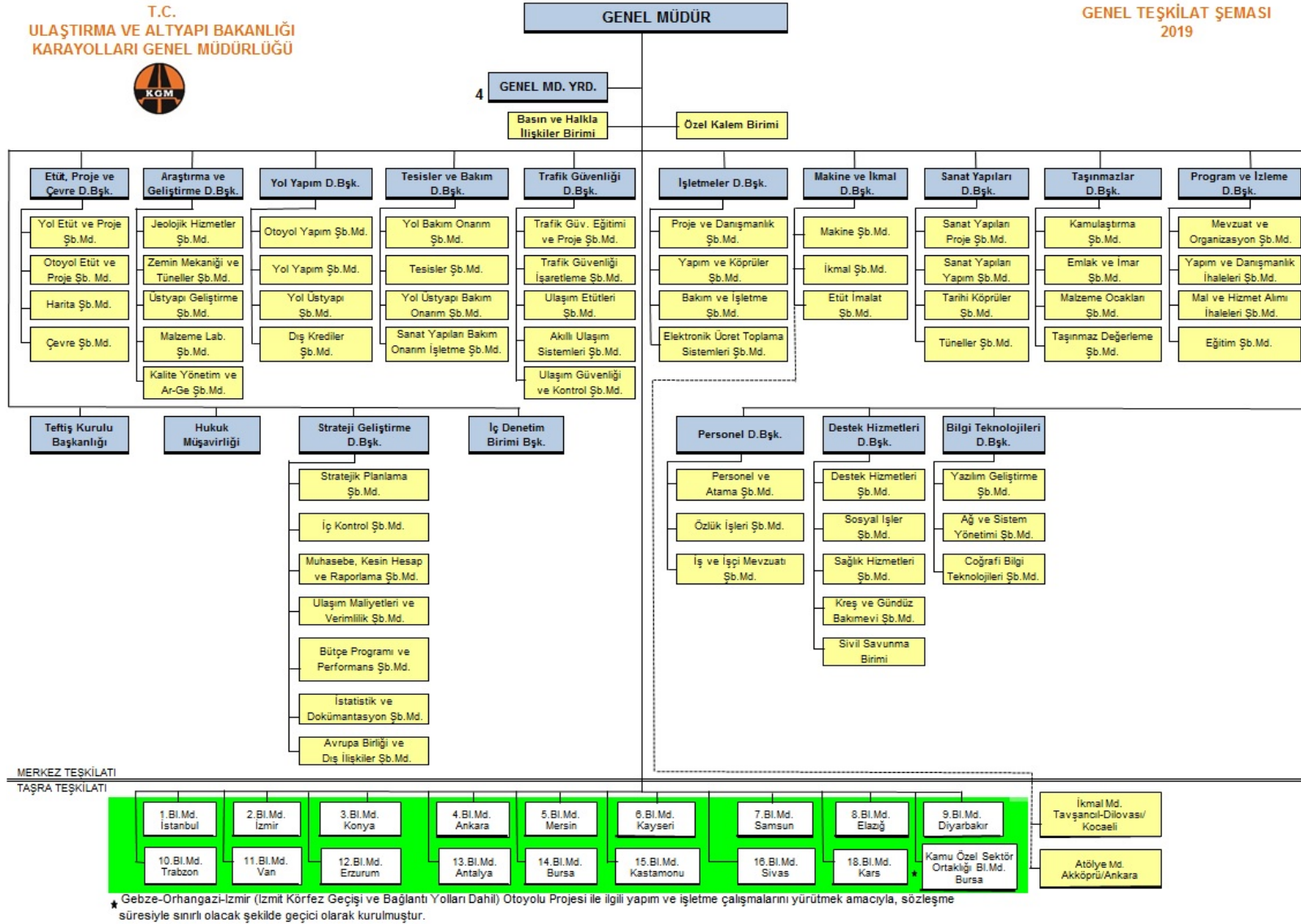
Taşra Teşkilatı

Bulundukları yörenin coğrafi ve topografik şartlarına göre sınırları belirlenmiş ve hizmet gereklerine uygun olarak yapılandırılmış olan Bölge Müdürlükleri, Genel Müdürlüğün taşradaki uygulayıcı hizmet birimleridir. Taşra teşkilatı, Karayolları 1-16 ve 18. Bölge Müdürlükleri olmak üzere toplam 17 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 Bölge (KÖSOB) Müdürlüğü kurulmuştur.

Taşra teşkilatı bünyesinde 118 Şube Şefliği, 25 Otoyol Bakım İşletme Şefliği, 288 Bakımevi, bölgenin iş hacmine göre değişen sayıda Şantiye Şefliği ve Kontrol Şefliği yer almaktadır. Ayrıca 1. Bölge Müdürlüğünde (İstanbul) Boğaz Köprüleri Bakım İşletme Başmühendisliği, Ana Kontrol Merkezi Başmühendisliği (1. ve 4. Bölge Müdürlüklerinde), Kuzey Marmara Otoyolu (Yavuz Sultan Selim Köprüsü dahil) Kontrol Başmühendisliği ve 4. Bölge Müdürlüğünde (Ankara) Ankara-Niğde Otoyolu Kontrol Başmühendisliği mevcuttur. Karayolları Bölge Müdürlüğü Teşkilat Şeması Şekil 1.2'de verilmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı



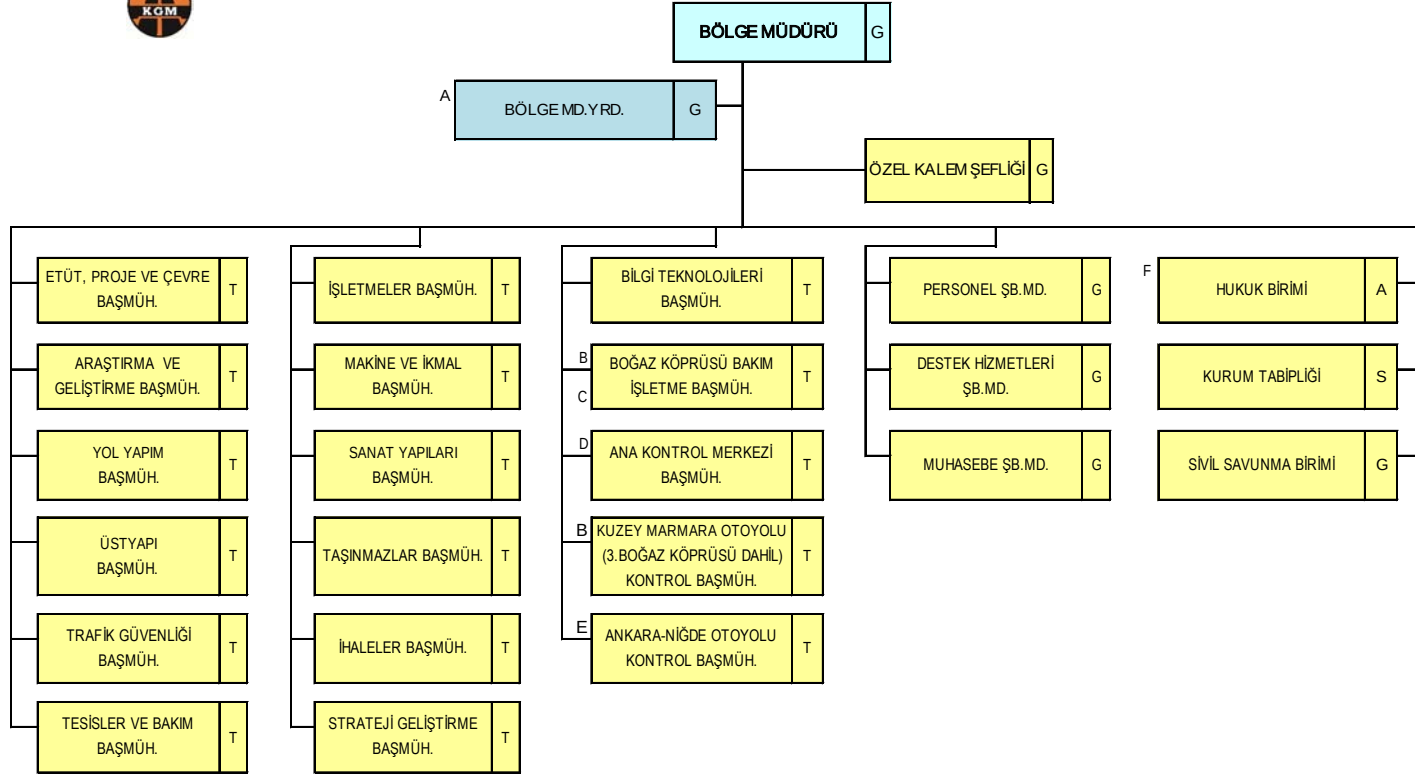
Şekil 1.1: Karayolları Genel Müdürlüğü Genel Teşkilat Şeması

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

T.C.
ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI
KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ



BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ
TEŞKİLAT ŞEMASI
2018



- A- Sayısı iş yoğunluğuna ve ihtiyaca göre belirlenir.
B- 1.Bölge Müdürlüğünde kurulur.
C- Her bir boğaz köprüsü için birer adettir.
D- 1. ve 4. Bölge Müdürlüklerinde kurulur.
E- 4.Bölge Müdürlüğünde kurulur.
F- Avukat sayısı ihtiyaca göre belirlenir.

Şekil 1.2: Karayolları Bölge Müdürlüğü Teşkilat Şeması



Harita 1.1: KGM Bölge Müdürlükleri Haritası (01.01.2018)

Kurum Kültürü

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

Merkeziyetçi bir yönetim yerine, kendi çalışma alanlarında yetki ve sorumluluğa sahip bölge teşkilatının kurulması, merkez birimlerinin uzmanlık alanlarına göre düzenlenmesi, ekonomik etüt ve planlama anlayışı ile hizmet içi eğitim sistemi gibi uygulamalar, 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 görmekte, aynı meslek grubundan personel veya aynı işleri yapan çalışanlar arasında olumlu bağlar kurulmasını ve kurumsal aidiyetin gelişmesini sağlamaktadır.

Çalışanlar arasında saygıya dayalı bir iletişimin temel alınması, yöneticilerin sorunlara hızlı, yapıcı yönde çözüm getiren yaklaşımı, çalışanlarının yurda ve millete hizmeti her şeyin önünde tutması, benimsenen kurum kültürünün 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 merkez ve taşra teşkilatı yöneticilerinin katılımıyla yapılan bölge müdürleri toplantılarında mevcut durum, ilerlemeler, sorunlar ve çözüm önerileri görüşülmekte; merkez ile taşra teşkilatı arasında gerekli iletişim ve işbirliği sağlanmakta, toplantı sonuçları bir sonraki dönemin plan, program ve çalışmalarını yönlendirici bir rehber işlevi görmektedir.

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

Ülke genelinde diğer kurumlar, vatandaşlar, belediyeler ve sivil toplum kuruluşlarından gelen bir çok talebi karşılamak veya işbirliği yapmak durumunda olan KGM, hizmet odaklı ve özverili bir çalışma anlayışını benimsemiştir.

Personel Durumu

KGM’nin insan kaynağı asıl olarak hizmetin gerektirdiği niteliklere göre; 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu ile İş Kanununun istihdamı düzenleyen hükümleri ve kamu için yıllık olarak belirlenen kadro kullanım esasları uyarınca sağlanmaktadır.

KGM’nin personel sayısı merkez teşkilatında 1.739 ve taşra teşkilatında 26.798 olmak üzere Ekim 2018 tarihi itibarıyla toplam 28.537’dir. Çalışan personelin 6.207’si kadrolu devlet

memuru, 566'sı sözleşmeli personel (657 sayılı Kanunun 4/B maddesine göre) ve 21.764'ü de işçi personeldir (Tablo 1.2).

Tablo 1.2: İstihdam Şekillerine Göre Personel Sayısı (Ekim 2018)

Personel	Merkez	Taşra	Toplam
Genel İdari Hizmetler	426	1.753	2.179
Teknik Hizmetler	643	3.152	3.795
Sağlık Hizmetleri	16	35	51
Avukatlık Hizmetleri	10	104	114
Yardımcı Hizmetler	8	60	68
Memur Personel Toplamı	1.103	5.104	6.207
Sözleşmeli Personel	86	480	566
Daimi İşçi	550	21.214	21.764
Genel Toplam	1.739	26.798	28.537

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 eleman sıkıntısı yaşanmaktadır.

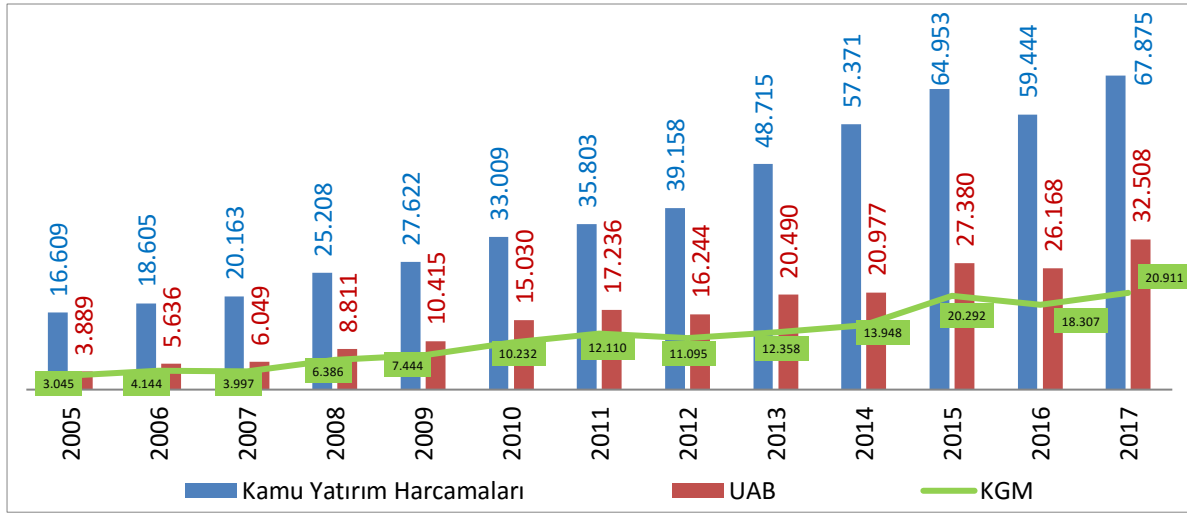
KGM faaliyetlerinin zamanında ve belirlenen standartlarda yapılması ile bakım-onarım çalışmalarının aksamaması için merkez ve taşrayı kapsayan personel şemalarına göre personel açığının nitelikli eleman temini ile acilen giderilmesi gerekmektedir.

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 personelin çalıştırılması mümkün olduğundan KGM bünyesindeki personel istihdamının artırılmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

KGM'de personel sorunları için personel ve ücret politikalarının iyileştirilmesi gereğinden hareketle, 15.07.2018 tarihli 4 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 222. Maddesinde "Genel Müdürlükte 14.07.1965 tarihli ve 657 sayılı Devlet Memurları Kanununun ek 41 inci maddesine göre Karayolları Uzman ve Uzman Yardımcıları istihdam edilebilir" hükmü doğrultusunda çalışma yapılarak personel özlük haklarının uzmanlık sistemiyle çalışan diğer kurumlarla benzer seviyeye getirilmesi önem arz etmektedir. 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 Kaynak Analizi

Ulaştırma sektörü için ayrılan bütçe ödeneklerinden karayolu için yapılan tahsislerde 2005 yılından itibaren bir artış eğilimi mevcuttur.

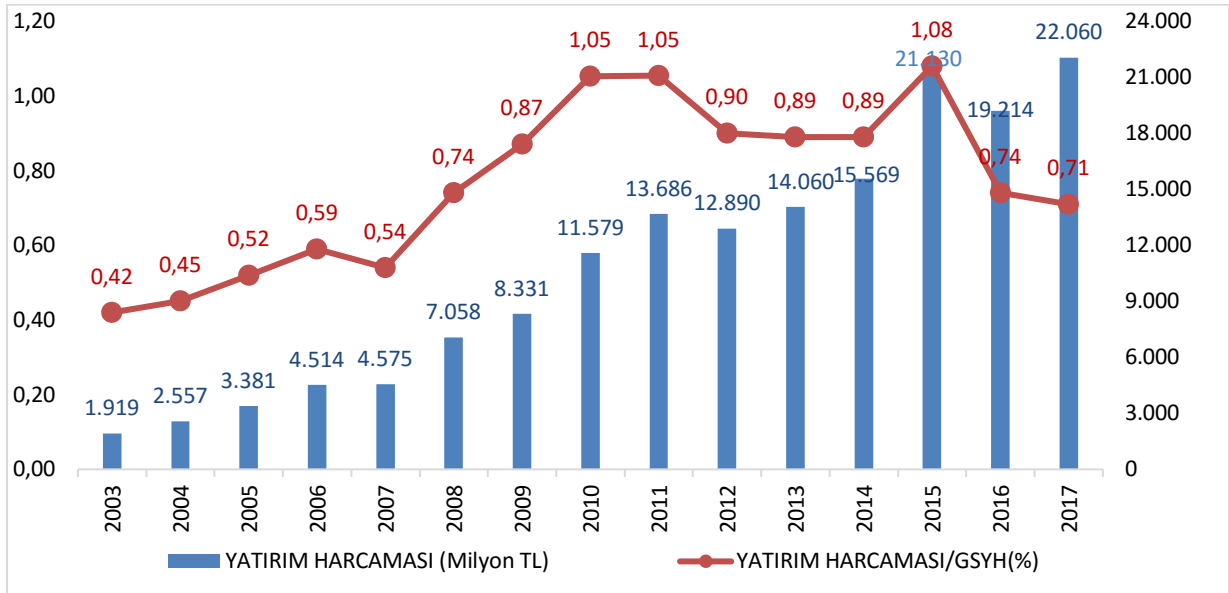


Kaynak: Kalkınma Bakanlığı Sabit Sermaye Yatırımları (Merkezi Yönetim Bütçesinden Mahalli İdareler Yatırım Harcamaları dahil edilmemiştir.)

Grafik 1.1: Toplam Kamu Yatırım Harcamaları, Bakanlığımız ve KGM Yatırım Payı (Milyon TL)

Karayolları Genel Müdürlüğünün 2017 yıl sonu itibarıyla yaptığı yatırım harcaması (cari nitelikli yatırımlar hariç) tutarı, toplam kamu yatırım harcamalarının % 31'ini, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının gerçekleştirdiği yatırım harcamalarının (Türksat ve Türk Telekom hariç) % 48'sini oluşturmaktadır.

Cari nitelikli yatırım harcamaları dahil edildiğinde Karayolları Genel Müdürlüğünün 2003-2017 dönemine ilişkin "Cari Yıl Fiyatlarıyla Karayolu Yatırım Harcamalarının GSYH'ya Oranı" Grafik 1.2'de gösterilmiştir.



Not: Yatırımlara cari nitelikli yatırımlar eklenmiştir.

Grafik 1.2: Cari Yıl Fiyatlarıyla Karayolu Yatırım Harcamalarının GSYH'ya Oranı

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

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

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

Karayolları Genel Müdürlüğüne 2017 mali yılı bütçesi olarak 15 milyar 9 milyon 602 bin TL ödenek ayrılmıştır. Bu ödenek, 2016 mali yılı bütçe başlangıç ödeneği olan 12 milyar 369 milyon 75 bin TL'ye göre % 21 oranında artışa karşılık gelmektedir.

2017 yılı sene başında 10.989.842.000 TL olan yatırım bütçesi yıl sonunda yaklaşık % 92 artışla 21.057.323.884 TL'ye yükseltilmiştir (Tablo 1.3).

Tablo 1.3: Gider Kalemlerine Göre 2017 Yılı Bütçesi (TL)

Gider Kalemi	2017 Yılı Bütçesi		
	Sene Başı Ödenek	Sene Sonu Ödenek	Harcama
Personel Giderleri	1.526.493.000	1.683.893.386	1.678.149.284
SGK Prim Giderleri	319.316.000	344.372.826	344.341.475
Mal ve Hizmet Alımları	1.362.754.000	1.701.664.296	1.695.291.337
Cari Transferler	811.197.000	1.146.135.000	1.145.902.004
Yatırım Giderleri	10.989.842.000	21.057.323.884	20.911.478.270
TOPLAM	15.009.602.000	25.933.389.392	25.775.162.370

2017 yılı için yatırım nitelikli cari giderlerden 1.148.887.846 TL'nin karayolları akaryakıt, bitüm alımı ve yol bakım-onarım hizmetleri için yatırım amaçlı harcandığı dikkate alındığında, kuruluşun toplam yatırım harcaması 22.060.366.116 TL olarak gerçekleşmiş ve yatırım harcamalarının toplam bütçe harcamasına oranı % 86'ya ulaşmıştır.

Ayrıca; 2017 yılı kamulaştırma harcamaları için sene başında 1.233.982.000 TL ödenek tahsis edilmiş olup, sene içinde alınan ek ödeneklerle bu değer 4.122.841.969 TL'ye ulaşmıştır. Bu ödeneğin 4.122.010.554 TL'si harcanmıştır.

Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları

2019-2023 Stratejik Planında belirlenen hedeflerin gerçekleştirilebilmesi için gerekli mali kaynaklar hazine ve özgelirlerden sağlanacaktır. 2019-2021 Yılı Orta Vadeli Mali Planda öngörülen yıllık bütçe büyüklükleri ve Yeni Ekonomi Programı (Orta Vadeli Program) TÜFE Artış Oranı dikkate alınarak oluşturulan "Tahmini Bütçe Kaynakları" Tablo 1.4'te verilmektedir.

Bütçe kaynaklarının tahmininde 2019-2021 Yılı Orta Vadeli Mali Plan göz önünde bulundurulmakla birlikte, stratejik plan bütçe büyüklükleri 2023 hedeflerine paralel olarak belirlenmiş olup gerçekleştirmeler tahsis edilecek ödenek miktarı ve proje stoğuna bağlıdır.

Tablo 1.4: Stratejik Plan Dönemine Ait Tahmini Bütçe Kaynakları (TL)

Kaynaklar	2019	2020	2021	2022	2023
Teşebbüs ve Mülkiyet Gelirleri	2.355.704.000	2.650.635.000	2.814.045.000	2.982.887.700	3.161.860.962
Alınan Bağış ve Yardımlar ile Özel Gelirler	35.947.089.000	41.991.282.000	44.597.023.000	41.931.965.240	42.561.695.194
Diğer Gelirler	135.728.000	143.679.000	152.276.000	161.412.560	171.097.314
Sermaye Gelirleri	359.000	401.000	425.000	450.500	477.530
TOPLAM*	38.438.880.000	44.785.997.000	47.563.769.000	45.076.716.000	45.895.131.000

* Toplam bütçe değerleri; 11. Kalkınma Planında kurumumuz çalışma konuları kapsamındaki politika ve tedbirlerin 2019-2023 döneminde gerçekleştirilmesi için ihtiyaç duyulan bütçe tahminleridir.

Teknoloji ve Bilişim Altyapısı

KGM'deki Mevcut Bilgi İletişim Altyapısı

KGM merkez ve taşra birimleri arasında yaygın bilgisayar kullanımı ile bilgi iletişim faaliyetlerinin daha kısa sürede gerçekleştirilmesi, bilgiye erişimin kolaylaşması, bilgi iletişimi ile 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 taşra teşkilatında internet/intranet ağına bağlı toplam 11.760 kullanıcı tek bir alan ve teşkilat yapısı esasında gruplar altında 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 erişimi Genel Müdürlük üzerinden sağlanmaktadır. Genel Müdürlüğün 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.

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı veri merkezinde sonlanmakta olan 99 adet karayolları denetim istasyonu veri iletim hatlarının kurumumuz veri merkezinde sonlandırılması planlanmaktadır.

Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS)

Karayolu ağında Akıllı Ulaşım Sistemlerinin yaygınlaştırılmasına dair çalışmalar yürütülmekte olup birlikte işletilebilir ve entegre bir Akıllı Ulaşım Sistemleri yapısının oluşturulması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda toplam 18 adet Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezi (AUSM) binalarının yapımı tamamlanacaktır. Söz konusu merkezlerden Genel Müdürlüğümüz yerleşkesindeki Ana Akıllı

Ulaşım Sistemleri Merkezi binası ile pilot uygulama olan Karayolları 13. (Antalya) Bölge Müdürlüğünün Akıllı Ulaşım Sistemleri Merkezi binasının yapımı tamamlanmıştır. On üç ayrı Bölge Müdürlüğünde bulunacak merkezlerin projeleri hazırlanmıştır. Ayrıca bir merkezin yapımı, bir merkezin de proje çalışması devam etmektedir. Daha sonra haberleşme altyapısının oluşturulmasına ve tesis edilecek sistemlerin belirlenmesine yönelik çalışmalar devam edecektir.

Pilot uygulama alanı olarak seçilen Tekirova-Antalya-Gazipaşa ile Antalya-Sandıklı-3. Bölge Sınırı güzergahındaki yaklaşık 500 km’lik fiber optik haberleşme altyapısı tesis edilmesi çalışmaları devam etmekte olup 2018 yılı sonu itibarıyla tamamlanacaktır.

Akıllı Ulaşım Sistemlerinin yaygınlaştırılması sürecinde ihtiyaç duyulan konular hakkında dokümantasyon hazırlık çalışmaları yapılmıştır.

Karayolu ağında Akıllı Ulaşım Sistemleri uygulamalarının entegre bir yapı içerisinde birlikte işletilebilir, genişlemeye müsait, standartlara uygun, kontrol edilebilir, izlenebilir ve birbiriyle değiştirilebilir sistemler olması büyük önem arz etmektedir.

Bu kapsamda farklı sistemlerin NTCIP (National Transportation Communications for Intelligent Transport Systems Protocol - Akıllı Ulaşım Sistemleri İçin Ulusal Ulaştırma Haberleşme Protokolü) üzerinden merkezlerle haberleşmesinde kullanılan standartlar, protokoller ve veri yapıları ile merkez-merkez haberleşmesinde kullanılan standartlar ve trafik yönetimine dair veri sözlükleri ile ilgili olarak teknik dokümanlar hazırlanmıştır.

Devlet ve il yollarındaki kavşaklara sinyal yönetim şekline bağlı olarak sinyalizasyon sistemi kurulması için gerekli olan temel prensipler belirlenmiş ve Sinyalizasyon Sistemleri El Kitabı hazırlanmıştır.

Akıllı Ulaşım Sistemleri kapsamında kurulacak olan sistemlerin birbiriyle ve merkezleriyle haberleşmesini sağlayacak etkin bir haberleşme alt yapısının kurulması hedeflerimiz arasındadır.

Hızlı Geçiş Sistemi (HGS)

Tüm otoyol ve boğaz köprüleri ücret toplama istasyonlarında HGS yol kullanıcılarının hizmetindedir.

HGS; engelsiz geçiş, geçiş anında otomatik ücret tahsili, trafik akışında süreklilik, pasif RFID (Radyo Frekansı ile Tanımlama) teknolojisi sayesinde uzun kullanım ömrü gibi avantajlar sunmaktadır. Otoyol girişine müsaade edilen her türlü taşıt sınıfı OGS ve HGS’ye abone olabilmektedir. Yatırım Programında yer alan projeler kapsamında Otomatik ve Hızlı Geçiş Sistemlerinin otoyollarda yaygınlaştırılmasına devam edilmektedir. 2018 yılı Ekim ayı itibarıyla 172 OGS giriş, 195 OGS çıkış, 185 HGS giriş, 221 HGS çıkış gişesi hizmet vermektedir.

Serbest Geçiş Sistemi (SGS)

Serbest Geçiş Sistemi ile ücret toplama noktalarında şerit tercihi yapma zorunluluğu ortadan kalkmaktadır. Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü, Mahmutbey, Muallimköy, Güzelbahçe, 15 Temmuz Şehitler Köprüsü, FSM Etiler Kavşağı, Mecidiye, Çamlıca ve Torbalı ücret toplama istasyonlarında SGS tamamlanarak hizmete açılmıştır. Narlıdere Ücret Toplama İstasyonu ile Güzelbahçe Ücret Toplama İstasyonu arası kesimin 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. Ayrıca Işıkkent Ücret Toplama İstasyonuna Serbest Geçiş Sistemi kurulum çalışmaları devam etmekte olup 2018 yılı sonunda işletmeye açılacaktır.

KGM bünyesinde kullanılan teknoloji ve bilişim altyapısına ait diğer uygulamalar aşağıda verilmiştir:

- Web Sitesi (www.kgm.gov.tr)
- Elektronik Belge ve Arşiv Yönetim Sistemi (EBAYS)
- Karayolları Coğrafi Altlığı
- 3 Boyutlu Küre Uygulaması
- Coğrafi Tabanlı Proje Takip Sistemi
- Bakım Yönetim Sistemi
- Köprü Yönetim Sistemi
- Tünel Yönetim Sistemi
- Üstyapı Yönetim Sistemi
- Kamulaştırma, Değerleme, Envanter, Malzeme Ocakları ve Taşınmaz Web ve Mobil Bilgi Sistemi
- Bitüm Takip Sistemi
- Araç Takip Sistemi
- Karayolları Genel Müdürlüğü Mobil Uygulaması
- Özel İzin/Özel Yük Taşıma İzin Belgesi Uygulaması
- Karayolları Denetim İstasyonları Yönetim Sistemi

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 sürekli yapmaları ile mümkün olmaktadır.

Tablo 1.5: Makine Parkının Genel Durumu (01.01.2018)

Makine Gurupları	(0-5) Yaş		(6-10) Yaş		(11-15) Yaş		16 Yaş ve Üstü		Toplam		Yenileme Değeri (\$)
Ar-Ge	26	46,4%	14	25,0%	3	5,4%	13	23,2%	56	0,5%	6.804.741
Tesisler Bakım	1.904	20,7%	2.591	28,2%	1.566	17,1%	3.119	34,0%	9.180	77,3%	479.239.715
Trafik	102	46,2%	58	26,2%	31	14,0%	30	13,6%	221	1,9%	9.642.516
Yapım	4	1,9%	117	56,5%	1	0,5%	85	41,1%	207	1,7%	24.372.641
İşletmeler	76	15,3%	17	3,4%	102	20,5%	297	60,4%	492	4,1%	22.793.569
Genel	447	26,0%	528	30,8%	165	9,6%	575	33,5%	1.715	14,4%	72.233.555
Toplam	2.559	17,9%	3.325	28,0%	1.868	15,7%	4.119	37,4%	11.871	100%	615.086.737

Kuruluşun mülkiyetindeki taşıtlar mevcut durumları ile ihtiyaçları karşılayabilecek nitelikte değildir. Teşkilatımız hizmetlerinde kullanılan idare malı ve kiralık taşıtların son 10 yıldaki değişimi ve yaş gurupları Tablo 1.6 ve Tablo 1.7’de özetlenmiştir.

Tablo 1.6: İdarenin Mülkiyetinde Olan ve Kiralanan Taşıt Sayıları

Taşıt sahipliliği	Tarih	
	01.01.2008	01.01.2018
İdare malı taşıt sayısı (adet)	967	827
Kiralanan taşıt sayısı (adet)	1.596	2.627
Toplam	2.563	3.454

Tablo 1.7: Yaşlarına Göre Taşıt Sayıları

	(0-5) Yaş	(6-10) yaş	(11-15) Yaş	16 + Yaş	Toplam
Taşıt sayısı (adet)	144	293	217	173	827

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.

Karayolu Altyapısının Durumu

Ülkemiz karayolu ağının idari sorumluluklara göre dağılımı aşağıda sunulmuştur:

- 1) Otoyollar
- 2) Devlet yolları
- 3) İl yolları
- 4) Büyükşehir belediyesi, il ve ilçe belediye yolları
- 5) Köy yolları
- 6) Özel nitelikli yollar (turistik yollar, orman yolları, baraj yolları ve diğer yollar)

Otoyollar, devlet yolları ve il yolları KGM'nin, köy yolları valiliklere bağlı il özel idarelerinin, büyükşehir belediyesi, il ve ilçe belediyesi yolları 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 Tarım ve Orman Bakanlığının sorumluluğundadır.

6001 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Hizmetleri Hakkında Kanunda KGM sorumluluğundaki karayolu ağı;

- Otoyollar : Yüksek standartlara sahip, trafik seyrinde asgari hız sınırlaması uygulanan, seyahat hızı yüksek ve üzerinde erişme kontrolünün uygulandığı karayolları,
- Devlet Yolları : Belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan ve transit trafiği illere, limanlara, tersanelere, havaalanlarına, 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, havaalanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan ve bir il sınırı içinde başlayıp biten karayolları, olarak tanımlanmaktadır.

01.01.2018 tarihi itibarıyla KGM sorumluluğunda bulunan 67.619 km uzunluğundaki karayolu ağının 31.066 km'si (% 46) DY, 33.896 km'si (% 50) İY ve 2.657 km'si ise (% 4) OY'dir.



Harita 1.2: KGM Karayolu Ağı Durumu Haritası

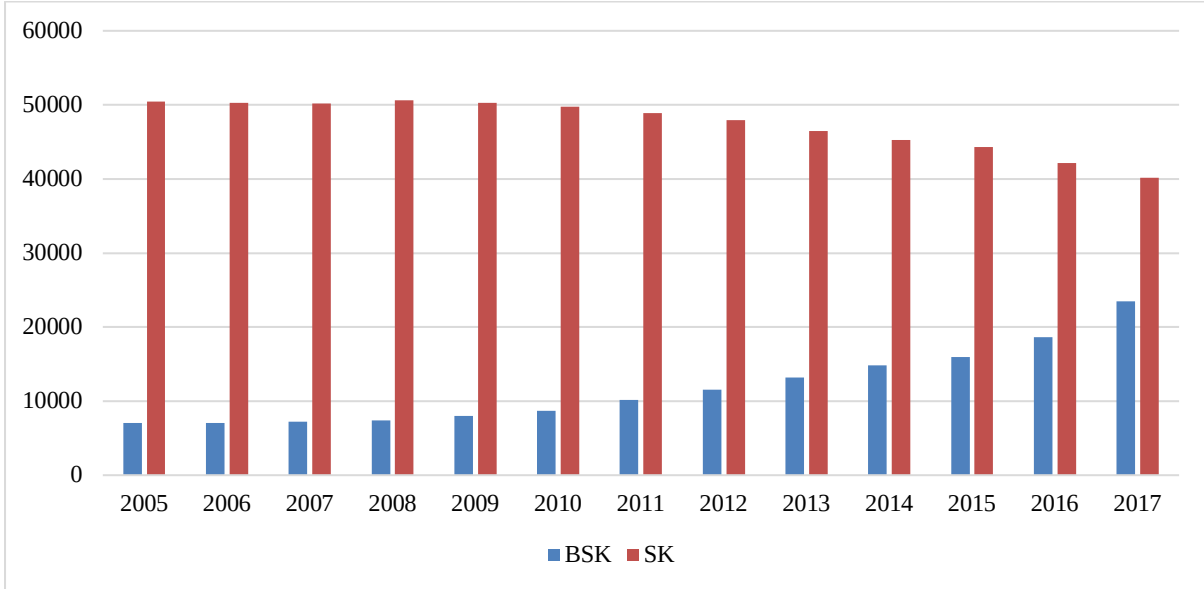
Kaplamalı Yollar

Karayolu ağının % 34,7'sinin üstyapısı Bitümlü Sıcak Karışım (BSK) kaplamalı olarak yapılmıştır. Mevcut yol ağımızın % 59,4'ünü oluşturan sathi kaplamalı yolların, trafikte ağır taşıtların oranının yüksekliği 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 1.8: Sathi Cinslerine Göre Yol Uzunlukları (km, 01.01.2018)

Yol Sınıfı	Sathi Cinsi						Toplam
	BSK	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer	
Otoyollar	2.657						2.657
Devlet Yolları	16.991	13.691	66	36	-	282	31.066
İl Yolları	3.802	26.492	248	632	520	2.202	33.896
Toplam	23.450	40.183	314	668	520	2.484	67.619

Not: Büyükşehir Belediyelerine devredilen otoyollar dahil edilmiştir.



Grafik 1.3: Yıllar İtibarıyla BSK'lı ve Sathi Kaplamalı Yol Uzunlukları (km, otoyol hariç)

Tablo 1.9: Sathi 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	44	2.200

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

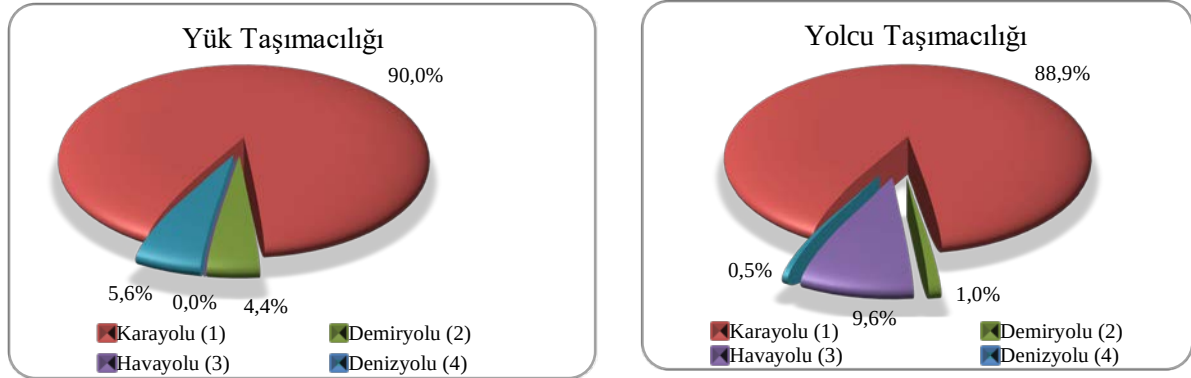
Yıllar	Devlet ve İl Yolları			Otoyollar	Genel Toplam
	BSK	SK	Toplam		
2011	194	1.320	1.514	39	1.553
2012	380	646	1.026	8	1.034
2013	370	420	790	0	790
2014	329	298	627	34	661
2015	364	193	557	4	561
2016	509	155	664	260	924
2017	595	110	705	115	820
2018*	204	48	252		252
Genel Toplam	7.358	16.254	23.612	2.657	26.269

(*2018 yılı Ağustos sonu itibarıyla)

KGM sorumluluğundaki karayolu ağının önemli bir bölümünü oluşturan, 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.

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 sektörlerle de çok yakın ilişkisi olan ve bu sektörleri etkileyen bir hizmet alanıdır. Ulaşım türleri arasındaki ilişki 2017 yılı yurt içi yük taşımalarının dağılımı açısından incelendiğinde, karayolunun yük taşımacılığındaki payının %90 ve yolcu taşımacılığındaki payının yaklaşık %89 olduğu (Grafik 1.4) ve karayolu ile yapılan taşımacılığın diğer ulaşım türlerinden daha çok talebi karşıladığı görülmektedir.



(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 taşımalarında yüklenen-boşaltılan kargo miktarı (bagaj ve posta hariç).

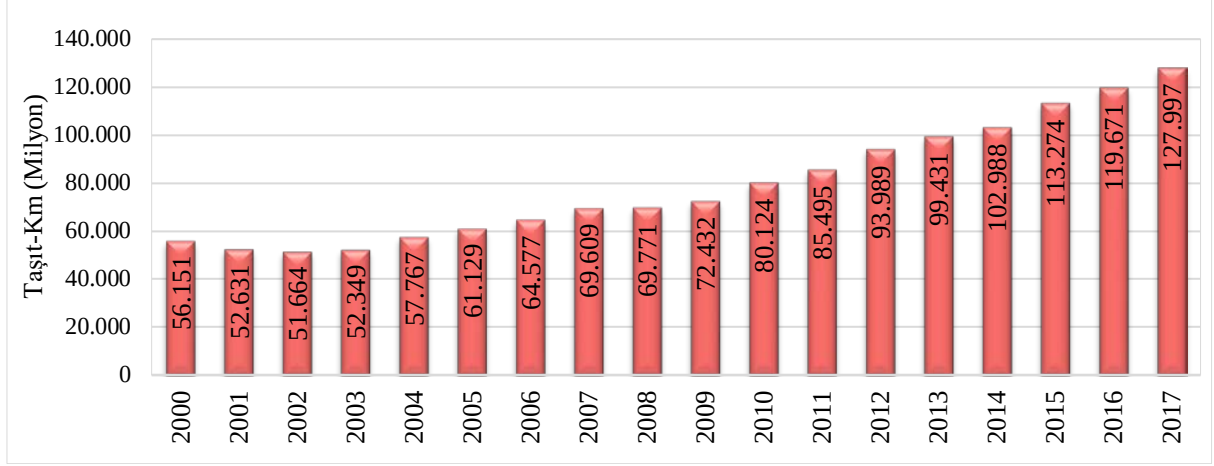
(4) Kabotajda yük / yolcu taşımalarıdır. Yolcu x mil ve ton x mil değerleri yolcu-km ve ton-km'ye dönüştürülmüştür.

Kaynak: KGM (1), TCDD (2), DHMİ (3), DTGM (4)

Grafik 1.4: Ulaşım Türlerine Göre Yurt İçi Yük - Yolcu Taşıma Oranları - 2017

Yıllar itibarıyla ekonomik gelişmeye paralel olarak taşıt-km değerleri ve taşıt sahipliğindeki artış göz önünde bulundurulduğunda en çok kullanılan ulaşım türü olan karayolunun korunmasının ve geliştirilmesinin gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Ekonomik gelişmeye bağlı olarak karayollarında gerçekleşen seyir oranları da artmaktadır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında 2008 yılında taşıt-km değeri yaklaşık 70 milyar iken 2017 yılında

128 milyar taşıt-km'ye ulaşmış olup son 10 yılda yaklaşık %83 oranında artış gerçekleşmiştir (Grafik 1.5).

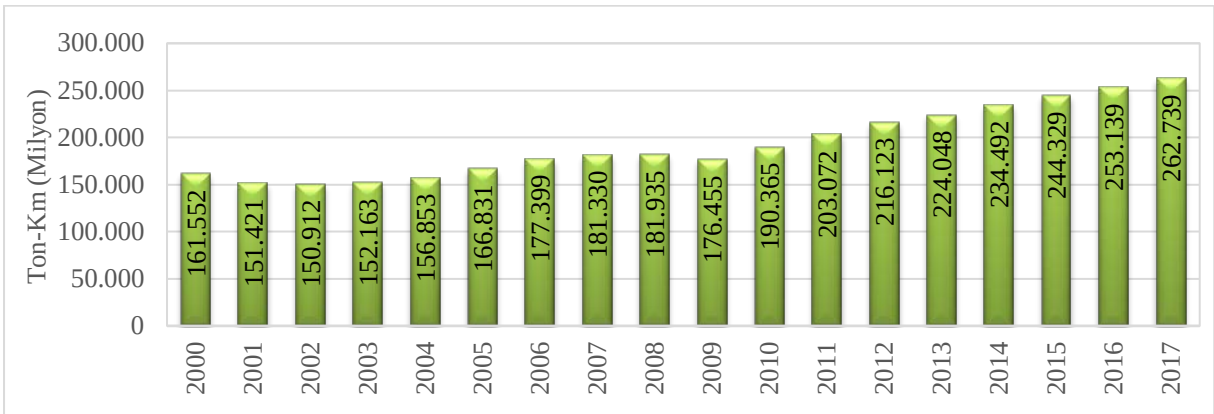


Kaynak: KGM

Grafik 1.5: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Taşıt-Km Değerleri

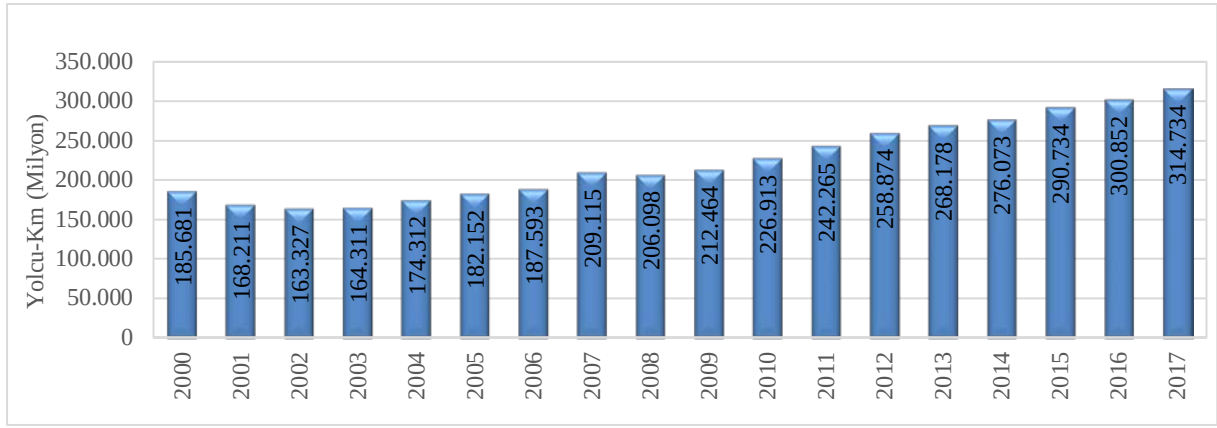
Yük taşımacılığı faaliyetleri ekonominin diğer sektörlerine hizmet verdiğinden, diğer ekonomik alanlarda yaşanan dalgalanmalar ulaşım ekonomisini doğrudan etkilemektedir. Grafik 1.6'da görüldüğü üzere, krizlerin yaşandığı yıllarda ve hemen sonrasında yük hareketliliği (ton-km) azalırken ekonominin iyi gittiği yıllarda yük hareketliliğinde artış gerçekleşmektedir. Son 10 yılda karayollarında yük taşımacılığının gelişimi incelendiğinde 2008 yılında yaşanan küresel mali krizin etkisinin karayolu taşımacılığında 2009 yılında da hissedildiği ve ton-km'de azalma olduğu ancak daha sonraki yıllarda yükselişe geçtiği görülmektedir. Yük taşımacılığında 2008 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında 182 milyar olan ton-km değeri, 2017 yılında 263 milyar ton-km olup artış oranı yaklaşık %44'tür.

Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında gerçekleşen yolcu taşımacılığında 2008 yılında 206 milyar olan yolcu-km değeri yaklaşık %53 oranında artış göstermiş olup 2017 yılında 315 milyar yolcu-km değerine ulaşmıştır (Grafik 1.7).



Kaynak: KGM

Grafik 1.6: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Ton-Km Değerleri



Kaynak: KGM

Grafik 1.7: Karayolları Genel Müdürlüğü Yol Ağında Yıllara Göre Yolcu-Km Değerleri

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 edilmesine, iş hacminin genişlemesine, üretim ve rekabetin artmasına ve ekonomik büyümeye katkı sağlamaktadır.

Ülkemizde taşıt sahipliği ve paralelinde yüksek standartlı karayolu ihtiyacı artmaktadır. TÜİK 2017 yılı verilerine göre yaklaşık 22 milyon taşıt trafiğe kayıtlı bulunmaktadır (Tablo 1.10). Trafiğe kayıtlı toplam taşıt sayısı içerisinde otomobil %54'lük oranla en önemli araç türüdür. Ülkemizde 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı henüz 149 iken bu değer gelişmiş ülkelerde ortalama 500 düzeyindedir (Grafik 1.8). Otomobil sahipliğinin doyum noktasının henüz çok altında bulunduğu ve önümüzdeki yıllarda bu oranın daha yüksek değerlere ulaşacağı düşünüldüğünde, karayolu ağının geometrik ve fiziki standartlarının mevcut ve gelecekteki trafiğin gerektirdiği niteliklere yükseltilmesi zorunluluk arz etmektedir.

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 1.10: Yıllar İtibarıyla Motorlu Kara Taşıt Sayıları

Yıl	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon*	Motosiklet	Diğer**	Toplam
2004	5.400.440	318.954	152.712	1.259.867	647.420	1.218.677	1.238.287	10.236.357
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

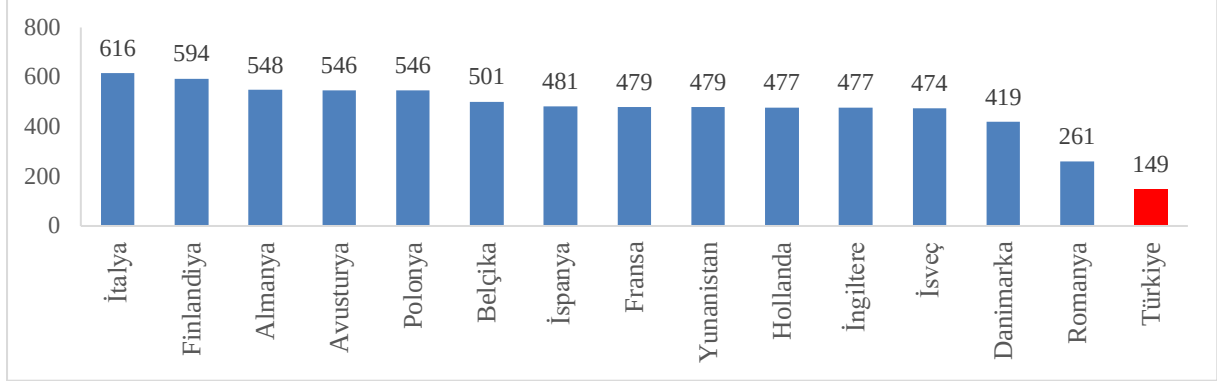
Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Yıl	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon*	Motosiklet	Diğer**	Toplam
2015	10.589.337	449.213	217.056	3.255.299	804.319	2.938.364	1.740.884	19.994.472
2016	11.317.998	463.933	220.361	3.442.483	825.334	3.003.733	1.816.582	21.090.424
2017	12.035.978	478.618	221.885	3.642.625	838.718	3.102.800	1.898.321	22.218.945

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

**Arazi taşıtı dahildir.

Kaynak: TÜİK



Kaynak: 1) TÜİK (Türkiye verileri 2017 yılına aittir).

2) EU Transport in Figures Statistical Pocketbook 2017 (Diğer ülkelere ilişkin veriler 2015 yılına aittir)

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf> Erişim tarihi: 14.05.2018

Grafik 1.8: Bazı Avrupa Ülkelerinde Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayıları

Karayolu Trafik Güvenliği

Trafik kazaları, karayolu ulaşımının en önemli sorunları arasındadır. Ülkemizde, 2017 yılında 1.202.716 trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 182.669'unu ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları oluşturmaktadır. Bu kazalarda 3.534 kişi kaza yerinde olmak üzere toplam 7.427 kişi hayatını kaybetmiş ve 300.383 kişi yaralanmıştır.

Tablo 1.11: Yıllara Göre Kaza, Ölü ve Yaralı Sayısı

Yıl	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü, Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı			Yaralı Sayısı
				Kaza Yerinde	Kaza Sonrası ⁽¹⁾	Toplam	
2003	455.637	67.031	388.606	3.946	-	-	118.214
2004	537.352	77.008	460.344	4.427	-	-	136.437
2005	620.789	87.273	533.516	4.505	-	-	154.086
2006	728.755	96.128	632.627	4.633	-	-	169.080
2007	825.561	106.994	718.567	5.007	-	-	189.057
2008	950.120	104.212	845.908	4.236	-	-	184.468
2009	1.053.345	111.121	942.224	4.324	-	-	201.380
2010	1.105.201	116.804	988.397	4.045	-	-	211.496
2011	1.228.928	131.845	1.097.083	3.835	-	-	238.074
2012	1.296.634	153.552	1.143.082	3.750	-	-	268.079
2013	1.207.354	161.306	1.046.048	3.685	-	-	274.829
2014	1.199.010	168.512	1.030.498	3.524	-	-	285.059
2015	1.313.359	183.011	1.130.348	3.831	3.699	7.530	304.421
2016	1.182.491	185.128	997.363	3.493	3.807	7.300	300.812
2017	1.202.716	182.669	1.020.047	3.534	3.893	7.427	300.383

Kaynak: TÜİK

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

(-) Bilgi yoktur.

Karayolu trafik kazaları bir dizi temel sebepten kaynaklanmaktadır. İnsan faktörünün kazaların oluşmasındaki payı %90'nın üzerindedir. Bu nedenle birinci amaç, insanların bu hataları yapmasını önlemek ve trafik güvenliğinin artırılması ile ilgili olumlu kültürel davranış değişikliklerinin oluşturularak topluma yerleşmesini sağlamaktır. İkinci amaç ise hata yapsa da insanların hayatını kaybetmesini engellemek ve insandan kaynaklanan hataları affedebilecek önlemleri almaktır. Karayolu güvenliğine yapılan yatırımlar bir taraftan ekonomik tasarruf sağlarken diğer taraftan insan hayatını da korumaktadır.

Ülkemizdeki ekonomik kalkınmanın ve refahın artmasıyla birlikte son yıllarda taşıt sayısındaki artışla birlikte yollarımızdaki trafik hacmi de göz ardı edilemeyecek kadar ileri bir düzeye ulaşmıştır. 2007-2017 yılları arasında nüfusta %14,5 ve motorlu kara taşıtları sayısında %71 oranında bir artış meydana gelirken trafik kazalarında, kaza yerinde hayatını kaybeden kişi sayısında % 29,4'lük bir azalma olduğu görülmektedir (Tablo 1.12).

Tablo 1.12: Yıllara Göre Motorlu Taşıt, Nüfus ve Ölü Sayısındaki Değişimler

Yıllar	Motorlu Kara Taşıtı Sayısı	2007 Yılına Göre Değişim (%)	Nüfus	2007 Yılına Göre Değişim (%)	Ölü Sayısı (Kaza Yeri)	Ölü Sayısı (Kaza Sonrası)	2007 Yılına Göre Değişim (%) (Kaza Yeri Ölü Sayısı)
2007	13.022.945		70.586.256		5007	-	
2008	13.765.395	5,7%	71.517.100	1,3%	4236	-	-15,4%
2009	14.316.700	9,9%	72.561.312	2,8%	4324	-	-13,6%
2010	15.095.603	15,9%	73.722.988	4,4%	4045	-	-19,2%
2011	16.089.528	23,5%	74.724.269	5,9%	3835	-	-23,4%
2012	17.033.413	30,8%	75.627.384	7,1%	3750	-	-25,1%
2013	17.939.447	37,8%	76.667.864	8,6%	3685	-	-26,4%
2014	18.828.721	44,6%	77.695.904	10,1%	3524	-	-29,6%
2015	19.994.472	53,5%	78.741.053	11,6%	3831	3699	-23,5%
2016	21.090.424	61,9%	79.814.871	13,1%	3493	3807	-30,2%
2017	22.218.945	70,6%	80.810.525	14,5%	3534	3893	-29,4%

Kaynak: TÜİK

Yollarımızdaki trafik yoğunluğu (taşıt-km) 2003-2017 yılları arasında yaklaşık 2,5 kat artmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü sorumluluğundaki yol ağında 2003-2017 yılları arasında trafik hareketliliğindeki artış dikkate alındığında trafik kazalarında hayatını kaybeden kişi sayısında (kaza yeri ölümlerine göre) %68'lik bir azalma meydana gelmiştir.

Bu azalmanın başlıca sebeplerinden birisi de bölünmüş yol çalışmalarıdır. Bölünmüş yollar, trafik kazalarını azaltarak yollarımızda can güvenliği ve ekonomik ulaşım imkanı 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 taşıtların çok düşük hızlarla seyretmesi nedeniyle otomobillerin sollama fırsatı bulamadığı kesimlerde risk alarak hatalı sollama yapmaları sonucu ölümlü ve yaralanmalı kazalar meydana gelirken, 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 ortalama ölü sayısı 617 iken Avrupa Birliğine üye ülkelerde (28 ülke) bu oran 104'tür (Tablo 1.13). Bu nedenle trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir.

Tablo 1.13: 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	182.669	7.427	617	92
Almanya	305.659	3.459	77	42
Avusturya	37.960	479	101	55
Belçika	40.303	732	130	65
Bulgaristan	7.226	708	229	99
Çek Cumhuriyeti	21.561	734	148	70
Danimarka	2.853	178	75	31
Estonya	1.391	67	101	51
Finlandiya	5.164	266	82	49
Fransa	56.600	3.461	108	52
Güney Kıbrıs Rum Yönetimi	660	57	118	67
Hırvatistan	11.038	348	234	83
Hollanda	18.523	531	66	31
İngiltere	146.203	1.804	58	28
İrlanda	5.459	166	84	35
İspanya	97.756	1.689	76	36
İsveç	14.672	259	56	26
İtalya	174.539	3.428	92	56
Letonya	3.692	188	281	95
Litvanya	3.031	242	198	83
Lüksemburg	983	36	95	63
Macaristan	16.333	644	204	65
Malta	1.380	11	41	25
Polonya	32.967	2.938	144	77
Portekiz	31.955	593	131	57
Romanya	28.944	1.893	376	96
Slovakya	5.172	310	156	57
Slovenya	6.578	120	112	58
Yunanistan	11.440	793	154	73
Avrupa Birliğine Üye Olan Ülkeler (AB-28)	1.090.042	26.134	104	51

Kaynak: 1) TÜİK (Türkiye verileri 2017 yılına aittir.)

2) EUROSTAT (Diğer ülkelere ilişkin veriler 2015 yılına aittir.)

<https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/pocketbook2017.pdf> Erişim tarihi: 14.05.2018

Karayollarının Korunması ve Trafik Güvenliği

Yollarımızın planlanan ekonomik ömrü süresince kullanılabilmesi, bir yoldan geçen dingil ağırlığı ve dingil tekerrürü ile yolun ömrü arasında doğrudan bir ilişki mevcuttur. Aşırı yüklü taşıtlar ve dingil yüklerinin kontrol altına alınmaması, yol üstyapısının kısa sürede bozulmasına ve trafik güvenliği seviyesinin azalmasına sebep olmaktadır. Aynı zamanda aşırı yüklenen taşıtlarda motorlar zorlanmakta, insan sağlığına ve çevreye zararlı azot oksitler oluşmaktadır.

2918 sayılı Karayolu Trafik Kanununa bağlı olarak çıkarılan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 128. maddesinde belirtilen ağırlık ve boyutları aşan araçlara adı geçen Kanunun 65. maddesi gereğince denetim uygulanarak yasal ağırlık ve boyutları aşan araçların yola verdiği zararın en aza indirilmesi, yolun planlanan ömrü süresince ekonomik olarak hizmet verebilmesinin sağlanması, uygun olmayan yüklemelerin neden olduğu trafik kazalarının azaltılması veya önlenmesi hizmeti, 15.12.2016 tarihli Bakanlık “OLUR”u ile Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğünce 01.01.2017 tarihinden itibaren Genel Müdürlüğümüze devredilen 99 adet karayolu denetim istasyonunda gerçekleştirilmektedir.

Ayrıca 26/10/2018 tarihli ve 30577 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Karayolları Trafik Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun”un 14. Maddesi ile “takograf ve çalışma-dinlenme süreleri yönünden karayolları denetim istasyonlarında denetim yapmak ve trafik idari para cezası karar tutanağı düzenlemek görevi Genel Müdürlüğümüze verilmiştir.

Kurumlararası eşgüdüm ve işbirliği içinde arka plan çalışmaları yapılmadan görev devirlerinin yapılması, görevlerin yerine getirilmesinde bütçe yapılanması ve personel ihtiyacı sorunlarını doğurmaktadır.

Devir alınan karayolları denetim istasyonlarının çoğu prefabrik olarak inşa edilmiş olup tüm istasyonlarda hem fiziki şartların iyileştirilmesi hem de Ön İhbar Sistemi ile birlikte Ağırlık ve Boyut Kontrol Sisteminin kurulması (tüm altyapı, üstyapı ve her türlü sistem bileşenlerinin kurulması dahil) bir zorunluluk olarak görülmektedir. Ayrıca bir çok ilin valilikleri tarafından denetim istasyonu kurulması talebi bulunmaktadır.

Karayolu Altyapısı Çerçevesinde Avrupa Birliği (AB) İlişkileri

KGM, ülkemizin Avrupa Birliği ile müzakere sürecinde AB müktesebatının Türk mevzuatına aktarılması ve uygulanması açısından “14. Fasal 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 gereği olup Türkiye’nin AB üyeliği ile birlikte uygulanması zorunluluk arz etmektedir.

- 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 “Avrupa Elektronik Yol Kullanım Ücreti Hizmeti ve Teknik Esaslarının Tanımlanması” konulu Avrupa Komisyonu 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, lojistik ulaşım üssü olma özelliği kazanacaktır. Türkiye’nin ulaşım altyapısını kullanarak Avrupa’dan Kafkasya, Orta Asya, Orta Doğu ve

Doğu Akdenize mal ve hizmet sevkiyatı yapan/yapacak ülkelerin lojistik firmalarının hızlı, kesintisiz, kapıdan kapıya ve yüksek trafik güvenliği sunan bir karayolu altyapısı beklentileri şimdi olduğu gibi gelecek yıllarda da artan bir şekilde devam edecektir.

AB içinde ulaşım güvenliğini 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 çıkarılması sürecinde AB'nin "Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi 2008/96/EC" direktifi, ulaşım konusunda çıkarılan "Beyaz Kitap"tan sonra 2009 yılından itibaren önemli bir aşamayı oluşturmaktadır.

21. Fasıl Trans-Avrupa Ağları teknik müzakereleri sonucunda belirlenen ve tüm ulaşım modlarını içeren ülkemizin sınırları içindeki ulaştırma ağı, ülkemizin AB'ye üyeliğiyle birlikte Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının (Trans-European Network-Transport TEN-T) Türkiye bölümünü oluşturacaktır. Bu durumda, ülkemizin karayolu ağının 16.799 km'lik bölümü TEN-T kapsamlı karayolu ağı (comprehensive network) içinde yer almakta olup bu uzunluğun 9.212 km'lik bölümü TEN-T çekirdek ağı (core network) kapsamındadır.

Türkiye TEN-T Karayolu Ağı üzerinde 2008/96/EC AB direktifinin öngördüğü karayolu altyapısı güvenlik yönetimi sisteminin kurulmasına yönelik çalışmalar yürütülmektedir. Bu amaçla hazırlanan yönetmelik 21.10.2018 tarih ve 30572 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Sistemin kurulabilmesi için konuyla ilgili teknik ve idari paydaşların eşgüdüm içerisinde çalışması, direktifin talep ettiği hususların uygulanmasına yönelik yasal altyapının oluşturulması, AB'deki başarılı örneklerin incelenmesi, gerekli görülen eğitim programlarının hazırlanması ve ihtiyaç duyulan eğitimlerin gerçekleştirilmesi önem arz etmektedir.

Kurumumuz, sorumlu olduğu konularla ilgili Avrupa'daki gelişmeleri izlemek ve AB ülkeleri ile ortak çalışmalar yürütmek amacıyla, Avrupa Komisyonu hibe programları kapsamındaki proje çağrılarını takip etmekte, bilgilendirme etkinlikleri ve uluslararası toplantılara katılım sağlanmakta, AB ülkeleri ile ülkemize fayda sağlayacak ortak projeler yürütmektedir.

Avrupa Birliği 7. Çerçeve Programı, İşbirliği Özel Programı kapsamında daha güvenli, maliyet etkin, çevre dostu yol altyapısı ve malzemeleri için Avrupa Birliği ile uyumlu hale getirilmiş sertifikasyon yönteminin geliştirilmesine yönelik; Türkiye (KGM), İspanya, Almanya, İsveç, Belçika, Fransa, Hollanda ve Polonya'dan toplam 13 kurum, kuruluş, şirket ve araştırma merkezinin katıldığı "Karayolları için Yaşam Döngü Mühendisliği (LCE4ROADS) Projesi" yürütülmüş olup proje 2017 sonunda tamamlanmıştır.

Avrupa Birliği Ufuk (Horizon) 2020 Programı kapsamında "Ulaştırma Altyapısının İzleme Bazlı Bakımı İçin İnce Film Algılama Sensörünün Geliştirilmesi (SENSKIN) Projesi" 01.06.2015 tarihinde başlamış olup 48 ay sürecektir. Türkiye (KGM), Yunanistan, Almanya, İtalya, İngiltere, Belçika, Ukrayna ve ABD'den toplam 15 adet kurum, kuruluş ve araştırma merkezi proje ortağı olarak yer almaktadır. Projenin amacı, ulaştırma altyapısını izlemek için kullanılacak mikro-elektronik, yapı yüzeyini deri gibi kaplayan, çalışırken çok az enerjiye ihtiyaç duyan, düzgün olmayan yüzeylerde de uygulanabilen, mevcut sensörlerden daha ucuz maliyetli ve kendi kendini izleyip raporlayabilen bir sensör geliştirmektir. Çalışmalar, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı koordinasyonunda İşletmeler Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülmektedir.

Ayrıca, Ufuk 2020 (H2020) Programı kapsamında kurumumuzun proje ortağı olarak yer aldığı "Gelecek İçin Altyapı İnovasyonu [INFRA4DFUTURE (Infrastructure Innovation for the Future)] Projesi", Koordinasyon Destek Aksiyon (CSA) projesi olup Temmuz 2018 tarihinde Avrupa Komisyonu tarafından kabul edilmiştir. Hibe anlaşmasının (grant agreement) imzalanması ile 1 Ekim 2018 tarihinde başlatılan projenin 24 ayda tamamlanması planlanmaktadır. Proje, Hollanda'dan RWS firması koordinatörlüğünde Türkiye (KGM), Avusturya, Belçika, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Almanya, İtalya, Norveç, Yunanistan, Letonya, Polonya, Portekiz, İspanya,

İsveç ve İsrail olmak üzere 17 ülkeden 19 adet ulaştırma altyapı kurumu ve 1 adet kuruluş, proje ortağı olarak yer almaktadır. Projenin amacı, Avrupa ulaştırma altyapı ağının modernizasyonu çalışmalarında kamu, sanayi ve araştırma alanlarındaki ilgili paydaşlar tarafından desteklenen uyumlu ulaştırma altyapı inovasyonlarının geliştirilmesi ve uygulanması üzerine ortak bir stratejik vizyon ve talep odaklı bir mekanizma geliştirmektir. Çalışmalar, Strateji Geliştirme Dairesi Başkanlığı tarafından yürütülmektedir.

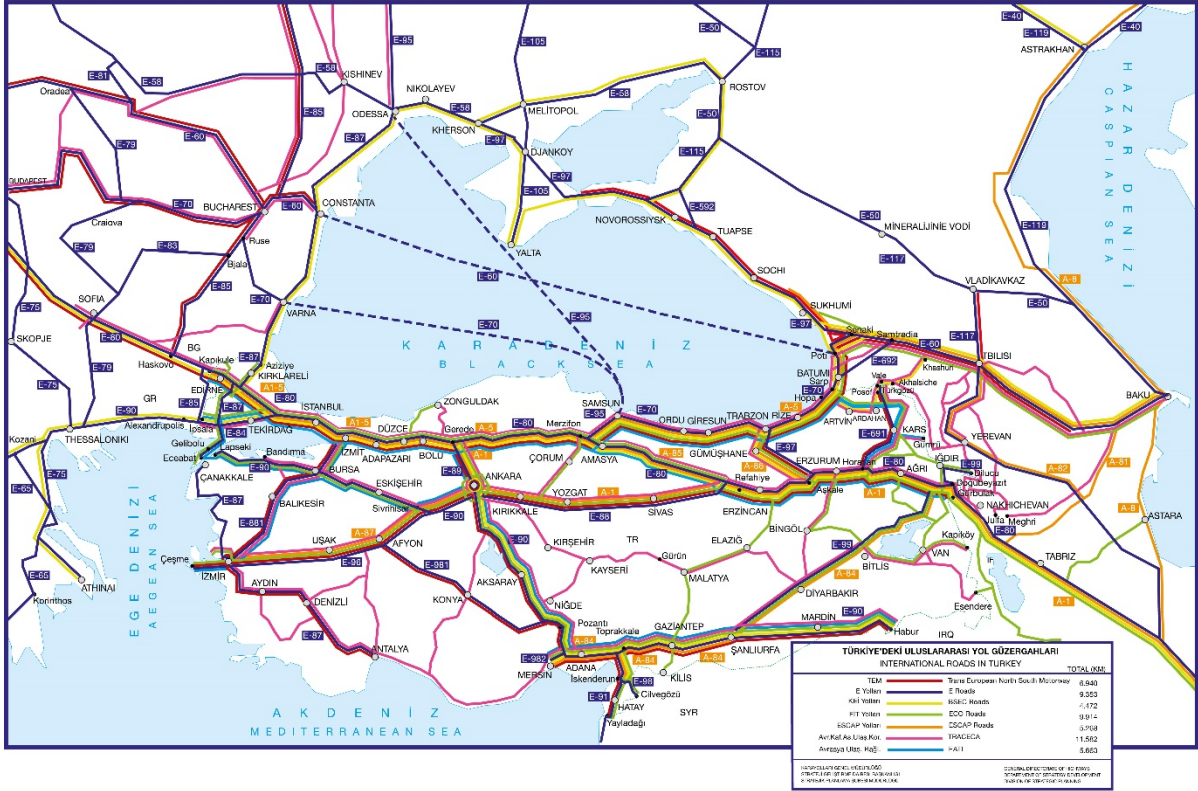
Uluslararası Çalışmalar

Türkiye, coğrafi konumuna bakıldığında Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının birbirine yaklaştığı noktada doğal bir köprü olarak Asya, Orta Asya, Kafkasya ile Karadeniz ve hatta Pasifik ülkelerini birbirine bağlayan Avrupa-Asya Uluslararası Ulaştırma ağlarının merkezinde bulunmaktadır. Günümüzde önemli finans, mal ve bilgi akışının yoğunlaştığı zengin kaynaklara sahip ülkeleri/bölgeleri üretim yerlerine ve pazar bölgelerine bağlamayı hedefleyen projeler önem kazanmaktadır. Böylece, ulaştırma bağlantılarının geliştirilmesi ile karayolları üzerindeki taşımacılığın kolaylaştırılması, ekonomik ilişkilerin, ticaretin ve turizmin artırılması amaçlanmaktadır.

Bu kapsamda ülkemiz, bölgesel ve bölgelerarası karayolu bağlantılarını sağlamaya yönelik birçok uluslararası proje ve organizasyonda yer almaktadır. Bunlar; Trans-Avrupa Kuzey-Güney Otoyolu (TEM), E-Yolları Ağı, Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Birleşmiş Milletler/Asya, Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (UN/ESCAP), Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (KEİ), Ekonomik İşbirliği Teşkilatı (EİT), Trans Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), Avrasya Karayolu Bağlantıları (EATL) gibi küresel ve bölgesel organizasyonlardır. Söz konusu organizasyonların oluşturduğu güzergahlarda mevcut ve gelecekte oluşabilecek problemlerin çözülmesi; güzergahların birbirine entegrasyonu, ortak kullanımı ve sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin sağlanması ön plana çıkmaktadır. KGM, söz konusu organizasyonlar kapsamında yer alan ülkemizdeki karayolu güzergahlarının yönetilmesinden sorumludur. Bu güzergahlara ilişkin bilgiler Tablo 1.14, Harita 1.3 ve 1.4'te verilmektedir.

Tablo 1.14: 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
Karadeniz Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - KEİ (Black Sea Economic Cooperation - BSEC)	4.472
Ekonomik İşbirliği Teşkilatı - EİT (Economic Cooperation Organization - ECO)	9.914
Birleşmiş Milletler/Asya ve Pasifik Ekonomik ve Sosyal Komisyonu (United Nations/Economic and Social Commission for Asia and the Pacific-UN/ ESCAP)	5.268
Avrupa, Kafkasya ve Asya Ulaştırma Koridoru (Transport Corridor for Europa, Caucasia and Asia - TRACECA)	11.582
Avrasya Karayolu Bağlantıları (Euro-Asian Transport Linkages - EATL)	5.663
Trans-Avrupa (TEN-T) Kapsamlı Karayolu Ağı (Trans-European (TEN-T) Comprehensive Road Network)	16.799
Trans-Avrupa (TEN-T) Çekirdek Karayolu Ağı (Trans-European (TEN-T) Core Road Network)	9.212



Harita 1.3: Türkiye'deki Uluslararası Karayolu Güzergahları



Harita 1.4: Türkiye Trans-Avrupa (TEN-T) Karayolu Ağı

1.8 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 değişikliğindeki 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 bir bakış açısıyla planlanarak yeniden düzenlenmesine, kamu-özel sektör işbirliğinin artırılmasına ve insanların ulaştırma alışkanlıklarının ekonomik ve çevresel beklentiler doğrultusunda değiştirilmesine gerek duyulmaktadır.

Bu kapsamda karayolu altyapısı ve taşımacılık sektörünü etkileyen gelişmeler şunlardır:

- Küreselleşme
- Bilimsel ve teknolojik gelişmeler
- İklim değişiklikleri ve çevre dostu altyapı
- Küresel enerji sisteminde dönüşüm
- Alan odaklı karayolu altyapı planlaması
- Sürdürülebilir ulaştırma ve güvenlik
- Affeden ve kendini ifade eden yollar
- Karayolu altyapısı güvenlik yönetimi uygulamaları
- Çok modlu ve kombine taşımacılığın geliştirilmesi
- Alternatif finans temin modelleri
- İleri karayolu teknolojileri

1.9 PESTLE Analizi

PESTLE analiziyle, ulaştırma sektörüyle ilgili, kurumumuzun kontrolü dışındaki koşulların ve eğilimlerin incelenerek, fırsat ve tehditlerin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda; dış paydaşların görüş ve önerileri, dünyadaki ve Türkiye’deki değişiklikler ve gelişmeler de dikkate alınarak kurumumuza yönelik tespitler ve ihtiyaçlar ile stratejiler oluşturulmuştur. PESTLE analizi ile kurumumuz üzerinde etkili olan/olabilecek politik, ekonomik, sosyo-kültürel, teknolojik, yasal ve çevresel dış etkenlerin tespit edilmesi amaçlanmıştır.

PESTLE analizi kapsamında belirlenen fırsatlar;

- ✓ Üst politika belgelerinin, artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli, konforlu karayolları yaparak geliştirilmesini sağlamak için karayolu yatırımlarını ve sektörü desteklemesi
- ✓ Kamu yönetimi reformları
- ✓ Karayolu ile kapıdan kapıya taşımacılık yapılabildiğinden karayoluna olan ihtiyacın süreklilik arz etmesi, yük ve yolcu taşımacılığının büyük çoğunluğunun karayolu ile yapılması
- ✓ Teknik bilgi birikimi ve tecrübesi olan kamu kurumu ve özel sektörün bulunması
- ✓ Ulaşım alt yapısı geliştirme sürecinin insana ve çevreye duyarlı olarak yürütülmesine olan kamuoyu desteği
- ✓ Üst politika belgelerinin Ar-Ge ve yenilikçi ürünleri desteklemesi
- ✓ Bilgi ve iletişim alanındaki gelişmeler, mobil cihaz ve yapay zeka teknolojileri, taşıt ve ulaşım altyapısındaki teknolojik gelişmeler ve yenilikler, ileri teknoloji AUS uygulamaları

- ✓ 2008/96/EC direktifi kapsamında yayımlanan “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik” kapsamında yapılacak çalışmalar
- ✓ Enerji verimliliği ile gürültü ve hava kirliliğinin azaltılmasına yönelik çalışmalar
- ✓ Karayolu güzergah seçimi ve yapım sürecinde çevre öncelikli yaklaşım

olarak belirlenmiştir.

PESTLE Analizi kapsamında belirlenen tehditlerin ortadan kaldırılmasına yönelik yapılması gereken aktiviteler şu şekilde belirlenmiştir:

- ✓ Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmalarda anında reaksiyon vermeye imkan sağlayacak düzenlemelerin yapılması, yerli/milli üretim ve altyapı çalışmalarının planlanması ve sektörde yerli üretimi destekleyici projelere ağırlık verilmesi önem arz etmektedir.
- ✓ Karayolu taşımacılığının tercih edilmesi sektöre ayrılacak bütçenin artışını sağlarken diğer taraftan trafik güvenliği sorunları ve bakım maliyetlerini artırmaktadır. Bu sebeple entegre bir ulaşım sistemi tesis edilmelidir.
- ✓ Bütçe politikalarının belirlenmesi aşamasında, yatırımların en az maliyetle ve kamu kaynaklarını etkin ve verimli bir şekilde kullanarak yapılmasının öncelikli olması gerekmektedir.
- ✓ Trafik güvenliği kültürü ve farkındalığın artırılması için kitle iletişim araçlarının daha etkili kullanılmasının sağlanması; eğitim, seminer, bilgilendirme dokümanlarının hazırlanması ve paydaşlarla eş güdümlü şekilde bilinçlendirme çalışmalarının yapılması önem arz etmektedir.
- ✓ Şehir geçişleri ve çevre yolu çalışmalarının yerel yönetimler ve KGM tarafından eş güdümlü şekilde yürütülmesi gerekmektedir.
- ✓ Kamu hizmetleriyle ilgili planlama ve yatırım kararlarında kamuoyunun görüşlerinin dikkate alınmasına, gerekli bilgilendirme ve bilinçlendirme çalışmalarına daha fazla önem verilmelidir.
- ✓ İmar mevzuatında çevre yolu kenarlarının imara açılmamasıyla ilgili gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.
- ✓ Doğal yaşamın etkileneceğinin düşünüldüğü alanlarda, uygun projelerin tespiti için proje-tasarım yarışması ve internet üzerinden anket yapılması önemlidir.
- ✓ Üretim alanları ve yeni sanayi alanlarının yer değiştirmesi sebebi ile yük taşımacılığı yapılan güzergahların revize edilmesi gerekmektedir.

1.10 GZFT (Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler) Analizi

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 veriler kuruluşun stratejik amaçlarının ve hedeflerinin belirlenmesinde kullanılmıştır.

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

Tablo 1.15: KGM Güçlü Yanlar- Zayıf Yanlar

	GÜÇLÜ YANLAR	ZAYIF YANLAR
İÇ ÇEVRE	• Ülke genelinde yaygın organizasyon yapısı • Halka sunulan hizmet düzeyi • Karayolu ulaştırma 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) • Üst politika belgelerindeki hedefler ve proje stoku dikkate alındığında yapım öncesi sürece yeterli zaman ayrılamaması • Halkın karayolu projelerine katılımını sağlama ve görüşlerini almadaki eksiklikler • Personelin kurumsal sorumluluklarına dair karşılaştıkları hukuksal sıkıntılarda kurumdan yeterli destek bulamaması • Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması • Karayolu kariyer uzmanlığına geçilememesi

Tablo 1.16: KGM Fırsatlar - Tehditler

	FIRSATLAR	TEHDİTLER
DIŞ ÇEVRE	• Ulaştırma hizmetlerinin insan yaşamında vazgeçilmez bir ihtiyaç olması • Ülkemizin stratejik konumu sebebi ile önemli uluslararası karayolu koridorlarında yer alması • Bölünmüş yollar ve otoyol yatırımlarının üst politika belgelerinde 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 yaygın tür olması • Mali kaynak yaratma ve yatırımlara hızlı geçişi sağlama konusunda Kamu Özel Sektör İşbirliğinin katkısı • Üst politika belgelerinde Ar-Ge ve yenilikçi ürünlerin desteklenmesi • Üst politika belgelerinde ulaştırma türlerinin dengelenerek karayolu trafik yükünün azaltılmasına yönelik politikalar • Trafik kültürünü artıracak çalışmaların varlığı	• Trafik güvenliği konusunda kamuoyundaki farkındalığın yetersizliği • Farklı kurumlardaki kamu çalışanları arasındaki ücret farklılıkları • Personel özlük hakları ve ücretlerinin yetersizliği • İklim değişikliği, deprem, sel gibi doğal faktörlerin mevcut ulaşım altyapısına zarar vermesi • Küresel ve bölgesel siyasi ve ekonomik istikrarın bozulması • Paydaşların fazlalığı sebebiyle ihtiyaçların karşılanmasında problemler yaşanması • Diğer ulaştırma türlerindeki gelişmeler • Ulaştırma alanında hammadde, enerji ve teknoloji açısından dışa bağımlılık

2. GELECEĞE BAKIŞ

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 ulaştırıcı, çevreye duyarlı konforlu yollar.

2.3 Temel Değerler

- ✓ **Kaliteli Hizmet:**
 - Yol kullanıcılarının memnuniyetini esas alarak güvenli ve konforlu seyahat edecekleri yolları tesis etmek.
- ✓ **Sürdürülebilirlik:**
 - Hizmetleri kesintisiz şekilde mesai saati düşünülmezsizin (7 gün 24 saat) sağlamak.
- ✓ **Yenilikçi ve Öncü Olmak:**
 - Ar-Ge çalışmalarına önem vererek bilim ve teknolojiye gelişmeleri takip etmek, gelişime açık olmak, yaratıcı çözümler üretmek ve risk almak.
- ✓ **Tarafsızlık ve Duyarlılık:**
 - Hizmet üretim sürecinin her alanında ve aşamasında rasyonel kriterleri göz önünde bulundurmak ve faaliyetlerini insana, doğaya ve çevreye duyarlı olarak yürütmek.
- ✓ **Verimlilik:**
 - Kaynakları etkin kullanmak.
- ✓ **Sosyal Sorumluluk Bilinci:**
 - Toplumsal menfaatlerin öncelikle dikkate alınmasını sağlamak.
- ✓ **Tutarlılık ve Öngörülebilirlik:**
 - Plan, program ve bütçeye bağlı çalışarak hedefleri tutturmak.
- ✓ **Şeffaflık:**
 - Hizmet sürecinde paydaşların katılımına açık ve hesap verebilir olmak.
- ✓ **Kariyer Planlamasına Önem Vererek Karayolculuk Ruhunu Korumak:**
 - Personelin çalışma koşullarını ve sosyal yaşam standartlarını iyileştirmek, kurum içi iletişimi açık tutmak, kurum kültürüne sahip çıkmak, etik değerlere bağlı olmak.
- ✓ **Milli ve Yerli Kaynak Kullanımı:**
 - Tüm çalışma süreçlerinde azami ölçüde milli ve yerli kaynak kullanmak.

3. STRATEJİ GELİŞTİRME

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planında 5 amaç, 23 hedef ve 80 performans göstergesi yer almakta olup bu kapsamda hazırlanan hedef kartları Bölüm 3.1’de verilmektedir.

3.1 Hedef Kartları

Amaç	A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.								
Hedef	H1.1: Karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecek ve geliştirilecektir.								
Sorumlu Birim	Yol Yapım Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)	Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri	Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG1.1.1: Yol ağıımızda belirlenen kesimlerde yapılacak bölünmüş yol (otoyol hariç) uzunluğu (km)	60	435	846	1.250	1.549	1.900	2.370	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.1.2: Yol ağıımızda belirlenen kesimlerde yapılacak tek yol uzunluğu (km)	5	861	1.111	1.361	1.646	1.926	2.204	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.1.3: Yol ağıımızda belirlenen kesimlerde yapılacak tünel uzunluğu (km)	5	31	66	100	137	177	215	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.1.4: Yol ağıımızda belirlenen kesimlerde yapılacak köprü uzunluğu (km)	5	67	99	134	170	205	243	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.1.5: Yol ağıımızda belirlenen kesimlerde yapılacak BSK'lı yol uzunluğu (km)	25	2.138	3.292	4.691	6.061	7.227	8.401	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler	- Kuzey-Güney akslarındaki arazi yapısındaki zorlukların ve heyelanların çalışma takviminde aksamalara neden olması - Kamulaştırma problemleri - Bölünmüş ve tek yollarda BSK kaplama yapımı sürecinde yaşanabilecek aksamlar - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Yapım öncesi proje hazırlık sürecine yeterli zaman ayrılamaması								
Stratejiler	- Yol yapım çalışmalarında "Ana limanların karayolu ve demiryolu bağlantıları ve sınır kapılarına bağlantı yapan koridorlarda karayolu yatırımlarının tamamlanması" ve "karayolu ağıında ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu kesimlerde bölünmüş yol ve BSK yatırımlarının yapılması" gerçekleştirilecektir. - Yapım çalışmalarında, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafiğine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, limanlar ve sınır kapıları ile 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.								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023
	Yıllara Göre (TL)	14.000.000.000	14.100.000.000	14.400.000.000	14.900.000.000	15.014.577.000
	Toplam (TL)	72.414.577.000				
Tespitler		Yatırım programına dahil işler için gerekli bütçe ödeneklerinin sene başında sağlanamaması				
İhtiyaçlar		Hedefler ile bütçe kaynakları arasındaki dengenin sağlanması				

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç	A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.								
Hedef	H1.2: Karayolu fiziki ve geometrik standartlarının iyileştirilmesine ve geliştirilmesine yönelik her türlü harita, proje ve kamulaştırma hizmeti yapılacaktır.								
Sorumlu Birim	Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)	Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai Bşk., Strateji Geliştirme Dai Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.								
Performans Göstergeleri	Hedef Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG1.2.1: Yol ağımız için yapılacak kamulaştırma mühendislik ve müşavirlik hizmetleri (km)	10	4.185	7.385	10.385	13.385	16.385	19.385	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.2.2: Yol ağımız için kamulaştırma yapılacak alan (milyon m ²)	60	25,08	62,58	97,58	132,58	167,58	202,58	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.2.3: Hazırlanacak OY, DY ve İY proje uzunluğu (km)	20	2.000	3.800	5.600	7.300	8.900	10.400	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.2.4: OY, DY ve İY için üretilecek harita uzunluğu (km)	5	1.400	2.600	3.800	5.000	6.100	7.100	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.2.5: Hazırlanacak köprü projesi sayısı (adet)	5	340	670	870	1.045	1.195	1.345	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler	- Kamulaştırma problemleri - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Yapım öncesi proje hazırlık sürecine yeterli zaman ayrılamaması								
Stratejiler	- Proje 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 şehir geçişlerinin çevre yoluyla transit geçilmesi ve bölünmüş yolların tercih edilmesi" genel bir strateji olarak benimsenmiştir. Bu kapsamda, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafikine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney aksları, limanlar ve sınır kapıları ile uluslararası koridorlar dikkate alınacaktır. - Ağa alınan standart dışı yollar ile ana arterleri birbirine bağlayan ve trafik güvenliğini artırmaya yönelik tek platformlu yolların proje çalışmalarına önem verilecektir. - Yapılması veya iyileştirilmesi planlanan yollar için halihazır haritalar alınarak karayolu geometrik standartlarına uygun projeler hazırlanacaktır. Projelerde teknolojik çözümlerin kullanılmasına öncelik verilecektir.								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023
	Yıllara Göre (TL)	3.130.000.000	3.135.000.000	3.138.000.000	3.140.000.000	3.143.000.000
	Toplam (TL)	15.686.000.000				
Tespitler		Yapım sırasında karşılaşılabilecek problemlerin önüne geçilebilmesi için projelendirme aşamasında gerekli sürenin ayrılamaması				
İhtiyaçlar		Planlama ve projelendirme aşamasında ortak çalışmalara önem verilerek bilgilendirme faaliyetlerinin yürütülmesi				

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.								
Hedef		H1.3: Karayolu ağının erişme kontrollü ve geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi sağlanacaktır.								
Sorumlu Birim		İşletmeler Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG1.3.1: YİD modeli ile yapılacak otoyol uzunluğu (km)		80	185	412	709	946	1.047	1.122	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.3.2: Projelendirilecek yol uzunluğu (km)		2	510	810	1.010	1.210	1.410	1.510	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.3.3: YİD modeli ile yapılacak karayolu güzergâhlarında kamulaştırma mühendislik ve müşavirlik hizmetleri (km)		3	0	150	150	150	250	350	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.3.4: YİD modeli ile yapılacak karayolu güzergâhlarında kamulaştırılacak alan (milyon m²)		15	10,64	24,64	28,64	29,64	34,64	39,64	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		▪ Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmalar								
Stratejiler		▪ Önemli ulaşım koridorları otoyol ağı ile birbirine bağlanacaktır. Marmara Bölgesi öncelikli olmak üzere YİD modeliyle yeni otoyollar inşa edilecektir. ▪ Yapım çalışmalarında, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafikine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, limanlar ve sınır kapıları ile uluslararası koridor olmaları dikkate alınarak yapılan önceliklendirme çalışmaları belirleyici olacaktır. ▪ Projelerde teknolojik çözümlerin ve yeni malzemelerin kullanılmasına öncelik verilecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	4.910.000.000		9.056.000.000		11.575.000.000		12.470.000.000		13.989.000.000
	Toplam (TL)	52.000.000.000								
Tespitler		Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmaların finans temininde oluşturabileceği olumsuzluklar								
İhtiyaçlar		Ekonomik dalgalanmaların olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi amacıyla paydaşlarla (özel sektör-kamu) iletişim içinde olunması ve gerekli düzenlemelerin yapılabilmesine yönelik çalışmalara önem verilmesi								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.								
Hedef		H1.4: Önemli koridorlar üzerinde coğrafi engelleri aşacak özellik arz eden büyük sanat yapılarına yönelik önemli projeler hayata geçirilecektir.								
Sorumlu Birim		Sanat Yapıları Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG1.4.1: Özel köprü yapım gerçekleşme yüzdesi ²		70	50	50	50	50	50	50	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.4.2: Hazırlanacak özel köprü projesi sayısı (adet)		30	8	16	20	23	26	29	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Yeterli ödeneğin sene başında sağlanamaması - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Teknik eğitim eksikliği - Projelerin önceliklendirilememesi								
Stratejiler		Karayollarında yer alan büyük sanat yapıları projelerinde yapım aşamasından önce yapılan etüt, proje ve sondaj çalışmaları ile yapım sırasında yaşanabilecek zaman kaybı azaltılacak ve büyük maliyet artışlarının önüne geçilecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	14.000.000		15.000.000		17.000.000		18.500.000		20.500.000
	Toplam (TL)	85.000.000								
Tespitler		Yatırım programına dahil edilen sanat yapılarının yapımı için gerekli bütçe ödeneklerinin sene başında sağlanamaması								
İhtiyaçlar		Hedefler ile bütçe kaynakları arasındaki dengenin sağlanması								

² Söz konusu gösterge yatırım programında yer alan “Özel köprü yapım gerçekleşme yüzdesi”ni ifade etmekte olup 2019-2023 dönemine ait gösterge değerleri kümülatif hesaplanamamaktadır. Yıllık gösterge hedefleri, yıl içinde çalışma yapılan köprülerdeki gerçekleşme oranını ifade etmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.									
Hedef		H1.5: Çağdaş metot, malzeme ve teknolojilerle güvenli, dayanıklı ve sürdürülebilir karayolu yapılmasına yönelik olarak ihtiyaç duyulan araştırma mühendislik hizmetleri, beklenen kaliteyi sağlayacak şekilde sürdürülecektir.									
Sorumlu Birim		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.									
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Makine ve İkmal Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.									
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı	
PG1.5.1: Ar-Ge Laboratuvarlarında yapılacak deney sayısı (bin adet)		55	130	230	330	480	630	780	Ayda bir	3 ayda bir	
PG1.5.2: Kalibrasyon ve ara kontrol faaliyet sayısı (adet)		5	2.250	4.450	6.650	8.850	11.050	13.250	Ayda bir	3 ayda bir	
PG1.5.3: Başlatılacak Ar-Ge proje sayısı (adet)		40	1	3	5	7	9	11	Ayda bir	3 ayda bir	
Riskler		• Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması • Teknik ekipman eksikliği • Doğal afetler ve arazi incelemelerinde karşılaşılabilecek zorluklar • Teknik eğitim eksikliği									
Stratejiler		▪ Projelerde teknolojik çözümlerin, alternatif ve yeni malzemelerin kullanılmasına ve uygulanmasına öncelik verilecektir. ▪ Dünyadaki gelişmeler takip edilecektir.									
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023	
	Yıllara Göre (TL)	8.000.000		8.000.000		8.000.000		8.000.000		8.000.000	
	Toplam (TL)	40.000.000									
Tespitler		• Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar • Personel özlük hakları ve ücretlerinin yetersizliği sebebiyle uzmanlaşmış, deneyimli kadronun her geçen gün azalması									

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

	• Cihazların kullanım dışı kalması sonucu ölçümlerin yapılamaması • Personelin uzmanlaşması için gerekli eğitimlerin alınamaması
İhtiyaçlar	• Kurumsal kapasitenin artırılması • Özlük haklarında yapılabilecek iyileştirmeler ile kurum personelinin memnuniyetinin artırılması • Personelin bilgi birikiminin iyileştirilmesine yönelik eğitimler düzenlenmesi • Yeni teknolojilerin takibi ve kurumda uygulanmasına yönelik bütçe tahsisi

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.										
Hedef		H1.6: 11. Kalkınma Planının 339 nolu “Öncelikli sektörlerin ihtiyaçları doğrultusunda trafik akış darboğazlarının giderilmesi ve trafik akışının ihtiyaç duyulan hizmet seviyesinde sürdürülmesi yoluyla mevcut karayolu ağının daha verimli ve güvenli kullanılması sağlanacaktır” politikası kapsamında yer alan projeler tamamlanacaktır.										
Sorumlu Birim		Yol Yapım Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk.										
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.										
Performans Göstergeleri (*)		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı		
PG1.6.1: 339.1 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		25	2	19	38	58	78	100	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.2: 339.2 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		16	29	42	60	80	100		Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.3: 339.3 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		2	20	34	100	-	-	-	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.4: 339.4 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		18	47	57	78	100	-	-	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.5: 339.5 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		32	22	36	67	100	-	-	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.6: 339.6 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		3	0	0	26	63	100	-	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.7: 339.7 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		1	0	0	19	45	72	100	Ayda bir	3 ayda bir		
PG1.6.8: 339.8 nolu tedbirin fiziki gerçekleşme yüzdesi		3	0	20	46	72	100	-	Ayda bir	3 ayda bir		
Riskler		- Arazi yapısındaki zorlukların ve heyelanların çalışma takviminde aksamalara neden olması - Kamulaştırma problemleri - Bölünmüş ve tek yollarda BSK kaplama yapımı sürecinde yaşanabilecek aksamlar - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması										
Stratejiler		- 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" gerçekleştirilecektir. - Yapım çalışmalarında, Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafiğine (YOGATT) göre TIR Güzergâhları, Doğu-Batı koridorları, Kuzey-Güney aksları, limanlar ve sınır kapıları ile uluslararası koridor olmaları dikkate alınarak yapılan önceliklendirme çalışmaları belirleyici olacaktır.										
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019			2020		2021		2022		2023	
	Yıllara Göre (TL)	4.100.000.000			4.250.000.000		4.400.000.000		4.600.000.000		4.745.423.000	
	Toplam (TL)	22.095.423.000										

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Tespitler	Yatırım programına dahil işler için gerekli bütçe ödeneklerinin sene başında sağlanamaması
İhtiyaçlar	Hedefler ile bütçe kaynakları arasındaki dengenin sağlanması

(*) 11. Kalkınma Planının 339 nolu “Öncelikli sektörlerin ihtiyaçları doğrultusunda trafik akış darboğazlarının giderilmesi ve trafik akışının ihtiyaç duyulan hizmet seviyesinde sürdürülmesi yoluyla mevcut karayolu ağının daha verimli ve güvenli kullanılması sağlanacaktır” politikası kapsamında yer alan projeler şunlardır:

PG1.6.1: 339.1. Filyos Limanının Adapazarı ve İzmit bölgesi ile bağlantısını sağlayacak Filyos-Zonguldak, Filyos-(Çaycuma-Bartın Ayrımı), Zonguldak-Ereğli (Ereğli Çevre Yolu dâhil) karayolu projeleri ile Adapazarı-Karasu-Akçakoca karayolu projesinin Akçakoca Limanı-Kocaali kesimi tamamlanacaktır.

PG1.6.2: 339.2. İzmit Bölgesinin yoğun trafiğini alarak Kuzey Marmara Otoyoluna bağlantısını sağlayan Şile-Ağva-Kandıra-Kaynarca Devlet Yolu ile Kaynarca-Karasu Yolu tamamlanacaktır.

PG1.6.3: 339.3. Çukurova Bölgesel Havalimanı Bağlantı Yolu tamamlanacaktır.

PG1.6.4: 339.4. Doğu Karadeniz Bölgesinin iç bölgeler ile İran ve Azerbaycan’a bağlantısını sağlayan Trabzon-Aşkale Devlet Yolu tamamlanacaktır.

PG1.6.5: 339.5. Doğu Akdeniz bölgesinin Batı Akdeniz bölgesine bağlantısını sağlayan Erdemli-Silifke-Taşucu-13. Bölge Hududu Devlet Yolu ile Alanya-Gazipaşa-5. Bölge Hududu Devlet Yolu (Akdeniz Sahil Yolu) tamamlanacaktır.

PG1.6.6: 339.6. Modernize edilen Hamzabeyli Sınır Kapısı, D-100 karayoluna ve TEM otoyoluna bölünmüş yol ile bağlanacaktır.

PG1.6.7: 339.7. Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesi ve BOTAŞ Limanına hizmet edecek (Ceyhan-Yumurtalık) Ayrımı-BOTAŞ Tesisleri il yolu bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalı I/A standardına yükseltilecektir.

PG1.6.8: 339.8. Adana ve Osmaniye Organize Sanayi Bölgesi ile Ceyhan Endüstri İhtisas Bölgesinin, Yenice Lojistik Merkezi ile Mersin Limanı’na bağlantısına hizmet edecek olan Adana Güney Çevre Yolu tamamlanacaktır.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A1: Artan yük ve yolcu taşımacılığı talebini karşılayacak güvenli ve konforlu karayolları yapmak ve geliştirmek.								
Hedef (*)		H1.7: Karayolu ağının erişme kontrollü ve geçiş ücretli olarak alternatif finans kaynakları kullanılarak geliştirilmesi amacıyla 6 adet otoyol projesinin ihalesi gerçekleştirilerek yapım çalışmalarına başlanacaktır.								
Sorumlu Birim		İşletmeler Dai. Bşk., Yol Yapım Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG1.7.1: Kınalı-Tekirdağ-Çanakkale-Balıkesir Otoyolu, (Kınalı – Malkara) kesiminin fiziki gerçekleştirme yüzdesi		17	0	-	-	28	79	100	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.7.2: Mersin (Çeşmeli) – Erdemli – Silifke -Taşucu Otoyolu, (Çeşmeli- Kızılkalesi) kesiminin fiziki gerçekleştirme yüzdesi		17	0	-	-	-	-	100	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.7.3: Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolunun fiziki gerçekleştirme yüzdesi		17	0	-	-	17	71	100	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.7.4: Ankara-Sivrihisar Otoyolunun fiziki gerçekleştirme yüzdesi		17	0	-	-	-	36	76	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.7.5: Antalya-Alanya Otoyolunun fiziki gerçekleştirme yüzdesi		17	0	-	-	-	27	53	Ayda bir	3 ayda bir
PG1.7.6: Dört yol-Hassa Otoyolunun fiziki gerçekleştirme yüzdesi		15	0	-	-	-	-	-	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmalar								
Stratejiler		Önemli ulaşım koridorları otoyol ağı ile birbirine bağlanacaktır. Bu kapsamda alternatif finans kaynakları kullanılarak yeni otoyollar inşa edilecektir. Projelerde teknolojik çözümlerin ve yeni malzemelerin kullanılmasına öncelik verilecektir.								
Maliyet Tahmini (**)	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)									
	Toplam (TL)									

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Tespitler	Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmaların finans temininde oluşturabileceği olumsuzluklar
İhtiyaçlar	Ekonomik dalgalanmaların olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi amacıyla paydaşlarla (özel sektör-kamu) iletişim içinde olunması ve gerekli düzenlemelerin yapılabilmesine yönelik çalışmalara önem verilmesi

(*) Bu hedef kapsamında yer alan otoyol projelerine ait bilgiler aşağıda verilen tabloda yer almaktadır.

<i>Projenin adı</i>	<i>Uzunluğu (km)</i>
<i>Kınalı – Tekirdağ – Çanakkale – Balıkesir Otoyolu, (Kınalı-Malkara) Kesimi Projesi</i>	<i>127</i>
<i>Mersin (Çeşmeli) – Erdemli – Silifke – Taşucu – Otoyolu, (Çeşmeli-Kızkalesi) Kesimi Projesi</i>	<i>52</i>
<i>Ankara-Kırıkkale-Delice Otoyolu Projesi</i>	<i>120</i>
<i>Ankara-Sivrihisar Otoyolu Projesi</i>	<i>166</i>
<i>Antalya-Alanya Otoyolu Projesi</i>	<i>187</i>
<i>Dört Yol-Hassa Otoyolu Projesi</i>	<i>31</i>

(**) Söz konusu otoyol projeleri için çalışmalara başlanmadığından 2019-2023 plan dönemi içinde bir maliyet tahmininde bulunulmamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A2: Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.										
Hedef		H2.1: Yol bakım, onarım ve otoyol büyük onarım hizmetlerinin standartları her mevsimde konforlu ve güvenli ulaşımı sağlayacak şekilde yükseltilecektir.										
Sorumlu Birim		Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk.										
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Yol Yapım Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Makine ve İkmal Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.										
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı		
PG2.1.1: Yol bakım ve onarımında kullanılacak yama malzeme miktarı (bin m³)		20	1.200	2.400	3.600	4.800	6.000	7.200	Ayda bir	3 ayda bir		
PG2.1.2: Sathi kaplama yapım, onarım ve yenileme alanı (km²)		10	102,37	202,37	295,37	380,37	463,37	543,37	Ayda bir	3 ayda bir		
PG2.1.3: Yol yapım, bakım ve onarımında kullanılacak bitümlü malzeme miktarı (bin ton)		40	954	1.954	2.904	3.804	4.644	5.444	Ayda bir	3 ayda bir		
PG2.1.4: Onarımı yapılacak köprü sayısı (adet)		10	65	125	195	265	335	405	Ayda bir	3 ayda bir		
PG2.1.5: Otoyollarda üstyapı ve iyileştirme yapılacak yol uzunluğu (km)		20	20	82	283	498	658	853	Ayda bir	3 ayda bir		
Riskler		Yeterli ödeneğin sağlanamaması Personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması										
Stratejiler		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 hizmeti sağlanacaktır. Mevcut sermaye stokundan azami faydayı sağlamak için idame-yenileme, bakım-onarım ve rehabilitasyon harcamalarına ağırlık verilecektir. Karayollarında; önleyici bakım kavramının esas alındığı ve bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir.										
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019			2020		2021		2022		2023	
	Yıllara Göre (TL)	6.449.000.000			6.449.000.000		6.449.000.000		6.337.000.000		6.324.000.000	
	Toplam (TL)	32.008.000.000										

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Tespitler	• Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanamaması • Bakım şube şefliklerindeki hukuki sorumluluklardan dolayı personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması
İhtiyaçlar	• Hedefler ile bütçe kaynakları arasındaki dengenin sağlanması • Bakım şube şefliklerinde yaşanan hukuki sorunlarda kurumun hukuki destek sağlamasına yönelik çalışmalara önem verilmesi

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A2: Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.								
Hedef		H2.2: Sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesi önceliklendirilerek gerçekleştirilecektir.								
Sorumlu Birim		Sanat Yapıları Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai Bşk. Strateji Geliştirme Dai Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG2.2.1: Güçlendirme yapılacak köprü adedi		100	1	2	3	4	5	6	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		▪ Yeterli ödeneğin sağlanamaması								
Stratejiler		▪ Sismik onarım gerektiren köprülerin güçlendirilmesinde, önceliklendirmeye göre çalışmalar gerçekleştirilecektir ▪ Mevcut sermaye stokundan azami faydayı sağlamak için idame-yenileme, bakım-onarım ve rehabilitasyon harcamalarına ağırlık verilecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	17.000.000	19.000.000	21.000.000	23.000.000	25.000.000				
	Toplam (TL)	105.000.000								
Tespitler		Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanamaması								
İhtiyaçlar		Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A2: Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.									
Hedef		H2.3: Üstyapı Yönetim Sisteminin geliştirilmesi sağlanacaktır.									
Sorumlu Birim		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.									
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.									
Performans Göstergeleri ³		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı	
PG2.3.1: Üstyapı düzgünlük ölçümü yapılacak yol uzunluğu (km)		35	7.000	14.000	21.000	28.500	36.500	46.500	Ayda bir	3 ayda bir	
PG2.3.2: Üstyapı kayma direnci ölçümü yapılacak yol uzunluğu (km)		30	100	200	300	450	650	900	Ayda bir	3 ayda bir	
PG2.3.3: Üstyapı yönetim sistemi kapsamında analiz edilecek yol uzunluğu (km)		35	0	3.000	6.500	10.500	15.000	20.000	Ayda bir	3 ayda bir	
Riskler		- Teknik ekipman eksikliği - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Doğal afetler									
Stratejiler		Bakım-onarım rehabilitasyon hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını temin edecek etkin bir üstyapı yönetim sistemi tesis edilecektir.									
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023	
	Yıllara Göre (TL)	800.000		850.000		900.000		950.000		1.000.000	
	Toplam (TL)	4.500.000									
Tespitler		- Cihazların kullanım dışı kalması sonucu ölçümlerin yapılamaması - Düşük ücret nedeniyle kalifiye personelin istihdamında sürekliliğin sağlanamaması									
İhtiyaçlar		- Yeni teknolojilerin takibi ve kurumda uygulanmasına yönelik bütçe tahsisi - Kurumsal kapasitenin artırılması - Özlük haklarında yapılabilecek iyileştirmeler ile kurum personelinin memnuniyetinin artırılması									

³ Bir sonraki yıl ihtiyaç oluşması halinde, ölçüm yapılan kesimlerde tekrar ölçüm yapılması gerekebilmektedir. Dolayısıyla; söz konusu performans göstergelerinde verilen kümülatif hedefler kapsamında beş yıllık dönemde tekrarlı ölçümler olabileceği dikkate alınmalıdır.

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A2: Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.								
Hedef		H2.4: Karayolu ağı üzerinde yürütülen kar ve buzla mücadele, afet, bakım ve onarım çalışmalarında, uygun malzeme ve çağdaş ekipman kullanılmasını sağlamaya yönelik gerekli tedbirler alınacaktır.								
Sorumlu Birim		Makine ve İkmal Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk, Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG2.4.1: Satın alınacak yeni makine adedi		40	950	1.400	1.850	2.350	2.950	3.650	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.4.2: Makine parkının verimli çalışması için temin edilen, stoklanan akaryakıt miktarı (bin m³)		30	32,3	67,3	102,3	137,3	172,3	207,3	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.4.3: Devlet ve il yollarında kar mücadelesinde kullanılan tuz miktarı (bin ton)		15	100	250	400	550	700	850	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.4.4: Otoyollarda kar mücadelesinde kullanılan tuz ve diğer buzlanmayı önleyici maddelerin miktarı (bin ton)		15	60	120	180	240	300	360	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Teknik ekipman eksikliği - Yeterli ödeneğin sağlanamaması - Dünyada ortaya çıkabilecek ekonomik dalgalanmalar - Doğal afetler								
Stratejiler		- Yol kullanıcılarının her türlü hava şartlarında güvenli ve konforlu seyahatlerinin gerçekleşmesi için 7 gün 24 saat kesintisiz bakım hizmetleri sağlanacaktır. - Alternatif malzeme kullanımı ve uygulamalar için çalışmalar yürütülecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	392.660.000	418.840.000	434.220.000	460.272.000	487.890.000				
	Toplam (TL)	2.193.882.000								
Tespitler		- Ekonomik ömrü dolan ve yenilenemeyen makine parkının yetersiz kalması - Mevcut yenileme ve dengeleme projelerine makine alımı için yeterli ödenek temin edilememesi								
İhtiyaçlar		- Yeni teknolojilerin takibi ve kurumda uygulanmasına yönelik bütçe tahsisi - Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A2: Karayolları ağının korunması, iyileştirilmesi ve yönetilmesini sağlamak.								
Hedef		H2.5: Karayollarında Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.								
Sorumlu Birim		Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai .Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG2.5.1: Devlet ve il yollarında tesis edilecek AUS bileşenleri sayısı (adet)		15	213	460	717	987	1.262	1.551	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.5.2: Devlet ve il yollarında tesis edilecek haberleşme altyapısı (km)		35	0	300	900	1.500	2.100	2.700	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.5.3: Otoyollarda Akıllı Ulaşım Sistemleri kurulması (km)		15	150	300	450	600	750	900	Ayda bir	3 ayda bir
PG2.5.4: AUS merkezi binası yapımı (adet)		35	1	2	5	8	11	16	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		▪ Paydaşlarla yeterli koordinasyon sağlanamaması ▪ Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması ▪ Teknolojik gelişmelerin çok hızlı gerçekleşmesi ▪ Yeterli ödeneğin sağlanamaması								
Stratejiler		▪ 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. ▪ Otoyollarda Akıllı Ulaşım Sistemlerinden (fiber optik sistem, değişken mesaj sistemleri, değişken trafik işaretleri, meteoroloji istasyonları, trafik sensör sistemleri, kameralar, sis uyarı sistemi vb.) azami ölçüde yararlanılacaktır.								
Maliyet Tahmini		Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023			
		Yıllara Göre (TL)	151.000.000	151.000.000	151.000.000	151.000.000	151.000.000			
		Toplam (TL)	755.000.000							

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Tespitler	▪ Altyapı tesisi için yer temini ve izin alımı konusunda yaşanabilecek sorunlar ▪ Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar ▪ Bu alandaki teknolojik gelişmelerin çok hızlı gerçekleşmesi nedeniyle sürücüsüz araç uygulamaları için teknik koşulların ve mevzuatın yeterince olgunlaşmamış olması ▪ Yeterli ödenğin sağlanamaması halinde hizmete açık karayollarında Akıllı Ulaşım Sistemleri kurulması hedefine ulaşılamayacaktır.
İhtiyaçlar	▪ Paydaşlar ile koordinasyonun sağlanması çalışmasına önem verilmesi ▪ Kurumsal kapasitenin artırılması ▪ Teknolojik gelişmelerin izlenmesi ve uygulanmasına yönelik çalışmalara önem verilmesi ▪ Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç	A3: Karayolları ağının trafik güvenliğini artırmak.									
Hedef	H3.1: Devlet yolu ve il yolu ağında trafik güvenliğini arttırıcı önlemler alınacak ve sürekliliği sağlanarak geliştirilecektir.									
Sorumlu Birim	Trafik Güvenliği Dai. Bşk.									
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)	Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk, Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk, Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.									
Performans Göstergeleri	Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı	
PG3.1.1: İyileştirilecek KKN ve KPYK adedi	20	80	140	205	275	350	425	Ayda bir	3 ayda bir	
PG3.1.2: Yapılacak sarsma bandı uzunluğu (km)	10	0	750	1.500	2.250	3.000	3.750	Ayda bir	3 ayda bir	
PG3.1.3: DY ve İY’de yatay işaretleme miktarı (milyon m²)	30	31	56	87	118	151	184	Ayda bir	3 ayda bir	
PG3.1.4: DY ve İY’de düşey işaretleme miktarı (bin m²)	20	175	325	500	675	860	1.045	Ayda bir	3 ayda bir	
PG3.1.5: DY ve İY’de otokorkuluk yapımı uzunluğu (km)	20	2.500	4.000	5.500	7.000	8.500	10.000	Ayda bir	3 ayda bir	
Riskler	- KKN ve KPYK iyileştirme çalışmalarında yaşanabilecek sapmalar - Yatay ve düşey işaretleme ile otokorkuluk hedeflerine ulaşmada yaşanabilecek sapmalar - Yatay işaretleme çalışmalarında yaşanabilecek aksamalar - Yeterli ödeneğin sağlanamaması									
Stratejiler	- 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 yönelik önlemler kapsamında karayollarının fonksiyonel sınıflandırması, kendini ifade eden ve affeden yol uygulamalarının KGM standartlarında yer alması çalışmaları yürütülecektir. 2008/96/EC sayılı “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi” konulu Avrupa Birliği									

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

		Direktifinin uyumlaştırılması kapsamında “Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik” yayımlanmış olup uygulamaya esas olacak teknik dokümanların ve gerekli mevzuatın hazırlanmasına, personelin eğitilmesine, idari ve teknik yapılanmaya öncelik verilecektir. 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.				
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023
	Yıllara Göre (TL)	950.000.000	950.000.000	950.000.000	970.000.000	970.000.000
	Toplam (TL)	4.790.000.000				
Tespitler		- Yol yapım ve üstyapı 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 ödeneğin sağlanamaması halinde devlet ve il yollarındaki yatay ve düşey işaretleme ile otokorkuluk hedeflerine ulaşılamayacaktır				
İhtiyaçlar		- Ulaşılabilir yol yapım ve üstyapı hedeflerinin belirlenmesi - Mevsim koşullarının olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi açısından önleyici çalışmalar yapılması - Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması				

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A3: Karayolları ağının trafik güvenliğini artırmak.								
Hedef		H3.2: Otoyol ağı üzerinde trafik güvenliğini artırıcı önlemler alınacaktır.								
Sorumlu Birim		İşletmeler Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG3.2.1: OY’de yenilenecek yatay trafik işaretlemesinin miktarı (bin m²)		25	800	1.600	2.400	3.200	4.000	4.800	Ayda bir	3 ayda bir
PG3.2.2: OY’de yenilenecek düşey trafik işaretlemesinin miktarı (bin m²)		25	11,5	23,5	36	49	62	75	Ayda bir	3 ayda bir
PG3.2.3: OY’de yenilenecek telçit miktarı (bin m²)		25	600	1.200	1.800	2.400	3.000	3.600	Ayda bir	3 ayda bir
PG3.2.4: OY’de yenilenecek otokorkuluk miktarı (km)		25	600	1.100	1.600	2.100	2.600	3.100	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		Yatay işaretleme çalışmalarında yaşanabilecek aksamalar Yeterli ödeneğin sağlanamaması								
Stratejiler		Hizmete açık Otoyollarda yapılacak alt ve üstyapı çalışmalarında; yapım ve bakım aşamalarında trafik güvenliği ile ilgili ulusal ve uluslararası standartlara titizlikle uyulacaktır.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	145.000.000	146.000.000	147.000.000	148.000.000	149.000.000				
	Toplam (TL)	735.000.000								
Tespitler		Yeterli ödeneğin sağlanamaması halinde yatay ve düşey işaretleme, otokorkuluk ve telçit imalat hedeflerine ulaşılamayacaktır.								
İhtiyaçlar		Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A3: Karayolları ağının trafik güvenliğini artırmak.								
Hedef		H3.3: Karayolları denetim istasyonlarında fiziki iyileştirme yapılacak ve Ağırlık ve Boyut Kontrol Sistemleri kurulacaktır.								
Sorumlu Birim		Trafik Güvenliği Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Hukuk Müşavirliği, Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG3.3.1: Kurulan Ağırlık ve Boyut Kontrol Sistemi sayısı		50	0	15	35	55	75	100	Ayda bir	3 ayda bir
PG3.3.2: Yeni inşa edilen KDİ sayısı		50	0	2	4	6	8	10	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Kamulaştırma problemleri - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Yeterli ödeneğin sağlanamaması								
Stratejiler		- Karayolu ağında trafik güvenliğinin artırılması ve yolların korunması amacıyla ağırlık ve boyut kontrolü yaygınlaştırılacaktır. - Bakım, onarım, modernizasyon, ön ihbar sistemi kurulumu, boyut kontrol sistemi yüksek hızlı hareketli ağırlık ölçüm cihazı gibi elektronik sistemlerin kurulumu karayolları denetim istasyonlarının mevcut durumları göz önünde bulundurularak çalışmalar için önceliklendirme sıralaması yapılacaktır. Önceliklendirmeye uygun şekilde çalışmalar yürütülecektir								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	180.000.000		180.000.000		180.000.000		190.000.000		200.000.000
	Toplam (TL)	930.000.000								
Tespitler		- Taşınmazların kamulaştırılması sürecinin hukuki nedenlerle uzaması - Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar - Yeterli ödeneğin sağlanamaması durumunda mevcut KDİ’lerin yenilenememesi ve yenilerinin yapılamaması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

İhtiyaçlar

- Projelendirme aşamasında detaylı çalışmaların yapılmasına önem verilmesi
- Kurumsal kapasitenin artırılması
- Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması
- Önceliklendirme çalışmalarına önem verilmesi

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.								
Hedef		H4.1: Bilgi iletişim altyapısından yararlanılarak karar destek ve yönetim sistemleri geliştirilecek, etkin kullanımları sağlanacaktır.								
Sorumlu Birim		Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Makine ve İkmal Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Program ve İzleme Dai. Bşk. Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Teftiş Kurulu Bşk., Hukuk Müşavirliği, İç Denetim Birimi Bşk., Personel Dai. Bşk., Destek Hizmetleri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG4.1.1: Gerçekleştirilecek proje sayısı		30	2	4	6	8	10	12	Ayda bir	3 ayda bir
PG4.1.2: Stereo görüntüleme tekniği ile envanter verisi toplanacak ve güncellenecek yol ağının toplam yol ağına oranı (%)		40	0	50	95	97	99	100	Ayda bir	3 ayda bir
PG4.1.3: Yerel Alan Ağı Kurulumu (Adet)		30	3	6	11	15	19	23	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Paydaşlarla yeterli koordinasyon sağlanamaması								
Stratejiler		Bilişim sistemleri kurumsal bilgiyi, ihtiyaç duyulan teknoloji ile en uygun şekilde bir araya getirirken, kurumun öncelikleri dikkate alınarak çözümler üretilecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	35.000.000	35.000.000	35.000.000	37.000.000	40.000.000				
	Toplam (TL)	182.000.000								
Tespitler		- Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar - İlgili birimlerle koordinasyon sağlanamaması sebebiyle proje sürelerinin uzaması								
İhtiyaçlar		- Kurumsal kapasitenin artırılması - Paydaşlar arası koordinasyonun sağlanması çalışmasına önem verilmesi								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.								
Hedef		H4.2: Kurum personelinin kişisel ve mesleki gelişimi sağlanacaktır.								
Sorumlu Birim		Program ve İzleme Dai. Bşk., Makine ve İkmal Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Taşınmazlar Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Teftiş Kurulu Bşk., Hukuk Müşavirliği, İç Denetim Birimi Bşk., Personel Dai. Bşk., Destek Hizmetleri Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG4.2.1: Temel makine eğitimi, rutin makine eğitimi, iş sağlığı güvenliği eğitimi ve teknik toplantılara katılacak personel sayısı		40	1.540	2.580	3.620	4.640	5.660	6.680	Ayda bir	3 ayda bir
PG4.2.2: Kişisel ve mesleki gelişim eğitimine katılacak personel sayısı		50	9.801	16.801	23.801	30.801	38.801	46.801	Ayda bir	3 ayda bir
PG4.2.3: Ulusal ve uluslararası seminer, sempozyum, fuar vb. etkinliklere katılacak personel sayısı		10	44	119	194	294	394	494	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		▪ Eğitimlere katılım sağlanamaması								
Stratejiler		▪ Personelin, eğitim ve beceri düzeylerinin yükseltilmesi için daha fazla kaynak ayrılarak kurum içi ve dışı eğitime ağırlık verilecektir.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	424.000		474.000		503.000		534.000		566.000
	Toplam (TL)	2.501.000								
Tespitler		Planlanan eğitimlere personelin iş yoğunluğu sebebiyle katılım sağlayamaması								
İhtiyaçlar		Kurumsal kapasitenin artırılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A4: Kurumsal kapasiteyi artırmak.									
Hedef		H4.3: Trafik ve ulaşım bilgilerinin zamanında, güvenilir ve sürekli olarak elde edilmesine ilişkin çalışmalar yapılacaktır.									
Sorumlu Birim		Trafik Güvenliği Dai. Bşk.									
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk., Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk., Sanat Yapıları Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.									
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı	
PG4.3.1: Gerçekleştirilecek ulaşım etütleri sayısı		100	4.500	9.500	14.000	18.500	23.000	28.000	Ayda bir	3 ayda bir	
Riskler		- Teknik ekipmanın zarar görmesi - Teknik ekipman eksikliği - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması									
Stratejiler		Güvenilir ve uluslararası platformlarda baz alınan veri üretilmesi yolunda çalışmalar yapılacaktır.									
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019			2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	19.000.000			20.000.000		21.000.000		22.000.000		23.000.000
	Toplam (TL)	105.000.000									
Tespitler		- Arazide kurulu olan cihaz, batarya ve güneş panellerinin çalınması veya bunlara isteyerek zarar verilmesi - Arazide kurulu olan cihazlarda trafik kazaları sonucunda hasarlar oluşması - Karayolu yapım ve bakım çalışmaları esnasında manyetik sarımların (kabloların) kopartılması - Veri iletişimde meydana gelebilecek aksaklıkların oluşması - Ulaşım etütleri çalışmalarında kullanılan cihaz, cihaz aksesuarları, yedek parça, ekipman vb. malzemelerin zamanında temin edilememesi - Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar - Güvenlik nedeniyle etütlerin gerçekleştirilememesi									
İhtiyaçlar		- Arazide bulunan teknik ekipmanın güvenliğinin sağlanmasına yönelik önlemlerin alınması - Malzeme temininde yaşanabilecek aksaklıkların giderilmesine yönelik çalışmalar yapılması - Kurumsal kapasitenin artırılması									

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.								
Hedef		H5.1: İnsan ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir yolların artırılmasına ilişkin araştırma ve dizayn çalışmaları sürdürülecektir.								
Sorumlu Birim		Araştırma ve Geliştirme Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Yol Yapım Dai. Bşk., Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG5.1.1: Geri kazanım verilecek üstyapı takviye ve iyileştirme proje uzunluğu (km)		100	121	321	521	721	921	1.121	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması - Yeterli ödeneğin sağlanamaması - Yenilikçi proje üretilmesine yönelik KGM personeline yönelik maddi teşviklerin olmaması								
Stratejiler		Geri dönüşüm malzemelerinin üstyapı projelendirme sürecinde ve yol yapımında kullanımının araştırılması yaygınlaştırılacaktır.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019		2020		2021		2022		2023
	Yıllara Göre (TL)	40.000		41.000		42.000		43.000		44.000
	Toplam (TL)	210.000								
Tespitler		- Personel özlük hakları ve ücretlerinin yetersizliği sebebiyle uzmanlaşmış, deneyimli kadronun her geçen gün azalması - Maddi destek sağlanamaması nedeniyle yeteri kadar araştırma geliştirme projelerinin ve araştırma mühendislik hizmetlerinin yapılamaması - Araştırma geliştirme projelerinde görev alan KGM personeline ek ödeme verilmemesi sebebiyle yenilikçi proje üretilmemesi								
İhtiyaçlar		- Kurumsal kapasitenin artırılması - Özlük haklarında yapılabilecek iyileştirmeler ile kurum personelinin memnuniyetinin artırılması - Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması - Araştırma geliştirme projelerinde görev alan KGM personeline ek ödeme yapılmasına yönelik mevzuat çalışmaları yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltan, enerji verimliliğini artıran, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.								
Hedef		H5.2: Karayollarında erozyon kontrolü çalışmaları yapılarak, uygulama aşamasında mevcut ve yeni projelendirilecek yollarda insan ve çevreyi gözeten peyzaj çalışmaları yapılacaktır.								
Sorumlu Birim		Tesisler ve Bakım Dai. Bşk., İşletmeler Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)										
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG5.2.1: DY ve İY’de dikilecek fidan sayısı (Milyon adet)		50	4,5	5,5	6,5	7,5	8,5	9,5	Ayda bir	3 ayda bir
PG5.2.2: OY’de ağaçlandırma ve peyzaj amaçlı dikilecek ağaç fidesi sayısı (Milyon adet)		50	2	3,7	5,7	7,7	9,7	11,7	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- Yeterli ödeneğin sağlanamaması - Mevsim koşullarının değişkenliği - İş programındaki aksamalar - Dikilmiş fidanların korunamaması								
Stratejiler		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.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	80.000.000	82.000.000	85.000.000	87.000.000	91.000.000				
	Toplam (TL)	425.000.000								
Tespitler		Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmaması durumunda belirlenen miktarda yol boyu bitkilendirme ve peyzaj çalışmalarının yapılamaması								
İhtiyaçlar		Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç	A5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.									
Hedef	H5.3: Mevcut tüm tesislerde enerji tasarrufuna ilişkin tedbirler alınacak, güçlendirme, yapım, bakım ve onarım hizmetleri tamamlanacaktır.									
Sorumlu Birim	Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.									
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)	Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.									
Performans Göstergeleri	Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı	
PG5.3.1: Yeniden yapılacak tesis sayısı (adet)	25	4	9	13	18	22	26	Ayda bir	3 ayda bir	
PG5.3.2: Bakım ve onarımı yapılacak bina sayısı (adet)	25	18	38	57	75	93	111	Ayda bir	3 ayda bir	
PG5.3.3: Güçlendirmesi yapılacak bina sayısı (adet)	25	1	3	4	5	6	7	Ayda bir	3 ayda bir	
PG5.3.4: Yenilenecek ve izolasyonu yapılacak asfalt stoklama tankı sayısı (adet)	25	20	25	30	35	40	45	Ayda bir	3 ayda bir	
Riskler	- İş süreçlerinde yaşanabilecek aksamalar - Yeterli ödenğin sağlanamaması - Uzman personel istihdamında sürekliliğin sağlanamaması									
Stratejiler	- Kurum binalarındaki enerji verimliliği uygulamaları yaygınlaştırılacaktır. Yalıtımı düşük ve/veya yetersiz yalıtıma sahip eski binalarda, cephe kaplaması ve ısıtma sistemleri yürürlükteki mevzuata uygun şekilde ısı yalıtımlı niteliğe dönüştürülecektir. - Mevcut tesislerin su ve ısı yalıtımları, doğalgaz bulunan yerleşim yerlerindeki tesislerde doğalgaz kullanımının teşvik edilmesi, mevcut tesislerimizin deprem performanslarının ölçülerek güçlendirme veya yeniden yapılması, bahçe ve fidan sulama sistemlerinin otomasyona çevrilmesi, engellilerin ulaşılabilirliğinin sağlanması, iş sağlığı ve güvenliği ile güvenlik açısından risk oluşturan ve önem arz eden tesislerin güvenliği için çevre duvarı ve kamera sistemleri çalışmaları ihaleli olarak yaptırılacaktır.									
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	365.000.000	375.000.000	400.000.000	425.000.000	435.000.000				

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

	Toplam (TL)	2.000.000.000
Tespitler		▪ Satışı veya devri yapılan ve yeniden yapılması zorunlu olan hizmet binalarının yeniden yapılabilmesi için gerekli iznin, satış izni ile eş zamanlı olarak alınamaması ▪ Ödeneklerin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmaması durumunda, güçlendirme, yapım, bakım ve onarım hizmetlerinin zamanında yapılamaması ▪ Yeterli sayıda deneyimli teknik personelin bulunmaması sebebiyle iş sürecinde yaşanabilecek aksaklıklar
İhtiyaçlar		▪ Paydaş kurumlar ile koordinasyonun sağlanması çalışmasına önem verilmesi ▪ Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının doğru yapılması ▪ Kurumsal kapasitenin artırılması

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.								
Hedef		H5.4: Karayolları malzeme ocakları ve tesislerin çevresel etkileri belirlenecek ve ilgili çalışmalar yapılacaktır.								
Sorumlu Birim		Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		İşletmeler Dai.Bşk., Yol Yapım Dai.Bşk., Sanat Yapıları Dai.Bşk., Makine ve İkmal Dai.Bşk., Trafik Güvenliği Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG5.4.1: Yol, malzeme ocakları ve asfalt plant tesisleri için hazırlanacak ÇED raporu ve proje tanıtım dosyası sayısı (adet)		60	100	200	300	400	500	600	Ayda bir	3 ayda bir
PG5.4.2: YOGT verilerine göre gürültü haritası hazırlanacak yol uzunluğu (km)		30	500	850	1.300	1.650	2.000	2.400	Ayda bir	3 ayda bir
PG5.4.3: Hazırlanacak emisyon raporu sayısı (adet)		10	25	50	75	100	125	150	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		- İş süreçlerinde yaşanabilecek aksamlar - Gürültü haritalama çalışmalarında yaşanabilecek aksamlar								
Stratejiler		- Çevre ile ilgili raporlar hazırlanacak ve kontrolleri yapılacaktır. - Karayollarında Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği (ÇGDYY) gereğince belirlenen yol kesimlerinde gürültü haritaları hazırlanacaktır. - Malzeme ocağı, plant vb. tesisler için emisyon ölçümü yapılarak raporları hazırlanacaktır.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	678.000	679.000	680.000	681.000	682.000				
	Toplam (TL)	3.400.000								
Tespitler		- Diğer kurumlardan alınacak verilerin temininde gecikmelerin olması - ÇGDYY ve ilgili mevzuatta değişiklikler olması ve bu durumun gürültü haritalama çalışmalarını olumsuz etkilemesi								
İhtiyaçlar		- Paydaş kurumlar ile koordinasyonun sağlanması çalışmasına önem verilmesi - Mevzuat çalışmalarında paydaş kurumlar ile ortak çalışma programları hazırlanması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Amaç		A5: Karayolu kaynaklı çevresel etkileri azaltıcı, enerji verimliliği sağlayan, tarihi ve kültürel varlıkları koruyan çalışmalar yapmak.								
Hedef		H5.5: Tarihi köprülerin yakın çevresi ile birlikte restore edilerek korunması ve cazibe merkezi haline getirilmesi sağlanarak, koruma bilincinin oluşturulmasına katkıda bulunulacaktır.								
Sorumlu Birim		Sanat Yapıları Dai. Bşk.								
İşbirliği Yapılacak Birim(ler)		Program ve İzleme Dai. Bşk., Strateji Geliştirme Dai. Bşk., Bilgi Teknolojileri Dai. Bşk.								
Performans Göstergeleri		Hedefe Etkisi (%)	Plan Dönemi Başlangıç Değeri (2018)	2019	2020	2021	2022	2023	İzleme Sıklığı	Raporlama Sıklığı
PG5.5.1: Restorasyon uygulama projeleri tamamlanacak tarihi köprü sayısı		30	30	60	85	105	125	145	Ayda bir	3 ayda bir
PG5.5.2: Restorasyon uygulamaları tamamlanacak tarihi köprü sayısı		70	30	50	65	80	95	110	Ayda bir	3 ayda bir
Riskler		Yeterli ödeneğin sağlanamaması İş süreçlerinden doğan aksamalar								
Stratejiler		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.								
Maliyet Tahmini	Yıllar	2019	2020	2021	2022	2023				
	Yıllara Göre (TL)	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000				
	Toplam (TL)	200.000.000								
Tespitler		Yatırım programına dahil edilen tarihi köprülerin restorasyonu sırasında bütçe ödeneklerinin değişiklik göstermesi ve yeterli olmaması nedeni ile hedeflerin sağlıklı olarak belirlenememesi								
İhtiyaçlar		Kaynak planlaması ile bütçe programlamasının etkin yapılması								

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

Hedeflerden Sorumlu ve İşbirliği Yapılacak Birimler

Hedefler	Harcama Birimleri (Merkez)																	Bölge
	Etüt Proje ve Çevre Dai. Bşk.	Ar-Ge Dai. Bşk.	Yol Yapım Dai. Bşk.	Tesisler ve Bakım Dai. Bşk.	Trafik Güvenliği Dai. Bşk.	İşletmeler Dai. Bşk.	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	Personel Dai Bşk.	Destek Hizmetleri Dai Bşk.	Bilgi Teknolojileri Dai Bşk.	Tüm Bölge Müdürlükleri
H1.1	İ	İ	S		İ	İ		S	İ	İ	İ		İ				İ	İ
H1.2	S	İ			İ			S	S	İ	İ		İ				İ	İ
H1.3	İ	İ			İ	S		İ	S	İ	İ		İ				İ	İ
H1.4	İ	İ			İ			S	İ	İ			İ				İ	İ
H1.5	İ	S	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ						İ	İ
H1.6	İ	İ	S		İ	İ		S	İ	İ	İ		İ				İ	
H1.7	İ	İ	S		İ	S		İ	S	İ	İ		İ				İ	
H2.1		İ	İ	S	İ	S	İ	İ		İ	İ						İ	İ
H2.2		İ			İ			S		İ	İ						İ	İ
H2.3		S	İ	İ		İ											İ	İ
H2.4		İ		S	İ	S	S			İ	İ							İ
H2.5				İ	S	S			İ	İ	İ						İ	İ
H3.1	İ	İ	İ	İ	S	İ				İ	İ		İ				İ	İ
H3.2		İ				S				İ	İ		İ				İ	İ
H3.3				İ	S	İ				İ	İ		İ				İ	İ
H4.1	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	S	İ
H4.2	İ	İ	İ	İ	İ	İ	S	İ	İ	S	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ	İ
H4.3	İ	İ			S			İ			İ						İ	İ
H5.1		S	İ	İ														İ
H5.2				S		S												İ
H5.3				S						İ	İ						İ	İ
H5.4	S		İ		İ	İ	İ	İ									İ	İ
H5.5								S		İ	İ						İ	İ

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019 – 2023 Stratejik Planı

3.2 Maliyetlendirme

	Planın 1. Yılı (2019)	Planın 2. Yılı (2020)	Planın 3. Yılı (2021)	Planın 4. Yılı (2022)	Planın 5. Yılı (2023)	Toplam Maliyet
AMAÇ 1	26.162.000.000	30.564.000.000	33.538.000.000	35.136.500.000	36.920.500.000	162.321.000.000
Hedef 1.1	14.000.000.000	14.100.000.000	14.400.000.000	14.900.000.000	15.014.577.000	72.414.577.000
Hedef 1.2	3.130.000.000	3.135.000.000	3.138.000.000	3.140.000.000	3.143.000.000	15.686.000.000
Hedef 1.3	4.910.000.000	9.056.000.000	11.575.000.000	12.470.000.000	13.989.000.000	52.000.000.000
Hedef 1.4	14.000.000	15.000.000	17.000.000	18.500.000	20.500.000	85.000.000
Hedef 1.5	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	8.000.000	40.000.000
Hedef 1.6	4.100.000.000	4.250.000.000	4.400.000.000	4.600.000.000	4.745.423.000	22.095.423.000
Hedef 1.7						
AMAÇ 2	7.010.460.000	7.038.690.000	7.056.120.000	6.972.222.000	6.988.890.000	35.066.382.000
Hedef 2.1	6.449.000.000	6.449.000.000	6.449.000.000	6.337.000.000	6.324.000.000	32.008.000.000
Hedef 2.2	17.000.000	19.000.000	21.000.000	23.000.000	25.000.000	105.000.000
Hedef 2.3	800.000	850.000	900.000	950.000	1.000.000	4.500.000
Hedef 2.4	392.660.000	418.840.000	434.220.000	460.272.000	487.890.000	2.193.882.000
Hedef 2.5	151.000.000	151.000.000	151.000.000	151.000.000	151.000.000	755.000.000
AMAÇ 3	1.275.000.000	1.276.000.000	1.277.000.000	1.308.000.000	1.319.000.000	6.455.000.000
Hedef 3.1	950.000.000	950.000.000	950.000.000	970.000.000	970.000.000	4.790.000.000
Hedef 3.2	145.000.000	146.000.000	147.000.000	148.000.000	149.000.000	735.000.000
Hedef 3.3	180.000.000	180.000.000	180.000.000	190.000.000	200.000.000	930.000.000
AMAÇ 4	54.424.000	55.474.000	56.503.000	59.534.000	63.566.000	289.501.000
Hedef 4.1	35.000.000	35.000.000	35.000.000	37.000.000	40.000.000	182.000.000
Hedef 4.2	424.000	474.000	503.000	534.000	566.000	2.501.000
Hedef 4.3	19.000.000	20.000.000	21.000.000	22.000.000	23.000.000	105.000.000
AMAÇ 5	485.718.000	497.720.000	525.722.000	552.724.000	566.726.000	2.628.610.000
Hedef 5.1	40.000	41.000	42.000	43.000	44.000	210.000
Hedef 5.2	80.000.000	82.000.000	85.000.000	87.000.000	91.000.000	425.000.000
Hedef 5.3	365.000.000	375.000.000	400.000.000	425.000.000	435.000.000	2.000.000.000
Hedef 5.4	678.000	679.000	680.000	681.000	682.000	3.400.000
Hedef 5.5	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	40.000.000	200.000.000
Genel Yönetim Giderleri	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	3.000.000.000	15.000.000.000
TOPLAM	37.987.602.000	42.431.884.000	45.453.345.000	47.028.980.000	48.858.682.000	221.760.493.000

4. İZLEME VE DEĞERLENDİRME

Karayolları Genel Müdürlüğü 2019-2023 Stratejik Planının izleme ve değerlendirmeye tabi tutulması, planın başarılı şekilde uygulanması ve hesap verme sorumluluğu ilkesinin tesis edilmesi açısından önem arz etmektedir. Bu kapsamda; Kamu İdareleri İçin Stratejik Planlama Kılavuzunda (Sürüm 3) yer alan ilkeler doğrultusunda; her yılın ilk altı aylık dönemi için stratejik plan izleme raporu Temmuz ayı sonuna kadar ve ilgili dönemi takip eden Şubat ayı sonuna kadar da stratejik plan değerlendirme raporu hazırlanacaktır. Stratejik plan değerlendirme raporu, nihai hale getirilerek Mart ayı sonuna kadar Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığına gönderilecektir.

Her yıl yapılan KGM Bölge Müdürleri toplantısının bir oturumunda SP'nin uygulanmasına ilişkin değerlendirmeler yapılacaktır. Söz konusu toplantıda hedeflerin gerçekleşme durumları, gerçekleşmesinde gecikme varsa nedenleri, bütçe kullanım oranları ve benzeri hususlar değerlendirilecektir.

İzleme faaliyetleri yapılırken Sayıştay Raporları ile Genel Müdürlük Teftiş Kurulu Başkanlığı ve İç Denetim Birimi Başkanlığı tarafından merkez ve taşra birimlerinde yapılan denetimler sonucunda hazırlanan raporlar dikkate alınacaktır.

5. EK

İlgili Yönetmelikler

Sıra No	Resmi Gazete Yayın Tarihi	Resmi Gazete Sayısı	Yönetmeliğin Adı
1	18.10.1983	18195	2918 Sayılı Karayolu Trafik Kanunu
2	19.06.1985	18789	Trafik İşaretleri Hakkında Yönetmelik
3	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
4	08.08.1993	21662	Karayolları Genel Müdürlüğü Teftiş Kurulu Yönetmeliği
5	15.05.1997	22990	Karayolları Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik
6	18.07.1997	23053 (Mükerrer)	Karayolu Trafik Yönetmeliği
7	07.12.2006	26369	Karayolu Yolboyu Mühendislik Yapıları İçin Afet Yönetmeliği
8	05.09.2011	28045	Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği
9	14.05.2012	28292	Karayolları Genel Müdürlüğünün Sorumluluğu Altında Bulunan Otoyollar ile Erişme Kontrolünün Uygulandığı Karayollarında Geçiş Ücretlerinin Belirlenmesi ve Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik
10	04.09.2012	28401	Karayolları Genel Müdürlüğü Adli ve Hukuki Yardım Yönetmeliği
11	14.09.2012	28411	Karayolları Genel Müdürlüğü Memurlarının Yer Değiştirme Suretiyle Atanmalarına 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
15	17.02.2017	29982	Ücretli Karayollarında Yabancı Plakalı Araçlara Ait Geçiş Ücretleri ve İdari Para Cezalarının Tahsiline İlişkin Yönetmelik
16	23.03.2017	30016	Karayolları Genel Müdürlüğü Personeli Görevde Yükselme ve Unvan Değişikliği Yönetmeliği
17	30.05.2018	30436	Karayolları Genel Müdürlüğünün Mülkiyetindeki Taşınmazlar ile Kullanımındaki Alanların İdaresine İlişkin Yönetmelik
18	21.10.2018	30572	Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik

6. KISALTMALAR

AB:	Avrupa Birliği
AR-GE:	Araştırma-Geliştirme
AUS:	Akıllı Ulaşım Sistemleri
YOGATT:	Yıllık Ortalama Günlük Ağır Taşıt Trafığı
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
DY:	Devlet Yolu
E-YOLLARI:	Avrupa Yollar
EGM:	Emniyet Genel Müdürlüğü
EC:	Avrupa Topluluğu
EUROSTAT:	Avrupa İstatistik Ofisi
GAP:	Güneydoğu Anadolu Projesi
GPS:	Global Yer Belirleme Sistemi (Global Positioning System)
GSYİH, GSYH:	Gayri Safi Yurtiçi Hasıla
GZFT:	Güçlü Yanlar, Zayıf Yanlar, Fırsatlar, Tehditler
HGS:	Hızlı Geçiş Sistemi
İY:	İl Yolu
KDİ:	Karayolları Denetim İstasyonu
KGM:	Karayolları Genel Müdürlüğü
KKN:	Kaza Kara Noktası
KÖİ:	Kamu Özel Sektör İşbirliği
KPYK:	Kaza Potansiyeli Yüksek Kesimler
OGS:	Otomatik Geçiş Sistemi
OY:	Otoyol
PESTLE:	Politik, Ekonomik, Sosyokültürel, Teknolojik, Yasal, Çevresel
PMB:	Polimer Modifiye Bitüm
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)
TİO:	Tekerlek İzinde Oturma
TEM:	Trans Avrupa Kuzey- Güney Otoyolu (Trans European North-South Motorways)
TYSM:	Trafik Yönetim Sistemi Merkezi
TS:	Türk Standardı
TÜİK:	Türkiye İstatistik Kurumu
UAB:	Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı
ÜPB:	Üst Politika Belgeleri

ÜYS: Üstyapı Yönetim Sistemleri

VMS: Değişken Mesaj İşaretleri (Variable Message Signs)

VoIP: Sesli Haberleşme

VPN: Sanal Özel Ağ (Virtual Private Network)

YEP: Yeni Ekonomi Programı

YİD: Yap-İşlet-Devret

YOGT: Yıllık Ortalama Günlük Trafik

7. KAYNAKÇA

- 5018 Sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanunu
- Kamu İdareleri için Stratejik Planlama Klavuzu (3. Sürüm, 2018)
- 6001 sayılı “Karayolları Genel Müdürlüğünün Hizmetleri Hakkında Kanun”
- Bakanlıklara Bağlı, İlgili, İlişkili Kurum ve Kuruluşlar ile Diğer Kurum ve Kuruluşların Teşkilatı Hakkında 4 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
- On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)
- Bölgesel Kalkınma Planları
- Yeni Ekonomi Programı (YEP, 2019-2021)
- Orta Vadeli Mali Plan (2019-2021)
- Karayolu Trafik Güvenliği Stratejisi ve Eylem Planı (2011-2020)
- Türkiye Cumhuriyeti İklim Değişikliği Eylem Planı (2011-2023)
- Türkiye İstatistik Kurumu İstatistikleri



KARAYOLLARI
GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

İnönü Bulvarı No: 14-06100 Yücetepe / ANKARA
Tel: 0312 449 90 00
www.kgm.gov.tr - info@kgm.gov.tr