

21. FASIL (TEN FASLI) MÜZAKERELERİ ve TÜRKİYE'NİN
TRANS-AVRUPA ULAŞTIRMA AĞLARINA ENTEGRASYON SÜRECİ
ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

HASAN TEVFİK ÖZKORKMAZ

AVRUPA BİRLİĞİ UZMANLIK TEZİ

Bu uzmanlık tezinde öne sürülen fikirler eserin yazarına aittir;
Ulaştırma Bakanlığı'nın görüşlerini yansıtmaz.

EYLÜL 2011

Canum Aneme...

TEZ JÜRİSİ

Hasan Tevfik ÖZKORKMAZ tarafından hazırlanan “21. FASIL (TEN FASLI) MÜZAKERELERİ ve TÜRKİYE’NİN TRANS-AVRUPA ULAŞTIRMA AĞLARINA ENTEGRASYON SÜRECİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME” adlı bu tezin AB Uzmanlık Tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Burcu MAZLUM KAYHAN
Tez Danışmanı

Bu çalışma, jürimiz tarafından oy birliği ile Avrupa Birliği Uzmanlık Tezi olarak kabul edilmiştir.

Adı ve Soyadı	İmzası
Başkan : Suat Hayri AKA
Üye : Y. Metin TAHAN
Üye : Dr. Mustafa KAYA
Üye : Erdem DİREKLER
Üye : Olcay DOĞAN

Tarih :/.../.....

Bu tez, Ulaştırma Bakanlığı Avrupa Birliği Uzman Yardımcılarının Uzmanlık Tezlerini hazırlarken uyacakları AB Uzmanlığı Tez Hazırlama Yönergesi ile belirlenen kurallara uygundur.

YETERLİK SINAV KURULUNA BEYAN

Bu belge ile bu uzmanlık tezindeki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan ederim.

Adı,Soyadı : Hasan Tevfik ÖZKORKMAZ

İmza :

ÖZ

21. FASIL (TEN FASLI) MÜZAKERELERİ ve TÜRKİYE’NİN TRANS-AVRUPA ULAŞTIRMA AĞLARINA ENTEGRASYON SÜRECİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Özkorkmaz, Hasan Tevfik

Avrupa Birliği Uzmanlığı Tezi

Eylül 2011, 128 sayfa

Bu tez ile, Türkiye’nin, Trans-Avrupa Ağları Faslı kapsamında, Avrupa Komisyonu ile gerçekleştirdiği müzakereler ve bu müzakerelerin sonucunda ortaya çıkan ağın TEN-T’ye entegrasyon süreci üzerine bir değerlendirme yapılmaktadır. Bu bağlamda, öncelikle Trans-Avrupa Ağları fikrinin ortaya çıkışı, amacı, hukuki temelleri ile ilgili geniş kapsamlı bilgi verilmektedir. Akabinde, Türkiye ile Avrupa Birliği arasında gerçekleştirilen, TINA-Türkiye Çalışması ile başlayan ve TEN-T Türkiye ağını oluşturan projelere ilişkin finansman, trafik verileri gibi bilgileri de içeren TEN-T Dokümanı ile sonuçlanan Trans-Avrupa Ağları faslı müzakere sürecine yer verilmektedir. Daha sonra, TEN-T Rehber İlkelerinin yenilenmesi amacıyla Avrupa Komisyonunun yaptığı çalışmalar kapsamında oluşturulan çalışma grupları ve bu grupların yayımladığı raporlara ilişkin bilgi verilmekte ve yeni Rehber İlkeler ayrıntılı bir şekilde incelenmektedir. Son olarak, yenilenen TEN-T Rehber İlkelerin, teknik kriterleri karşılanan ve Ulaştırma Operasyonel Programı için proje havuzu görevi gören TEN-T Türkiye ağına yansımaları ile bu kapsamda Türkiye’ye ayrılan IPA fonlarının durumu üye ve aday ülkelerle karşılaştırmalı şekilde değerlendirilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Trans-Avrupa Ağları (TEN), Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T), TINA-Türkiye Çalışması, TEN-T Dokümanı, Yeni Rehber İlkeler, Ulaştırma Operasyonel Programı, IPA.

ABSTRACT

AN ANALYSIS ON CHAPTER 21 NEGOTIATIONS AND TURKEY'S INTEGRATION TO TRANS-EUROPEAN NETWORKS

Özkorkmaz, Hasan Tevfik

European Union Expertise Thesis

September 2011, 128 pages

This thesis evaluates the negotiations on Trans-European Networks and the integration of Turkey's network as the main output of the negotiations. In this context, first of all, a comprehensive information, such as the idea, objectives and the legislative basis of TEN-T is provided. Subsequently, the negotiations on Chapter 21 which was initiated by TINA-Turkey Study and finalised by TEN-T Document which consist of the financial and the statistical data of the projects is elaborated. Then, the studies, carried out by European Commission in order to revise and modernize the current TEN-T guidelines and the documents prepared by working groups are analysed and detailed information on the new TEN-T Guidelines is given. Finally, the implementation of new TEN-T Guidelines to Turkey's TEN-T network which constitutes the basis of the project pipeline for Transport Operational Programme is evaluated. Within this respect, the amount of the allocated IPA funds which is of a great importance for the realization of the projects is assessed in line with the comparative examples from member states and candidate countries.

Keywords: Trans-European Network (TEN), Trans-European Transport Network (TEN-T), TINA-Turkey Study, TEN-T Document, new TEN-T Guidelines. Transport Operational Programme, IPA.

İÇİNDEKİLER

TEZ JÜRİSİ	i
YETERLİK SINAV KURULUNA BEYAN	ii
ÖZ	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
TABLolar	viii
ŞEKİLLER	ix
KISALTMALAR	xi
BÖLÜM	
1. GİRİŞ	1
1.1. Tezin Amacı	2
1.2. Tezin Kapsamı.....	3
2. TEN-T FİKRİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ	5
2.1. TEN-T'nin Geçmişi.....	5
2.1.1. TEN-T Nedir?.....	5
2.2. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları Fikri.....	6
2.3. TEN-T'nin Hukuki Temeli.....	10
2.3.1. Maastricht Antlaşması	10
2.4. TEN-T Rehber İlkeleri	12
2.5. TEN-T İle Gelinmek İstenen Nokta Nedir?	14
2.6. TEN-T Uygulama Ajansının (TEN-T EA) Amacı	16
2.7. Rakamlarla TEN-T Projeleri	17
2.8. Öncelikli Projeler ve Bu Projelerin Finansmanı.....	20
2.8.1. Öncelikli 30 Projenin Son Durumu	21
2.9. TEN-T Kapsamında Bilgi Teknolojilerinin Kullanımı	54
2.9.1. Akıllı Ulaştırma Sistemleri	56
2.9.1.1. ITS Eylem Planı ve Direktifi.....	56
2.10. TENtec Bilgi Sistemi.....	57
3. 21. FASIL MÜZAKERELERİ	59
3.1. TEN Faslında Müzakereler	59
3.2. TEN Faslıyla İlgili Diğer Kurumlar	60

3.3. Türkiye'nin TEN-T'ye Entegrasyon Süreci	60
3.3.1. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları	60
3.3.2. Van Miert Grubu Raporu (HLG Raporu)	65
3.4. TINA-Türkiye Çalışması.....	66
3.5. Ulaştırma Operasyonel Programı	70
3.6. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları Müzakere Süreci	73
3.6.1. TEN Faslına İlişkin Kapanış Kriterleri ve İlgili Çalışmalar	73
3.7. TEN-T Dokümanı.....	77
3.7.1. Genel Hükümler.....	78
3.7.2. TEN-T Çekirdek Ağının günümüzdeki durumu	83
3.7.3. TEN-T Ağına ilişkin trafik verileri.....	84
3.7.4. Gelecekteki TEN-T Ağı (2030 horizonu).....	84
3.7.5. Gelecekteki Çekirdek Ağın Finansmanı	85
3.7.6. Gelecekteki TEN-T Ağının Öncelikli Projeleri ve Avrupa Yararına Proje....	86
3.7.7. Ekler.....	88
4. TEN-T REHBER İLKELERİNİN REVİZYONU ve 21. FASIL	
MÜZAKERELERİNE YANSIMALARI.....	89
4.1. Yeni Rehber İlkelerin Hazırlanmasına Yol açan süreç	89
4.1.1. AB'nin 2004 ve 2007 yıllarında gerçekleştirdiği yeni üye alımları ve bunun TEN-T Rehber İlkelerine etkileri:	89
4.1.2. <i>“TEN-T: Politikanın Gözden Geçirilmesi – Ortak ulaştırma politikasının hizmetinde daha iyi entegre olmuş TEN-T'ye doğru”</i> başlıklı Yeşil Kitap:.....	90
4.2. Uzman Gruplarının Hazırladığı Raporlar	91
4.2.1 Uzman Grubu Nedir?	91
4.3. Yeni TEN-T Politikasına İlişkin Planlama ve Uygulama Hususları.....	93
4.3.1. TEN-T Politikasının Stratejik Çerçevesi	93
4.3.2. Yeni Rehber İlkelerin Kabulünde Geniş Kapsamlı Mutabakat	95
4.3.2.1. Geçmişteki Başarılar ve Dersler.....	95
4.3.3. Politikanın en önemli parçası: Entegre olmuş, kıtaya yayılmış, ekonomik büyüme ve rekabeti arttıran ve çevresel etkileri azaltan çok modlu ağ.....	97
4.3.3.1. Çift Katmanlı Ağı: Tamamlayıcılar ve bağlantılar	97

4.3.3.2. Kapsamlı Ağ: Vatandaşlar ve ekonomik aktörler için erişebilirlik ve geniş tabanlı, etkin, güvenli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi	98
4.3.3.3. Çekirdek Ağ: Avrupa Birliği'nin ana trafik akışına destek	99
4.3.3.4. Çekirdek Ağ: bir devamlılık ve yenilik meselesi	100
4.3.3.5. Çekirdek Ağ: etkin hazırlık ve bağlayıcı uygulama meselesi	101
4.3.4. Çekirdek Ağın ve Koridor Yaklaşımının Uygulanması	103
4.3.4.1. Çekirdek Ağ Uygulama Aracı Olarak Koridor Yaklaşımı	103
4.3.4.2. Proje Onay Prosedürleri	104
4.4. TEN-T Planlama Metodolojisi	105
4.4.1. Kapsamlı Ağ	106
4.4.2. Çekirdek Ağ	109
4.4.2.1. Olası Bileşenler ve Planlama Adımları	110
4.4.2.2. Çekirdek Ağ Bağlantı Noktaları	111
4.4.2.2.1. "Birincil Bağlantı Noktaları"nın Seçim Kriterleri	112
4.4.2.2.2. "İkincil Bağlantı Noktaları"nın Seçim Kriterleri	114
4.4.3. Çekirdek Ağ Hatları	115
4.4.3.1. Bağlantıların Seçim Kriterleri	115
4.4.4. Yolcu ve Yük Ağ Bölümlerinin Birleştirilmesi ve Teknik Parametreler	119
4.4.4.1. Standartlar	120
4.5. Yeni Rehber İlkelerin TEN Faslı Müzakerelerine Yansımaları	121
5. SONUÇ	123
KAYNAKÇA	129

TABLULAR

Tablo 1.1: Türkiye’de Son 10 Yılda Ulaştırma Sektörüne Ayrılan Yatırım Miktarı.....	18
Tablo 3.1: Öncelikli Proje Listesi	67
Tablo 3.2: Çekirdek Ağın Özellikleri	69
Tablo 3.3: TEN-T Liman Ağı	83
Tablo 3.4: TEN-T Havalimanı Ağı	84
Tablo 3.5: Gelecekteki TEN-T Ağı.....	85
Tablo 3.6: Çekirdek Ağ Finansman Tablosu	86

ŞEKİLLER

Şekil 2.1: Öncelikli 14 TEN-T Projesi	12
Şekil 2.2: TEN-T katkılarının modlara göre dağılımı	18
Şekil 2.3: Projeler	19
Şekil 2.4: Projelere yapılan TEN-T Katkılarının Oranları	19
Şekil 2.5: TEN-T bütçesinden öncelikli projelere yapılan katkı	20
Şekil 2.6: Öncelikli 30 TEN-T Projesi	22
Şekil 2.7: Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo Demiryolu Aksı ..	23
Şekil 2.8: Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı	24
Şekil 2.9: Güneybatı Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı	25
Şekil 2.10: Yüksek Hızlı Demiryolu Doğu Aksı	26
Şekil 2.11: Betuwe Hattı	27
Şekil 2.12: Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapeşte-Ukrayna Sınırı Demiryolu Hattı	28
Şekil 2.13: Igoumenitsa/Patra-Atina-Sofya-Budapeşte Otoyol Aksı	29
Şekil 2.14: Portekiz/İspanya Çok Modlu Aksı	30
Şekil 2.15: Cork-Dublin-Belfast-Stranraer Demiryolu Aksı	31
Şekil 2.16: Malpensa Havaalanı	32
Şekil 2.17: Øresund Bağlantısı	33
Şekil 2.18: İskandinav Üçgeni Demiryolu/Karayolu Aksı	34
Şekil 2.19: İngiltere, İrlanda ve Benelüks Ülkeleri Karayolu Aksı	35
Şekil 2.20: Batı Kıyısı Ana Hattı	36
Şekil 2.21: Galileo	37
Şekil 2.22: Sines/Algeciras-Madrid-Paris Demiryolu Yük Taşımacılığı Aksı	38
Şekil 2.23: Paris-Strazburg-Stuttgart-Viyana-Bratislava Demiryolu Aksı	39
Şekil 2.24: Ren/Meuse-Main-Tuna Suyolu Aksı	40
Şekil 2.25: İber Yarımadası Karşılıklı İşletilebilir Yüksek Hızlı Demiryolu	41
Şekil 2.26: Fehmarn Belt Demiryolu Aksı	42
Şekil 2.27: Deniz Otoyolları	43
Şekil 2.28: Atina – Sofya – Budapeşte – Viyana – Prag -Nürnberg/Dresden Demiryolu Aksı	44
Şekil 2.29: Gdańsk-Varşova-Brno/Bratislava-Viyana Demiryolu Aksı	45

Şekil 2.30: Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp Demiryolu Aksı.....	46
Şekil 2.31: Gdańsk-Brno/Bratislava-Viyana Otoyol Aksı.....	47
Şekil 2.32: İrlanda/İngiltere/Kıta Avrupası Demiryolu/Karayolu Aksı.....	48
Şekil 2.33: Varşova-Kaunas-Riga-Talin-Helsinki “Baltık Demiryolu” Aksı.....	49
Şekil 2.34: Brüksel-Luksemburg-Strazburg Demiryolu Aksı (Eurocaprail)	50
Şekil 2.35: İyonya/Adriyatik İntermodal Koridoru Demiryolu Aksı.....	51
Şekil 2.36: Seine-Scheldt İçsuyolu Aksı.....	52
Şekil 3.1: Pan-Avrupa Koridorları	64
Şekil 3.2: Çekirdek Ağ.....	68
Şekil 3.3: Kapıkule-Kars Demiryolu Aksı Projesi.....	88
Şekil 4.1: TEN-T Türkiye Kapsamlı Ağı.....	122

KISALTMALAR

TEN	Trans-Avrupa Ağları
TEN-T	Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları
AB	Avrupa Birliği
a.g.e.	Adı Geçen Eser
Bkz.	Bakınız
ITS	Akıllı Ulaştırma Sistemleri
ERTMS	Avrupa Demiryolu Ulaştırma Yönetim sistemi
SESAR	Tek Avrupa Hava Sahası Araştırma Projesi
RIS	Nehir Bilgi Sistemi
ERDF	Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu
AYB	Avrupa Yatırım Bankası
EC	Avrupa Komisyonu
TEN-T YA	TEN-T Uygulama Ajansı (TEN-T Executive Agency)
GPS	Global Positioning System
GLONASS	Global Navigation Satellite System
PPP	Kamu Özel Sektör İşbirliği
DG REGIO	Avrupa Birliği Bölgesel Kalkınma Genel Müdürlüğü
GIS	Coğrafi Bilgi Sistemi
COREPER	AB Daimi Temsilciler Komitesi
İYK	İzleme ve Yönlendirme Komitesi
TEN-E	Trans-Avrupa Enerji ağları
TINA	Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Analizi
MCA	Çok Kriterli Analiz
TRACECA	Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru
HLG	Üst Düzey Çalışma Grubu (High Level Group)
IPA	Katılım Öncesi Yardım Aracı (Instrument for Pre-Accession Assistance)
OP	Operasyonel Program
MoS	Deniz Otoyolları
UOP	Ulaştırma Operasyonel Programı
PBKAL Hattı	Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra Hattı

VTMIS

Gemi Trafığı İzleme ve Bilgi Sistemi

YHT

Yüksek Hızlı Tren

BÖLÜM I

GİRİŞ

Ulaştırma, uzak mesafeleri ulaşılabilir hale getiren, insanlara yüksek hayat standardı sağlayan önemli bir sektördür. Ayrıca, ulaştırma altyapılarına yapılan yatırımlar, ekonomik büyümeyi canlandıran, zenginlik yaratan, ticareti, coğrafi erişebilirliği, mobilitayı artıran ve istihdam sağlayan yatırımlardır. Bu bağlamda, ulaştırma, tedarik zincirinin merkezinde yer aldığından ekonominin de temellerinden biridir. Örneğin, Avrupa Birliği'nde (AB), ulaştırma sektörü yaklaşık 10 milyon kişiye doğrudan istihdam sağlamakta ve bu Avrupa Birliği'nin GSMH'sinin yaklaşık %5'ini oluşturmaktadır¹.

İyi organize edilmiş ulaştırma ağları olmadan iç pazarın düzgün işlemesi mümkün değildir. Bu çerçevede, AB'de etkin ulaştırma bağlantıları, iç pazarın oluşturulması ve derinleştirilmesini kolaylaştırmaktadır. AB'nin her bir genişleme süreci, ulaştırmada güçlü bir büyümeyi beraberinde getirmiştir. Ancak hala Avrupa'nın çeşitli bölgelerindeki ulaştırma altyapısının entegrasyonu ve genişlemenin kağıt üstünde kalmaması için atılması gereken bir çok adım vardır.

İç Pazar ile ulaştırma arasındaki bağlantı, Avrupa entegrasyonunun başlangıcından beri geçerliliğini kabul ettirmiş bir olgudur. Ulaştırma politikası, temel politikalarından biri olarak Roma Antlaşması²'na dahil edilmiştir. AB ulaştırma

¹ Avrupa Komisyonu, Commission Staff Working Document SEC (2011) 391,s.7.

² Roma Antlaşması: 25 Mart 1957'de Roma'da imzalanan ve Avrupa Atom Enerjisi Topluluğu (Euratom) ile Avrupa Ekonomik Topluluğunu (AET) kuran uluslararası antlaşmadır. Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğu (ECSC) üyesi altı Avrupa ülkesi (Almanya, Belçika, Fransa, Hollanda, İtalya ve Lüksemburg), 1955'te Sicilya'nın Messina kentinde toplanarak kömür ve çelik için kurdukları ortak pazarı ekonominin bütün alanlarına yayma kararı aldılar. Bu doğrultuda hazırlanan antlaşmaların 1 Ocak 1958'de yürürlüğe girmesiyle iki topluluk resmen kurulmuş oldu. AnaBritannica, Cilt 18, s.457.

politikalarına, AB'nin İç Pazar ve uyum hedeflerine ulaşmasına yardımcı olmak amacıyla, Maastricht Antlaşması³ ile, altyapıya odaklanan bir politika olan, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları politikası eklenmiştir.

Başlangıcından beri, sınır-ötesi projeler ve özellikle yüksek hızlı demiryolu projelerine odaklanan TEN-T politikası, işlevsel bir İç Pazar yaratmak, ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumu ve erişebilirliği artırmak amacıyla, 1980'lerin sonlarından beri gelişmekte olan bir politikadır.

Türkiye'nin TEN-T ile entegrasyonu, tam üyelik sonucunda gerçekleşecektir. Bu bağlamda, katılım müzakereleri kapsamında gerçekleştirilen 21. Fasıllık müzakereleri, sürecin hazırlık aşamasını oluşturmaktadır. Teknik kriterlere ilişkin müzakereler tamamlanmakla birlikte, Birliğin gündemindeki yenilikler çerçevesinde çalışmalar devam etmektedir.

1.1. Tezin Amacı

Bu tezin amacı, TEN-T'nin ortaya çıkışından başlayarak, Rehber İlkeler ve öncelikli projeler gibi TEN-T'nin önemli konularını inceleyerek, TEN-T'nin gelişimini mercek altına almak, 19 Aralık 2007 tarihinde müzakereye açılan Trans-Avrupa Ağları faslı (21. Fasıllık) kapsamında yapılan çalışmalarını, bu çalışmalar sonucunda oluşturulan Çekirdek Ağı ve daha sonrasında Avrupa Komisyonunun

³ Maastricht Antlaşması: Üye Devletler bağlarını güçlendirme kararlılığıyla, temel özellikleri 9-10 Aralık 1991'de Maastricht'te toplanan Avrupa Birliği Zirvesi'nde kararlaştırılan yeni bir Antlaşmanın müzakerelerine başladılar. Maastricht Antlaşması, diğer adıyla Avrupa Birliği Antlaşması, 1 Kasım 1993 tarihinde yürürlüğe girdi. Bu antlaşma ile 1999'a kadar parasal birliğin tamamlanmasına, Avrupa vatandaşlığının oluşturulmasına ve ortak dış ve güvenlik ile adalet ve içişlerinde işbirliği politikalarının meydana getirilmesine karar verildi. Maastricht Antlaşması ile üç sütunlu Avrupa Birliği yapısı oluşturuldu. Bu yapının ilk sütununu Avrupa Toplulukları (AKÇT, AET ve EURATOM), ikinci sütununu "Ortak Dışişleri Güvenlik Politikası", üçüncü sütununu ise "Adalet ve İçişleri" oluşturuyordu. <http://www.abgs.gov.tr/index.php?p=105&l=1>

Rehber İlkelerde yaptığı değişikliklerin ekirdek Ağa yansımaları ile Türkiye'ye ayrılan IPA fonlarının durumunu değerlendirmektir.

1.2. Tezin Kapsamı

Bu tezin birinci bölümü olan “Giriş” bölümünden sonra, tezin ikinci bölümünde, Trans-Avrupa Ağları fikrinin ortaya çıkışı, hukuki temelleri, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile Avrupa Birliği'nin gelmek istediği nokta, içinde bulunduğumuz döneme kadar yapılan yatırım miktarı ve gelecekte yapılması planlanan yatırım miktarlarına ve ayrıca, Trans-Avrupa Ağları açısından son derece önemli olan öncelikli projelerin son durumlarına iliştin bilgilere yer verilecektir.

Ayrıca, ikinci blmde, Avrupa Komisyonu adına TEN-T programının uygulanması ve yönetilmesi için kurulan TEN-T Uygulama Ajansı (TEN-T Executive Agency, TEN-T EA) hakkında bilgi verilecek ve öncelikli 30 proje ve bu projelere ayrılan finansman miktarının modlara göre dağılımına değinilecektir.

nc blmde, 21. Fasal müzakereleri kapsamında TINA-Türkiye alıştması ve bu alıştmanın devamı niteliğinde olan ve bu fasıla iliştin teknik kapanış kriterinin karştlanması amacıyla hazırlanan TEN-T Dokümanına ve bu dokümanın içeriğine iliştin bilgi verilecektir.

Tezin dördüncü bölümünde, mevcut Rehber İlkelerde revizyon yapılması fikri ve devamında oluşturulan alıştma grupları ve bu grupların raporlarına değinilecek, bu yeni ilkeler doğrultusunda TEN-T ağının son durumu irdelenecektir.

Tezin “Sonuç” bölümünde ise, yeni Rehber İlkelerin uygulanması sonucu revize edilen TEN-T Türkiye Kapsamlı ağına ve bu ağ vasıtasıyla oluşan proje havuzunun etkin bir şekilde kullanımının önemine, TEN-T Türkiye Kapsamlı ağında bilgi teknolojilerinin kullanımına ve Türkiye’ye ayrılan IPA fonlarına ilişkin bir değerlendirme yapılacaktır.

BÖLÜM II

TRANS-AVRUPA ULAŞTIRMA AĞLARI FİKRİNİN ORTAYA ÇIKIŞI VE GELİŞİMİ

Bu bölümde Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları fikrinin ortaya çıkışı, hukuki temeli ve yaklaşık 20 yıllık süreçte geçirdiği değişimler ile şartlara ve ihtiyaçlara göre gelişimi irdelenecektir.

2.1. TEN-T'nin Geçmişi

2.1.1. TEN-T Nedir?

TEN-T, kara, deniz ve hava ulaşımını Avrupa'da etkin bir şekilde entegre eden çok modlu bir ağ yaratarak, eksik hatların tamamlanmasına, darboğazların ortadan kaldırılmasına ve iç pazarın gelişimine yardım etmek amacıyla Avrupa Birliği tarafından geliştirilen bir ulaştırma altyapı politikasıdır.

1992 yılında imzalanan Maastricht Antlaşması, TEN-T politikalarını belirlemiş ve TEN-T Rehber İlkelerinin geliştirilmesini, geleneksel altyapıyı kapsayan, çok modlu, tek bir ağın oluşturulmasını kolaylaştırmayı amaçlamıştır. Aynı zamanda, 14 öncelikli projeyi ve bunlarla beraber, AB tarafından desteklenen kamu yararına projeleri destekleyerek, yenilikçi ve akıllı ulaştırma sistemlerinin, güvenli, etkili ve sürdürülebilir ulaşımın ortaya çıkarılması amacıyla yaygınlaştırılmasını zorunlu hale getirmiştir. Öncelikli proje listesi, 2004 yılında on

yeni ülkenin, 2007 yılında ise iki yeni ülkenin üyeliklerinin kabul edilmesiyle 30 projeye genişletilmiştir⁴.

Avrupa ulaştırma ağındaki 30 öncelikli proje, Avrupa katma değeri açısından çok önemlidir. Bu projelerin, AB içinde malların ve insanların dolaşımının hızlandırılmasına ve entegrasyonun geliştirilmesine katkıda bulunması beklenmektedir. Aralarında 18 demiryolu, 3 kombine karayolu-demiryolu altyapı projesi ve 2 iç su yolu projesi bulunan öncelikli proje listesinin 2020 yılına kadar tamamlanması beklenmektedir. Projelerin çoğu devam etmekte olduğundan, TEN-T programı altında finansal destek almaya devam etmektedirler.

TEN-T, AB politikası bağlamında, farklı programlar tarafından da desteklenmektedir. Bu kapsamda, ağda yer alan projeler özellikle TEN-T programı, uyum fonları, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu (ERDF) ve Çerçeve Araştırma Programı kapsamında hibe almaya elverişlidir. Ancak, bir projenin birden fazla AB fon kaynağından hibe alması mümkün değildir. Ayrıca, TEN-T projeleri Avrupa Yatırım Bankası (AYB) kredi ve garantilerinden yararlanabilir⁵.

2.2. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları Fikri⁶

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları fikri tek pazar süreci ile bağlantılı olarak 1980'lerin sonunda ortaya çıkmıştır. Avrupalı politikacılar pazarı oluşturan bölgeleri birbirine bağlayacak ulaştırma, enerji ve iletişim ağlarını oluşturmadan, malların, insanların ve hizmetlerin serbest dolaşımına açık, birleşik bir pazardan bahsetmenin çok mantıklı olmadığına inanıyorlardı. Ayrıca, bu ağları oluşturmanın ekonomik büyümenin ve istihdamın artmasına yardımcı olabileceğine inanıyorlardı.

⁴ Avrupa Komisyonu, Mid-Term Review of the 2007-2013 TEN-T Multi-Annual Programme Project Portfolio, s.5.

⁵ TEN-T projelerinin finansman kaynaklarına ilişkin daha detaylı bilgi bu bölümde "Öncelikli Projeler ve Bu Projelerin Finansmanı" başlığı altında bulunabilir.

⁶ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/basis_networks_en.htm

Avrupa Birliği, Trans-Avrupa Ağları politikasının gelişmesini, bir iç pazar yaratmanın ve ekonomik ve sosyal uyumu güçlendirmenin ana unsuru olarak gördüğü için desteklemektedir.

1992 yılında imzalanan Maastricht Antlaşması ile Trans-Avrupa Ağları, bir AB ulaştırma politikası olarak ortaya çıkmıştır.⁷ 1993 yılında Komisyon, o dönemin öncelikleri doğrultusunda genel ulaştırma politikası üzerine, sektörün serbestleştirilmesine odaklanan ve modlar arası entegre bir yaklaşım getiren bir Beyaz Kitap yayımlamıştır.

Yaklaşık 10 yıl sonra, 2001 yılında yayımlanan “2010 için Ortak Ulaştırma Politikası: Karar Verme Zamanı” başlıklı Beyaz Kitap’ta ise, ulaştırma modlarını daha dengeli kullanılarak, artan ulaşım hacminin yönetilmesinin gerekliliği vurgulanmıştır.⁸

2001 yılında yayımlanan Beyaz Kitap, ulaştırma sektöründe gözden geçirilmesi gereken gelişmeleri, gelecekte karşılaşılabilecek zorlukları ve politika önceliklerini küresel bir bakış açısıyla ele almıştır.

2006 yılında Komisyon tarafından, 2001 tarihli Beyaz Kitap’ın ortaya koyulan politikaların ve önlemlerin bir değerlendirmesinin yapılması amacıyla, “2001 tarihli Beyaz Kitaba ait Dönem Ortası Rapor⁹” adlı bir tebliğ yayımlanmıştır.

Bu tebliğe göre, demiryolları sektöründe rekabetin artırılması ve TEN-T kapsamında birçok yeni proje yapılması gibi hususlarda belirli ölçüde bir ilerlemenin kaydedildiği belirtilmektedir. Bununla beraber raporda, sürdürülebilir kalkınma için

⁷ Mid-Term Review of the 2007-2013 TEN-T Multi-Annual Programme (MEMO/10/526),s.5.

⁸ Commission Staff Working Document SEC (2011) 391,s.7.

⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:EN:PDF>

etkin bir ulaştırma sektörünün oluşturulması için daha fazla tedbire ihtiyaç duyulduğunun da altı çizilmektedir.¹⁰

Daha önce bahsedildiği üzere, ulaştırma modları arasındaki dengeyi değiştirmek ve darboğazları ortadan kaldırmak için ücretlendirmeden karayoluna alternatif modların canlandırılmasına ve TEN-T üzerinde seçici yatırıma kadar bir dizi tedbirler serisini kapsayan bir yaklaşım içeren 2001 tarihli Beyaz Kitap'ta, altyapı yatırımını sınırlayan sürdürülebilir kalkınma perspektifi ile daha fazla altyapı yatırımı öngören uyum ve rekabet edebilirlik argümanları arasında bir denge oluşturulmuştur. Fakat üye devletlerin daha fazla erişilebilirlik ve altyapı ihtiyaçlarını kabul eden bir coğrafi farklılık yaklaşımını ortaya atan bu tebliğ ile söz konusu bu dengenin zayıflamış olduğu görülmektedir¹¹.

Ayrıca bu tebliğde, ulaştırmanın, ekonomik gelişmenin, bölgesel ve sosyal uyumun en önemli elemanlarından biri olduğu ifade edilmiştir. Ancak, ulaştırma sektöründe karşılaşmanın kaçınılmaz olduğu bazı yeni zorluklardan da bahsedilmiştir. Bu zorluklardan birkaçı şöyle özetlenebilir:

- Son genişlemelerden sonra, Avrupa ulaştırma politikasının tüm kıtayı ve neredeyse 500 milyon insanı ilgilendiren bir konu haline gelmesi,
- 1930'lerden sonra görülen en büyük ekonomik kriz ve bu krizi, küresel kaynakların dengesiz kullanımının habercisi olan petrol ve diğer malların fiyatlarındaki ani artışların izlemesi,
- Uluslararası toplulukların, sera gazı emisyonlarının kayda değer biçimde azaltılması konusunda görüş birliğine varması.¹²

¹⁰ Aras, Esra, *TEN-T'nin Türkiye'ye Uzatılması Kapsamında AB Mali Yardımlarının Türk Ulaştırma Sektöründe Kullanılması Üzerine Bir İnceleme*, AB Uzmanlık Tezi, Ankara, Ağustos 2008,s.14.

¹¹ Kartal, Kazım, *Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T): Politika Çerçevesi, Sürdürülebilir Ulaştırma ve Türkiye*, AB Uzmanlık Tezi, Ocak, 2008,s.101.

¹² Commission Staff Working Document SEC (2011) 391,s.7.

Bu şartlar altında, kaynak etkin bir ekonomi yaratma hedefinin, 2008 yılında, 1990 yılına göre %34 daha fazla sera gazı açığa çıkaran, gürültünün ve bölgesel hava kirliliğinin ana sebebi olan petrole dayalı olan ulaştırma sektörü için oldukça zorlayıcı bir hedef olduğu ortadadır.¹³

Bu bağlamda, Komisyonun gelecek 10 yılda, mobilitayı artıracak, yakıt tüketimindeki artışı ve istihdamı azaltacak, rekabetçi bir ulaştırma sisteminin kurulması amacıyla, içinde 40 somut önceliğin yer aldığı bir yol haritası niteliğinde olan ve 2011 yılında yayımlanan “Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system ” adlı Beyaz Kitap’ı kabul etmiştir.

Mevcut Beyaz Kitap, ulaştırma sisteminde, petrole bağımlılığı azaltan, modern altyapılar yaratan ve akıllı bilgi ve yönetim sistemleri ile desteklenen çokmodlu, mobilite odaklı, büyük bir dönüşümün peşinde koşmaktadır. Aynı zamanda, bu Beyaz Kitap ile Avrupa’nın ihrac petrole karşı olan bağımlılığının 2050 yılına kadar %60 oranında azaltılması planlanmaktadır. Beyaz Kitap’ın 2050 hedeflerinden bazıları şunlardır:

- Şehirlerde, geleneksel yakıt ile çalışan arabaların kalmaması,
- Havacılıkta, sürdürülebilir düşük karbonlu yakıtın %40 oranında kullanımı; en azından nakliyeden doğan emisyonlarda %40 oranında bir azalma sağlanması,
- Orta mesafe şehir içi yolcu ve yük taşımacılığının yarısının karayolundan demiryolu ve deniz yoluna kaydırılması,
- Bütün ulaştırma modlarının, ulaştırmadan kaynaklanan emisyonun %60 oranında azaltılmasına katkıda bulunması.¹⁴

¹³ a.g.e.,s.8.

¹⁴ a.g.e.,s.34-35.

Ayrıca, Avrupa Komisyonu üç kategori (ulaştırma, enerji ve iletişim) arasındaki sinerjiyi de kaynakların finansmanı ve dağılımı ile beraber incelemiştir. Komisyon'un 21 Mart 2007 tarihli Konsey ve Parlamento için hazırladığı "Trans-Avrupa Ağları: bütünsel bir yaklaşıma doğru" adlı tebliği, birtakım altyapı kombinasyonları (çevresel etki, azaltılmış maliyet) kadar, bahsedilen üç TEN'in muhtemel sinerjisinin yaratacağı önemli artı değeri de vurgulamaktadır. Komisyon tebliği bütünleşik TEN'lerin yaratacağı potansiyel çevre yararlarının da altını çizmektedir.

2.3. TEN-T'nin Hukuki Temeli

Bu bölümde TEN-T'nin hukuki temelini oluşturan Maastricht Antlaşması ve 1994 yılında gerçekleştirilen Essen Zirvesi hakkında bilgi verilecektir.

2.3.1. Maastricht Antlaşması

Maastricht Antlaşması ile, Roma Antlaşması'na yeni maddeler eklenmiş ve TEN'in hukuki temeli çizilmiştir. Bu bağlamda, ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerindeki altyapı çalışmalarının Birlik düzeyinde planlanmasının ve ulusal ağların karşılıklı bağlantılarının ve karşılıklı işletilebilirliğinin sağlanması için birbirine bağlanmasının gerekliliği açıkça ifade edilmiştir.

Maastricht Antlaşması¹⁵;

- Birlik vatandaşlarının, iktisadi aktörlerinin ve bölgesel ve yerel topluluklarının entegrasyonun avantajlarından yararlanmasını temin etmek

¹⁵Aras, Esra, *TEN-T'nin Türkiye'ye Uzatılması Kapsamında AB Mali Yardımlarının Türk Ulaştırma Sektöründe Kullanılması Üzerine Bir İnceleme*, AB Uzmanlık Tezi, Ankara, Ağustos 2008' den alıntı Avrupa Topluluğunu Kuran Antlaşma, Bölüm 12 Madde 129(b)(c), (OJ 1993 C191).

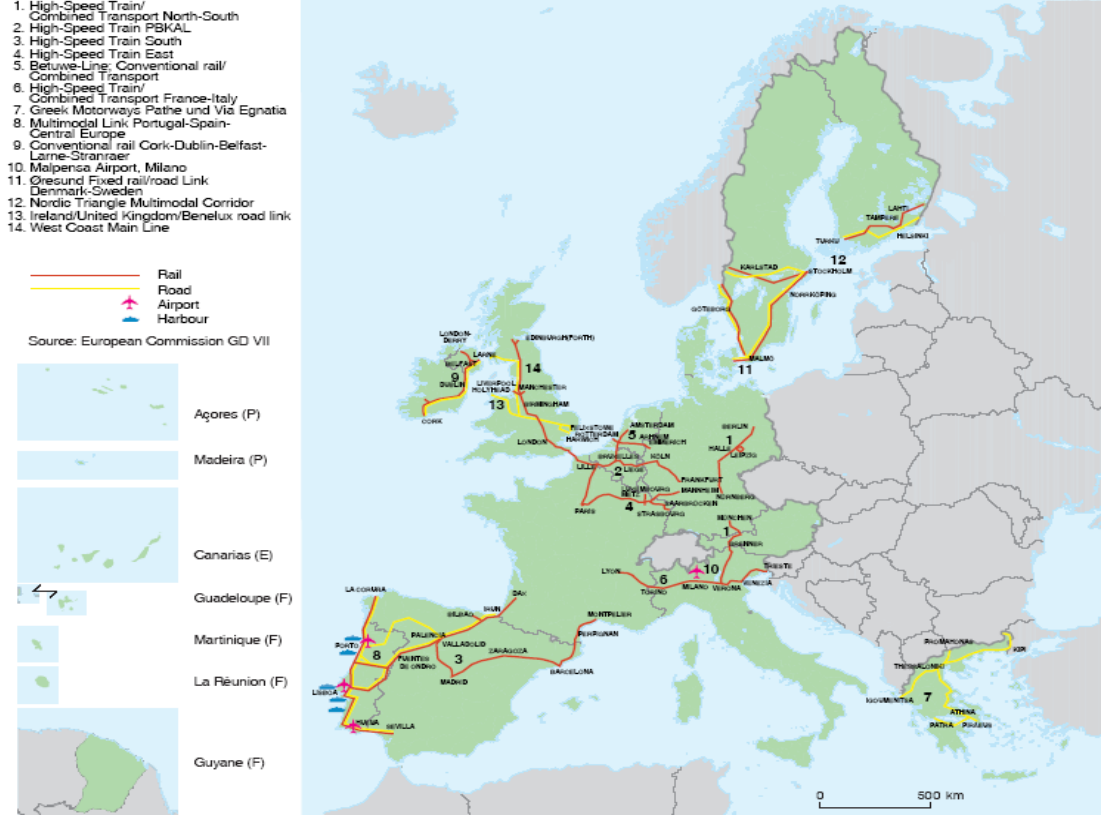
üzere ulaştırma, enerji ve telekomünikasyon sektörlerinde ulusal ağlar arasında karşılıklı-işletilebilirliği sağlayacak olan “Trans-Avrupa Ağları”nın inşasını öngörmektedir.

- TEN’lerin inşası için bir yol haritası çizerek, “ortak çıkar”a hizmet edecek olan projeleri tanımlayacak Rehber İlkelerin (guidelines) oluşturulmasından, karşılıklı işletilebilirlik için teknik standartlar gibi hususlarda gerekli önlemlerin alınmasından ve “ortak çıkar”a hizmet edecek olan projelerin uyum fonları ile finanse edilebileceğinden bahsederek; üye devletlerin kendi aralarında eşgüdümü sağlamalarının ve AB’nin gerekli görmesi halinde karşılıklı çıkar temeline dayanan projeler üzerinde üçüncü ülkelerle de işbirliği yapabilmesinin önünü açmaktadır.

Maastricht Anlaşması ile gerekliliği ve önemi vurgulanan TEN’ler Avrupa entegrasyon sürecinin gelecek perspektiflerini ortaya koyan belgelerde ve zirve kararlarında yerini almıştır. AB Konseyi, TEN-T ve TINA Koridorlarını benimsemiş ve ortak çıkar, iktisadi gerçeşleştirilebilirlik, AB çevre politikalarına uygunluk, iktisadi ve sosyal uyuma katkı, projenin büyüklüğü gibi kriterler temelinde 14 öncelikli TEN-T projesi belirlenmiştir.

Harita 2.1’de gösterilen bu projeler, 1994 yılında gerçekleştirilen Essen Zirvesi ile kabul edilmiştir.

Şekil 2.1: Öncelikli 14 TEN-T Projesi¹⁶



1995 Cannes Zirvesinde alınan karar ile TEN’e ayrılan bütçenin %75’i ulaştırma sektörü kapsamındaki öncelikli projelere ayrılmıştır. Ancak, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi’nin 22.06.2007 tarihli ve 680/2007/EC¹⁷ sayılı kararı ile bu oran, %80-85 düzeyine çekilmiştir.

2.4. TEN-T Rehber İlkeleri

Karayolu, demiryolu, limanlar, havalimanları ve iç suyollarından oluşan TEN-T’yi tanımlayan TEN-T Rehber İlkeleri, ulaştırma ağının uygulanması ve kamu

¹⁶ www.tentea.ec.europa.eu

¹⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:162:0001:01:en:HTML>

yararına projelerin belirlenmesi için genel referansların çerçevesini oluşturur. Rehber İlkeler ulusal ağların ve ulaştırma modlarının entegrasyonu, Avrupa Birliği'nin çevre bölgelerinin merkeze bağlanması ve ağların güvenlik ve etkinliğinin artırılmasını hedeflemektedir. Bu Rehber İlkeler, bütün AB bölgesine hizmet eden, uzun mesafe trafiğin yükünü çeken ve AB'nin coğrafi ve ekonomik bölgelerini birbirine bağlayan, karayolları, demiryolları, iç suyolları, havalimanları, limanlar, iç limanlar ve trafik yönetim sistemlerini kapsar¹⁸.

1996 yılında, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, 1692/96/EC sayılı Direktifi TEN-T'nin geliştirilmesi amacıyla kabul etmiştir. Essen Projesi kapsamında oluşturulan 14 büyük projenin listesi, TEN-T'ye ilişkin gerçekleştirilecek öncelikli projeler olarak 1692/96/EC sayılı Direktifte yer almaktadır. Bu projelerin tamamlanması için öngörülen süre ilk etapta 2010 yılı olarak belirlenmiştir¹⁹.

2001 yılının Mayıs ayında, Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, TEN-T Rehber İlkelerini limanlar, iç suyolları ve çok modlu terminaller bağlamında değiştiren 1346/2001/EC sayılı Direktifi kabul etmiştir. Ayrıca bu Direktif, altyapının bu kısımlarına dair kamu yararına projelerin belirlenmesine ilişkin kriterleri de belirlemiştir. Bu değişiklik, TEN-T'nin çok modlu boyutunu, limanların tamamını ağ kapsamına alarak vurgulamıştır.

2004 yılının Nisan ayında, Avrupa Komisyonu ve Konseyi, TEN-T'nin gelişimine ilişkin topluluk Rehber İlkeleri adlı 1692/96/EC sayılı Direktifi tadil eden 884/2004/EC sayılı Direktifi kabul etmiştir. Nisan 2004 revizyonu, AB genişleme sürecini ve bunun sonucunda trafik akışlarında beklenen değişimleri hesaba katan, TEN-T politikası için temel bir değişikliktir. TEN-T'nin yeni Üye Devletlere uzatılması genişlemenin başarısını artırmış ve Birliğe, trafik sıkışıklığını azaltma,

¹⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/guidelines_en.htm

¹⁹ Bu projelere ve sonradan eklenen projelere ilişkin bilgi "2.8.1-Öncelikli 30 Projenin Son Durumu" başlığı altında bulunabilir.

erişebilirliği artırma ve intermodal taşımacılığı cesaretlendirme fırsatlarını sunmuştur.

Avrupa Komisyonu'nun Rehber İlkelerin revizyonuna ilişkin 2009 yılında yayımlanan Yeşil Kitap ile başlattığı çalışma ve yeni Rehber İlkeler ile ilgili ayrıntılı bilgi bu tezin dördüncü bölümünde verilecektir.

2.5. TEN-T İle Gelinmek İstenen Nokta Nedir?

Ulaştırma altyapısı, kişilerin ve malların mobilitesi, iç pazarın düzgün işlemesi ve Avrupa Birliği'nin ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumu için çok önemlidir. 27 üyeli birlik, 65,100 kilometresi otoyol olmak üzere 5,000,000 km asfaltlanmış karayolu, 110,458 kilometresi elektrikli olmak üzere 212,800 km demiryolu ve 42,709 km deniz taşıtlarının seyrine elverişli iç suyolundan oluşmaktadır.²⁰ TEN-T ise, 95,700 km karayolu, 106,000 km demiryolu (32,000 km'si yüksek hızlı demiryolu), 13,000 km içsuyolu, 411 havaalanı ve 404 limandan oluşmaktadır.

2000-2006 yılları arasında ulaştırma altyapısına yapılan toplam yatırım miktarı 859 milyar Euro²¹'dur ve bu ulaştırma altyapılarının birçoğu ulusal politikalar kapsamında geliştirilmiştir.

Birlik içinde, kara, deniz ve hava ulaştırma ağlarını birbirine entegre eden çok modlu bir ağ kurmak amacıyla Avrupalı politikacıların, Üye Devletler arasında malların ve insanların hızlı ve rahat taşınmasına olanak sağlayacak, uluslararası bağlantıları geliştirecek Trans-Avrupa Ağlarını oluşturmaya karar verdiklerine bu bölümün başında değinilmişti.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

²¹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

Bunların dışında, etkin bir TEN-T oluşturulması, Avrupa'da rekabet edebilirlik ve istihdam açısından Lizbon Stratejisinin²² ana unsurunu oluşturmakta olup, ayrıca, Avrupa'nın 2020 stratejisi hedeflerine ulaşılabilmesinde önemli bir rol oynayacaktır. Eğer Avrupa, ekonomik ve sosyal potansiyelini karşılamakta kararlıysa, bunu hem ulaştırma altyapısındaki eksik bağlantı noktalarını tamamlayarak ve darboğazları ortadan kaldırarak, hem de ulaştırma ağlarının gelecekteki sürdürülebilirliğini, enerji ihtiyaçlarını ve iklim değişikliği mücadelelerini göz önüne alarak sağlaması gereklidir.

2020 yılında iki katına çıkması beklenen Üye Devletler arasındaki trafik akışının devamlı artmasından dolayı, iyi işleyecek bir TEN-T'nin tamamlanması ve modernize edilmesi için gerekli yatırım miktarı azımsanmayacak düzeydedir. 2010-2030 yılları için, AB'nin ulaştırma altyapı geliştirme maliyetinin 1,5 trilyon Euro'nun üzerinde olacağı tahmin edilmektedir. TEN-T'nin tamamlanması için 2020 yılına kadar, 215 milyar Euro'su darboğazların ortadan kaldırılmasına ayrılmak üzere, 550 milyar Euro gerekmektedir. Gerekli yatırımın ölçeği göz önüne alındığında, ulusal hükümetlerle yakın işbirliği içerisinde olarak, ağ planlamasının ve geliştirilmesinin Avrupa seviyesinde koordinasyon boyutunun güçlendirilmesi gereklidir.²³

Avrupa Birliği, TEN-T'nin uygulanmasını birkaç finansal araç ile desteklemektedir. Bunlar; TEN-T Programı, Uyum Fonları, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu ve Avrupa Yatırım Bankasının kredi ve kredi garantileridir.

Özellikle, TEN-T bütçesi ile uyum ve kalkınma fonları altındaki hibeler, hem proje hazırlığında, hem de uygulama aşamalarında çok önemli rol oynamaktadırlar. Hibeler, projelerin erken aşamalarındaki ve yapım aşamalarındaki zorlukların ortadan kalkmasına yardımcı olan çalışmalara (fizibilite çalışmalarından kapsamlı

²² Ayrıntılı bilgi: http://ec.europa.eu/information_society/eeurope/i2010/ict_and_lisbon/index_en.htm

²³ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/index_en.htm

teknik veya çevresel çalışmalara ve maliyetli jeolojik keşiflere kadar) ayrılmıştır. Gelecekte TEN-T politikalarının uygulanmasına ilişkin önemli bir husus, hibelerin paylaştırılmasının rasyonel olması ve bu hibelerin Avrupa'ya katma değer sağlayacak projelere verilmesidir.

Bu bağlamda, TEN-T Uygulama Ajansı (TEN-T Executive Agency, TEN-T EA), Avrupa Komisyonu adına TEN-T programının uygulanması ve yönetilmesi için 2006 yılında kurulmuştur.

2.6. TEN-T Uygulama Ajansının (TEN-T EA) Amacı²⁴

Avrupa Komisyonu Mobilite ve Ulaştırma Genel Müdürlüğü (DG MOVE), TEN-T politikasını belirlerken, TEN-T EA ise politikaları uygulamaya dönüştürür. TEN-T EA, 2006 yılında TEN-T programını AB Komisyonu adına 31 Aralık 2015 tarihine kadar uygulamak ve yönetmek için kurulmuştur.

Her bir TEN-T projesi üye devletler tarafından takip ve koordine edilmektedir. 2007-2013 Ara Dönem Değerlendirme Raporunda bahsedilen doğrudan yönetim yaklaşımı, projelerde gecikmeye sebep olmakta ve projeler üzerinde daha fazla baskı yaratmaktadır.

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı Yürütme Ajansının (TEN-T EA) görevi TEN-T programının başarılı bir şekilde uygulanması ve projelerin teknik ve finansal yönetimlerini sağlayarak Avrupa Komisyonu, TEN-T proje yöneticileri ve düzenleyicilerini desteklemektir.

²⁴ <http://tentea.ec.europa.eu/en/home.htm>

Etkili bir Trans-Avrupa Ağı, kıta boyunca ekonomik ve sosyal uyumu güçlendirirken, aynı zamanda daha etkin ve daha çevreye duyarlı ulaştırma sistemlerinden vatandaşların faydalanmasına olanak sağlar.

Böyle bir ağın planlanması ile, Avrupa Komisyonu'nun TEN-T programı finansal desteğini, Avrupa'nın rekabet edebilirlik, istihdam yaratma ve uyum hedefleri doğrultusunda, önemli ulaştırma altyapı projelerinin gerçekleştirilmesine adanmıştır.

Bu bağlamda, 2006 yılında kurulan Ajans, 2000-2006 ve 2007-2013 fon takvimi içerisindeki projelerden sorumludur. Bu projeler bütün ulaştırma modlarını, ayrıca lojistik ve akıllı ulaştırma sistemlerini kapsamaktadır.

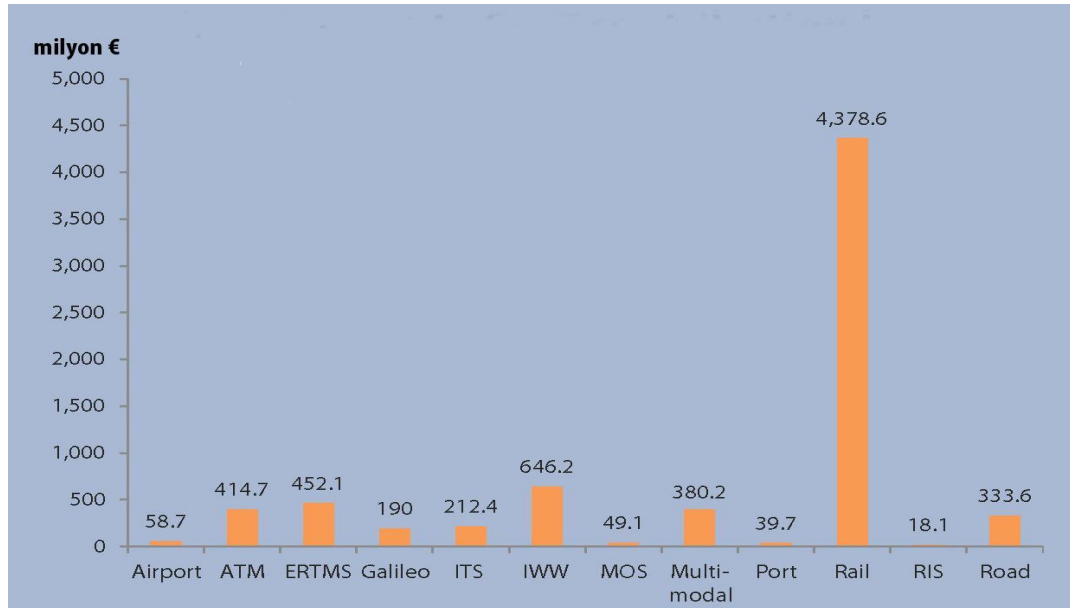
2.7. Rakamlarla TEN-T Projeleri²⁵

TEN-T projeleri tüm ulaştırma modlarının yanı sıra bütün AB'yi içinde alacak şekilde, lojistik ve akıllı ulaştırma sistemleri kapsamaktadır. Toplam yatırım miktarı yaklaşık 7,2 milyar Euro olan, 295'i devam eden ve 23'ü tamamlanan 318 proje, 2007-2013 finansal perspektifi altına alınmıştır. Ayrıca, TEN-T Uygulama Ajansı, önceki finansal perspektiflerine dahil ettiği, maliyetleri 290 milyon Euro olan, 66 adet devam eden projeyi de izlemektedir.

Bu bağlamda, 1 Haziran 2011 tarihinde yayımlanan rakamlara göre, TEN-T bütçesinden sektörlere yapılan katkı Şekil 2.2'de gösterilmektedir.

²⁵ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/ten-t_projects.htm

Şekil 2.2: TEN-T katkılarının modlara göre dağılımı²⁶



Bunun yanında, Türkiye'nin son 10 yılda ulaştırma sektörüne yaptığı yatırım ve bu yatırımın sektörlere dağılımı Tablo 2.1'de verilmektedir.

Tablo 1.1: Türkiye'de son 10 yılda ulaştırma sektörüne ayrılan yatırım miktarı^{27*}
(1000 TL)

	Karayolu Taşımacılığının Ulaştırma Bütçesinden Aldığı Pay	Demiryolu Taşımacılığının Ulaştırma Bütçesinden Aldığı Pay	Deniz Taşımacılığının Ulaştırma Bütçesinden Aldığı Pay	Havayolu Taşımacılığının Ulaştırma Bütçesinden Aldığı Pay	TOPLAM
2000	843.973	88.000	62.600	181.500	1.176.073
2001	715.000	134.000	62.900	253.800	1.165.700
2002	1.120.000	230.000	89.670	332.650	1.772.320
2003	1.478.350	444.000	102.625	338.550	2.363.525
2004	1.455.224	788.300	95.302	321.750	2.660.576
2005	2.573.429	1.252.000	96.634	653.540	4.575.603
2006	2.627.320	1.331.800	83.531	872.602	4.915.253
2007	1.809.699	1.200.000	101.460	272.350	3.383.509
2008	1.680.637	1.400.000	112.700	268.480	3.461.817
2009	2.369.775	1.862.750	109.600	322.201	4.664.326
2010	2.936.859	3.740.000	160.385	457.500	7.294.744

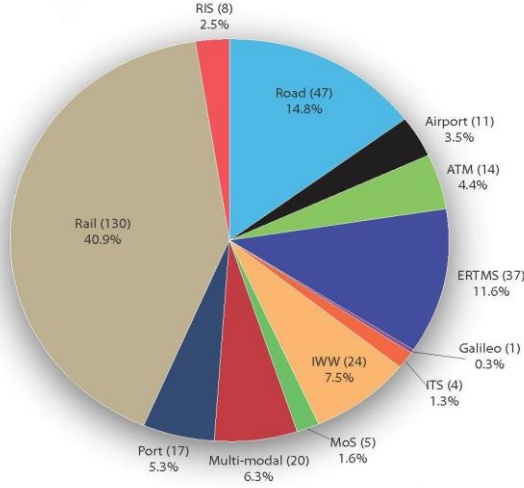
*: Toplam yatırım miktarı hesaplanırken, boru hatlarına yapılan yatırım miktarı çıkarılmıştır.

²⁶ ATM: Hava Trafik Yönetimi-Air Traffic Management
ERTMS: Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemi-European Rail Traffic Management System
ITS: Akıllı Ulaştırma Sistem ve Hizmetleri-Intelligent Transport Systems and Services
MoS: Deniz Otoyolları-Motorways of the Sea
RIS: Nehir Bilgi Sistemleri-River Information Systems
IWW: İç Suyolları-Inland Waterways

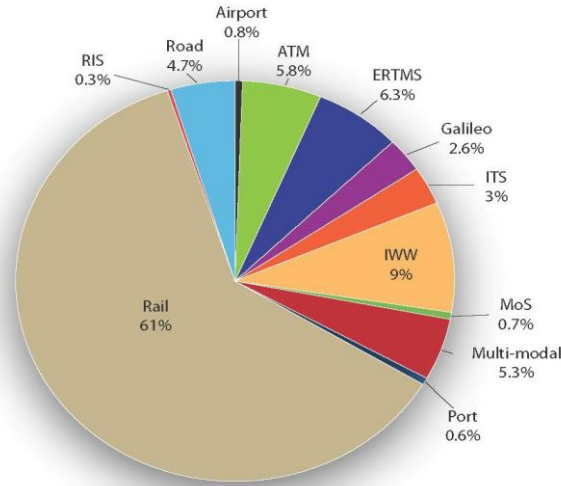
²⁷ www2.dpt.gov.tr/kamuyat/sectorozet.html/

Bununla beraber, ulaştırma modlarına göre projelerin dağılımları Şekil 2.3’de, bu projelere TEN-T bütçesinden sağlanan kaynağın oranları ise Şekil 2.4’de verilmektedir.

Şekil 2.3: Projeler (Toplam:318)



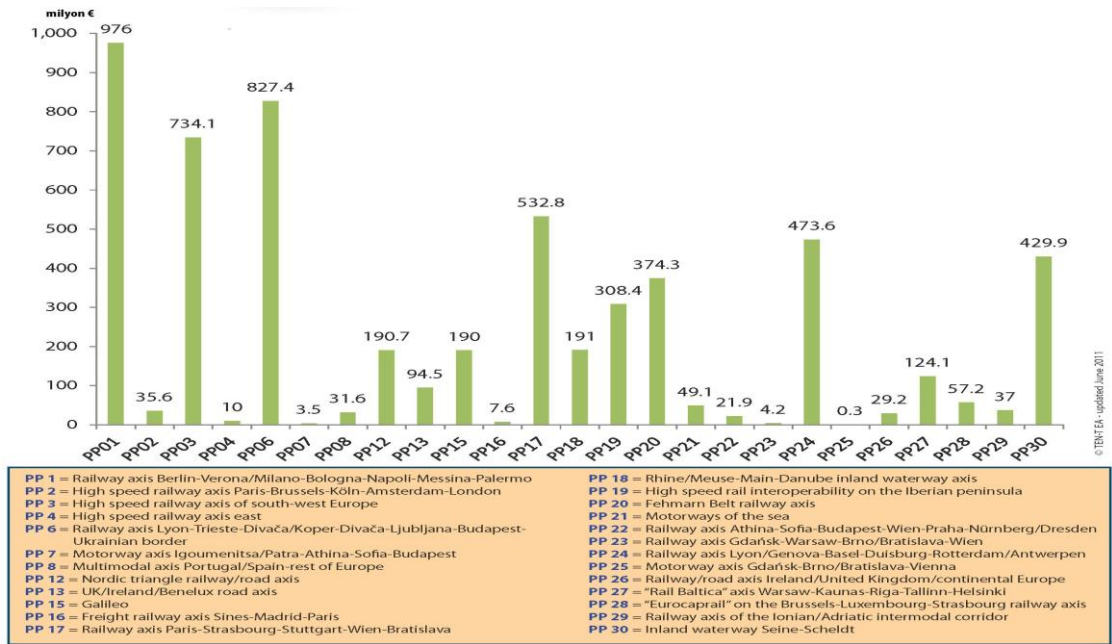
Şekil 2.4: Projelere TEN-T Katkılarının Oranları (%100=7,2 milyar Euro)



2.8. Öncelikli Projeler ve Bu Projelerin Finansmanı²⁸

2004 TEN-T Rehber İlkeleri, Avrupa yararına olduğu deklare edilen, 30 öncelikli projeyi (Essen projeleri de dahil) içermektedir. 2020 yılına kadar bu 30 projenin maliyetinin yaklaşık olarak 400 Milyar Euro olması beklenmektedir. Bu paranın 126 Milyar Euro'su 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla harcanmış olup, 154 Milyar Euro'luk kısmının da, içinde bulunduğumuz 2007-2013 programlama dönemi içerisinde harcanması beklenmektedir. Bütün TEN-T'yi, öncelikli olarak tanımlanmayan ortak fayda projeleri de dahil, tamamlamanın toplam maliyetinin 900 Milyar Euro'yu bulabileceği tahmin edilmektedir. Bu miktarın 408 Milyar Euro'luk kısmı 31 Aralık 2006 tarihi itibarıyla harcanmış olup, 390 Milyar Euro'luk kısmının ise 2007- 2013 döneminde harcanması beklenmektedir.

Şekil 2.5: TEN-T bütçesinden öncelikli projelere yapılan katkı



²⁸ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/guidelines_en.htm

2.8.1. Öncelikli 30 Projenin Son Durumu

Bu tezde daha önce de bahsedildiği üzere, Üye Devletlerden gelen öneriler ile TEN-T'nin gelişiminde Avrupa Yararına proje olarak 30 öncelikli proje belirlenmiştir.

Tezin bu bölümünde, bahsedilen 30 öncelikli projeye ilişkin yürütülen çalışmalara, projelerin son durumuna ve planlanan tamamlanma tarihlerine ilişkin bilgiler verilecektir.

Öncelikli projeler, Avrupa'da yaratacakları katma değer ve ulaştırmanın sürdürülebilirliğine katkılarına göre seçilmiştir. Öngörülen süre içerisinde tamamlanmaları, Avrupa ulaştırma sisteminin etkinliğini artıracak ve vatandaşlara doğrudan faydalar sağlayacaktır.

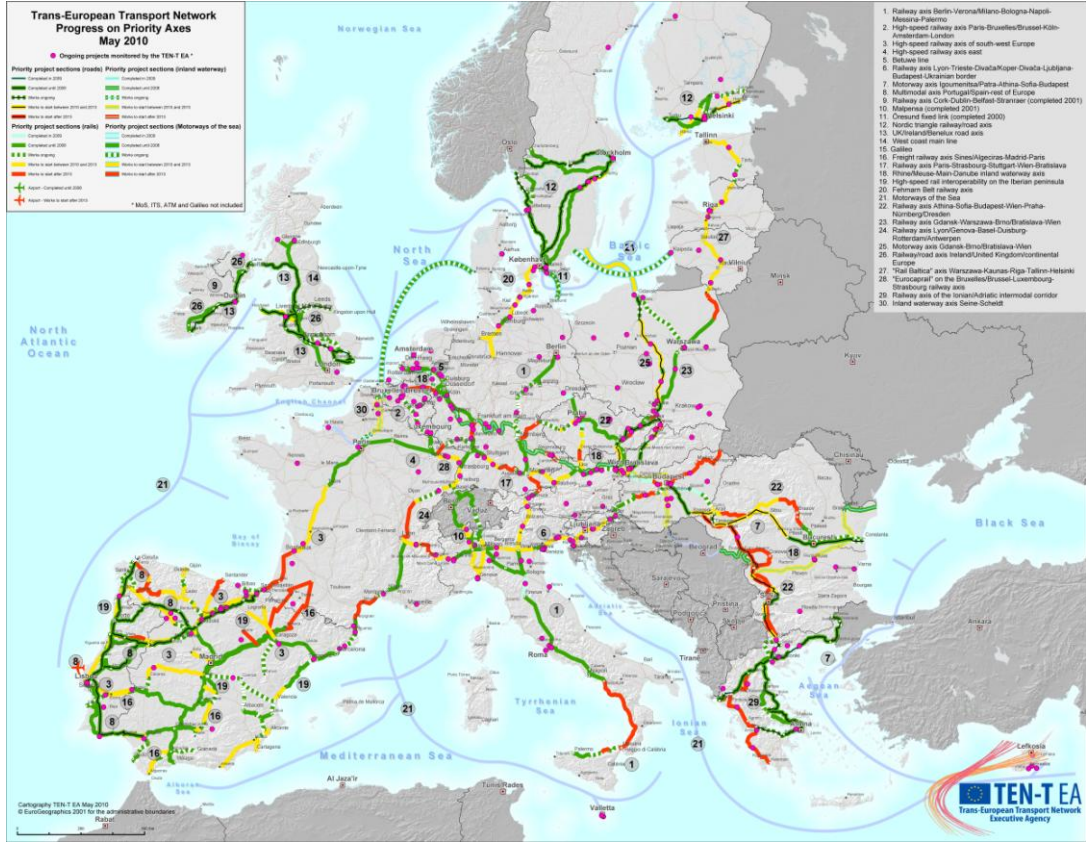
Bu 30 projenin içinde 18 demiryolu projesi, 3 karma karayolu-demiryolu projesi, 2 iç su yolu projesi ve 1 tane de Deniz Otoyolları ile ilgili proje vardır. Bu projelerin seçimleri, iklim değişikliği ile mücadeleye katkı sağlayabilecek, çevre dostu ulaştırma modlarına verilen önemi de ifade etmektedir²⁹.

Avrupa Birliği'nin hem finansal hem de koordinasyon anlamında merkezinde bulunan Üye Devletler ve Komisyon, bu kilit projeleri tamamlamak için kararlıdır. 2005 yılının Temmuz ayında Avrupa Komisyonu, 9 Koordinatöründen oluşan bir grubu, projelerin gelişimlerini takip etmeleri, projelerin etkili bir şekilde

²⁹ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/european-coordinators_en.htm

uygulanabilmeleri için tavsiyeler vermeleri ve çalışmaların hızlı bir şekilde ilerlemesi amacıyla atamıştır³⁰.

Şekil 2.6: Öncelikli 30 TEN-T Projesi³¹



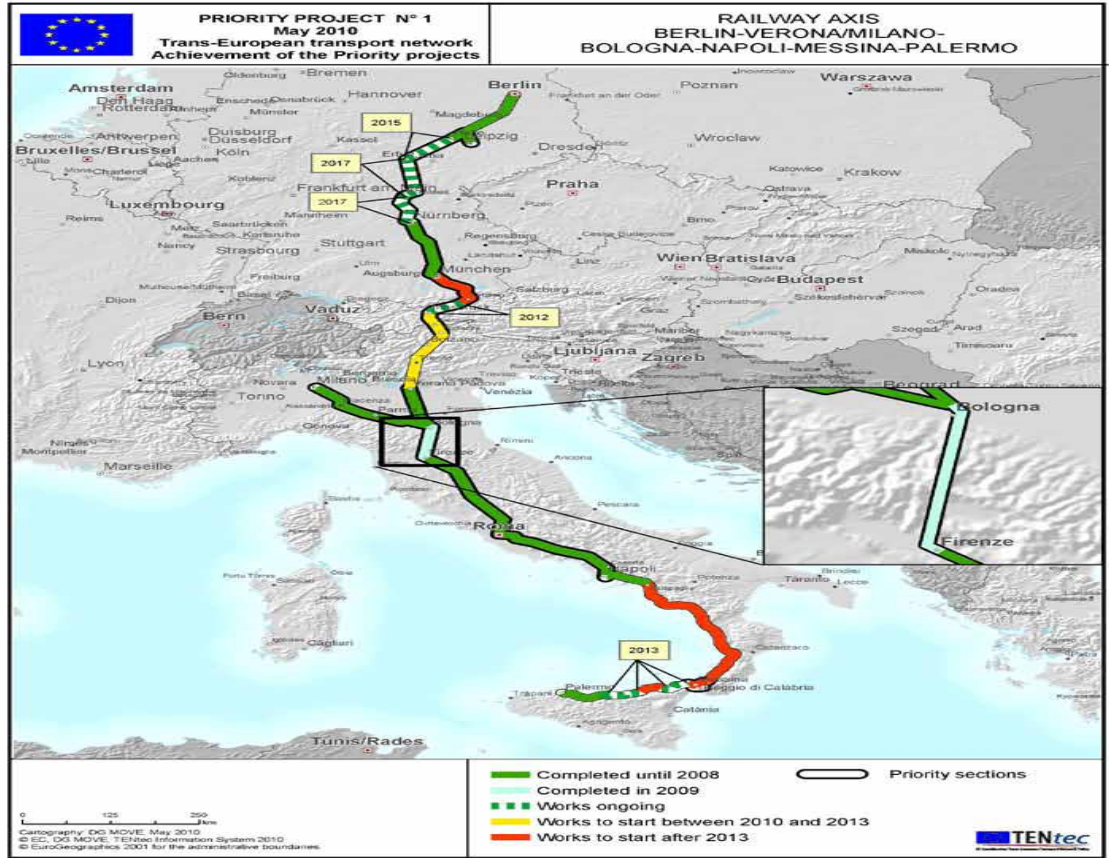
³⁰ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/european-coordinators/european-coordinators_en.htm

³¹ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/

1 numaralı Öncelikli Proje: Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo Demiryolu Aksı³²

Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo Demiryolu Aksı, Alpleri Brenner Koridoru boyunca kesen yüksek kapasiteli, önemli bir kuzey-güney demiryolu aksıdır. Almanya, Avusturya ve İtalya'yı kesen bu hat, bu ülkelerin önemli şehir merkezlerini birbirine bağlayacak ve ulaştırma kapasitesini artıracaktır. Bu durum, hattın geçtiği hassas dağlık arazilerde karayolları ile demiryolları arasındaki modlar arası geçişlere olanak sağlayacaktır.

Şekil 2.7: Berlin-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo Demiryolu Aksı

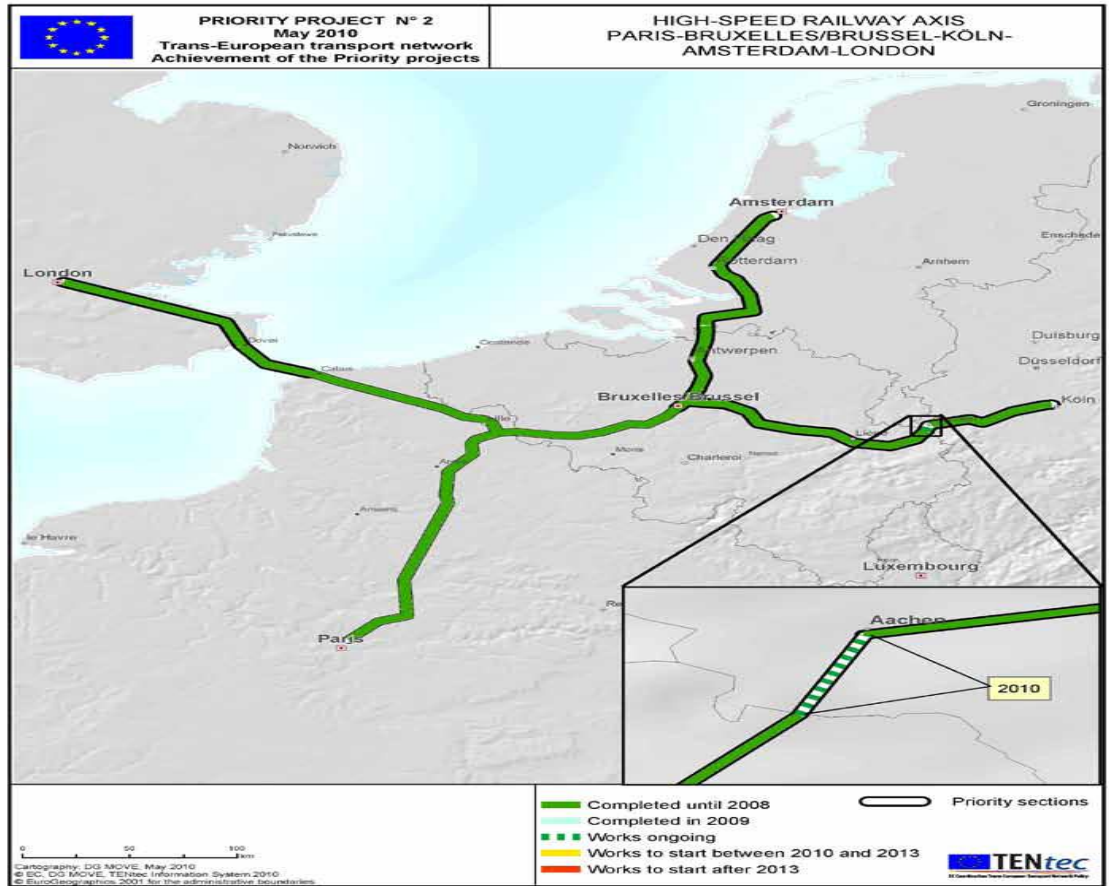


³² http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_1/priority_project_1.htm

2 numaralı Öncelikli Proje: Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı³³

Bu proje, Avrupa'nın yolcu taşımacılığı için Fransa, Belçika, Hollanda ve İngiltere'nin önemli şehirlerini birbirine bağlayan ilk sınır ötesi yüksek hızlı demiryolu projesidir. Bu aks ile 5 ülke arasındaki yolculuk sürelerinde kayda değer bir azalma beklenmektedir ve dolayısıyla yolcular için havayolu veya karayolu yerine önemli bir alternatif sağlamaktadır. Ayrıca bu aks, Avrupa'nın büyük havaalanları arasında bağlantılar oluşturması açısından da önemlidir.

Şekil 2.8: Paris-Brüksel-Köln-Amsterdam-Londra Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı

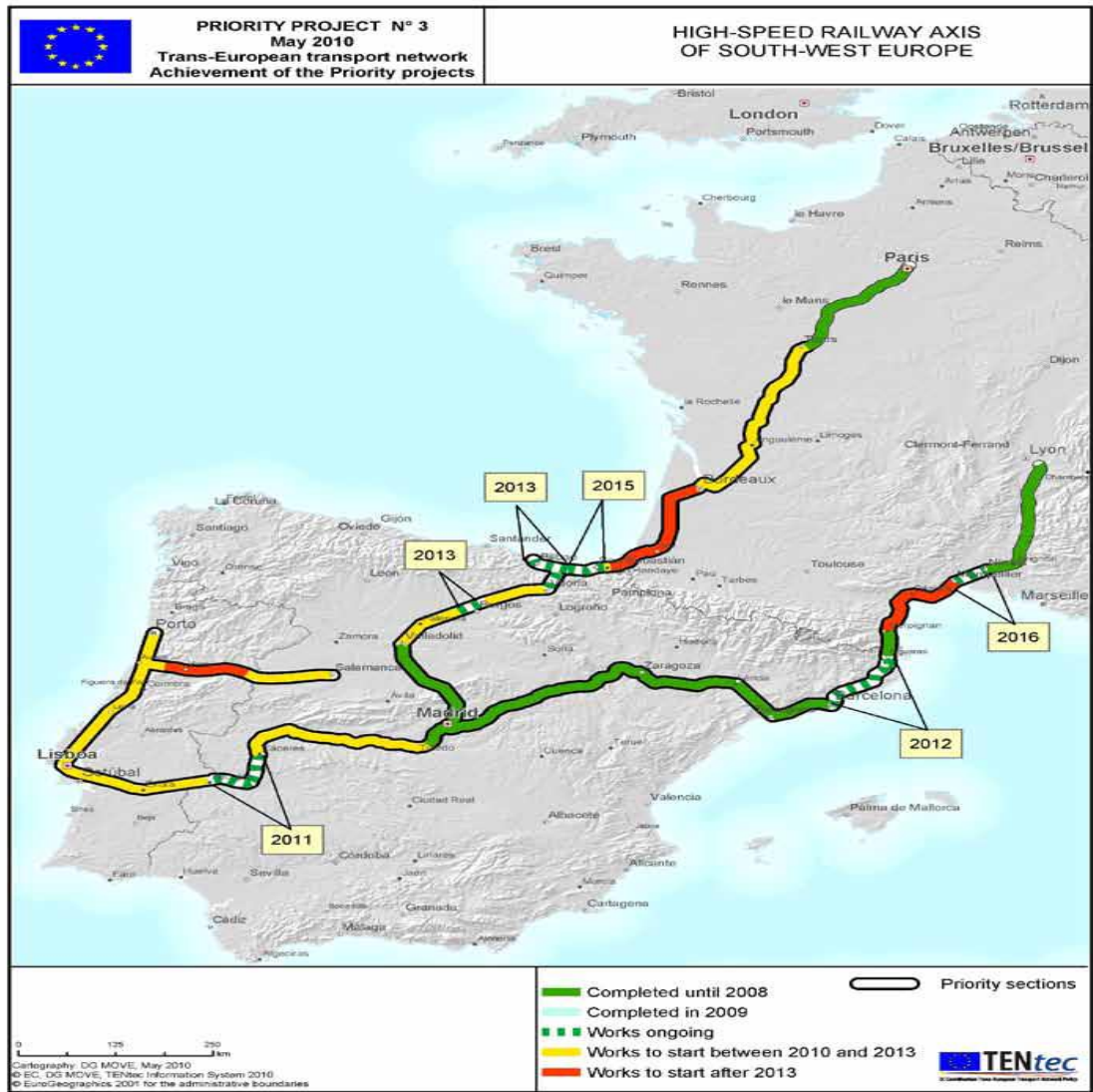


³³ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_2/priority_project_2.htm

3 numaralı Öncelikli Proje: Güneybatı Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı³⁴

Akdeniz, İber ve Atlantik olmak üzere üç bölümden oluşan Güneybatı Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı, Portekiz, İspanya ve Avrupa'nın geri kalan bölümleri arasındaki demiryolu devamlılığını sağlayan önemli bir projedir.

Şekil 2.9: Güneybatı Avrupa Yüksek Hızlı Demiryolu Aksı

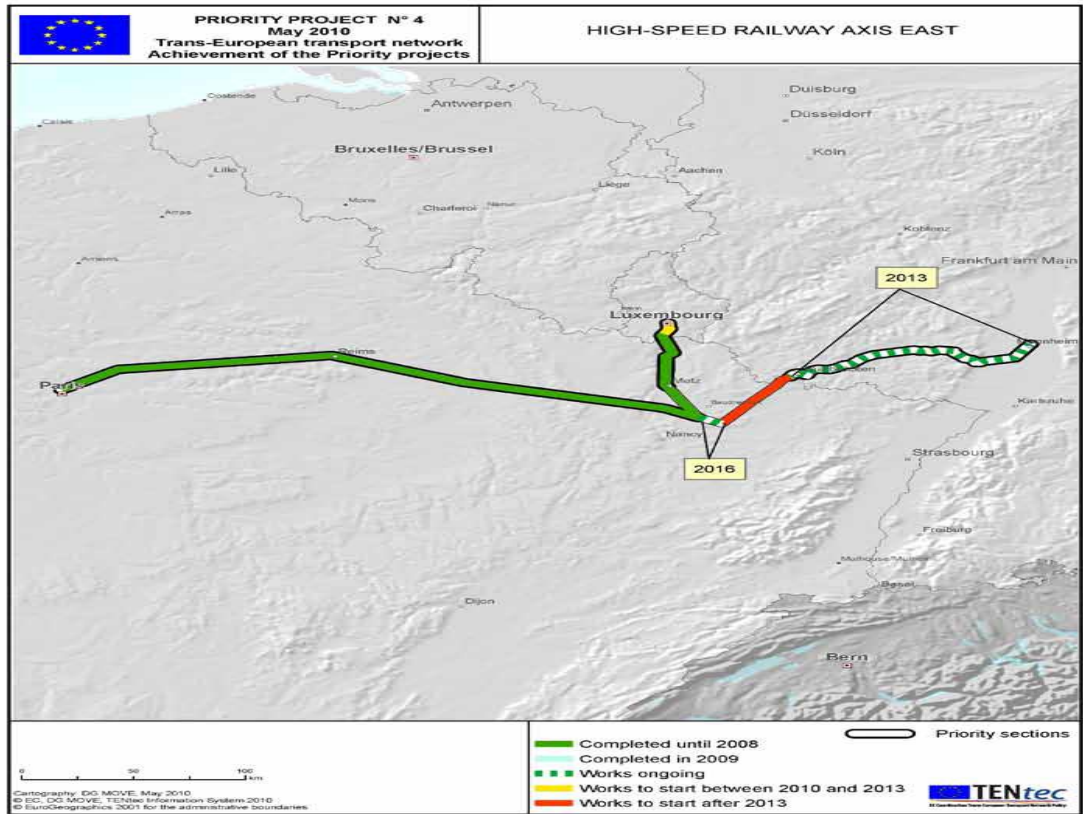


³⁴ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_3/priority_project_3.htm

4 numaralı Öncelikli Proje: Yüksek Hızlı Demiryolu Doğu Aksı³⁵

Toplam uzunluğu 579 km olan Yüksek Hızlı Demiryolu Doğu Aksı, Fransa, Lüksemburg ve Almanya arasındaki yüksek hızlı demiryolu hatlarından oluşmaktadır. Bu projenin amacı, hem Paris ve Paris'in kuzey, batı ve güneybatı bölgeleri hem de Fransa'nın kuzeydoğusu, Almanya, İsviçre ve Lüksemburg arasındaki demiryolu bağlantılarının hızını artırmaktır. Ayrıca bu proje, 17 numaralı öncelikli proje olan Paris-Bratislava hattı projesini de tamamlamaktadır. Bu proje, Doğu Fransa'daki bölgeleri daha ulaşılabilir hale getirmekle birlikte insanların dolaşımına ve bu bölgelerdeki ekonomik gelişmelere yeni fırsatlar sunmaktadır.

Şekil 2.10: Yüksek Hızlı Demiryolu Doğu Aksı

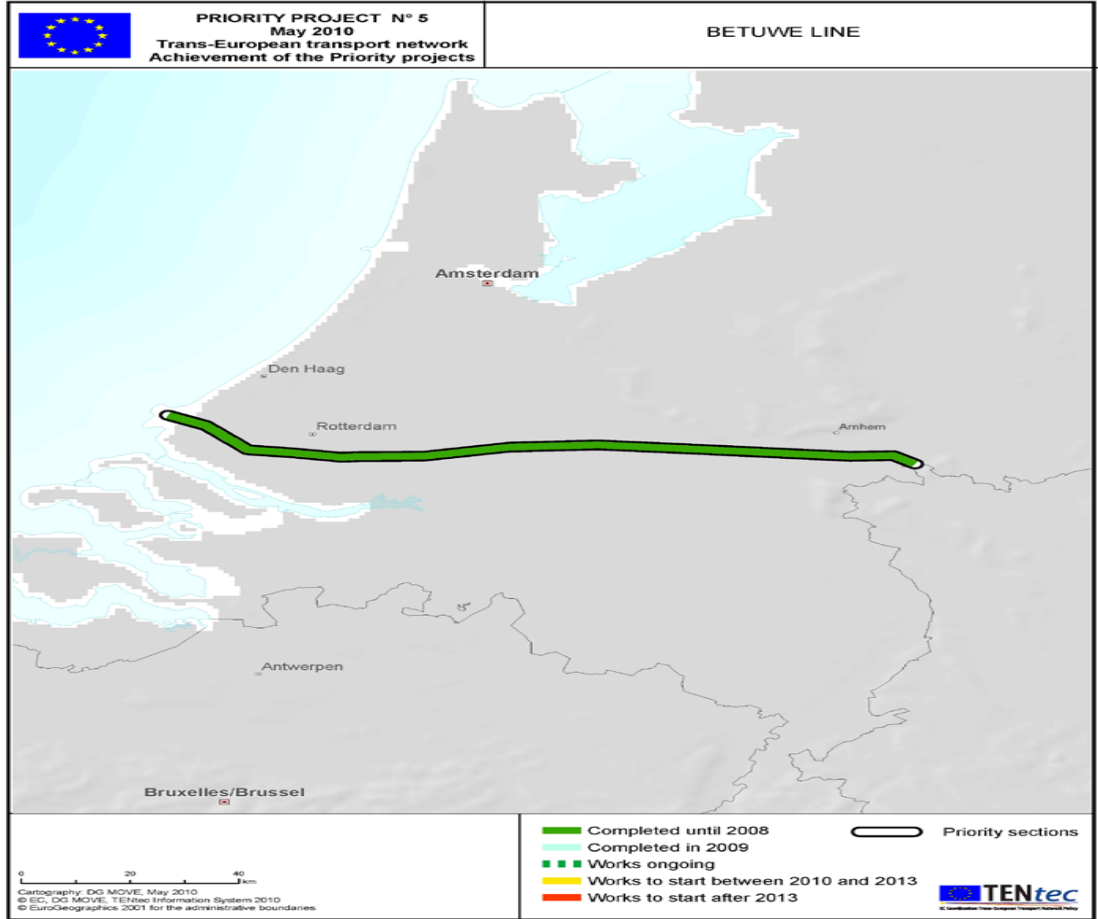


³⁵ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_4/priority_project_4.htm

5 numaralı Öncelikli Proje: *Betuwe Hattı*³⁶

2007 yılında tamamlanan, toplam uzunluğu 160 km olan Betuwe hattı, Rotterdam limanını, Hollanda-Almanya sınırı olan Zevenaar-Emmerich kesimine bağlayan çift hatlı bir demiryoludur. Yük taşımacılığına atfedilen ve Avrupa Demiryolu Trafik Yönetim Sistemine sahip olan Betuwe hattı, 24 numaralı öncelikli proje olan Lyon/Genoa-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp Demiryolu hattı ve Rotterdam-Genova ERTMS Demiryolu yük koridorunun bir bileşenidir.

Şekil 2.11: Betuwe Hattı

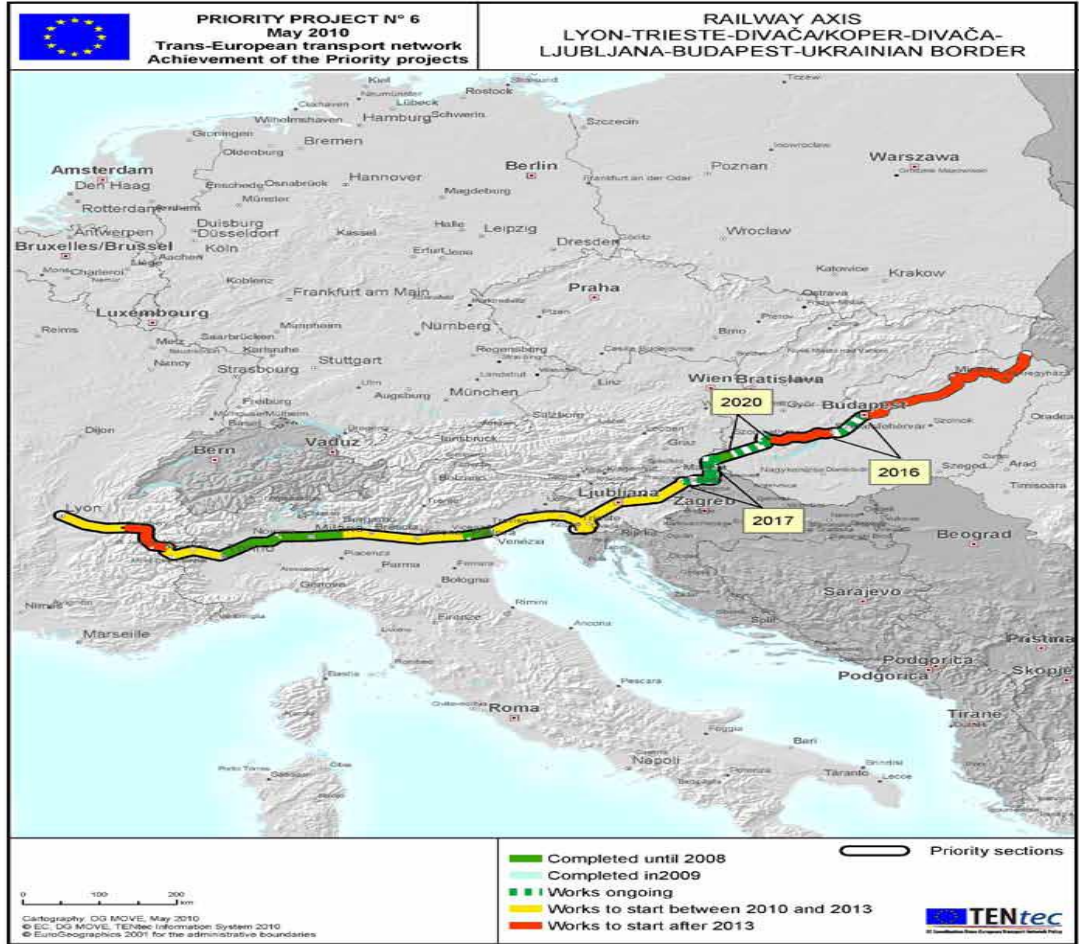


³⁶ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_5/priority_project_5.htm

6 numaralı Öncelikli Proje: Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapeşte-Ukrayna Sınırı Demiryolu Hattı³⁷

Lyon'dan Ukrayna sınırına uzanan bu demiryolu aksı, Güney Alplerin ana koridorudur. İber Yarımadasını Avrupa'nın doğusuna da bağlamaktadır. 1,638 km uzunluğundaki demiryolu aksı Lyon ve Turin arasında yüksek kapasiteli ve önemli bir doğu-batı demiryolu aksıdır.

Şekil 2.12: Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-Ljubljana-Budapeşte-Ukrayna Sınırı Demiryolu Hattı

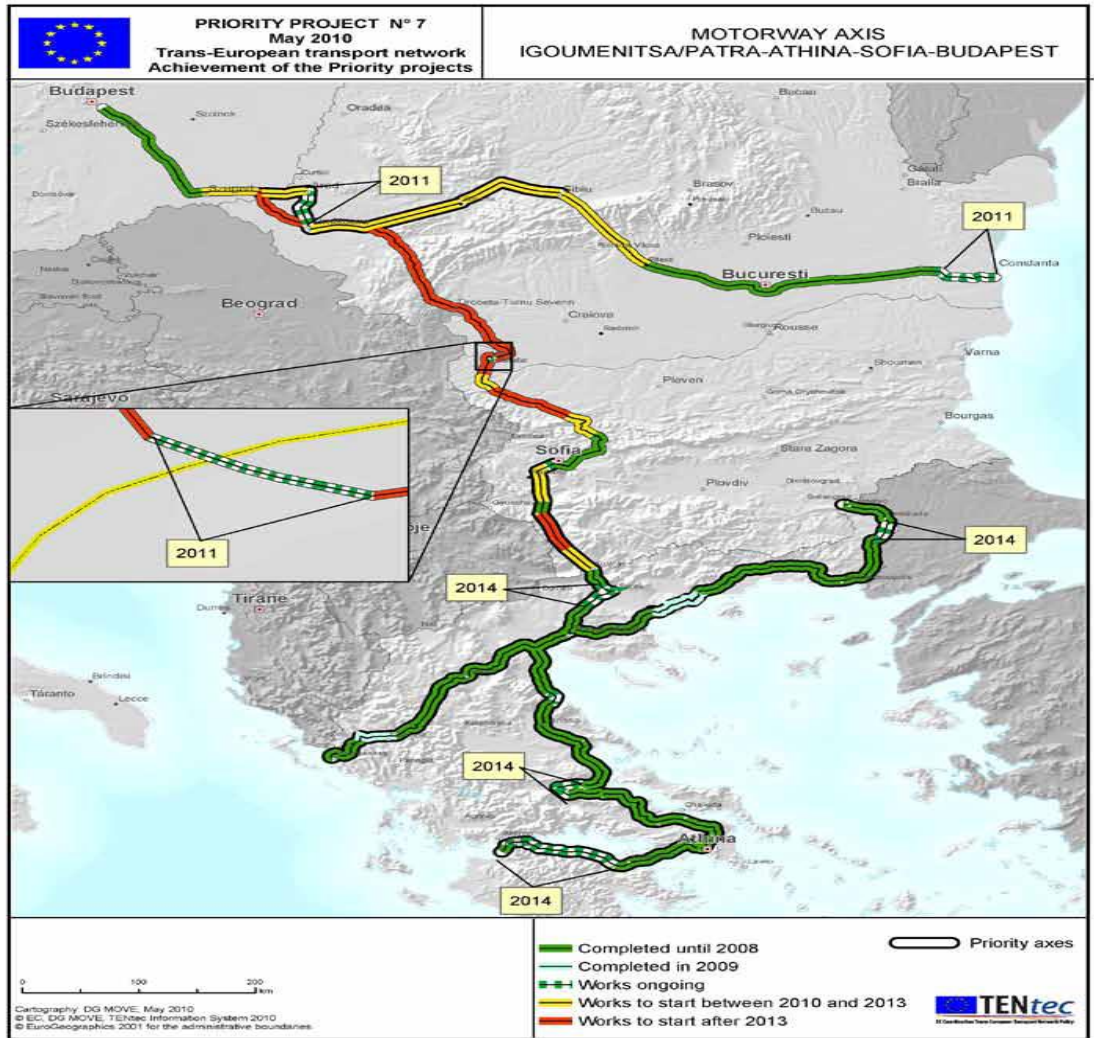


³⁷ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_6/priority_project_6.htm

7 numaralı Öncelikli Proje: Igoumenitsa/Patra-Atina-Sofya-Budapeşte Otoyol Aksı³⁸

Bu otoyol projesi güneydoğu Avrupanın önemli şehirlerinin bulunduğu bölgedeki karayolu ağını geliştirecek bir projedir. Bu hat aynı zamanda Patras, Igoumentas, Pire, Selanik ve Constanta limanlarını genişleyen Avrupa'ya bağlayacaktır.

Şekil 2.13: Igoumenitsa/Patra-Atina-Sofya-Budapeşte Otoyol Aksı

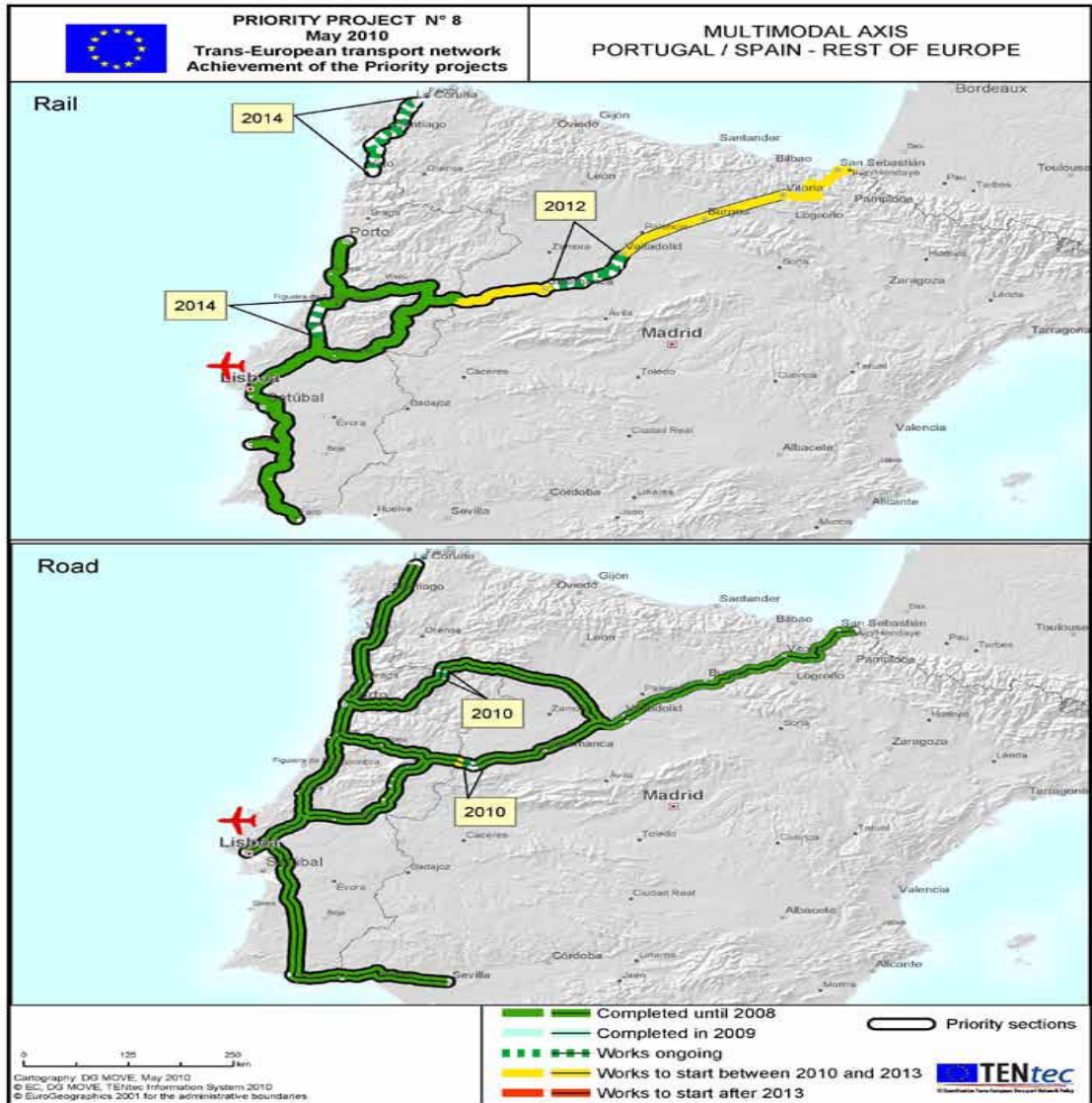


³⁸ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_7/priority_project_7.htm

8 numaralı Öncelikli Proje: Portekiz/İspanya Çok Modlu Aksı³⁹

Bu aks, Portekiz ve İspanya'yı bağlayan bazı önemli koridorları destekleyecektir. Yani, Avrupa'nın merkezi ile çevre bölgelere bağlantılarının ve İber yarımadasının pozisyonunun bir Batı Avrupa kapısı olarak gelişmesine katkıda bulunacaktır.

Şekil 2.14: Portekiz/İspanya Çok Modlu Aksı

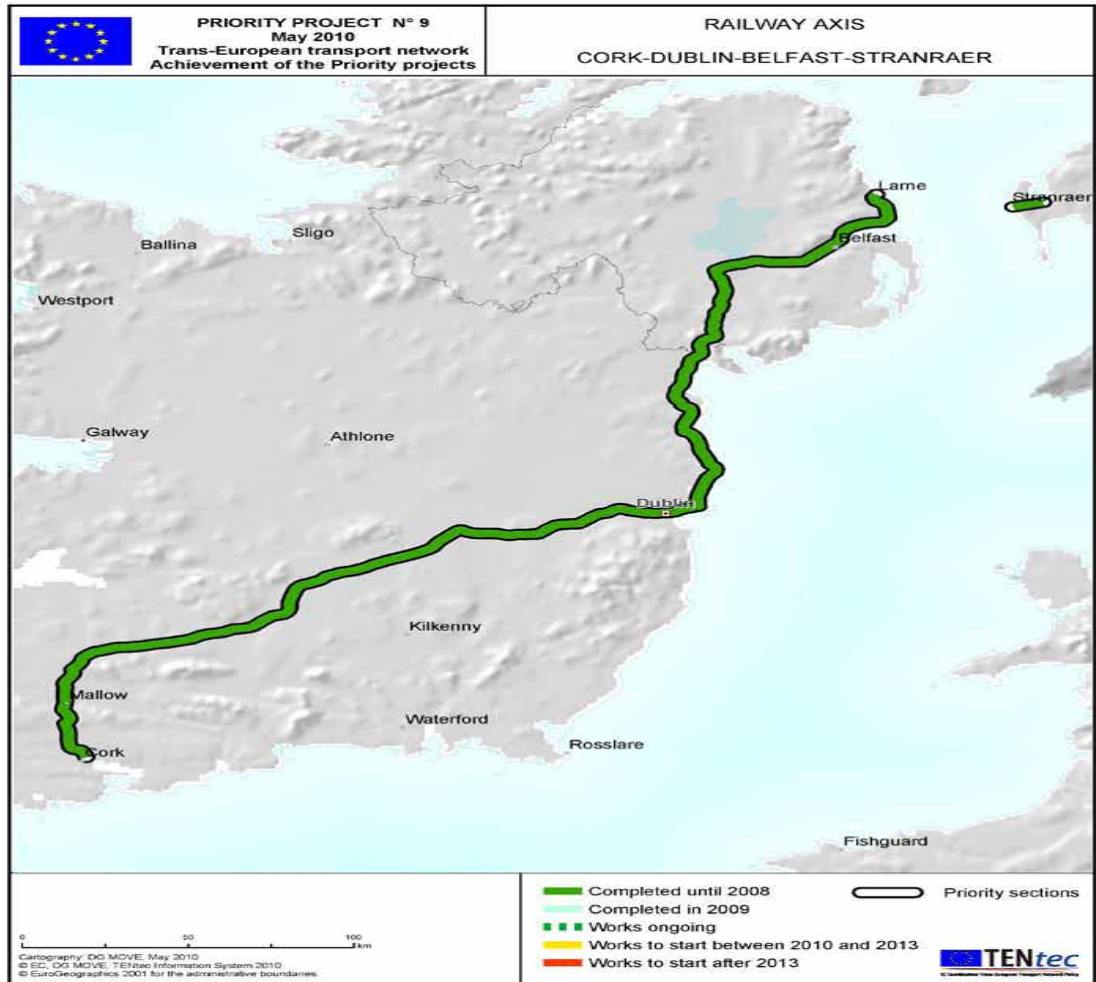


³⁹ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_8/priority_project_8.htm

9 numaralı Öncelikli Proje: Cork-Dublin-Belfast-Stranraer Demiryolu Aksı⁴⁰

2001 yılında tamamlanan proje, İrlanda Cumhuriyeti'nin en büyük iki şehrindeki (Cork ve Dublin) ve Kuzey İrlanda'nın Belfast şehrindeki mevcut demiryolu hatlarının geliştirilmesiyle ilgilidir. Bu proje, hem yük hem de yolcu tarifğine ilişkin hız ve frekansın artırılması amacıyla dizyan edilmiş olup, trafik yükünün, özellikle uluslararası seyahatlerde, karayollarından alınmasını hedeflemektedir.

Şekil 2.15: Cork-Dublin-Belfast-Stranraer Demiryolu Aksı

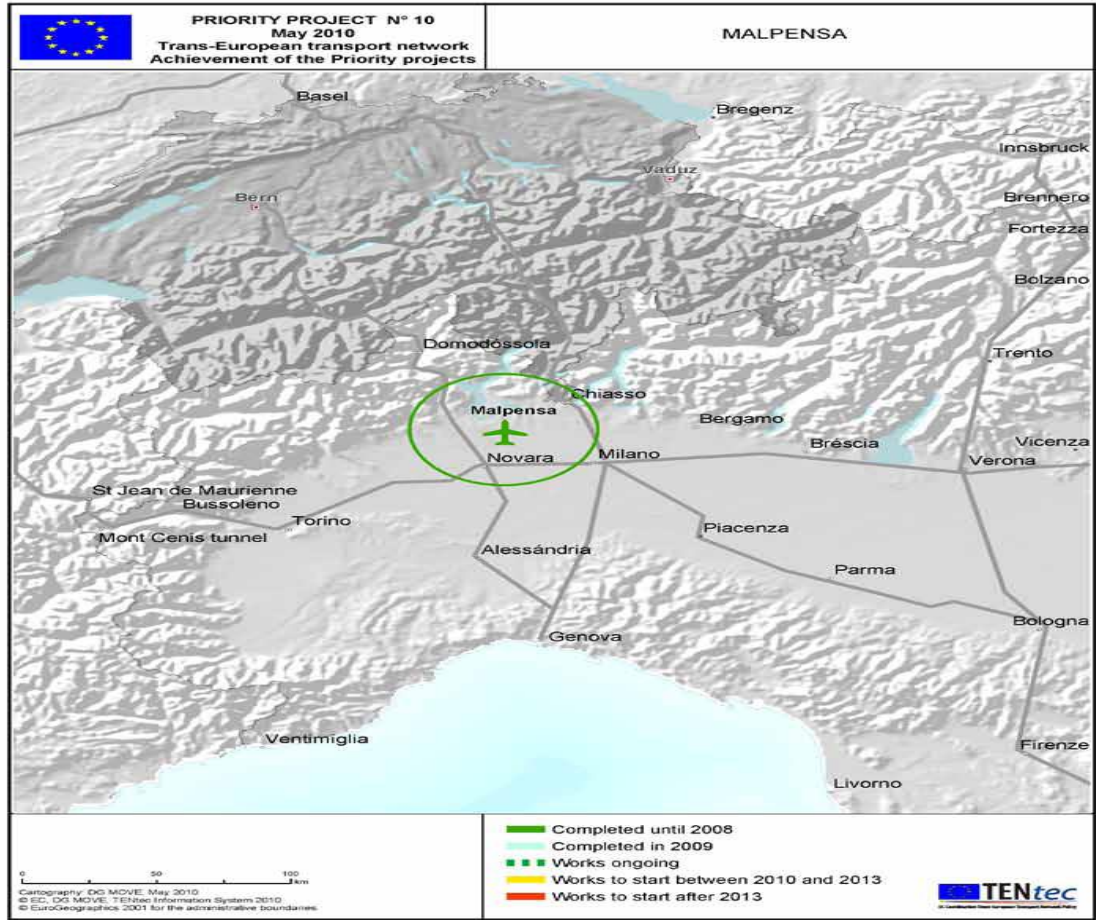


⁴⁰ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_9/priority_project_9.htm

10 numaralı Öncelikli Proje: *Malpensa Havaalanı*⁴¹

2001 yılında tamamlanan Malpensa havaalanı, İtalya'da Milano'nun kuzeybatısında yer alan Lombardy bölgesinde, Milano, Varese, Torino ve İsviçre arasındaki karayolu ve demiryolu bağlantılarının kesiştiği noktada, stratejik bir konumda bulunmaktadır. Bu projenin geliştirme çalışmaları (karayolu ve demiryolu bağlantılarının iyileştirilmesi) devam etmekte olup, Malpensa, Güney Avrupa'da uluslararası ve kıtalararası trafiğin öncelikli giriş kapısı durumundadır.

Şekil 2.16: Malpensa Havaalanı

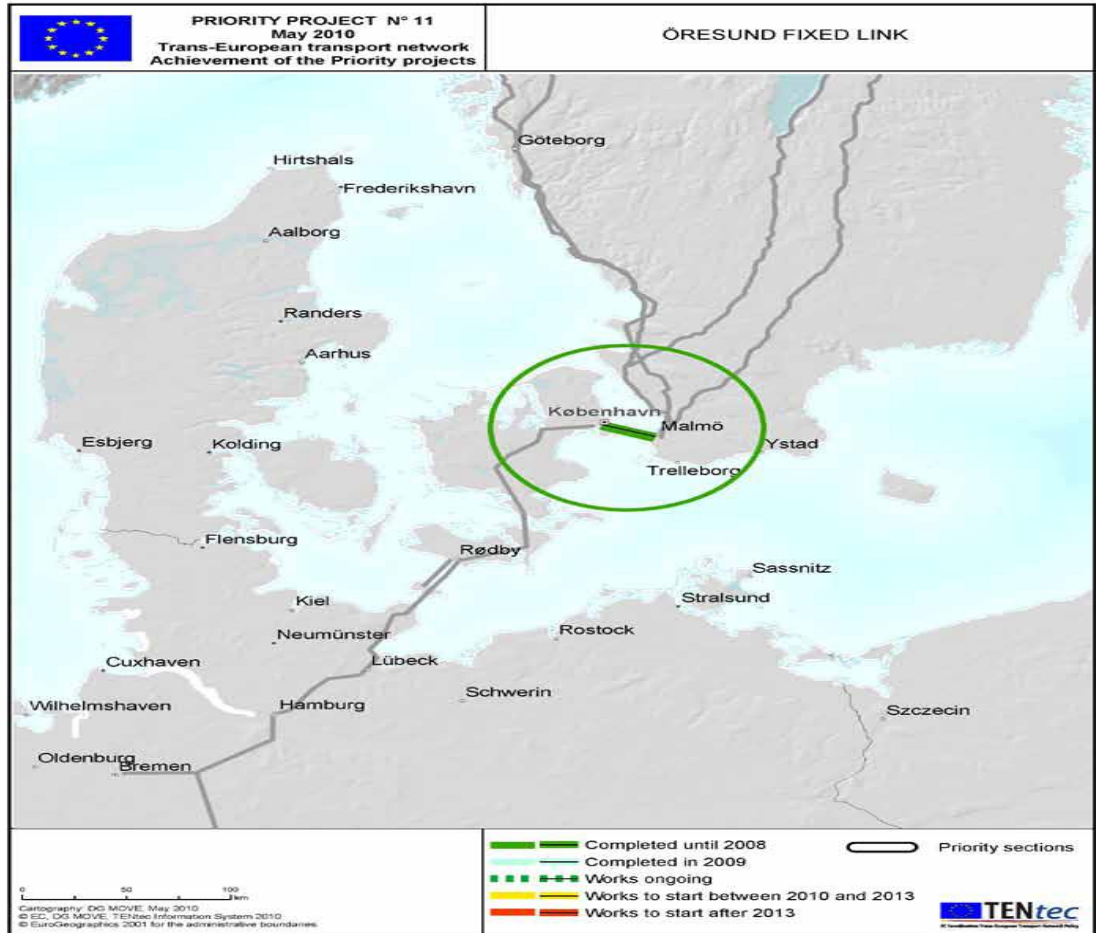


⁴¹ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_10/priority_project_10.htm

11 numaralı Öncelikli Proje: Øresund Bağlantısı⁴²

İsveç ve Danimarka hükümetlerinin iki ülke arasındaki trafik akışını geliştirmek amacıyla Øresund boğazı üstünde sabit bir hat inşa edilmesi konusunda 23 Mart 1991 tarihinde görüş birliğine varmalarıyla ortaya çıkan ve 2000 yılında tamamlanan bu proje, aynı zamanda İskandinav Üçgeni Karayolu ve Demiryolunu (12 numaralı öncelikli proje), Danimarka ve Fehmarn Kemerini (20 numaralı öncelikli proje) aracılığıyla Almanya ve merkez Avrupa'ya bağlamaktadır.

Şekil 2.17: Øresund Bağlantısı

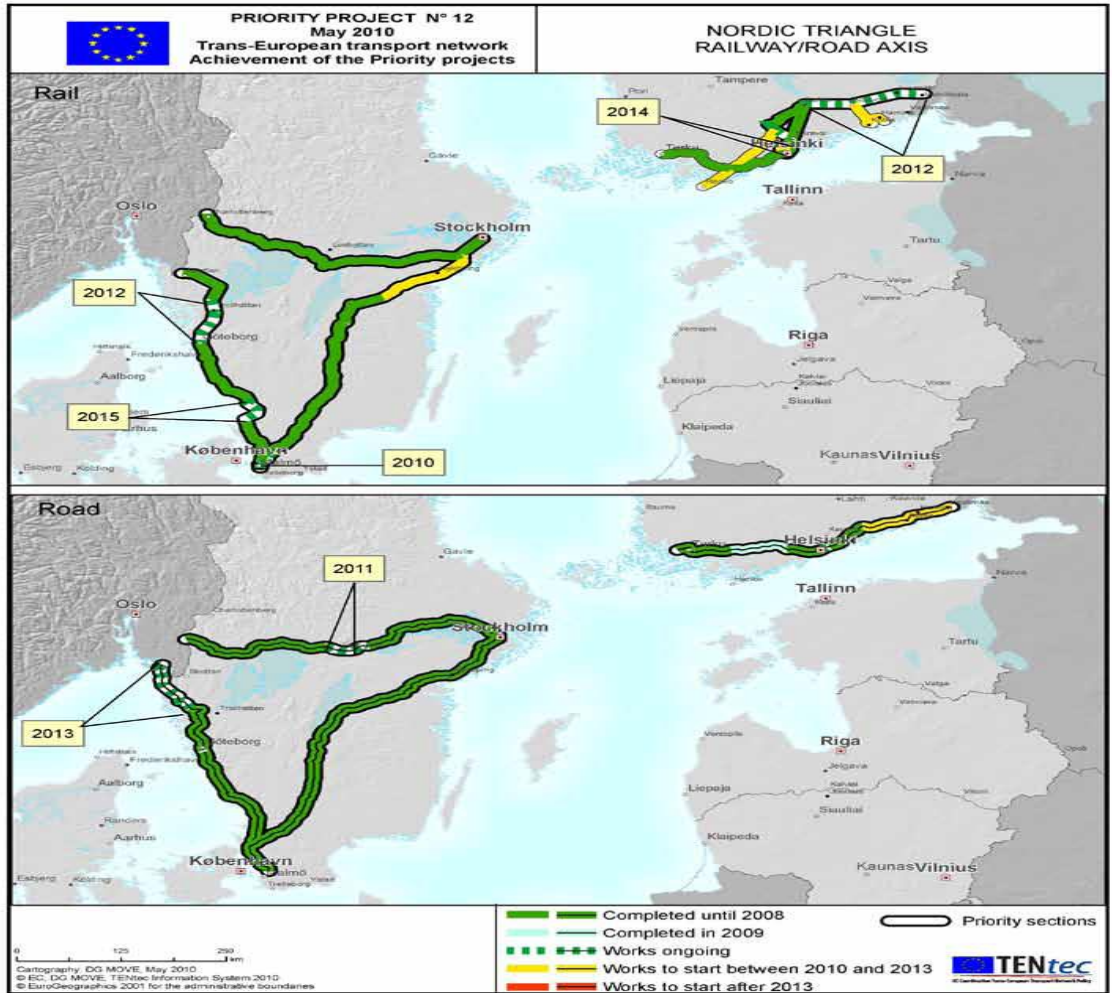


⁴² http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_11/priority_project_11.htm

12 numaralı Öncelikli Proje: İskandinav Üçgeni Demiryolu/Karayolu Aksı⁴³

İskandinav Üçgeni Demiryolu/Karayolu Aksı, İsveç ve Finlandiya gibi İskandinav ülkelerinin başkentlerini birbirine bağlamakta ve yük ve yolcu taşımacılığını bölgeden Merkez Avrupa, Baltık ülkeleri ve Rusya'ya doğru geliştirmektedir. Çok modlu proje, karayolu, demiryolu ve deniz taşımacılığının her iki ülkede de geliştirilmesini kapsamaktadır.

Şekil 2.18: İskandinav Üçgeni Demiryolu/Karayolu Aksı

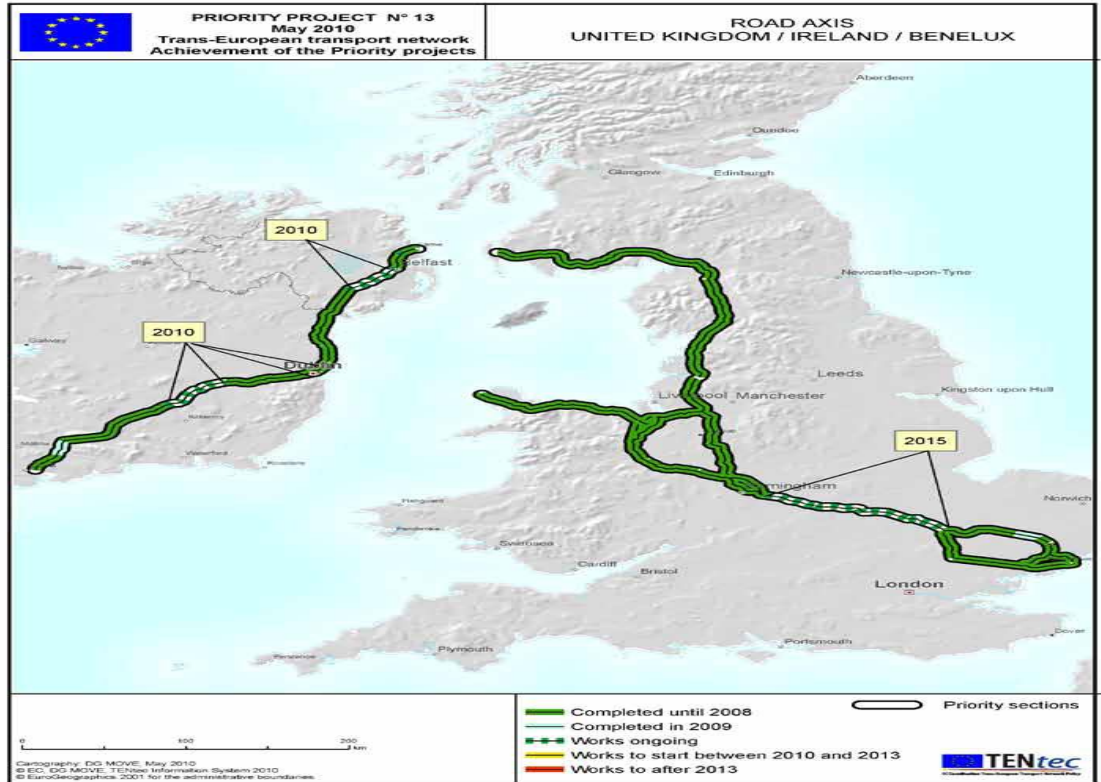


⁴³ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_12/priority_project_12.htm

13 numaralı Öncelikli Proje: İngiltere, İrlanda ve Benelüks Ülkeleri Karayolu Aksı⁴⁴

Bu proje, bir taraftan İngiltere ve İrlanda arasındaki bağlantıları, diğer taraftan ise Kuzey Avrupa arasındaki bağlantıları geliştirmeyi amaçlamaktadır. Bu bağlamda, özellikle İrlanda'da yeni yollar inşa edilmekte ve mevcut yollar ise otoyol, ekspres yol, tek ve çift yönlü bölünmüş yollara dönüştürülmektedir. Bu yolların bazı kısımlarına trafik yönetim sistemleri yerleştirilecektir. Ayrıca bu proje, Doğu Sahili Demiryolu Hattını (9 numaralı öncelikli proje) tamamlamaktadır. Birlikte değerlendirildiğinde, bu projeler, Avrupa'da yolculuk sürelerini kısaltmaya, kapasiteyi artırmaya, darboğazları ortadan kaldırmaya, kazaları ve çevreye verilen zararı azaltmaya öncelik vermektedirler.

Şekil 2.19: İngiltere, İrlanda ve Benelüks Ülkeleri Karayolu Aksı

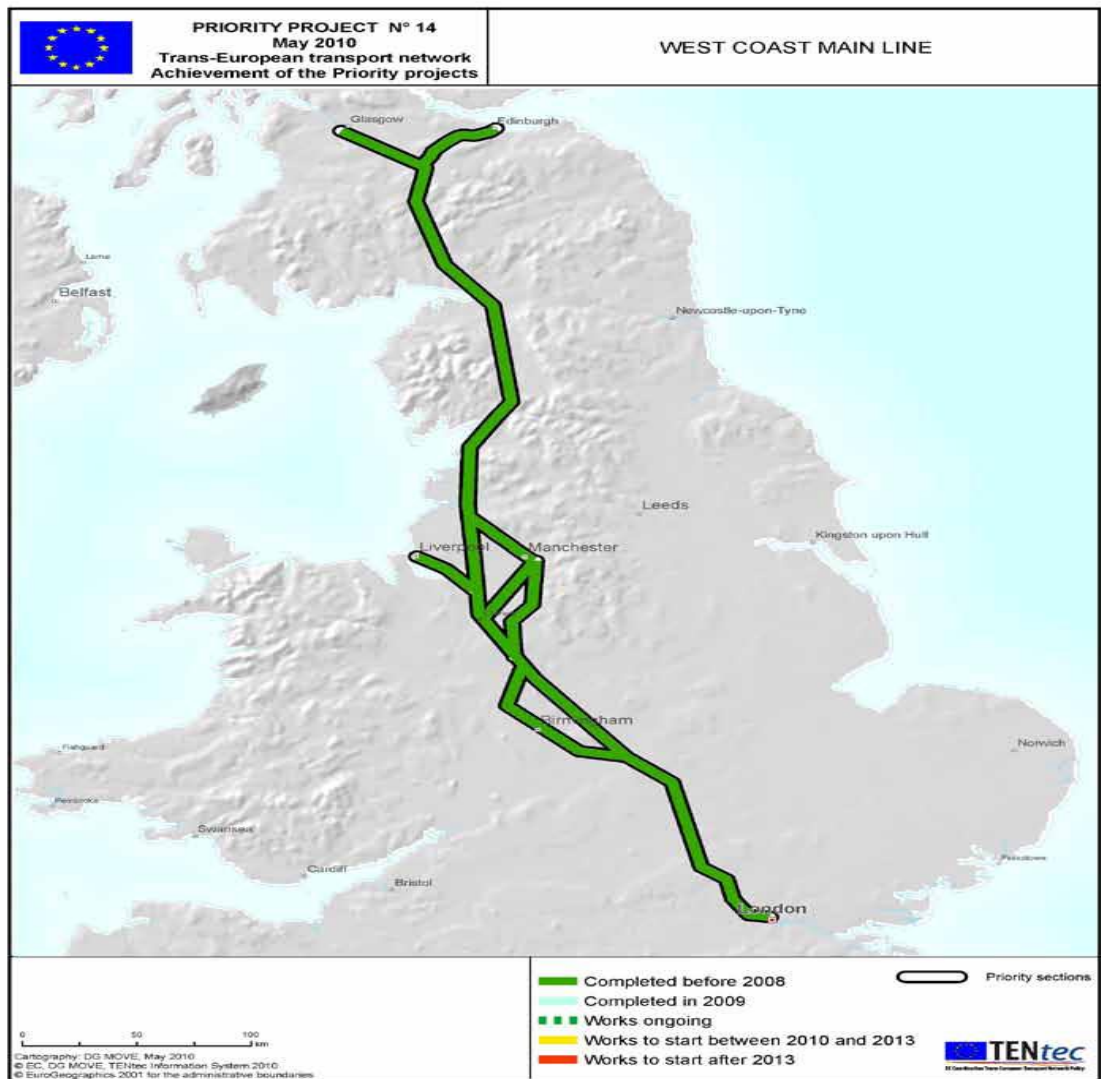


⁴⁴ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_13/priority_project_13.htm

14 numaralı Öncelikli Proje: *Batı Kıyısı Ana Hattı*⁴⁵

2009 yılında tamamlanan Batı Kıyısı Ana hattı, Londra'yı Galler, İskoçya gibi büyük yerleşim yerlerine bağlayan 850 km uzunluğunda karışık bir demiryolu sistemidir. Günlük 2000'den fazla tren seferi ile İngiltere'nin en önemli ana hattıdır.

Şekil 2.20: Batı Kıyısı Ana Hattı



⁴⁵ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_14/priority_project_14.htm

15 numaralı Öncelikli Proje: *Galileo*⁴⁶

Galileo, Avrupa'nın en gelişmiş, kesin konum belirleme hizmeti sağlayan, küresel uydu navigasyon sistemidir. Galileo, özerk bir navigasyon, konum ve zaman hizmeti sağlarken aynı zamanda dünyadaki diğer iki uydu aracılığıyla konum belirleme sistemi olan GPS ve GLONASS ile de birlikte çalışır. Tam olarak yayılmış bir Galileo sistemi 30 uydudan ve ilgili yeryüzü altyapısından oluşacaktır.

Şekil 2.21: Galileo

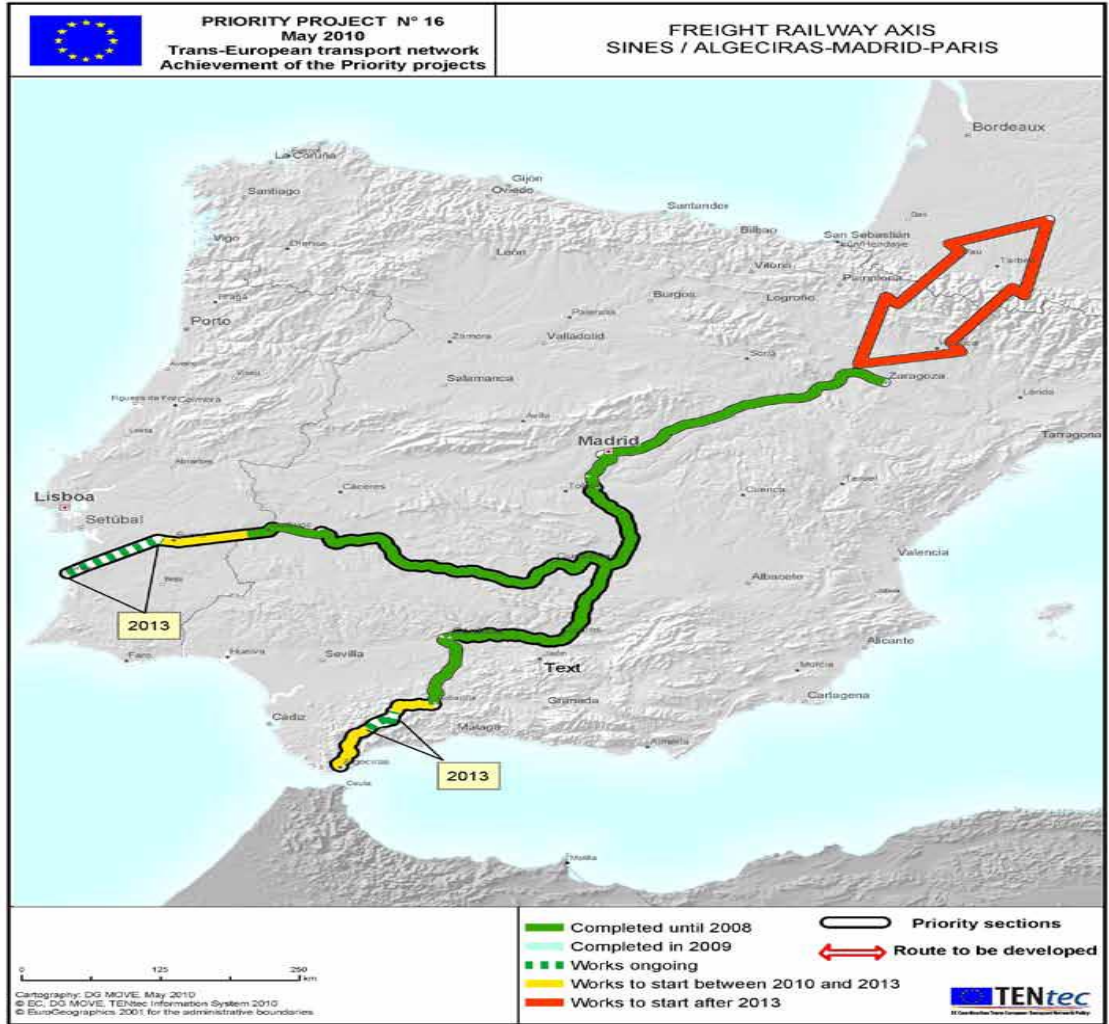


⁴⁶ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_15/priority_project_15.htm

16 numaralı Öncelikli Proje: Sines/Algeciras-Madrid-Paris Demiryolu Yük Taşımacılığı Aksı⁴⁷

Bu proje, İspanya'nın güneyindeki Algeciras limanını ve Portekiz'in güneybatısında yer alan Sines limanını AB'nin merkezine bağlayan yüksek kapasiteli demiryolu yük taşımacılığı aksını geliştirmeyi hedeflemektedir.

Şekil 2.22: Sines/Algeciras-Madrid-Paris Demiryolu Yük Taşımacılığı Aksı

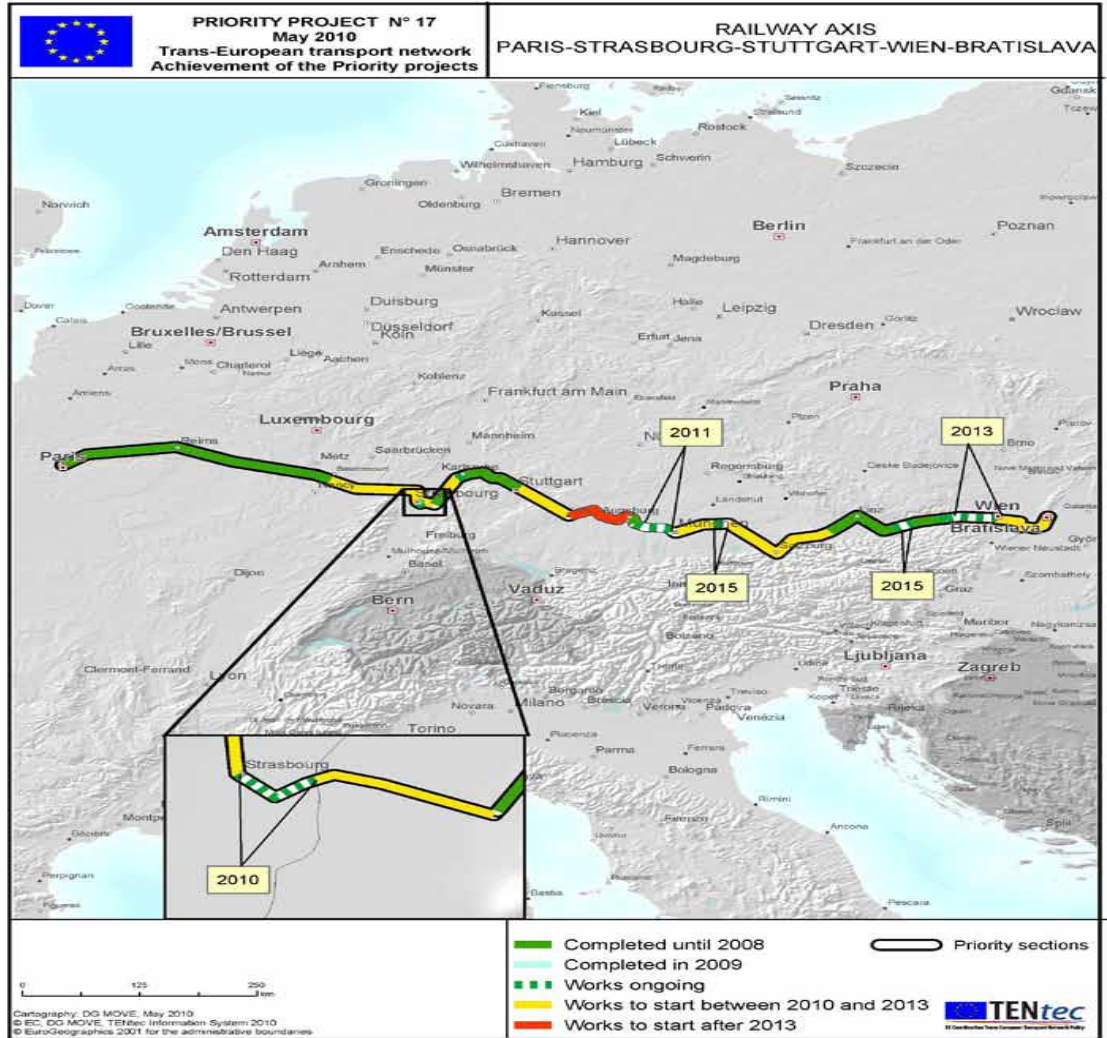


⁴⁷ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_16/priority_project_16.htm

17 numaralı Öncelikli Proje: Paris-Strazburg-Stuttgart-Viyana-Bratislava Demiryolu Aksı⁴⁸

Bu demiryolu aksı, Avrupa'nın merkezinde yer alan ve nüfus olarak yoğun dört önemli Üye Devlet, Fransa, Almanya, Avusturya ve Slovakya'dan geçen doğu-batı yönlü bir akstır.

Şekil 2.23: Paris-Strazburg-Stuttgart-Viyana-Bratislava Demiryolu Aksı

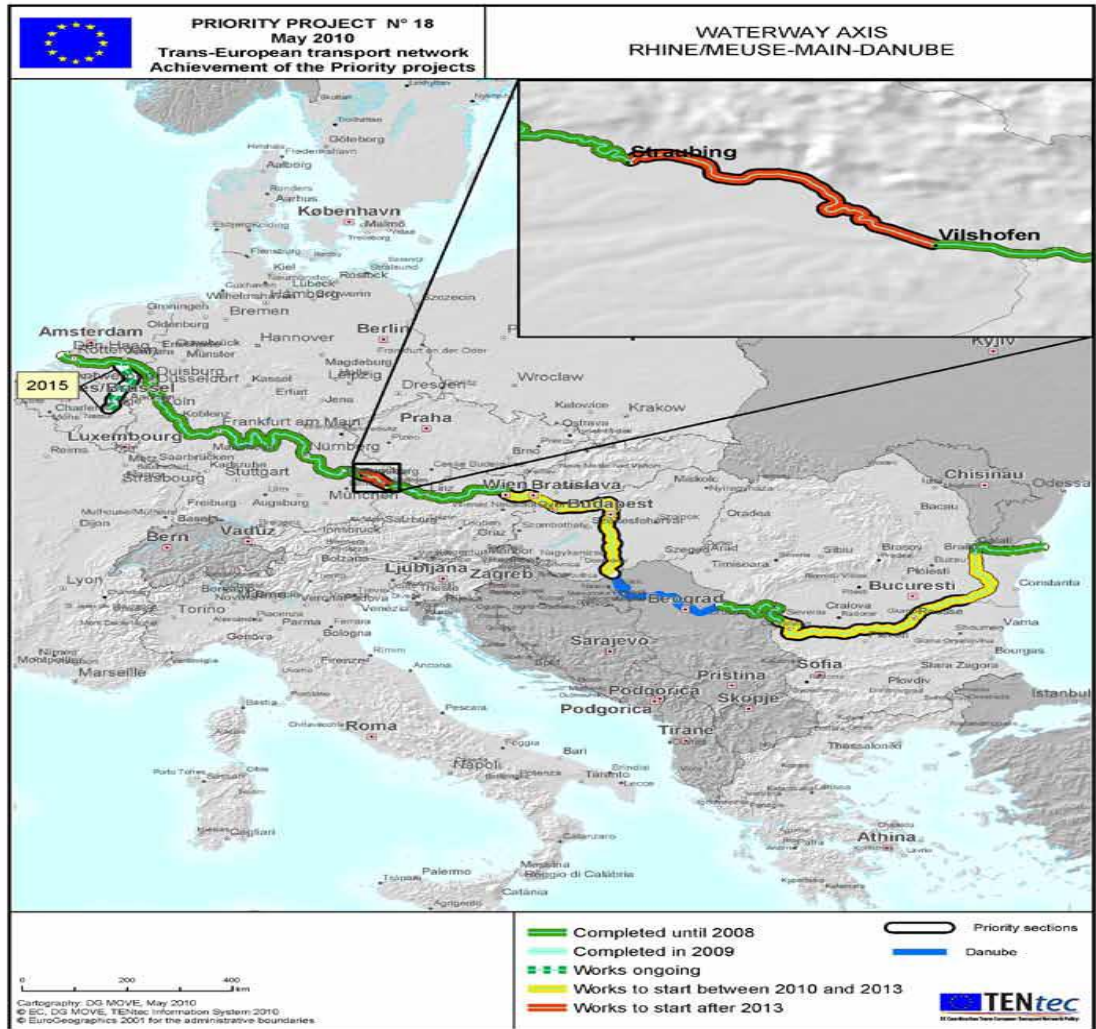


⁴⁸ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_17/priority_project_17.htm

18 numaralı Öncelikli Proje: *Ren/Meuse-Main-Tuna Suyolu Aksı*⁴⁹

Bu proje, Avrupa'yı, Hollanda'nın Rotterdam şehrinden, Romanya'nın Karadeniz kıyılarına kadar enine kesmektedir. Meuse ve Ren nehirleri, Belçika ve Hollanda'nın bu projeye açılan kapılarıdır. Proje ayrıca, Seine-Kuzey Avrupa Kanalına (30 numaralı öncelikli proje ile) bağlantı sağlayabilmektedir.

Şekil 2.24: Ren/Meuse-Main-Tuna Suyolu Aksı

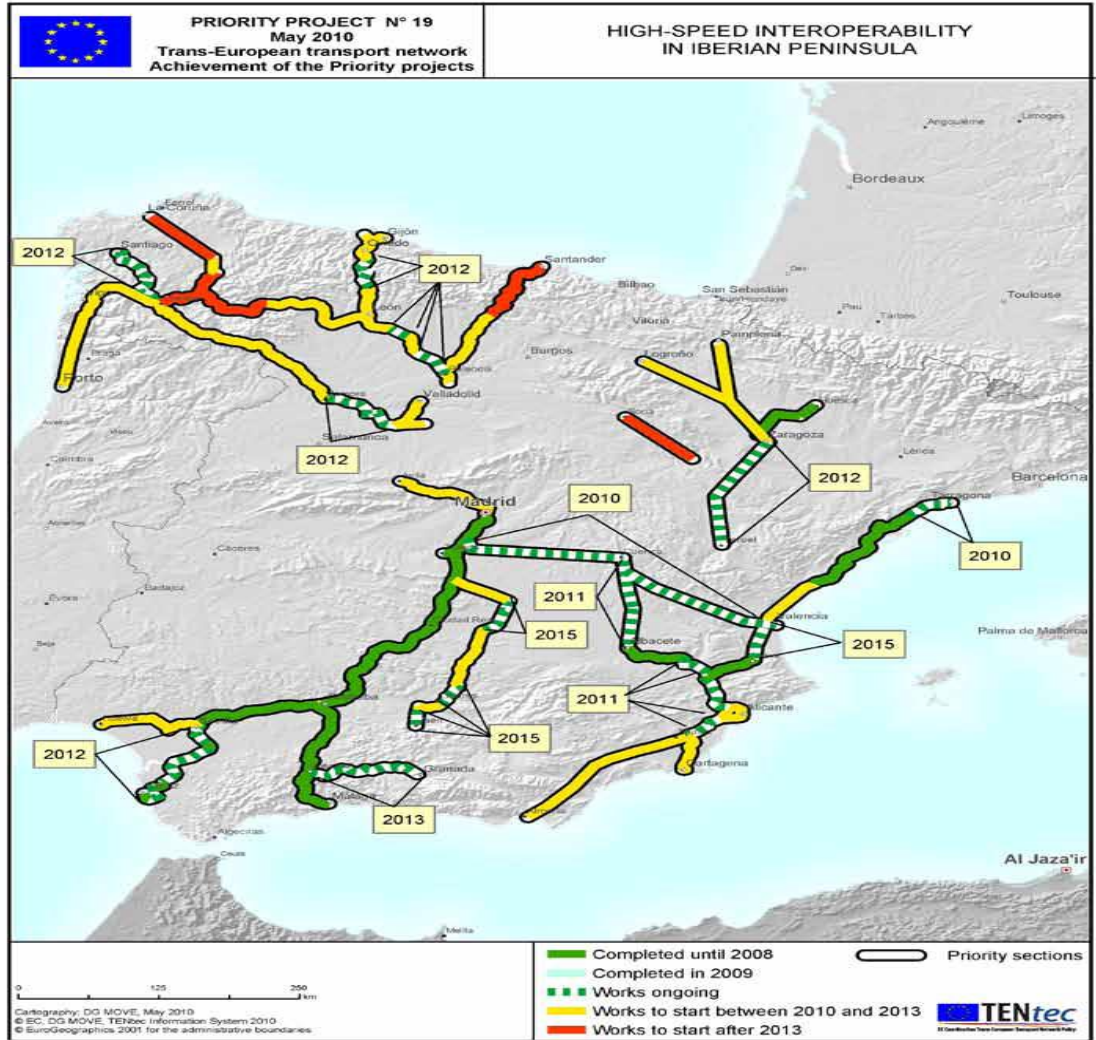


⁴⁹ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_18/priority_project_18.htm

19 numaralı Öncelikli Proje: İber Yarımadası Karşılıklı İşletilebilir Yüksek Hızlı Demiryolu⁵⁰

Bu proje, İspanyol ve Portekiz yüksek hızlı demiryolu hatlarınının TEN-T'ye en iyi şekilde entegre olabilmesi için yapılan, yüksek performanslı hatların inşaatı ve geliştirilmesi, çift ray açıklığı sistemi kurulması gibi teknik çalışmaları içermektedir.

Şekil 2.25: İber Yarımadası Karşılıklı İşletilebilir Yüksek Hızlı Demiryolu

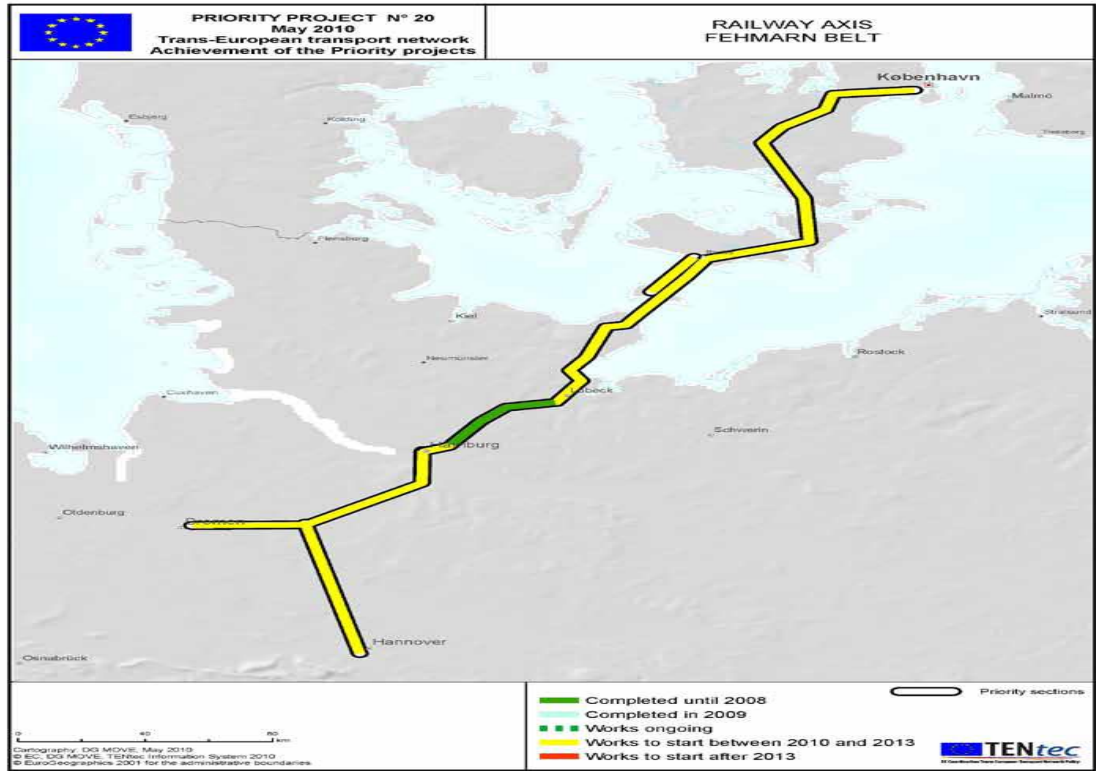


⁵⁰ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_19/priority_project_19.htm

20 numaralı Öncelikli Proje: *Fehmarn Belt Demiryolu Aksı*⁵¹

Bu aks, Øresund Bağlantısının (11 numaralı öncelikli proje) ve İskandinav Üçgeni Karayolu ve Demiryolu bağlantılarının (12 numaralı öncelikli proje) bir uzantısıdır. Ayrıca bu hat, Avrupa ve İskandinav ülkeleri arasındaki ana kuzey-güney hattının önemli bir bileşenidir. Bu hat, Almanya ve Danimarka arasındaki 19 km’lik Fehmarn Boğazını sabit bir karayolu veya demiryolu bağlantısı oluşturmak için genişleten köprü veya tünel inşaatını içermektedir. Ayrıca bu proje, Danimarka ve Almanya’daki ilgili demiryolu bağlantılarının geliştirilmesini de içermektedir. Son olarak bu projenin, Rødby (Danimarka) ve Almanya’daki Fehmarn adasında bulunan Puttgarden arasındaki feribot hattına bir alternatif olması beklenmektedir.

Şekil 2.26: Fehmarn Belt Demiryolu Aksı

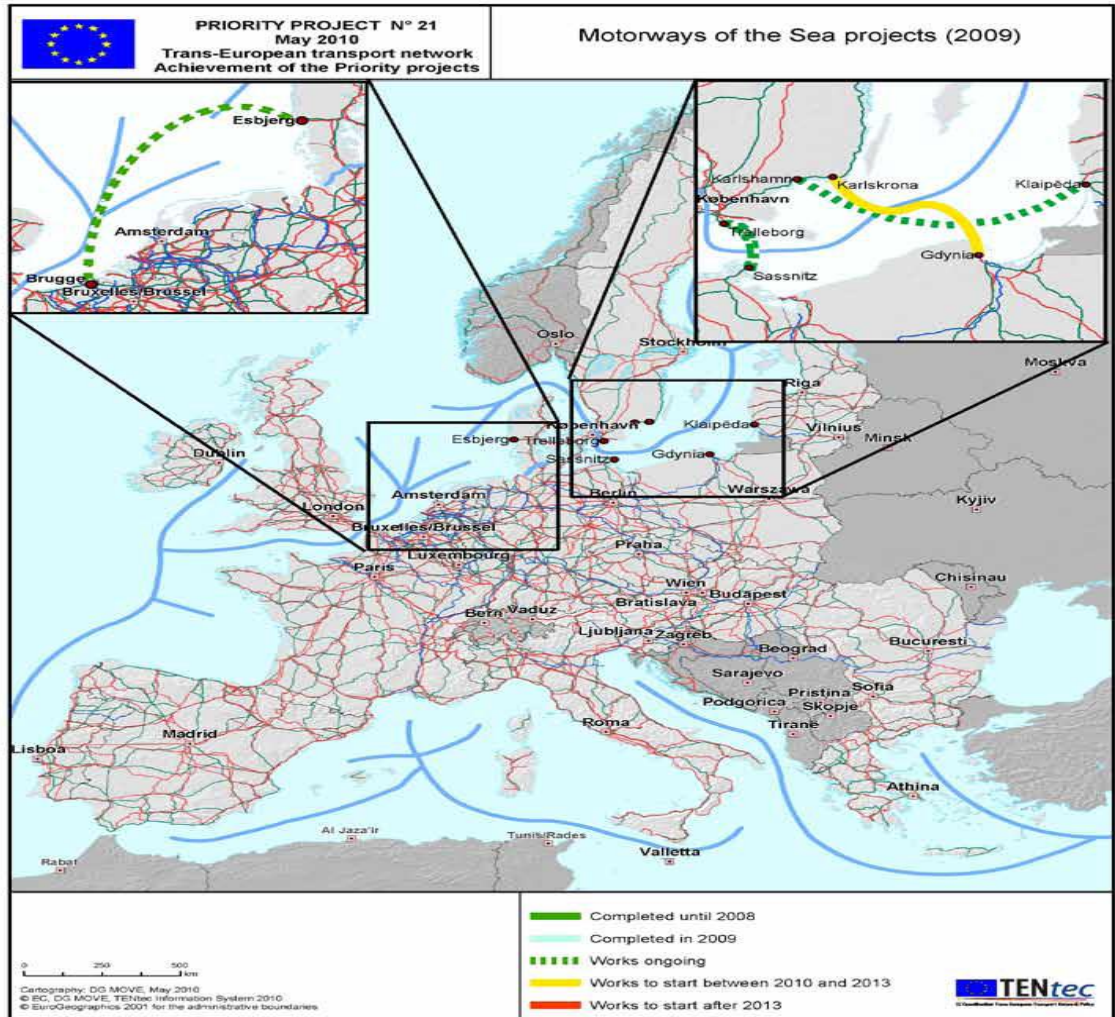


⁵¹ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_20/priority_project_20.htm

21 numaralı Öncelikli Proje: *Deniz Otoyolları*⁵²

Deniz Otoyolları Projesi, AB'nin temiz, güvenli ve etkin bir ulaştırma sistemi kurmak adına deniz taşımacılığını, yoğun kara taşımacılığına karşı iyi bir alternatif dönüşürme hedefidir. Kavram, yeni modlar arası denizcilik tabanlı lojistik zincirlerin ulaştırma organizasyonuna, kapıdan-kapıya entegre ulaştırma zincirleri gibi yapısal değişiklikler getirilmesini hedeflemektedir.

Şekil 2.27: Deniz Otoyolları

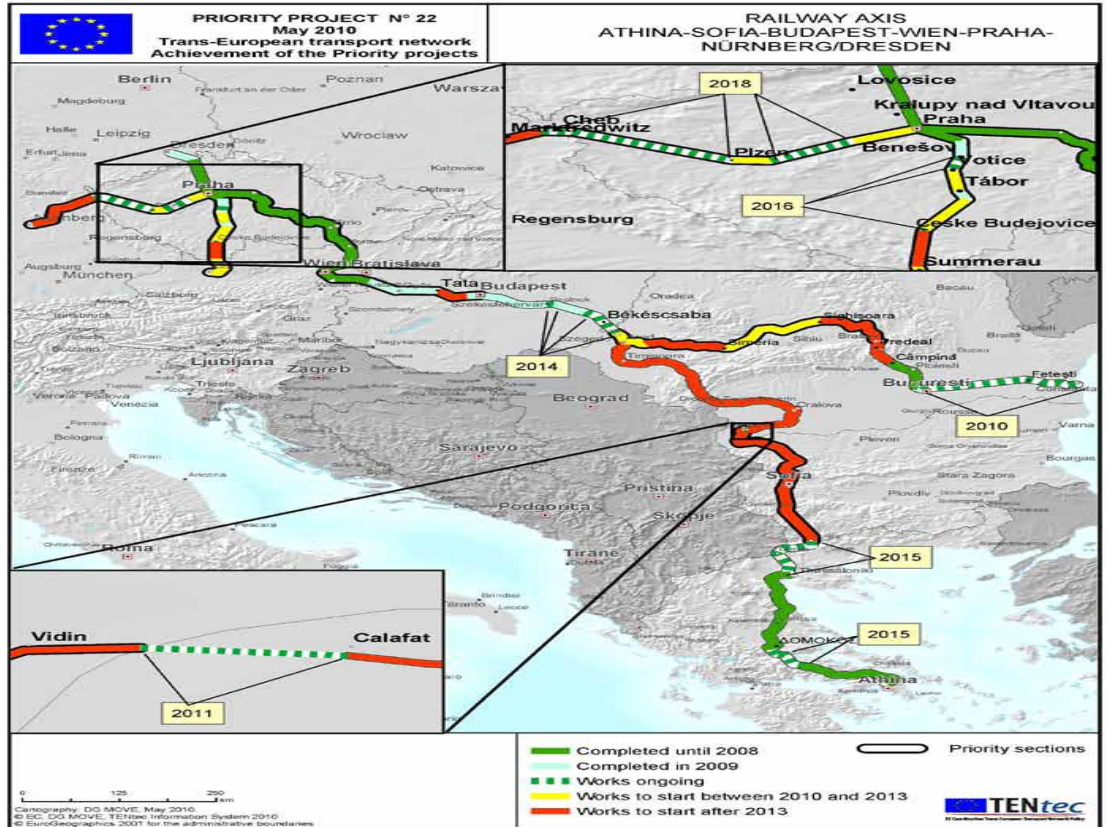


⁵² http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_21/priority_project_21.htm

22 numaralı Öncelikli Proje: Atina – Sofya – Budapeşte – Viyana – Prag - Nürnberg/Dresden Demiryolu Aksı⁵³

Bu proje, yedi Üye Devleti büyük bir demiryolu aksı ile birbirine bağlamaktadır. Projenin şu anki ilerleme süreci birbirinden bağımsız ve değişkenlikler gösteren bir yapıdadır. Örneğin bazı bölümlerdeki çalışmalar tamamlanmışken, bazı bölümlerde ise 2013 yılından sonra çalışmalara başlanması beklenmektedir. Son 10 yılda Komisyon bu projenin gerçekleşebilmesi için 1.5 milyar Euro'luk önemli bir bütçe desteğini, TEN-T bütçesi, Yapısal Fonlar ve Avrupa Yatırım Bankası aracılığıyla sağlamıştır.

Şekil 2.28: Atina – Sofya – Budapeşte – Viyana – Prag -Nürnberg/Dresden Demiryolu Aksı

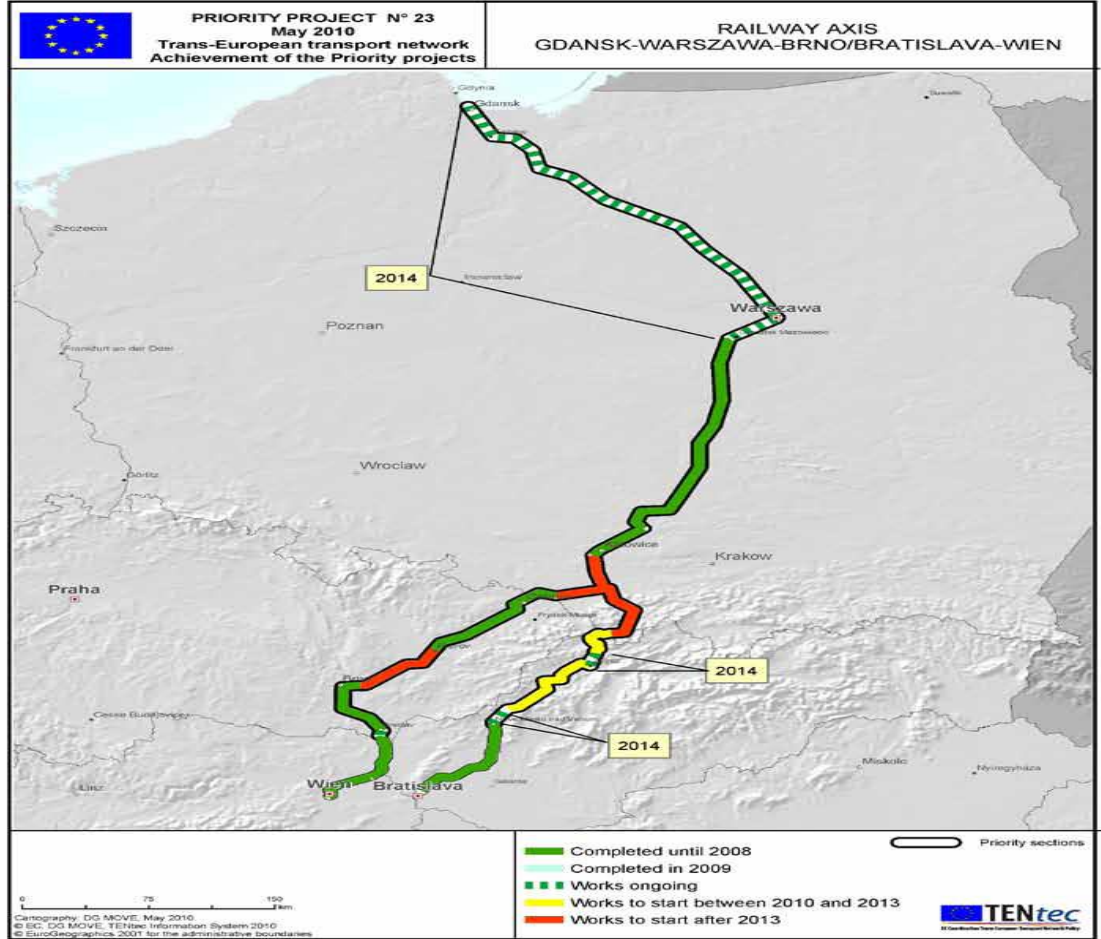


⁵³ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_22/priority_project_22.htm

23 numaralı Öncelikli Proje: Gdańsk-Varşova-Brno/Bratislava-Viyana Demiryolu Aksı⁵⁴

Bu proje, genel olarak Gdansk'ı Katowice ve Zilina aracılığıyla Bratislava'ya ve batıdan Brno aracılığıyla Viyana'ya bağlayan demiryolu güzergahının modernizasyonu ve geliştirilmesi ile ilgilidir. Koridor, Gdansk limanı, karayolu ve demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı için çokmodlu bir ulaştırma sistemi yaratılması amacıyla çok modlu kuzey-güney aksı olarak tanımlanmıştır.

Şekil 2.29: Gdańsk-Varşova-Brno/Bratislava-Viyana Demiryolu Aksı

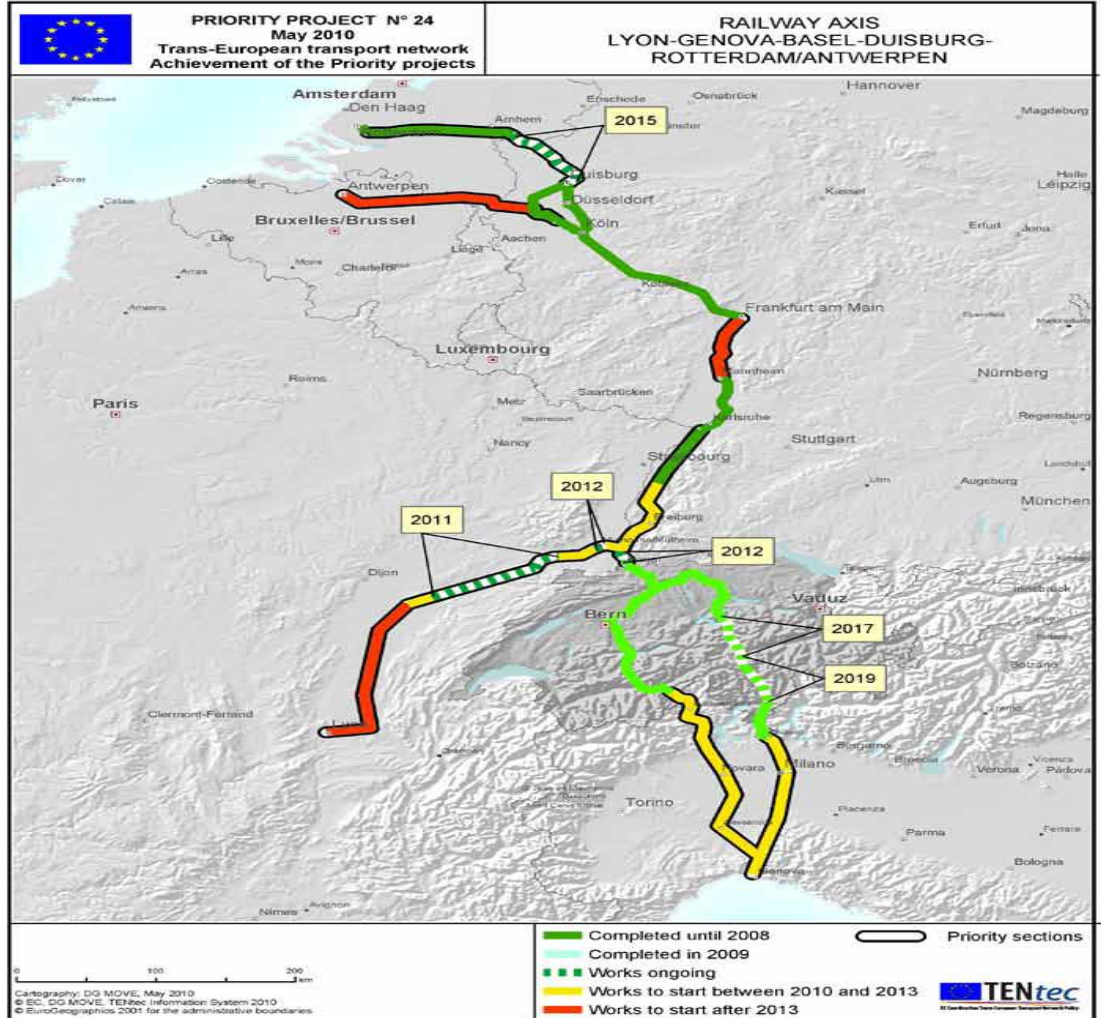


⁵⁴ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_23/priority_project_23.htm

24 numaralı Öncelikli Proje: Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp Demiryolu Aksı⁵⁵

Bu proje, yolcular için konvansiyonel ve yüksek hızlı tren trafiğini de içeren yük ve yolcu demiryolu aksıdır. Yaklaşık olarak 2,100 km olan hat, Hollanda, Belçika, Almanya, Fransa ve İtalya'yı içermekte ve İsviçre'den de transit olarak geçmektedir.

Şekil 2.30: Lyon/Genova-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerp Demiryolu Aksı

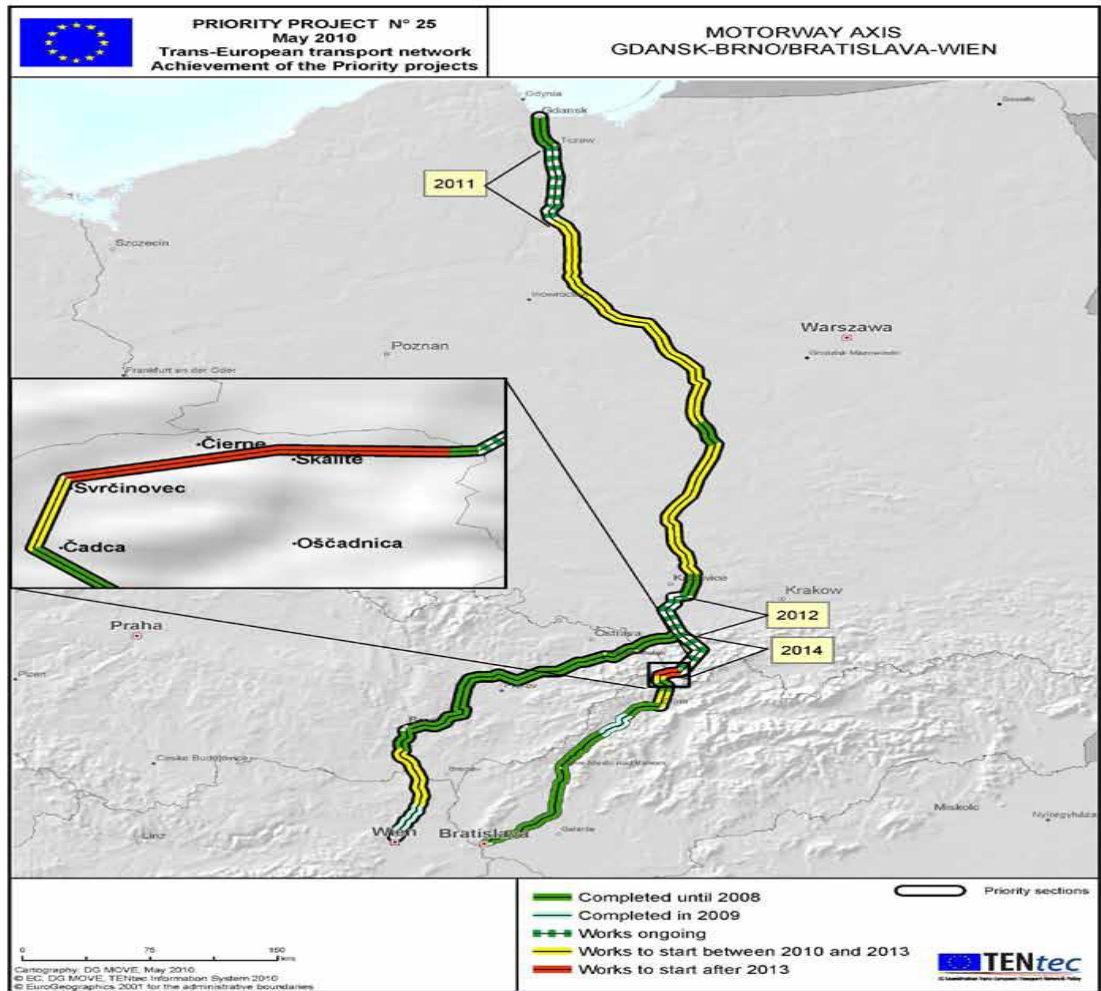


⁵⁵ http://tentec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_24/priority_project_24.htm

25 numaralı Öncelikli Proje: *Gdańsk-Brno/Bratislava-Viyana Otoyol Aksı*⁵⁶

Bu proje, Crete’de (1994) ve Helsinki’de (1997) belirlenen eski Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru VI’nın devamıdır. Koridor, Gdansk limanı, karayolu ve demiryolu ile yük ve yolcu taşımacılığı için çokmodlu bir ulaşım sistemi yaratılması amacıyla çok modlu kuzey-güney aksı olarak tanımlanmıştır. Proje, iki yöne de çift şeritli yeni otoyol inşaatını içermektedir.

Şekil 2.31: Gdańsk-Brno/Bratislava-Viyana Otoyol Aksı

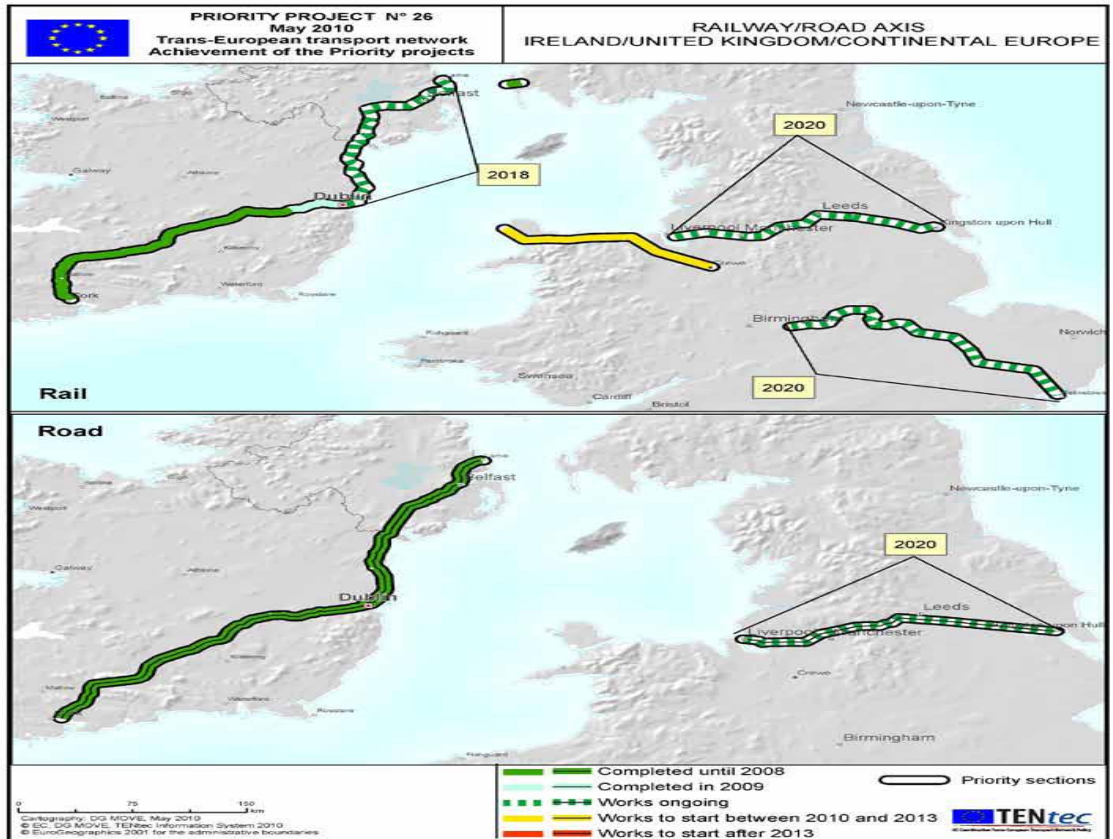


⁵⁶ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_25/priority_project_25.htm

26 numaralı Öncelikli Proje: İrlanda/İngiltere/Kıta Avrupası Demiryolu/Karayolu Aksı⁵⁷

Bu aks, Cork-Dublin-Belfast-Stranraer Demiryolu Aksı (9 numaralı öncelikli proje) ve İngiltere, İrlanda ve Benelüks ülkeleri Karayolu Aksının (13 numaralı öncelikli proje) geliştirilmelerine dayanmaktadır. Her iki proje de, İrlanda, İngiltere ve Kıta Avrupa'sı arasındaki yük ve yolcu taşımacılığının süresini kayda değer ölçüde kısaltmıştır. Ancak, gelişen trafik ile başa çıkabilmek ve Avrupa'nın geri kalanı ile bağlantıları geliştirebilmek için demiryollarında ve karayollarında daha fazla kapasite artışı gerekmektedir.

Şekil 2.32: İrlanda/İngiltere/Kıta Avrupası Demiryolu/Karayolu Aksı

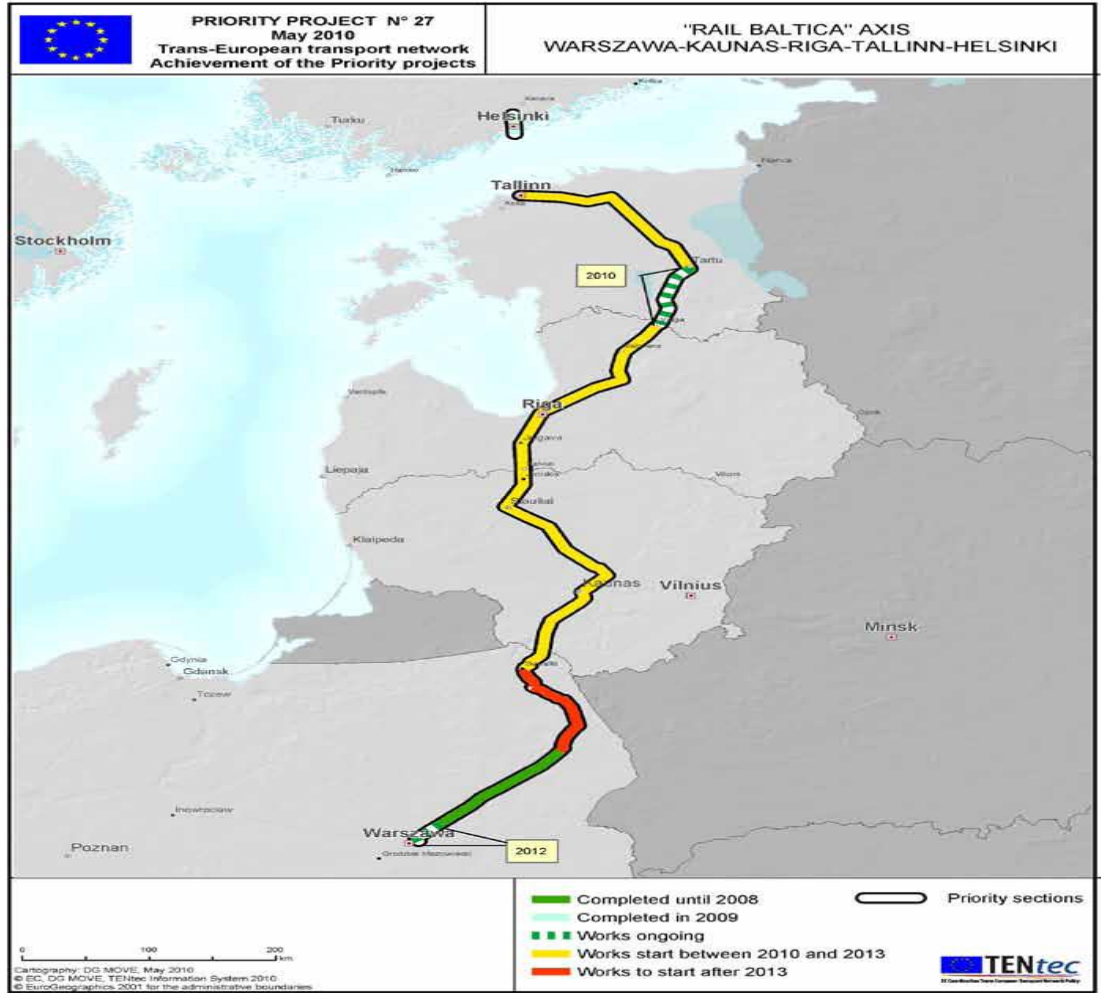


⁵⁷ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_26/priority_project_26.htm

27 numaralı Öncelikli Proje: Varşova-Kaunas-Riga-Talin-Helsinki “Baltık Demiryolu” Aksı⁵⁸

“Baltık Demiryolu”, dört yeni Üye Devlet (Polonya, Litvanya, Letonya ve Estonya) ve Finlandiya’yı birbirine bağlayan, stratejik ve sürdürülebilir bir demiryolu projesidir. Ayrıca bu proje, diğer üç ülkenin Polonya’ya ve Avrupa’nın geri kalanına olan tek demiryolu bağlantısıdır.

Şekil 2.33: Varşova-Kaunas-Riga-Talin-Helsinki “Baltık Demiryolu” Aksı

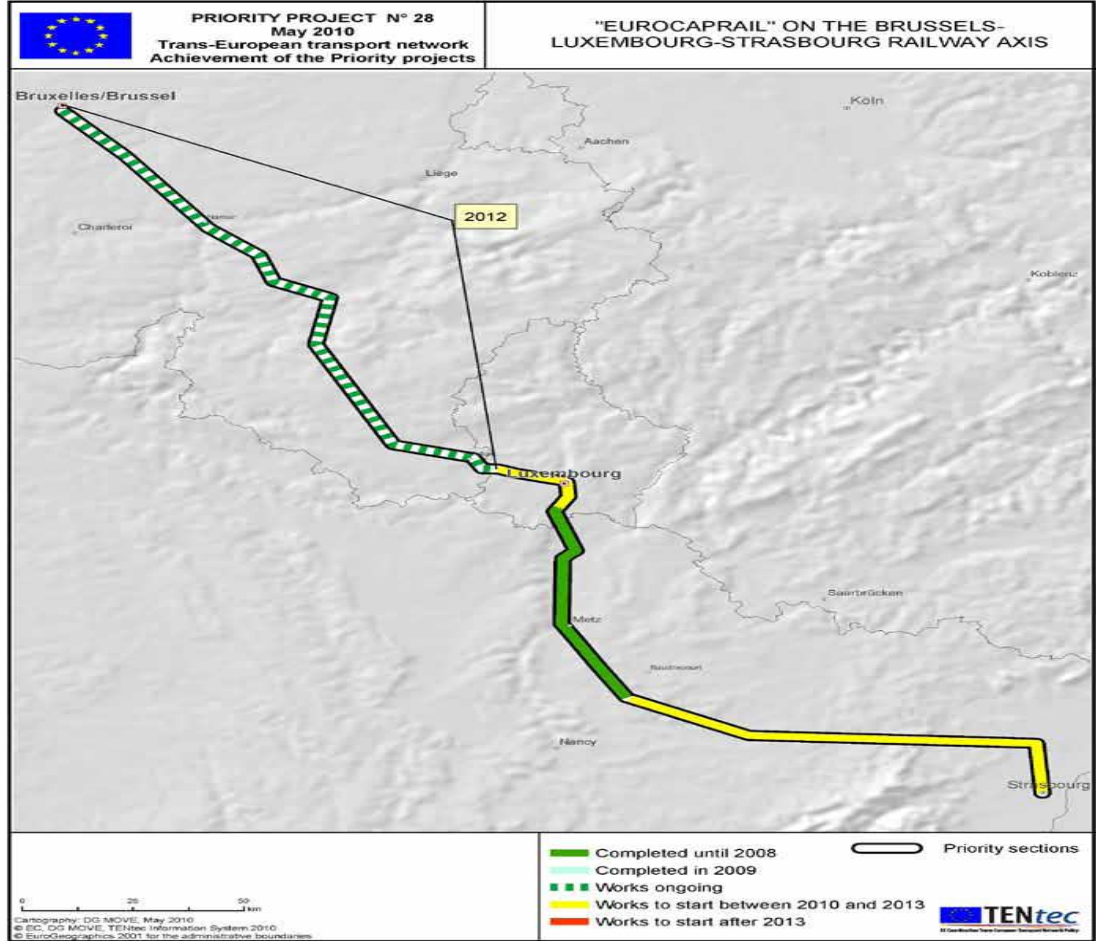


⁵⁸ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_27/priority_project_27.htm

28 numaralı Öncelikli Proje: *Brüksel-Lüksemburg-Strazburg Demiryolu Aksı (Eurocaprail)*⁵⁹

Bu proje, Belçika, Lüksemburg ve Fransa arasındaki 397 km'lik yüksek hızlı ve konvansiyonel hatları içermektedir. Projenin amacı, Kuzey Denizi ve Güney ülkeleri arasındaki bağlantıların Belçika, Lüksemburg, Doğu Fransa ve İsviçre vasıtasıyla geliştirilmesidir. "Eurocaprail" Projesinin bir diğer amacı ise, AB'nin üç büyük kenti, Brüksel, Lüksemburg ve Strazburg'u birbirine bağlamaktır.

Şekil 2.34: Brüksel-Lüksemburg-Strazburg Demiryolu Aksı (Eurocaprail)

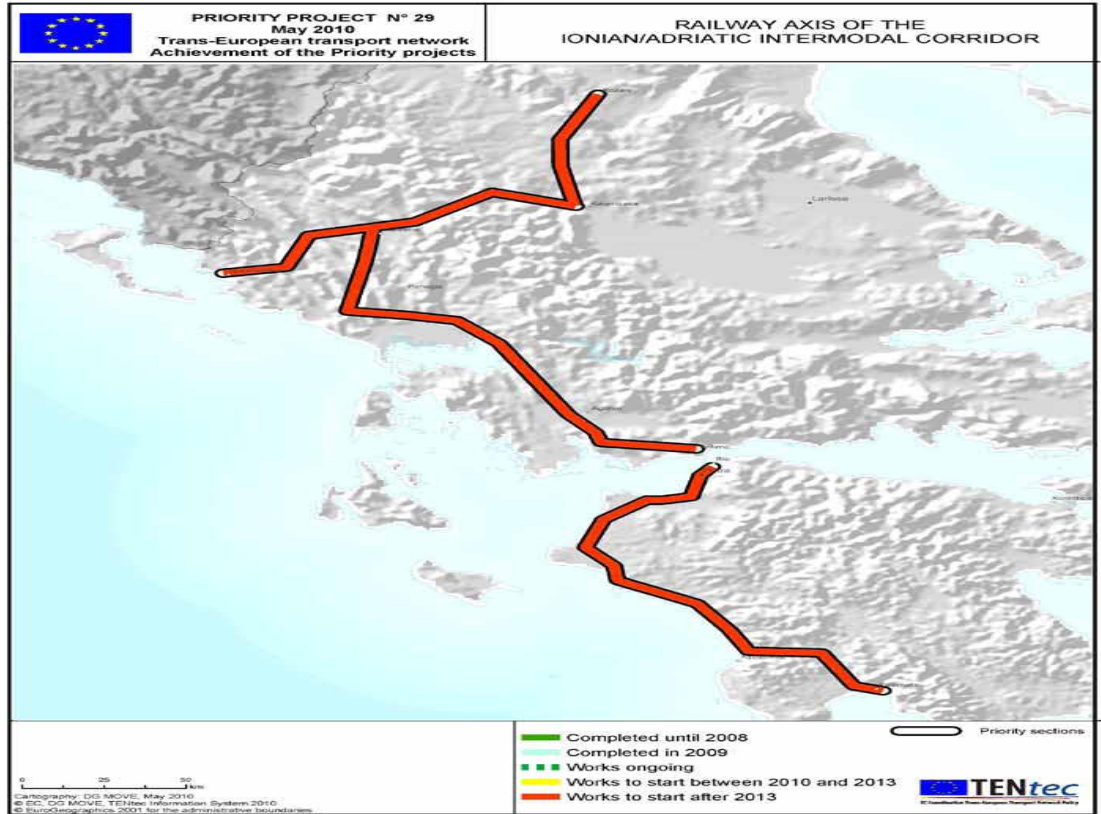


⁵⁹ http://tentea.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_28/priority_project_28.htm

29 numaralı Öncelikli Proje: İyon/Adriyatik Intermodal Koridoru Demiryolu Aksı⁶⁰

Bu yeni demiryolu bağlantıları, Yunanistan'ın Avrupa, Afrika ve Asya arasındaki coğrafi pozisyonu nedeniyle geliştirilmiştir. Bu iki bağlantılı güzergah, Yunanistan'ın büyük limanlarını birbirine bağlayarak, ana demiryollarını Avrupa'nın geri kalanı ile bağlayarak, deniz ve demiryolu taşımacılığının kapasitesini artıracaktır. Bu aks ayrıca, Yunanistan'ın kuzeyindeki eksik demiryolu altyapısını da tamamlayacak ve Egnatia adlı demiryolu aksını işler hale getirecektir. Ayrıca, Güney Avrupa (Yunanistan, Makedonya, Bulgaristan ve Türkiye) demiryolu ağlarının arasındaki bağlantılar daha kolay ve etkili olacaktır.

Şekil 2.35: İyonya/Adriyatik Intermodal Koridoru Demiryolu Aksı

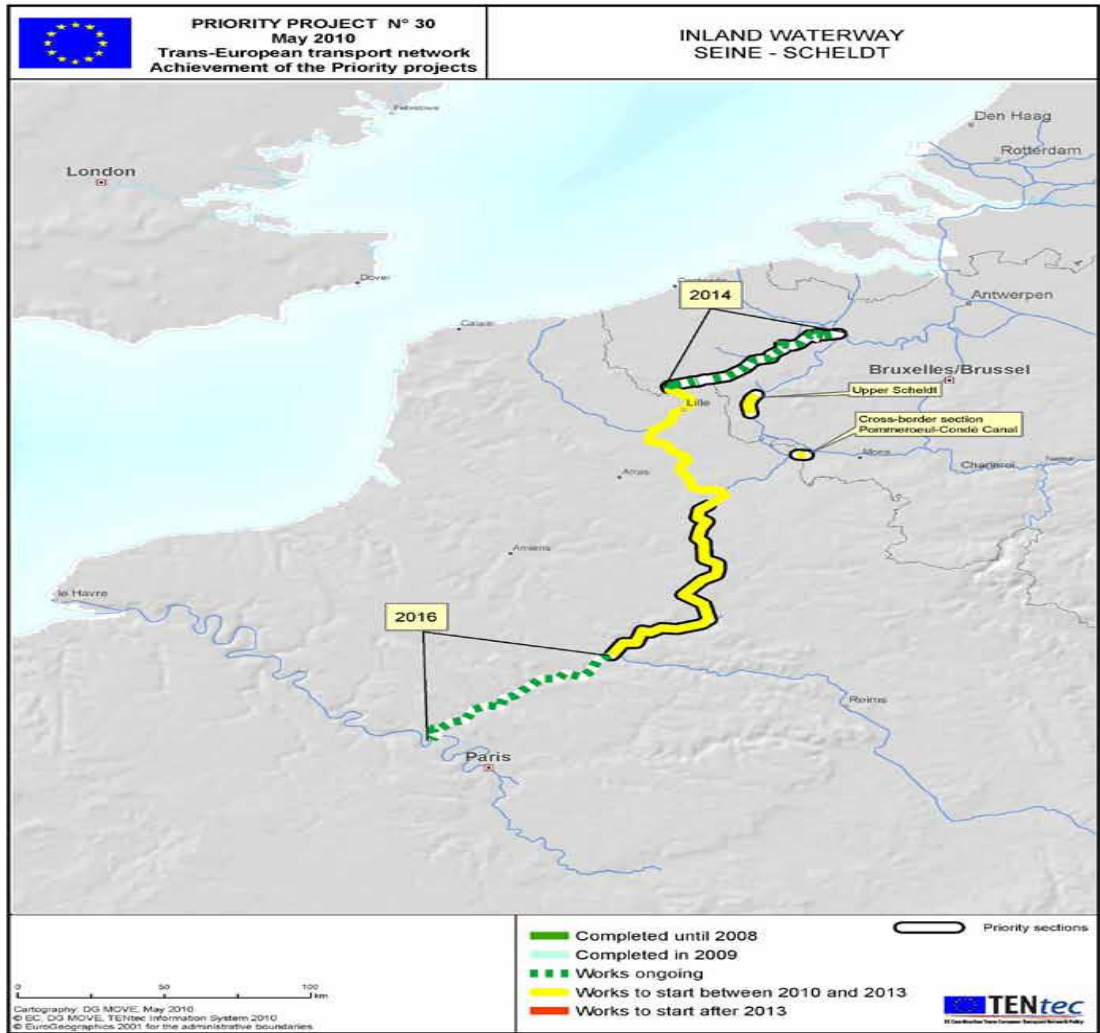


⁶⁰ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_29/priority_project_29.htm

30 numaralı Öncelikli Proje: Seine-Scheldt İçsuyolu Aksı⁶¹

Bu proje, Fransız iç su yolu ağını, Belçika, Hollanda ve Alman ağlarına ve limanlarına bağlayacaktır. Ren-Meuse-Main-Tuna Suyolu Aksı (18 numaralı öncelikli proje) ile birlikte bu proje, iç su yollarının AB'nin ulaştırma ağına entegrasyonu amacıyla, bütün büyük iç su yolu havuzunu birbirine bağlayacaktır.

Şekil 2.36: Seine-Scheldt İç su yolu Aksı



⁶¹ http://tentec.ec.europa.eu/en/ten-t_projects/30_priority_projects/priority_project_30/priority_project_30.htm

Bu projelere ve TEN-T Rehber İlkelerinin uygulanmasına finansal destek vermek amacıyla Avrupa Parlamentosu ve Konseyi, TEN-T bölgesinde Topluluk hibeleri adlı 680/2007/EC⁶² sayılı tüzüğü (2236/95/EC sayılı tüzüğü tadil eden 21 Nisan 2004 tarihli ve 807/2004/EC sayılı tüzük TEN-T bölgesinde yapılacak hibelerin genel kurallarını belirlemektedir) kabul etmiştir. Bu tüzükler, Topluluk desteğinin en üst düzeyde olmasını ve Kamu-Özel Sektör İşbirliğinin (PPP) kurulmasını da içeren, proje uygulamalarına teşvik sağlamıştır.

Genel olarak, TEN-T projeleri, Birlik düzeyinde yapılan tüm düzenlemelere rağmen, büyük oranda Üye Devletlerin ulusal hükümetleri tarafından finanse edilmektedir.

Bununla beraber, Avrupa Komisyonu, 28 Şubat 2011 tarihinde, Avrupa'nın 2020 politikası öncelikleri doğrultusunda projelerin finansmanını uzun dönemde artırmayı amaçlayan halkın katılımı toplantısında, "Avrupa 2020: Proje Zinciri Girişimi"⁶³ni (Europe 2020 Project Bond Initiative) başlatmıştır.

Bu bağlamda, TEN-T aşağıdaki topluluk araçları aracılığı ile eş-finanse edilecektir:

- TEN-T bütçesinden sağlanan hibeler,
- Uyum fonu bütçesinden sağlanan hibeler,
- ERDF'den sağlanan hibeler, (İhtiyaç tespit edilen bölgeler öncelikli olmak üzere)
- Avrupa Yatırım Bankası kredi ve hibeleri.

⁶² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:162:0001:01:en:HTML>

⁶³ Bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi http://ec.europa.eu/economy_finance/consultation/index_en.htm adresinde mevcuttur.

2.9. TEN-T Kapsamında Bilgi Teknolojilerinin Kullanımı

Tezin bu bölümünde, Avrupa Komisyonu'nun, Akıllı Ulaştırma Sistemleri (ITS) ve TENtec gibi teknolojik gelişme ve yenilikleri daha etkili bir şekilde kullanarak, TEN-T'yi geliştirme çalışmalarından bahsedilecektir.

Avrupa Birliği, teknolojiyi insanların hayatlarını kolaylaştırmak için sıklıkla kullanmakta ve yeniliklerle teknolojilerini geliştirmeye çaba sarf etmektedir. Bu bağlamda, TEN-T Ağının entegrasyonu ve işletimi, karayolları (Akıllı Ulaştırma Sistemleri-ITS), demiryolları (Avrupa Demiryolları Trafik Yönetim Sistemi-ERTMS), havayolları (Tek Avrupa hava sahası kapsamında ve SESAR ile), limanlar (Gemi Trafiği İzleme ve Bilgi Sistemi-VTMIS), iç su yolu ulaşımı (Nehir Bilgi Sistemi, RIS) ve Avrupa Konumlama ve Navigasyon Sisteminden (GNSS, Galileo) oluşan trafik yönetimi sistemleri aracılığıyla gerçekleştirilmektedir.⁶⁴

Ulaştırma modlarına ilişkin geliştirilen teknolojik yeniliklerden birkaçı şunlardır:

- Karayolları için geliştirilen, yol telematiği de denen, akıllı ulaştırma sistemleri 20 yıldan fazla bir süredir kullanılmaktadır. Bu sistemlerin bazı uygulamaları günümüzde yaygınlaşmış ve tanınır olmuştur.
- Karayolu seyahatlerindeki zaman kaybını azaltmak için geliştirilen Dinamik Trafik Yönetimi⁶⁵ (Dynamic Traffic Management) adlı sistem, karayollarından, araçlardan ve hatta cep telefonlarından alınan, gerçek zamanlı verilere dayanan bir sistemdir. AB ayrıca, emniyetli ve güvenli

⁶⁴ Avrupa Komisyonu, Mid-Term Review of the 2007-2013 TEN-T Multi-Annual Programme Project Portfolio,s.5.

⁶⁵ http://ec.europa.eu/transport/its/road/road_en.htm

seyahat için, “eCall” adı verilen, kaza mahalinden acil servisleri otomatik olarak arayan ve kazanın olduğu yeri bildiren bir sistem kullanmaktadır.

- ERTMS⁶⁶, Avrupa Demiryolu ağının karşılıklı işletilebilirliğini sağlayan yeni bir sinyal ve yönetim sistemidir. Bu sistem, yeni bir kontrol-komuta sistemini, ses ve veri iletişimi için yeni bir radyo sistemi ile entegre etmektedir.
- VTMS⁶⁷, deniz trafiğinin etkinliğini ve güvenliğini geliştirmek, yetkililerin, olaylara, kazalara veya denizde oluşabilecek, arama kurtarma operasyonları gibi potansiyel tehlikelere daha hızlı müdahale etmelerini sağlayan ve gemilerden kaynaklanan kirliliği tespit ederek ve bunu daha etkin bir şekilde engellenmesini sağlayan bir sistemdir.
- SESAR⁶⁸ projesi, bir Avrupa hava trafik kontrol altyapısı modernizasyon projesidir. SESAR, gelecekteki 30 yıl için, dünya çapında hava taşımacılığında güvenliği ve akıcılığı sağlayan yeni nesil hava trafik yönetim sistemini geliştirmektedir.
- RIS⁶⁹, iç suyolunda trafik ve ulaştırma yönetimini destekleyen bir bilgi sistemidir. RIS, güvenli ve etkin bir ulaştırma sürecine ve iç suyollarından maksimum şekilde fayda alınmasına katkıda bulunan bir sistemdir.

⁶⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008D0386:EN:NOT>

⁶⁷ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0059:en:NOT>

⁶⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0103:EN:HTML:NOT>

⁶⁹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005L0044:EN:NOT>

2.9.1. Akıllı Ulaştırma Sistemleri⁷⁰

Akıllı Ulaştırma Sistemleri, bilgi ve iletişim teknolojilerini ulaştırma sektörüne uygulayan bir sistemdir. Bilgisayarlar, elektronik aletler, uydular ve alıcılar ulaştırma sistemlerinde önemli rol oynamaktadırlar. En önemli yenilik ise, yeni hizmetler yaratmak için mevcut teknolojilerin entegrasyonudur. ITS farklı durumlarda farklı amaçlar için kullanılabilen bir araçtır. ITS, her ulaştırma moduna uygulanabilir ve hem yük hem de yolcu taşımacılığı için kullanılabilir.

Teknolojik yenilikler, ulaştırmanın daha sürdürülebilir yani daha etkili, çevreci, güvenli ve kesintisiz bir hale gelmesine yardımcı olacaktır. Yeni altyapılar, emisyon ve trafik yoğunluğunun yol açtığı tüm ulaştırma problemlerini çözemez. Bu problemlerin çözümü için bu yeni altyapıların doğru olarak izlenebildiği sistemler gerekmektedir.

2.9.1.1. ITS Eylem Planı ve Direktifi⁷¹

ITS, ulaştırma sistemlerinin daha çevreci, güvenli ve etkin hale gelmesine önemli katkılar sağlar. Yeni bir hukuki çerçeve olan, 7 Temmuz 2010 tarihinde kabul edilen 2010/40/EU⁷² sayılı direktif ile yenilikçi ulaştırma teknolojilerinin Avrupa'da yaygınlaştırılmasının hızlandırılması amaçlanmıştır. Bu direktif, ITS'in Avrupa'da koordineli bir şekilde uygulanması açısından çok önemli bir araçtır. Bu direktif, karşılıklı işletilebilir ve kesintisiz ITS hizmetleri geliştirilen Üye Devletleri, hangi sistemlere yatırım yapacağı konusunda özgür bırakmaktadır.

⁷⁰ http://ec.europa.eu/transport/its/index_en.htm

⁷¹ http://ec.europa.eu/transport/its/road/action_plan/action_plan_en.htm

⁷² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010L0040:EN:NOT>

Bu direktif kapsamında, Avrupa Komisyonu'nun, uyumluluk, karşılıklı işletilebilirlik ve devamlılık gibi Avrupa için ITS çözümlerini içeren teknik özellikleri (örneğin, işlevsel, teknik, organizasyonel veya servis tanımlamaları) 7 yıl içerisinde kabul etmesi gerekmektedir. İlk öncelikler ise, trafik ve seyahat bilgisi, eCall adı verilen acil durum hizmeti ve akıllı kamyon otoparkıdır.

Komisyon, 16 Aralık 2008 tarihinde bir eylem planını kabul ederek, ITS'in karayolu ulaştırmasında kullanılması, arayüzlerinin de diğer ulaştırma modlarında yaygınlaştırılması için önemli bir adım atmıştır. Bu eylem planı, Avrupa'da daha olgunlaşmış ITS uygulamaları ve hizmetlerinin pazara girişinin hızlandırılması için gerekli önlemleri de kapsamaktadır.

2.10. TENtec Bilgi Sistemi⁷³

TENtec Bilgi Sistemi, Avrupa Komisyonu'nun TEN-T politikasını koordine ettiği ve desteklediği bir bilgi sistemidir. Bu sistem, teknik ve finansal veriyi TEN-T programının, analizi, yönetimi ve politik kararların alınması amacıyla saklar ve yönetir.

Üye Devletlerin ilgili bakanlıkları ile diğer önemli paydaşlar (DG REGIO, AYB gibi) arasındaki bu bilgi alışverişi köprüsü, gelecekteki politika, bütçe senaryolarının modellenmesi, Coğrafi Bilgi Sistemleri (GIS) arayüz bağlantısı, izleme ve raporlama, başvuruların elektronik olarak sunulması ve anketlerin anında iletimi gibi destekleri de içerir.

Ek olarak, sistem, gerekli iş akışlarını, Komisyon kararlarının uygulanmasını, projelerin teklifi, sunumu ve kabulünü içeren yeni projeler için seçim döngüsünün

⁷³ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec_en.htm

tamamlanmasını ve gerekli web arayüzlerini yönetir. Son olarak, etkileşimli haritalar ve uydu katmanları (örneğin; Google Earth) yukarıda bahsedilen Coğrafi Bilgi Sistemi ile desteklenmektedir.

TENtec portalının 2011 yılının sonlarına doğru halka açılması planlanmaktadır. Ayrıca, 2011 yılının sonlarında gerçekleştirilmesi planlanan “TEN-T Günleri” etkinliğinde, vatandaşlara ve profesyonellere, dinamik haritalar, rakamlar, figürler ve çeşitli görsel ve interaktif unsurlarla bilgi sağlayacak olan TENtec ile ilgili geliştirmeler ve yenilikler hakkında bilgi verilecektir.

TENtec’in vatandaşlar tarafından erişilebilir olması, Avrupa Komisyonu’nun TEN-T ile ilgili icraatlarının sistematik ve kapsamlı bir şekilde vatandaşlar tarafından da gözden geçirilebilmesini sağlayacağından, Avrupa’da temiz, güvenli ve etkili bir ulaştırma oluşturan TEN-T politikalarının gelişimlerinin faydaları konusunda kamuoyunda farkındalık yaratacaktır.

Dahası, TENtec, Komisyon’un otomatik olarak bilgileri derlemesine ve güncel raporların anında yaratılmasına olanak sağlayacaktır. İlgili bütün kurum ve kuruluşlar, artan görünürlük, veri kalitesi, bütçe uygulamalarının sistematik olarak gözden geçirilmesi ve TEN-T ağındaki her bir projenin teknik uygulamaları gibi yeniliklerden ve hizmetlerden faydalanacaktır.

BÖLÜM III

21. FASIL MÜZAKERELERİ

Bu bölümde, teknik çalışmaları TINA-Türkiye Çalışması ile başlayan ve TEN-T Dokümanı ile sona eren 21. Fasil müzakerelerinin başlangıcına, gelişimine ve sonuçlandırılmasına ilişkin bilgilerin yanı sıra bu süreçte TEN-T Türkiye Ağının belirlenmesine ve belirlenen ağın son durumuna ilişkin bilgiler verilecektir.

3.1. TEN Faslında Müzakereler⁷⁴

21. Fasil Trans-Avrupa Ağları Faslı müzakere süreci, “Trans-Avrupa Ağları” faslında ülkemizin müzakerelere hazır olduğunun bildirilmesi ve Portekiz Dönem Başkanlığının, AB ülkeleri adına Türkiye’yi “Müzakere Pozisyon Belgesi” sunmaya davet etmesiyle hızlanmıştır. Bu çerçevede, Türkiye’nin Pozisyon Belgesi Komisyona sunulmuştur.

Türkiye ve Avrupa Birliği arasındaki katılım müzakereleri çerçevesinde koordinatörlük görevini Ulaştırma Bakanlığı’nın yürüttüğü Trans-Avrupa Ağları (TEN) faslına ilişkin “Müzakere Pozisyon Belgesi” 17 Aralık 2007 tarihinde düzenlenen AB Daimi Temsilciler Komitesi (COREPER) toplantısında kabul edilmiştir.

⁷⁴ TEN Faslı müzakereleri ulaştırma ve enerji olmak üzere iki bölüme ayrılmakta olup bu çalışmada ulaştırma bölümüyle ilgili müzakerelere yer verilmektedir. TEN-E’ye ilişkin Avrupa Komisyonu’nun Rehber İlkeleri http://ec.europa.eu/energy/infrastructure/tent_e/ten_e_en.htm adresinde mevcuttur

Bunun üzerine herhangi bir açılış kriteri bulunmayan TEN faslı 19 Aralık 2007 tarihinde gerçekleştirilen AB Hükümetlerarası Konferansında müzakerelere açılmış; “AB Ortak Müzakere Pozisyon Belgesi”nde yer alan kapanış kriterleri değişiklik olmadan kabul edilmiştir.

3.2. TEN Faslıyla İlgili Diğer Kurumlar

Öncelikle İzleme ve Yönlendirme Komitesi (İYK) üyeleri olan Dışişleri Bakanlığı, Kalkınma Bakanlığı, Avrupa Birliği Bakanlığı ve Başbakanlık Müsteşarlığı birinci derecede ilgili kurumlardır. Bu kurumların yanı sıra Ulaştırma Bakanlığı bağlı ve ilgili kurumları da sürecin önemli bir parçasıdır. TEN-E bölümünde ise Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı koordinatör kurum olarak görev yapmaktadır.

3.3. Türkiye'nin TEN-T'ye Entegrasyon Süreci

Maastricht Antlaşmasıyla temelleri atılan ve 2004 yılında 30 öncelikli projeyi içerecek şekilde revize edilmiş olan TEN-T, Birlik iç pazarının bütünlüğü ve en iyi şekilde işlemleri için büyük öneme sahiptir. Fakat TEN-T, Birliğin komşu ülkeler, bölgeler ve diğer ticari ortakları ile ulaştırma bağlantılarına cevap veren bir oluşum değildir. Bu eksiklik, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları kavramı ile aşılmaya çalışılmıştır.

3.3.1. Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları⁷⁵

⁷⁵ Ulaştırma Bakanlığı AB Koordinasyon Dairesi Bilgi Notu.

TEN-T'yi, Komşu ülkeler ve bölgeler ile bağlantılandırma hedefiyle ortaya konulan Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları, TEN-T'yi Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ile tüm ulaştırma modlarını içeren ana altyapı koridorları vasıtasıyla Pan-Avrupa düzeyinde bağlantılandırma ve bu koridorlar üzerinde eksik bağlantılar, dar boğazlar ve bölgeye entegrasyonu zayıf alanlar hususlarında taraf ülkeler arasında işbirliğini öngörmektedir. Koridor kavramının uygulanmasının uygun olmadığı değerlendirilen bölgelerin bağlantılandırılması da Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları ile gerçekleştirilmektedir.

Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları, TEN-T'yi Orta ve Doğu Avrupa ülkeleri ulaştırma ağlarına bağlayacak ana altyapı güzergahlarını belirleme amacını taşımaktayken, ileride AB'ye üyelik perspektifi taşıyan bu ülkelerin Birliğe üye olduklarında TEN-T'nin bir parçası olacak ulusal ağlarının belirlenmesi ise bu tezin ilerleyen bölümlerinde ayrıntılı olarak değerlendirilecek olan TINA-Türkiye Çalışması ile gerçekleştirilmiştir.

Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları'nın temelleri 1990'larla beraber atılmıştır. Berlin Duvarı'nın yıkılmasından kısa süre sonra, 29-31 Ekim 1991 tarihlerinde Prag'da toplanan ilk Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı, Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Komisyonu tarafından, AB Konsey Başkanlığı, Ulaştırma Bakanları Avrupa Konferansı, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu ve Avrupa Sivil Havacılık Konferansı örgütlerinin işbirliği ile gerçekleştirilmiştir. Konferans sonunda yayımlanan Prag Deklarasyonu, bir "Tüm Avrupa Ulaştırma Sistemi" için atılması gereken adımları genel olarak yansıtmış olsa da, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları yaklaşımının ortaya koyulması Girit'te gerçekleştirilen 2. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı'nda mümkün olmuştur.

Konferans'ta kabul edilen Girit Deklarasyonu ile Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları için temel ilkeler ortaya koyulmuştur. Konferans'ta ayrıca 9 somut Pan-Avrupa Ulaştırma Koridoru da tanımlanmıştır.

Helsinki’de 23-25 Haziran 1997 tarihlerinde gerçekleştirilen 3. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansı’nda ise, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları güncellenmiş ve sayıları 10’a çıkarılmıştır. Konferans’ta kabul edilen Helsinki Deklarasyonu ile Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları kavramına ek olarak deniz bölgeleri için Pan-Avrupa Ulaştırma Alanları kavramı geliştirilmiş ve dört ayrı alan tanımlanmıştır.

AB’nin 2004 ve 2007 yıllarında gerçekleştirdiği genişlemelerin sonuçlarından biri de, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları kavramının tekrar gözden geçirilmesi gerekliliğinin ortaya çıkmasıdır. TEN-T’yi, AB’ye komşu ülke ve bölgelerle bağlantılandırmak amacıyla oluşturulan Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları, son genişlemeler ile Birliğin sınırlarının yeniden çizilmesi ve dolayısıyla eski komşuların artık Birlik içine girmesi ve yeni komşuların ortaya çıkması sebebiyle, işlevselliklerini sürdürebilmeleri için revizyona muhtaç duruma gelmişlerdir.

Bu çerçevede, komşularıyla etkin bağlantılar planlamak üzere Birlik, Komisyon kararı ile “Ana Trans-Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülke ve Bölgelere Uzatılması” üzerinde çalışacak bir Üst Düzey Grup (High Level Group – HLG) kurmuştur.

HLG çalışmaları sonucunda, AB ile komşularını bağlantılandıracak beş ana uluslararası aks belirlenmiştir. Türkiye, “Geniş Avrupa için Ulaştırma Çalışması” kapsamında Güneydoğu Aksı’na ve Deniz Otoyolları aksına dahildir.

Türkiye, Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları’ndan IV. ve VIII. Koridorların üyesi olup, X. Koridor’a gözlemci ülke sıfatıyla katılım sağlamaktadır. Bu koridorlar ve Türkiye için taşıdıkları önem ise şu şekildedir:

- IV. Koridor ve Türkiye

IV. Koridor, Türkiye'nin güzergah ülkesi olduğu tek Pan-Avupa Ulaştırma Koridoru olması sebebiyle önem taşımaktadır.

IV. Koridor'un Türkiye sınırları içerisindeki karayolu hattı Türkiye-Bulgaristan Svelingrad-Kapıkule sınırından İstanbul'a ulaşmakta ve toplam 228 kilometre uzunluğundaki otoyoldan oluşmaktadır. Türkiye sınırları içerisindeki demiryolu hattı ise, yine Kapıkule sınırından başlamakta ve Edirne üzerinden İstanbul Sirkeci Garına ulaşmaktadır. Söz konusu demiryolu hattının toplam uzunluğu 305 kilometredir. Türkiye'nin en stratejik limanlarından biri olan Haydarpaşa Limanı da IV. Koridor üzerinde yer almaktadır. Haydarpaşa Limanı, demiryolu bağlantısına sahip olması ve kombine taşımacılık açısından taşıdığı büyük potansiyeli ile ülkemiz açısından önem taşımaktadır.

- VIII. Koridor ve Türkiye

Doğu-Batı Koridoru olarak da adlandırılan VIII. Koridor, İstanbul'a ulaşan IV. Koridor ile, ortak güzergah olan Sofya-Plovdiv bağlantısı ile kesişmektedir. Koridor'un 9 Eylül 2002 tarihinde imzalanan Mutabakat Zaptı'nda da, Koridor'un tanımı yapılırken IV. Koridor ile bağlantısına yer verilmektedir. Türkiye ilgili mutabakat zaptının tarafı olarak bu koridorun üyesi konumundadır.

VIII. Koridor, Yunanistan'dan geçmeden Türkiye'yi Makedonya, Arnavutluk ve İtalya'nın Adriyatik Limanları ile bağlantılandıran tek güzergah olması sebebiyle de önem taşımaktadır.

- X. Koridor ve Türkiye

Türkiye'nin çalışmalarına gözlemci ülke sıfatıyla katıldığı Pan-Avrupa X. Ulaştırma Koridoru, ana güzergahından ayrılan dört kolundan biri olması ve Niş'ten (Sırbistan) ayrılarak Sofya'ya ulaşan C Kolu'nun IV. Koridor ile kesişmesi sebebiyle Türkiye açısından önem taşımaktadır. Koridor, Kapıkule-İstanbul bağlantısı ile Türkiye'ye uzanmakta ve IV. Koridor ile bağlantısı sebebiyle Türkiye tarafından yakından takip edilmektedir.

Şekil 3.1: Pan-Avrupa Koridorları⁷⁶



⁷⁶ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=321526>

3.3.2. Van Miert Grubu Raporu (HLG Raporu)⁷⁷

Daha önce bahsedildiği üzere, AB Komisyonu TEN-T Rehber İlkelerinin revizyonuna destek olmak üzere 2002 yılında üst düzey bir çalışma grubu oluşturmuştur. HLG, genişleyen AB'nin üyeleri arasında önemli trafik hacimlerini yüklenecek ana koridorlar üzerinde yer alan ve her bir devletin önerilerine dayanarak sınırlı sayıda öncelikli projelerin belirlenmesi ile görevlendirilmiştir. Bu bağlamda, proje listesi, modlar arası dengenin sağlanması, karşılıklı işletilebilirlik ve darboğazların azaltılması gibi genel hedefleri dikkate alarak, uluslararası trafik için önemli altyapıları kapsayacaktır.

Beyaz Kitap 2001'de yer alan kaygılar ile 12 yeni üyeyi kapsayan genişleme süreci, Rehber İlkelerin revizyonu için en önemli hususlardır. Bu çerçevede, Avrupa ekonomisinin rekabet edebilirliğini korumak ile ulaştırmanın dengeli ve sürdürülebilir gelişimini sağlamak ana hedeflerdir. Genişlemeye ilişkin olarak, Van Miert Grubu'nun nihai raporu, yeni üyeleri AB'ye etkin bir şekilde entegre etmek; bu ülkelerin kendi arasındaki bağlantıları güçlendirmek ve de Doğu-Batı ve Kuzey-Güney doğrultusunda yeni bir altyapı ağı oluşturmak için ana koridorlardaki altyapının geliştirilmesi ve yeni altyapıların oluşturulması gerektiğini vurgulamaktadır.

Bu raporun en önemli sonuçlarından biri de, TEN-T Rehber İlkelerinin 884/2004/EC sayılı Karar ile revize edilmesidir.

⁷⁷ Ulaştırma Bakanlığı AB Koordinasyon Dairesi

3.4. TINA-Türkiye Çalışması

TINA-Türkiye Çalışmasının amacı, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde ve Avrupa Birliği'nin TEN-T sisteminin Türkiye'ye uzantısı niteliğinde çok-modlu (multimodal) bir ulaştırma ağı (Çekirdek Ağ) geliştirilmesidir. Proje, Türkiye'de karayollarını, demiryollarını, limanları ve havaalanlarını kapsayan çok-modlu bir ulaştırma ağının tanımlanması ve değerlendirilmesinden oluşmaktadır.

Pan-Avrupa Ulaştırma Koridorları'nın oluşturulma sürecine paralel olarak gelişen ve şebeke kavramının ağır bastığı TINA-Türkiye Çalışması, Doğu Avrupa ülkelerinin AB'ye üyelik perspektifi kazanmalarına paralel olarak, aday ülkelerin ulaştırma hatlarının da üyelik ile beraber TEN-T'nin birer parçası olması gerekliliğinden yola çıkılarak başlatılmış ve aday ülkelerdeki ulaştırma altyapı ihtiyaçlarının belirlenmesi hedefini taşımıştır.

Müktesebat uyum yükümlülüğünün bulunmadığı TEN faslında müzakerelere Ulaştırma Altyapı İhtiyaç Değerlendirmesi (TINA) Çalışması'nın çıktıları temel teşkil etmektedir.

TINA-Türkiye Çalışması, Türkiye'nin Trans-Avrupa Ağları ile aynı özellikleri taşıyan ulaştırma Çekirdek Ağlarını belirlemek, ulaştırma alanında gelecekteki altyapı planlamasının AB altyapıları ile entegre olacak biçimde gerçekleşmesini sağlamak ve alt sektörlerdeki altyapı ihtiyaçlarını belirlemek amacıyla 2 Aralık 2005 tarihinde başlatılmış, 23 Mayıs 2008 tarihinde gerçekleştirilen kapanış toplantısı ile sona ermiştir.

AB'nin son genişleme dalgaları çerçevesinde Birliğe dahil olan yeni üye ülkelerde olduğu üzere, TINA-Türkiye Çalışması TEN'in gelecekteki genişlemesi ve

finansmanı için aday statüsündeki ülkelerle yapılan tam üyelik müzakerelerine temel teşkil etmektedir. Bu bağlamda yürütülen TINA-Türkiye Çalışması sonucunda, ulaştırma sektörünün tüm alt modlarını kapsayan bir Çekirdek Ağ ve yapılan Çoklu Kriter Analizi (Multi Criteria Analysis) sonucu 33 projeden oluşan bir öncelikli proje listesi belirlenmiştir. Bahse konu öncelikli proje listesi 15 karayolu, 13 demiryolu ve 5 liman projesinden oluşmaktadır.

Tablo 3.1: Öncelikli Proje Listesi⁷⁸

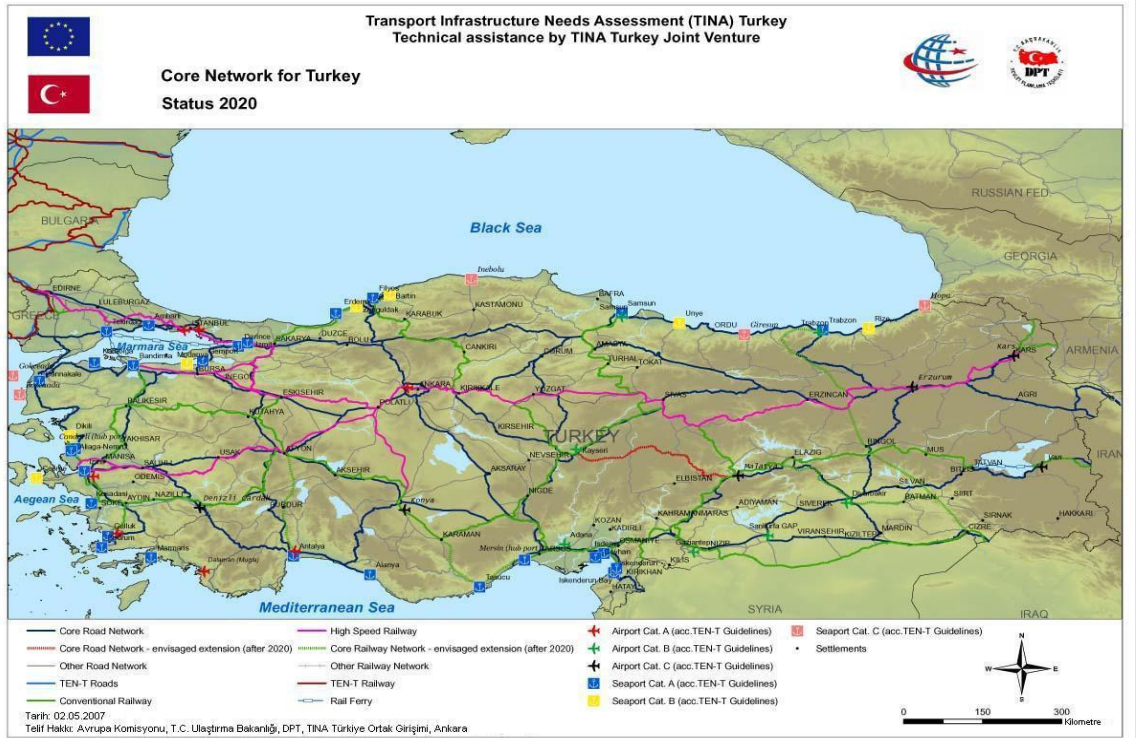
Demiryolları (13 öncelikli proje)		Karayolları (15 öncelikli proje)		Limanlar (5 öncelikli proje)	
No.	Proje	No.	Proje	No.	Proje
1	Halkalı – Kapıkule yeni hızlı hat yapımı	19	Bala ayr. – Akşaray – (Ereğli/Ulukışla) ayr. (2. aşama), iyileştirme	36	İzmir limanı kanalı, 2. aşama konteyner terminali
2	Ankara – Konya yeni hızlı hat yapımı	20	Gerede – Merzifon (2. aşama), iyileştirme	37	Derince Konteyner Terminali, yeni yapım
3	Ankara - Afyonkarahisar – İzmir yeni hızlı hat yapımı	21	Merzifon – Refahiye ayr. (2. aşama), iyileştirme	38	Çandarlı Limanı, yeni yapım
4	Ankara – Sivas yeni hızlı hat yapımı	22	Refahiye ayr. – Erzurum – Gürbulak – İran sınırı (2. aşama), iyileştirme	39	Mersin Konteyner Limanı, yeni yapım
5	Eskişehir - Kütahya – Balıkesir, sinyalizasyon	23	6. Bölge Sınırı - Kırşehir – Kayseri (Kayseri Kuzey Çevreyolu) (2. aşama), iyileştirme	40	Filyos Limanı, yeni yapım
6	Bandırma – Menemen, sinyalizasyon	24	Bozüyük – Kütahya – Afyonkarahisar – Dinar – Çardak – Denizli (2. aşama), iyileştirme		
8	Samsun-Kalın, sinyalizasyon	25	Antalya – Denizli – Salihli (2. aşama), iyileştirme		
9	Sivas – Kars hattı (Kars – Divriği), sinyalizasyon ve elektrifikasyon	26	Afyonkarahisar – Konya – Ereğli/Ulukışla ayr. (2. aşama), iyileştirme		
10	Kırıkkale – Çetinkaya, elektrifikasyon	29	Kınalı Ayr. – Yunanistan sınırı (2. aşama), iyileştirme		
12	Bandırma -Bursa - Osmaneli, Ayazma – İnönü, yeni yapım	30	Balıkesir – Akhisar – Manisa (2. aşama), iyileştirme		
16	Altı lojistik merkezin yapım ve modernizasyonu: Halkalı (İstanbul), Köseköy (İzmit), Boğazköprü (Kayseri), Gelemen (Samsun), Hasanbey (Eskişehir), Gökköy (Balıkesir)	31	Çanakkale – İzmir (2. aşama), iyileştirme		
17	Boğazköprü - Yenice, Mersin - Adana – Toprakkale, elektrifikasyon	32	Sivrihisar – Eskişehir – Bozüyük (2. aşama), iyileştirme		
18	İrmak – Zonguldak, elektrifikasyon	33	Sivrihisar – Afyonkarahisar (2. aşama), iyileştirme		
		34	Şanlıurfa – Silopi (2. aşama), iyileştirme		
		35	Hadımköy-Kınalı Otoyolu genişletme ve iyileştirme		

⁷⁸ TINA-Türkiye Çalışması, s.13.

TINA-Türkiye Çalışması sonuçlarını içeren “TINA-Türkiye Çalışması Nihai Raporu”, 19 Kasım 2007 tarihinde Yönlendirme Komitesi üyelerince onaylanmıştır. Söz konusu Nihai Rapor, Komisyon tarafından 13 Mart 2008, Yüksek Planlama Kurulu tarafından ise 10 Temmuz 2008 tarihinde onaylanmıştır.

TINA-Türkiye Çalışması sonucunda oluşturulan “Çekirdek Ağ” a ilişkin harita Şekil 3.2’de, bu ağın özelliklerinin özetlendiği tablo ise Tablo 3.2’de gösterilmektedir.

Şekil 3.2: Çekirdek Ağ⁷⁹



⁷⁹ a.g.e.,s.10.

Tablo 3.2: Çekirdek Ağın Özellikleri⁸⁰

Türkiye için Önerilen Çekirdek Ağ			
	Tanım	Uzunluk (km)	Keşif Maliyeti (milyon)
Altyapı Hatları	Demiryolları Çekirdek Ağı – 2020	10.912	€ 8.878
	<i>Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları (Çekirdek Ağa dahil edilen)</i>	3.508	
	<i>Potansiyel Ağ Genişletmeleri (Çekirdek Ağa henüz dahil edilmeyen)</i>	1.438	
	Karayolları Çekirdek Ağı - 2020	11.984	€ 8.595
	<i>Potansiyel Ağ Genişletmeleri (Çekirdek Ağa henüz dahil edilmeyen)</i>	350	
Altyapı Düğüm Noktaları	Tanım	Adet	Keşif Maliyeti (milyon)
	Havaalanları (Kategori A)	7	
	Havaalanları (Kategori B)	7	
	Havaalanları (Kategori C)	6	
	Toplam	20	€ 1.185
	Limanlar (Kategori A)	27	
	Limanlar (Kategori B)	7	
	Limanlar (Kategori C)	5	
	Toplam	39	€ 1.488
Toplam Maliyet			€ 20.145

⁸⁰ a.g.e.,s.9.

23 Mayıs 2008 tarihinde Komisyon temsilcileri ve ilgili Türk Kurumlarının geniş katılımıyla Ankara’da gerçekleştirilen kapanış toplantısı ile sonuçlandırılan TINA-Türkiye Çalışması aynı zamanda IPA kapsamındaki AB fonlarının kullanımını teminen hazırlanan Ulaştırma Operasyonel Programına da temel teşkil etmektedir.

3.5. Ulaştırma Operasyonel Programı

Avrupa Birliğinin, 10–11 Aralık 1999 tarihinde gerçekleştirdiği Helsinki Zirvesinde Türkiye’nin aday ülke olarak kabul edilmesi ve 3 Ekim 2005 tarihinde AB’ye üyelik müzakerelerinin başlamasıyla birlikte, Türkiye-AB mali işbirliği de yeni bir boyut kazanmıştır. Adaylık döneminde Avrupa Birliği tarafından sağlanan hibe nitelikli katılım öncesi fonların kullanılabilmesi için tüm aday ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de Merkezi Olmayan Uygulama Sisteminin (Decentralised Implementation System - DIS) kurulması zorunlu hale gelmiştir. AB’ye üyelik perspektifinde AB tarafından sağlanan katılım öncesi mali işbirliği kapsamındaki hibeler, Katılım Ortaklığı Belgesi ve Ulusal Programda ortaya konulan öncelikler çerçevesinde bu sistem aracılığıyla kullanılmaktadır.

2007–2013 döneminde ise AB’den sağlanacak fonlar Avrupa Konseyi’nin 1085/2006 sayılı Katılım Öncesi Mali İşbirliği Aracı (Instrument for Pre-accession Assistance - IPA) Tüzüğüne uygulanmasına ilişkin 718/2007 sayılı Avrupa Komisyonu Tüzüğü esasları çerçevesinde kullanılmaktadır. IPA Tüzüğüne amacı, aday ülkeleri üyeliğe hazırlık yönünde desteklemek ve üyelik sonrası kullanılacak olan yapısal fonlara hazırlamaktır.

IPA kapsamında Türkiye’ye sağlanacak fonlar aşağıdaki beş bileşen altında sınıflandırılmaktadır.

1. Geçiş Dönemi Desteği ve Kurumsal Yapılanma
2. Sınır Ötesi İşbirliği
3. Bölgesel Kalkınma
4. İnsan Kaynaklarının Geliştirilmesi
5. Kırsal Kalkınma

Yukarıda verilen bilgiler ışığında, ekonomik ve sosyal kalkınma için büyük önem taşıyan ulaştırma sektörü, IPA fonlarının “bölgesel kalkınma” bileşeni altından finansman almaya uygun sektörlerden bir tanesidir.

IPA'nın önemi sadece kapasite geliştirme ve idari yapılanma projelerine değil aynı zamanda ulaştırma altyapısına finansman sağlaması sebebiyle de büyüktür. Ayrıca, yine bu süreçte Ulaştırma Bakanlığı ilk defa ulaştırma sektöründe AB fonlarının yönetimiyle ilgili tüm süreçlerden (fonların programlaması, uygulanması, izlenmesi ve değerlendirilmesi) sorumlu kılınmıştır. Bu çerçevede; Ulaştırma Bakanlığı ulaştırma sektörüne tahsis edilen fonların yönetimi ile görevlendirilmiş olan Program Otoritesi olarak belirlenmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı, IPA fonlarından faydalanmak ve gündeminde yer alan projeleri hayata geçirmek amacıyla 2007-2013 dönemi için Ulaştırma Operasyonel Programı'nı (UOP) ilgili tüm kamu ve özel sektör paydaşlarının katılımıyla hazırlamıştır. Hazırlanan UOP etkin ve dengeli bir ulaştırma sistemini korurken; gelecekteki TEN-T üzerinde ulaştırma altyapısını emniyet ve intermodaliteyi göz önünde bulundurarak geliştirmeyi hedeflemektedir. Bu hedef doğrultusunda, Türkiye'nin mevcut ulaştırma sisteminde demiryolu ve liman altyapılarının iyileştirilmesi öncelikli alanlar olarak belirlenmiştir. 2020 yılı perspektifiyle ulaştırma tahminlerini değerlendirerek ve potansiyel darboğazlar ile öncelikli projeleri belirleyerek Türkiye'deki çekirdek ulaşım ağını belirleyen TINA-Türkiye Çalışmasının sonuçlarını temel olarak kullanan Ulaştırma Operasyonel Programı üç temel öncelik ekseninden oluşmaktadır:

- Öncelik 1: Demiryolu altyapısının geliştirilmesi,
- Öncelik 2: Liman altyapısının geliştirilmesi,
- Öncelik 3: Bu öncelikleri desteklemek için Teknik Destek.

Bu önceliklerin karşılanması için ortaya konan ve mevcut proje havuzunu yansıtan tedbirler de aşağıda sunulmaktadır:

- Gelecekteki TEN-T demiryolu ağı ve mevcut TEN-T demiryolu ağı üzerinde demiryolu hatlarının inşası ve/veya rehabilitasyonu,
- Gelecekteki TEN-T üzerinde yeni limanların gerekli multi-modal hinterland bağlantıları ile birlikte inşasıdır.

Bahse konu öncelikler ve tedbirler doğrultusunda, Ulaştırma Operasyonel Programında 4 altyapı projesi önceliklendirilmiştir.

Bu çerçevede, birinci öncelik olan “demiryolu altyapısının geliştirilmesi” kapsamında, belirlenen öncelikli projeler, Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi Köseköy-Gebze Kesimi Yapım Projesi ve Irmak-Karabük-Zonguldak Rehabilitasyon Projesidir. İkinci öncelik olan, “liman altyapısının geliştirilmesi” kapsamında ise, Filyos Limanı Yapım Projesi ve Mersin Konteyner Limanı Yapımı Projesi öncelikli projeler olarak belirlenmiştir.

IPA çerçevesinde 2007-2013 dönemi için Ulaştırma Operasyonel Programına ayrılan AB eş finansman miktarı 592 milyon Euro civarında olacaktır.

TINA-Türkiye Çalışması sonucu ortaya çıkan öncelikli proje listesi 2007-2013 dönemi AB mali yardımlarının çerçevesini belirleyen IPA kapsamında hazırlanan Ulaştırma Operasyonel Programı proje listesinin de temelini teşkil etmektedir.

3.6. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları Müzakere Süreci

Bu bölümde, 21. Fasıl Trans-Avrupa Ağları faslına ilişkin kapanış kriterleri ve bu kapanış kriterlerinin karşılanması amacıyla yapılan çalışmalar ile ilgili bilgi verilecektir.

3.6.1. TEN Faslına İlişkin Kapanış Kriterleri ve İlgili Çalışmalar

21. Fasılda siyasi ve teknik kapanış kriterleri bulunmaktadır. Bunlar:

- Türkiye'nin 1963 tarihli Ankara Anlaşmasını, 2004 ve 2007 yıllarında AB'ye katılan 12 yeni ülkeye ayırım gözetmeksizin teşmil eden Katma Protokolü hayata geçirmesi,
- Türkiye'nin ve AB Komisyonunun 1692/96 sayılı Kararın tadil edilmiş haline göre gelecekteki Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı üzerine mutabakata varmaları ve bu ağ içinde bir "Avrupa Yararına" proje üzerinde mutabakata varmalarıdır.

Birinci kriter, siyasi içerikli olup, Türkiye'nin "Kıbrıs" politikası ile doğrudan ilgili olduğundan Dışişleri Bakanlığının yetki ve sorumluluk alanına girmektedir.

İkinci kriter ise teknik içeriklidir ve Ulaştırma Bakanlığının görev alanında girmekte olup, bu kritere ilişkin detaylı bilgi aşağıda verilmektedir.

- **Türkiye'nin ve AB Komisyonununun 1692/96 sayılı Kararın tadil edilmiş haline göre gelecekteki Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı üzerine mutabakata varmaları ve bu ağ içinde bir "Avrupa Yararına" proje üzerinde mutabakata varmaları.**

"Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının gelişimine ilişkin Topluluk ilkeleri" 1692/96 sayılı Parlamento ve Konsey Kararı ile ortaya konmuştur. Bu ilkelere göre, ulaştırma ağları özelindeki temel amaç kara, deniz ve hava taşımacılığı altyapısının Birlik genelinde entegrasyonu olarak belirlenmiştir.

1346/2001 sayılı Karar ise söz konusu Kararı değiştirerek, limanların, içsuyolu limanlarının ve intermodal terminallerin de ağın önemli parçaları olduğu vurgusunu yapmıştır.

TEN-T'nin üye ülkelerdeki ulaştırma ağlarının bağlantılarını sağlamanın yanı sıra, aday ülkeleri kapsayan bir boyutu da vardır. 1997 yılı Nisan ayında gerçekleşen III. Pan-Avrupa Ulaştırma Konferansında; Komisyon tüm Avrupa kıtasını kapsayan bir ulaştırma altyapısı ağının oluşturulması ve bu çerçevede Trans-Avrupa Ağlarının ve bu ağların gelecekteki üye ülkelere uzatılması önerisini getirmiş ve bu karar Helsinki Konferansı deklarasyonuna dahil edilmiştir. Bu çerçevede, Komisyon 1692/96 kararındaki kriterleri doğrultusunda genişlemiş bir AB'de gelecekteki Trans-Avrupa Ulaştırma Altyapısı Ağının belirlenmesine yönelik olarak yukarıda ayrıntılı bir şekilde anlatılan ve 23 Mayıs 2008 tarihinde tamamlanan TINA Türkiye sürecini başlatmıştır.

23 Temmuz 2008 tarihinde Avrupa Komisyonu yetkilileri, TINA-Türkiye Çalışması sırasında toplanan Çekirdek Ağ verilerinin güncellenmesini talep etmiştir. Komisyonun bu talebine istinaden, teknik kriterlerin karşılanması amacıyla, TINA-Türkiye Çalışmasının revizyonu olarak değerlendirilebilecek olan TEN-T Dokümanının hazırlanması için çalışmalar başlamıştır.

Bu çerçevede, ilk olarak Komisyona, Çekirdek Ağ üzerinde yer alan karayolları, demiryolları, limanlar ve havalimanlarına ilişkin 2007 yılına ait veriler, 8 Ekim 2008 tarihinde Komisyona gönderilmiştir.

2009 Ocak ayında gerçekleştirilen 6 numaralı Ulaştırma, Çevre, Enerji ve Trans-Avrupa Ağları Alt Komitesi toplantısı nedeniyle Türkiye'ye gelen Komisyon yetkilileri Çekirdek Ağa ilişkin verilerin güncellenmesi çalışmaları kapsamında Komisyona iletilmiş olan verilerin, TEN Rehber İlkelerine göre revize edilerek, kendilerine iletilmesini talep etmişlerdir.

Komisyonun söz konusu taleplerine ilişkin çalışmalar tamamlanarak, talep edilen bilgiler 11 Haziran 2009 tarihinde Komisyona tekrar gönderilmiştir.

10 Eylül 2009 tarihinde gerçekleştirilen toplantıda Komisyon yetkilileri TEN-T Dokümanının formatı ve içeriği ile ilgili ayrıntılı bilgi vermişlerdir. Bu toplantının akabinde hazırlanan TEN-T Dokümanı 7 Ocak 2010 tarihinde Komisyona tekrar gönderilmiştir.

2010 Ocak ayında gerçekleştirilen 6 numaralı Ulaştırma, Çevre, Enerji ve Trans-Avrupa Ağları alt komite toplantısının akabinde Türkiye'nin AB Nezdindeki Daimi Temsilciliğinde Komisyon yetkilileri ile bir teknik toplantı daha düzenlenmiş ve Doküman'a ilişkin Komisyonun yorumları alınmış olup, bu yorumlar ışığında

Dokümana ilişkin son değişikliklerin 25 Mart 2010 tarihine kadar tamamlanması ve aynı tarihte Brüksel’de bir toplantı yapılması uygun görülmüştür.

25 Mart 2010 tarihinde gerçekleştirilen teknik toplantıda Komisyon yetkilileri, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan TEN-T dokümanının Komisyonun beklentileriyle uyumlu olduğunu, temel yapının belgeye entegre edilmiş olduğunu ve yapılması gereken birkaç revizyondan sonra, belgenin kendilerine tekrar sunulmasını talep etmişlerdir. Komisyon yetkilileri, bu hususların dışında geriye tartışılmak üzere faslın kapanış kriterlerinden biri olan “Avrupa Yararına” proje ve Komisyon tarafından Türkiye’de yapılacak saha ziyaretleri konularının kaldığını vurgulamıştır. Komisyonla yapılan görüşmeler sonucunda faslın teknik kriterlerinin karşılanması açısından büyük önem taşıyan saha ziyaretleri 22-29 Eylül 2010 tarihleri arasında gerçekleştirilmiştir.

Bu ziyaret kapsamında, Türkiye’deki TEN-T Ağı üzerinde yer alması planlanan önemli noktalardan; Edirne, İstanbul, İzmir, Van, Bitlis, Mardin, Diyarbakır ve Eskişehir Komisyon tarafından ziyaret edilmiş olup, bu ziyaretin sonucunda elde edilen bilgiler ışığında TEN-T Dokümanı son haline getirilmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda yürütülen teknik kriterin karşılanması amacıyla yapılan çalışmalar, TEN-T Dokümanının, 13 Aralık 2010 tarihinde Brüksel’de gerçekleştirilen teknik kriter kapanış toplantısında Avrupa Komisyonunca “teknik kriterin karşılanması açısından yeterli” olarak değerlendirilmesiyle sonuca ulaşmış olup, TEN Faslına ilişkin olarak Ulaştırma Bakanlığı’nın sorumluluk alanına giren konularda teknik müzakereler tamamlanmıştır.

Daha sonra, 28 Aralık 2010 tarihinde TEN-T Dokümanı, Dışişleri Bakanlığı aracılığıyla Komisyon’a resmen iletilmiş ve teknik kriterin karşılandığının Komisyon

tarafından yazılı olarak resmen teyit edilmesi ve AB Konseyi'nin bilgilendirilmesi istenmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı'nın bu talebine, AB komisyonu adına Genişleme Genel Müdürü Michael Leigh tarafından 2011 yılının Mart ayında yazılan mektupta, Komisyon tarafından, TEN faslının "teknik kapanış kriterinin" karşılanmış sayılabileceği, ancak yerleşik usuller çerçevesinde bu konuda nihai değerlendirmenin AB Konseyi tarafından yapılacağı belirtilmektedir.

Yapılan bu çalışmalar sonucunda 21. Fasıla ilişkin teknik kapanış kriterleri karşılanmıştır. Ancak, 28 Aralık 2010 tarihinde sunulan TEN-T Dokümanının hazırlanmasında temel alınan TEN-T Rehber İlkelerinin Komisyon tarafından yenilenmesi ve 2011 yılının sonlarında yeni Rehber İlkelerin Komisyon tarafından resmen onaylanmasının beklenmesi sebebiyle, TEN-T Dokümanının ve TEN-T haritalarının yeni Rehber İlkelere uyumlu hale getirilmesi gerekmektedir.

Yeni Rehber İlkeler ve bu ilkeler sonucunda oluşan yeni TEN-T Türkiye ağına ilişkin bilgi, bu tezin dördüncü bölümünde verilecektir.

3.7. TEN-T Dokümanı

Bu bölümde, 21. Fasıll müzakerelerinin teknik kapanış kriterlerinin karşılanması amacıyla hazırlanan TEN-T Dokümanı ayrıntılı şekilde açıklanacak, dokümanı oluşturan konular hakkında bilgiler verilecek ve bu bilgiler ışığında bu bölümün başında anlatılan TINA-Türkiye Çalışmasının müzakereler sonucunda geldiği son durum anlatılacaktır.

TEN-T Dokümanının hazırlanma amacı, 21. Fasıl müzakereleri çerçevesinde, Türkiye’de çok modlu, sürdürülebilir, güvenli, uyumlu ve çevreci bir TEN-T ağı oluşturmak ve Türkiye’nin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları ile entegre olmasını sağlamaktır.

Bu bağlamda, TEN-T Dokümanı, teknik kapanış kriterleri olan, “Avrupa yararına” projenin belirlenmesi ve “ilgili mevzuat gereğince Türkiye ile AB’nin gelecekteki TEN-T ağı konusunda mutabakat sağlaması” temelinde hazırlanmıştır.

Bu belge aşağıdaki yedi bölümden oluşmaktadır:

- Genel Hükümler,
- TEN-T Çekirdek Ağının günümüzdeki durumu,
- TEN-T Ağına ilişkin trafik verileri,
- Gelecekteki TEN-T Ağı (2030 horizonu),
- Gelecekteki TEN-T Ağının finansmanı,
- Avrupa Yararına proje ve öncelikli projeler,
- Ekler.

3.7.1. Genel Hükümler

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, TINA-Türkiye Çalışmasından sonra gerçekleştirilen müzakereler sonucunda TEN-T’de yer alması kararlaştırılan karayolu ve demiryolu hatları ve bu hatlara ilişkin teknik bilgiler⁸¹ ve haritalar yer almaktadır⁸².

⁸¹ Karayolları için; hattın uzunluğu, şerit sayısı, yük ve yolcu kapasiteleri gibi, demiryolları için; hattın uzunluğu, yapım tarihi, en son ne zaman rehabilite edildiği, dizayn hızı, maksimum hızı ve elektrifikasyon ve sinyalizasyonunun olup olmadığı gibi bilgiler.

⁸² Bu bilgilere, TEN-T Dokümanının 15-51 sayfaları arasında ulaşılabilir.

Trans-Avrupa ağları kapsamında gerçekleştirilen müzakereler sonucunda Türkiye'nin TEN-T'ye eklenmesi planlanan karayolu, demiryolu, liman ve havalimanı ağı belirlenmiş ve TEN-T Dokümanı ile Komisyona sunulmuştur.

TEN-T Karayolu Ağı aşağıdaki karayolu güzergahlarından oluşmaktadır:

- Bulgaristan sınırı – Kapıkule - Edirne- İstanbul
- Yunanistan sınırı - İpsala- Keşan Tekirdağ (evre yolu dahil) - Kınalı Kavşağı
- İstanbul- Bolu-Gerede-Merzifon- Erzincan- Erzurum- Doğubayazıt- Gürbulak (İran sınırı)
- Horasan-Kars
- Doğubayazıt- İğdir- Dilucu (Azerbaycan sınırı)
- Karakoyunlu- Alican (Ermenistan sınırı)
- (Merzifon- Amasya) Kavşağı- Samsun (Samsun evre yolu dahil)- Trabzon- Rize- Hopa- Sarp (Gürcistan sınırı)
- Gerede-Ankara-Pozantı-Gaziantep- şanlıurfa-Silopi- Habur (Irak sınırı)
- Ankara K1- Havaalanı K12- Samsun2 K101- Konya Karayolu 2 K71
- İskenderun K6- Belen K8- Belen- Kırıkhan- Reyhanlı- Cilvegözü (Suriye sınırı)
- Çeşmeli D400 K9- Mersin K6- Tarsus Doğu1 K2 + Serbest blge1 K5 – Serbest blge3 K52
- Samsun2 K101 - Kırıkkale - Kırşehir - Kayseri - (Kayseri Kuzey evre Karayolu dahil)- Sivas- Refahiye Kavşağı
- Trabzon- Gümüşhane- Aşkale- Erzurum- Bingl- Diyarbakır- Mardin- Kızıltepe
- şanlıurfa- Diyarbakır- Silvan- Bitlis- Van- Kapıköy (İran sınırı)
- İzmit Batı1 K9- İzmit Batı2 K91- Gölcük- Bursa (Bursa evre Karayolu dahil)- Balıkesir- Akhisar- Manisa- İzmir
- (Mustafa Kemal Paşa- Susurluk) Kavşağı- (Aksakal – Bandırma) Kavşağı
- Ankara- Eskişehir- Bursa- Bandırma- Lapseki- Çanakkale

- Keşan- Gelibolu- Çanakkale- İzmir-Aydın- Denizli- Antalya
- Sivrihisar- Afyonkarahisar- Uşak- Salihli- İzmir (Üniversite K10)
- Aydın- Yatağan- Bodrum
- Adapazarı- Bilecik- Bozüyük- Kütahya- Afyonkarahisar- Kızılören- Keçiborlu- Burdur- Antalya
- (Salihli- Kula) Kavşağı- (Buharkent- Denizli) Kavşağı
- Afyonkarahisar- Akşehir- Konya- Karapınar-Ereğli- (Ulukışla- Aksaray) Kavşağı
- Antalya- Manavgat-Alanya
- Konya- Seydişehir- (Manavgat-Alanya) Kavşağı
- Denizli- Dinar
- Pozantı- Niğde- Kayseri- Himmetdede- Boğazlıyan- Yozgat- Çorum- Merzifon
- Kırıkkale- Sungurlu- Çorum
- Narlı K11- Pazarcık- Malatya- Elazığ- Diyarbakır
- Yeniçağa K21- Yeniçağa- Mengen- Devrek- Çaycuma- Hisarönü (Filyos)
- İskenderun Batı K4- İskenderun Limanı
- İskenderun Batı K5- Gözeneler K2
- Kayseri- Malatya
- Ankara Havalimanı K12 – Akyurt – Kalecik – Çankırı – Kastamonu – İnebolu
- Yatağan – Muğla – Köyceğiz – Dalaman Havaalanı
- Hopa – Borçka – Ardahan – Kars
- Van – Başkale – Hakkari – Şırnak – Cizre
- Konya – Karaman – Silifke
- Çeşmeli D400 K9- Silifke – Anamur – Alanya
- Antalya – Finike – Fethiye – (Dalaman - Ortaca) Kavşağı
- Samsun – Sinop – İnebolu – Bartın – Çaycuma
- Van – Çaldıran – (Ağrı – Doğubeyazıt) Kavşağı

TEN-T Demiryolu Ağı aşağıdaki demiryolu hatlarından oluşmaktadır:

- Bulgaristan sınırı - Kapıkule - Edirne - Pehlivanköy - Mandıra - Çerkezköy - Halkalı – İstanbul,
- Yunanistan sınırı - Uzunköprü – Pehlivanköy,
- İstanbul - İzmit – Arifiye (Adapazarı) - Bilecik - Eskişehir - Ankara - Irmak - Kırıkkale - Boğazköprü - Kayseri - Hanlı - Kalın - Sivas - Bostankaya - Tecer - Kangal - Çetinkaya - Erzincan - Erzurum - Kars - Mezra - Akyaka – Ermenistan sınırı,
- Boğazköprü – Niğde - Ulukışla – Yenice,
- Mersin - Yenice - Adana - Toprakkale - Osmaniye - Fevzipaşa - Köprüağızı - Narlı - Gaziantep -Karkamış - şenyurt - Nusaybin – Suriye sınırı,
- Çetinkaya - Malatya – Narlı,
- Malatya - Yolçatı - Elazığ - Muş - Tatvan - Van - Kapıköy – İran sınırı,
- Samsun – Amasya – Kalın,
- Hanlı – Bostankaya,
- Balıkesir – Kütahya – Alayunt,
- Zonguldak - Karabük - Çankırı – Irmak,
- Toprakkale – İskenderun,
- İzmir - Menemen - Manisa - Soma – Balıkesir – Bandırma,
- Manisa - Uşak – Afyonkarahisar,
- İzmir – Aydın – Denizli – Afyonkarahisar,
- Eskişehir - Alayunt – Afyonkarahisar,
- Konya - Karaman – Ulukışla, Fevzipaşa –Hudut,
- Afyonkarahisar – Konya
- Yolçatı – Diyarbakır – Batman – Kurtalan

Planlanan Hatlar

Konvasiyonel Hatlar

- Kars - Çıldır – Gürcistan sınırı,
- Muratlı – Tekirdağ,
- Aliağa – Çandarlı,
- Adapazarı – Karasu -Zonguldak – Bartın,
- Aydın – Güllük

Yüksek Hızlı Hatlar

- İstanbul – Ankara,
- Polatlı – Konya,
- Bandırma – Bursa – Osmaneli – Ayazma – İnönü,
- Ankara (Polatlı) – İzmir (Menemen),
- Halkalı – Kapıkule,
- Ankara – Sivas,
- Sivas – Kars,

Planlanan Eklemeler

- Afyonkarahisar – Isparta – Antalya,
- Karaman – Silifke – Mersin,
- Trabzon – Tirebolu – Erbaş – Genç – Kurtalan – Irak.

Görüldüğü zere, TEN-T Dokümanı ile TINA-Türkiye alışması sonucunda ortaya çıkan projelere, karayollarında dokuz yeni proje⁸³ eklenmiş olup, demiryollarında ise herhangi bir değişiklik olmamıştır.

⁸³ Ankara Havalimanı K12 – Akyurt – Kalecik – Çankırı – Kastamonu – İnebolu, Yatağan – Muğla – Köyceğiz – Dalaman Havaalanı, Hopa – Borçka – Ardahan – Kars, Van – Başkale – Hakkari – şırnak – Cizre, Konya – Karaman – Silifke, eşmeli D400 K9- Silifke – Anamur – Alanya, Antalya – Finike – Fethiye – (Dalaman - Ortaca) Kavşağı, Samsun – Sinop – İnebolu – Bartın – Çaycuma, Van – Çaldıran – (Ağrı – Doğubeyazıt) Kavşağı

3.7.2. TEN-T Çekirdek Ağının günümüzdeki durumu

Dokümanın bu bölümünde, TEN-T Çekirdek Ağının 15,200 km karayolu, 7,610 km demiryolu, 40 liman ve 18 havalimanı ve havaalanından oluşan mevcut durumu hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca, karayolları ve demiryollarının teknik özellikleri ile limanlar ve havalimanlarına ilişkin detaylı bilgiler⁸⁴ (limanlar için; limanın draftı, kapladığı alan ve konumu gibi, havalimanları için; hizmete açılış yılı, kapladığı alan ve yük-yolcu kapasiteleri gibi bilgiler) yer almaktadır.

TEN-T Liman Ağını⁸⁵ oluşturan limanlar şunlardır:

Tablo 3.3: TEN-T Liman Ağı⁸⁶

KATEGORİ A		KATEGORİ B	KATEGORİ C
Çandarlı (Planlanan)	Ünye	Derince (Planlanan)	Güllük
Mersin Konteyner Limanı (Planlanan)	İzmir	Rize	Alanya
Trabzon	Çeşme (P & Ro-Ro)	Bartın	Hopa
Samsun	Erdemir	Zonguldak	Giresun
Filyos (Planlanan)	Ambarlı	Taşucu	İnebolu
Marmaris (P)	Gemport		Gökçeada
Tekirdağ	İzmit Bay		Bozcaada
Çanakkale	Ceyhan		Mudanya
Bandırma	İsdemir Oil Ter.		Dikili
Kuşadası (P)	İskenderun Körfezi		
Bodrum (P)	Karabiga		
Antalya	Aliğa Nemrut Körfezi		
İskenderun	Mersin		

⁸⁴ a.g.e.,s.52.

⁸⁵ Yeni Rehber İlgelere göre yeniden düzenlenen liman ağı Bölüm IV’de bulunabilir.

⁸⁶ a.g.e.,s.110.

TEN-T Havalimanı Ağını⁸⁷ oluşturan havalimanları şunlardır:

Tablo 3.4: TEN-T Havalimanı Ağı⁸⁸

KATEGORİ A	KATEGORİ B	KATEGORİ C
Antalya	Adana	Erzurum
İstanbul Atatürk	Dalaman	Kayseri
Ankara Esenboğa	Milas-Bodrum	Malatya
İzmir Adnan Menderes	Trabzon	Samsun-Çarşamba
İstanbul Sabiha Gökçen	Diyarbakır	Van Ferit Melen
		Gaziantep
		Kars
		Konya

3.7.3. TEN-T Ağına ilişkin trafik verileri

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, TEN-T ağını oluşturan karayolları, demiryolları, limanlar ve havalimanları ile ilgili 2009 trafik verileri ve 2030 trafik tahminleri yer almaktadır.

3.7.4. Gelecekteki TEN-T Ağı (2030 horizonu)

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, 2030 yılında Çekirdek Ağı oluşturması beklenen ağ yer almaktadır. Bu ağ şu şekilde özetlenebilir:

⁸⁷ Yeni Rehber İlkelerine göre yeniden düzenlenen havalimanı ağı Bölüm IV'de bulunabilir

⁸⁸ a.g.e.,s.122.

Tablo 3.5: Gelecekteki TEN-T Ağı⁸⁹

Gelecekteki TEN-T Türkiye Ağı		
Altyapı Hatları	Tanım	Uzunluk (km)
	TEN-T Demiryolu Ağı – 2030	10,912
	Yüksek Hızlı Demiryolu Hatları (Gelecekteki TEN-T Demiryolu Ağına Dahil Edilen)	3,508
	TEN-T Karayolu Ağı – 2030	15,200
Altyapı Düğüm Noktaları	Tanım	Adet
	Limanlar (Kategori A)	28
	Limanlar (Kategori B)	7
	Limanlar (Kategori C)	5
	Toplam	40
	Havalimanları (Kategori A)	9
	Havalimanları (Kategori B)	11
	Havalimanları (Kategori C)	-
	Toplam	20

3.7.5. Gelecekteki Çekirdek Ağın Finansmanı

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, IPA'nın "Bölgesel Kalkınma" bileşeni kapsamındaki ulaştırma alt bileşenine ayrılan fonlar yardımı ile gerçekleştirilen TEN-T Türkiye ağının finansmanına ilişkin bilgiler verilmektedir⁹⁰.

⁸⁹ a.g.e.,s.127.

⁹⁰ IPA fonları kapsamında sağlanan finansmana ilişkin bilgi bu tezin "3.5: Ulaştırma Operasyonel Programı" başlığı altında bulunabilir.

Aşağıdaki tabloda, TEN-T Ağı'nın finansmanı ile ilgili bilgiler yer almaktadır.

Tablo 3.6: Çekirdek Ağ Finansman Tablosu⁹¹

ULAŞTIRMA ALTYAPISI	UYGULAMA DÖNEMİ	İNŞAAT MALİYETİ (milyon Euro)
KARAYOLU		
Gelecekteki TEN-T Ağı	2009-2030	7.605
(Öncelikli Projeler)	2009-2030	(2.859)
Proje Önerileri	2009-2030	25.000
		Toplam: 32.605
DEMİRYOLU	2009-2015	14.778
LİMAN	2009-2030	4.844
HAVALİMANI	2009-2012	717
		GENEL TOPLAM: 52.944

3.7.6. Gelecekteki TEN-T Ağı'nın Öncelikli Projeleri ve Avrupa Yararına Proje

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, öncelikli projeler tanımlanmıştır. Bu bölümün en önemli özelliği ise 21. Fasıl müzakerelerinin teknik kriterlerden biri olan “Avrupa Yararına” proje ile ilgili ayrıntılı bilgi verilmesidir.

Bu bağlamda, Kapıkule-Kars Demiryolu Aksı Projesi, “Avrupa Yararına” proje olarak Komisyon’a önerilmiş ve bu proje Komisyon tarafından kabul edilmiştir.

⁹¹ a.g.e.,s.143.

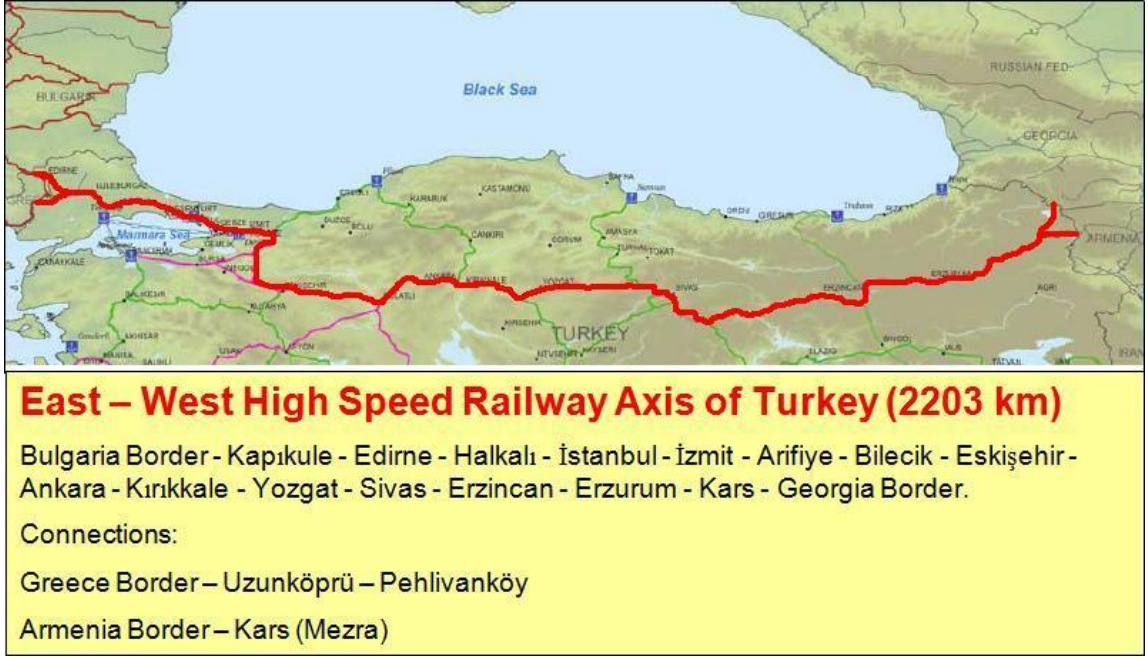
Bu aks ana hatları itibariyle 4 projenin bileşiminden oluşur. Bunlar:

- Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı
- Ankara-İstanbul Hızlı Tren Hattı
- Ankara-Sivas Hızlı Tren Hattı
- Sivas-Kars Hızlı Tren Hattı

Türkiye'nin, Avrupa'yı, Orta Doğu'ya, Kafkaslar'a ve Karadeniz'e bağlayan konumu çok modlu ulaştırma fırsatlarına imkan vermektedir. Yük ve yolcu taşımacılığının geliştirilmesinin hedeflendiği, Avrupa'yı Uzak Doğu'ya bağlayan bu aksın özellikle yük taşımacılığı açısından önemi büyüktür.

Bu bağlamda, bu proje, sadece Pan-Avrupa Koridorları 4. Koridorunu Kafkaslara bağlamakla kalmayıp, TER, TRACECA, AGTC, HLG gibi önemli uluslararası projeler veya çalışmaların da ana parçasını oluşturmaktadır. Ayrıca, bu aks, çok modlu bağlantılarıyla, Türkiye ve komşu ülkeler için karbon emisyonunun azaltılması ve sürdürülebilir mobilite açısından en iyi model olarak değerlendirilebilir.

Şekil 3.3: Kapıkule-Kars Demiryolu Aksı Projesi⁹²



3.7.7. Ekler

TEN-T Dokümanının bu bölümünde, Çekirdek Ağı oluşturan haritalar ve her ulaştırma moduna ilişkin strateji ve planlar yer almaktadır. Bu bağlamda, müzakereler sonucunda karayolları, demiryolları, limanlar ve havalimanlarına ilişkin haritalara yer verilmiştir⁹³.

⁹² a.g.e.,s.8.

⁹³ Haritalara, TEN-T Dokümanının 157-160 sayfalarından ulaşılabilir.

BÖLÜM IV

TEN-T REHBER İLKELERİNİN REVİZYONU ve 21. FASIL MÜZAKERELERİNE YANSIMALARI

Tezin bu bölümünde, Avrupa Komisyonunun, TEN-T'yi daha modern ve etkin bir hale getirebilmek için 2009 yılında gündemine aldığı ve 2011 yılının sonbaharına kadar çalışmalarını sürdürdüğü yeni TEN-T Rehber İlkeleri'nin oluşumu, bu revizyona ihtiyaç duyulmasının sebepleri, oluşturulan çalışma grubunun raporu, Kapsamlı Ağ ve Çekirdek Ağ kavramları ve bu ağların oluşturulması için getirilen kriterler ve bu yeni Rehber İlkelerin 2010 yılının aralık ayında teknik müzakereleri tamamlanan TEN-T müzakerelerine yansımaları irdelenecektir.

4.1. Yeni Rehber İlkelerin Hazırlanmasına Yol açan süreç

4.1.1. AB'nin 2004 ve 2007 yıllarında gerçekleştirdiği yeni üye alımları ve bunun TEN-T Rehber İlkelerine etkileri⁹⁴:

TEN-T Rehber İlkelerinin, 2004 ve 2007 yıllarında AB tarafından gerçekleştirilen genişlemeler sebebiyle, revize edilme gereği ortaya çıkmıştır.

Bu bağlamda, 20 Kasım 2006 tarihli 1791/2006/EC⁹⁵ sayılı Konsey kararı ile, malların serbest dolaşımı, insanların serbest dolaşımı, şirket hukuku, rekabet politikası, tarım, ulaştırma politikası, vergilendirme, istatistik, enerji, çevre, iş birliği,

⁹⁴ http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/guidelines_en.htm

⁹⁵ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R1791:en:NOT>

adalet, iç işleri, gümrük birliği, dışişleri, ortak güvenlik politikası ve dış politika ve kurumlar gibi alanlarda belirli direktif ve yönetmelikler yeni Üye Devletlerin katılımı nedeniyle kabul edilmiştir.

Avrupa Komisyonu, yayımladığı 884/2004/EC⁹⁶ sayılı Direktifin 23. Bölümünün 3. Maddesinde, Rehber İlkelerin yenilenmesine ilişkin çalışmaların 2010 yılında başlatılmasını önermiştir. Sonuç olarak, 2009 yılının Ocak ayında, TEN-T politikasının gözden geçirilmesi kapsamındaki Yeşil Kitap ile yeni Rehber İlkeler tartışmaya açılmıştır⁹⁷.

4.1.2. *“TEN-T: Politikanın Gözden Geçirilmesi – Ortak ulaştırma politikasının hizmetinde daha iyi entegre olmuş TEN-T’ye doğru”* başlıklı Yeşil Kitap⁹⁸:

Mevcut TEN-T Rehber İlkelerine göre, Komisyon bir taslak rapor yayımlayacak ve eğer gerekliyse, 30 öncelikli projeye ilişkin değişiklik önerilerini 2010 yılına kadar önerecekti. Ancak, TEN-T Rehber İlkeleri 1996 yılında kabul edildiğinden beri sosyal, politik ve ekonomik anlamda birçok önemli değişiklik meydana gelmiştir. Avrupa’nın artan küresel rolü, ekonominin küreselleşmesi, iklim değişikliği ile mücadele, AB’nin coğrafi olarak genişlemesi ve komşu ülkelerle yapılması gereken bağlantılar mücadele edilmesi gereken zorluklardan birkaçıdır. Bu sebeple, TEN-T politikasının günümüz koşullarına ayak uydurabilmesi için ayrıntılı bir şekilde gözden geçirilmesi yadsınamaz bir gerekliliktir.

Bu bağlamda, Komisyon, “TEN-T: Politikanın Gözden Geçirilmesi – Ortak ulaştırma politikasının hizmetinde daha iyi entegre olmuş TEN-T’ye doğru” adlı Yeşil Kitap’ı 4 Şubat 2009 tarihinde yayımlamıştır. Yeşil Kitap, Komisyon’un şu ana kadar ki TEN-T politikası uygulaması değerlendirmesini özetlemekte ve gelecekteki

⁹⁶ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004D0884:EN:NOT>

⁹⁷ Yeni Rehber İlkeler ile ilgili ayrıntılı bilgi, bu bölümde verilecektir.

⁹⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

gelişimini ve yenilikler açısından seçeneklerini ortaya koymaktadır. Bu belge, ortak ulaştırma politikasının altyapı ihtiyaçlarına odaklanmaktadır.

Yeşil Kitap'ın hazırlanmasında atılan önemli bir adım, 14-15 Ekim 2008 tarihlerinde Brüksel'de "TEN-T Politikasının Gelecekteki Gelişimi" başlıklı TEN-T Günleri toplantısının organize edilmesidir. Etkinlik, 500 civarında delegeyi bir araya getirmiş ve onlara görüşlerini, ihtiyaçlarını ve beklentilerini birbirlerine iletmeleri fırsatını sunmuştur. Bu tartışmaların sonuçları, Komisyon tarafından Yeşil Kitap'ın hazırlanmasında dikkate alınmıştır.

Yeşil Kitap'ın yayımlanması, halkın sürece katılımının başlangıç noktasıdır. Bu katılımın sonuçları, kanun ve diğer tekliflerin sunulması sırasında dikkate alınmıştır. Yeşil Kitap'ın önerdiği en önemli teklif TEN-T Rehber İlkelerinin revizyonu ile ilgilidir. Bu teklif, ağıın çerçeve planını, ortak menfaate sahip projelerin ve önceliklerin belirlenmesini içermektedir.

4.2. Uzman Gruplarının Hazırladığı Raporlar

4.2.1 Uzman Grubu Nedir?⁹⁹

Avrupa Komisyonu'nun hazırladığı "TEN-T politikasının gözden geçirilmesi- Genel ulaştırma politikasına hizmet eden daha iyi entegre olmuş bir TEN-T" başlıklı Yeşil Kitap'ta önerilen üç seçenek içinden bir tanesi kapsamlı (comprehensive) bir ağıın korunması ve buna ek olarak Avrupa için bir Çekirdek Ağ oluşturulması idi. Bu görüş güçlü bir kamuoyu desteğini almasının yanı sıra, 22 Nisan 2009 tarihli Avrupa Parlamentosu kararında, 11 Haziran 2009 tarihinde yayımlanan Konsey Kararlarında ve Sosyo-Ekonomik Komitede güçlü bir şekilde desteklenmiştir.

⁹⁹ TEN-T Policy Review,s.2.

Bu lehte görüşlerin ardından, Komisyon bu seçeneğin uygulanabilmesini sağlayacak metodolojik temellerin hazırlanması amacıyla çalışmalara başlamıştır.

Komisyonu çalışmalarında desteklemek amacıyla; altyapı yöneticileri, altyapı planlayıcıları, ulusal, bölgesel ve yerel temsilciler, çevre uzmanları, akademisyenler gibi muhtelif alanlarda çalışan, dışarıdan gelen uzmanlardan oluşan 6 uzman grubu oluşturulmuştur.

Bu uzman gruplarının raporlarını hazırlayacakları konular şu şekildedir:

- 1. Uzman Grubu: Ağ planlaması metodolojisi
- 2. Uzman Grubu: Ulaştırma politikasının entegrasyonu
- 3. Uzman Grubu: Teknoloji
- 4. Uzman Grubu: Üçüncü ülkelere bağlantılar
- 5. Uzman Grubu: Finansman
- 6. Uzman Grubu: Yasal hususlar

1 ve 4 numaralı uzman gruplarının coğrafi Çekirdek Ağın nasıl tanımlanacağına ilişkin tavsiye vermeye yetkileri vardı. 1 numaralı uzman grubu genel metodolojik sorunlara ve AB içindeki ağa odaklanırken, 4 numaralı uzman grubu ise üçüncü ülkelerle olan bağlantılar konusunda çalışmalar yapmıştır. Bu iki grup, iç pazarın ve küresel rekabet gücünün geliştirilmesi, bölgesel uyum ve ekonomik, sosyal ve çevresel sürdürülebilirlik gibi (özellikle sera gazı emisyonlarının azaltılması) Maastricht Anlaşmasının ilgili amaçlarını hesaba katarak coğrafi bir yaklaşımı önermişlerdir. Önerilen planlama metodolojisine göre, ilk olarak Çekirdek Ağın ana bağlantı noktaları çok modlu bir ağ ortaya çıkarmak için belirlenecek ve daha sonra en uygun şekilde birbirlerine bağlanacaktır.

2 ve 3 numaralı uzman grupları, Çekirdek Ağa ilişkin tamamlayıcı altyapı önlemlerini irdelemişlerdir. Fiziki ve fiziki olmayan altyapı unsurları, şebekenin etkinliğini ve sürdürülebilirliğini artırmayı hedefleyen, coğrafi olmayan, ancak altyapı ile ilgili, tamamlayıcı önlemleri içeren AB politika hedeflerinden (ulaştırma alanında ve diğer ilgili alanlarda) elde edilebilmektedir. Bunlar, coğrafi Çekirdek Ağ ile aynı stratejik düzeyde olabilmektedir. 2 numaralı uzman grubu, trafik yönetimi ve lojistik alanlarında emniyet ve güvenliği geliştiren, etkinlik ve sürdürülebilirliği artıran birtakım önlemler önerirken, 3 numaralı uzman grubu ise her mod için ITS uygulamaları ve yeni teknolojilerin altyapı ihtiyaçları gibi teknolojik hususlara odaklanmıştır.

5 numaralı uzman grubu, fon ve finansman etkilerini artırmak amacıyla, planlama perspektifi ile sıkı sıkıya bağlantılı olacak şekilde, ilgili sorunların üzerinde çalışmıştır.

Son olarak 6 numaralı uzman grubu, proje uygulamalarının daha iyi koordine edilmesi amacıyla gelecekteki Rehber İlkelerle ve finansal olmayan önlemlerle ilgili yasal hususları değerlendirmiştir.

4.3. Yeni TEN-T Politikasına İlişkin Planlama ve Uygulama Hususları

4.3.1. TEN-T Politikasının Stratejik Çerçevesi¹⁰⁰

27 üyeli bir Birliğin tüm üyelerini kapsayan bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağında İç Pazar, fonksiyonlarını, ancak malların serbest dolaşımı sağlandığında, işçilerin bölgeler arasında düzenli ve güvenli seyahati temin edildiğinde tam anlamıyla yerine getirebilir ve vatandaşları için daha fazla ekonomik büyüme ve

¹⁰⁰ Avrupa Komisyonu, Commission Staff Working Document (SEC 2011) 101,s.2.

zenginlik sağlayabilir. Birlik topraklarındaki bölgeler arasındaki sosyal ve ekonomik uyum ancak bölgeleri birbirine bağlayan etkili bir ulaştırma altyapı sistemi ile sağlanabilir.

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının gelişimi ve zamanla tamamlanması, İç Pazarda, malların ve insanların serbest dolaşımı bağlamında, Avrupa'yı doğuda ve batıda birleştirecek, tek Avrupa ulaştırma sahasını şekillendirecek çok önemli bir politika hedefi olarak ortaya konmaktadır.

AB'nin 2020 stratejisi çerçevesinde, Avrupa'nın ulaştırma altyapı ağı ihtiyaçlarının gelişimi, bölgesel uyum kadar yeniliklerin üzerine kurulan, iklim değişikliği ve çevresel mücadelelere vurgu yapan etkin bir ulaştırma sisteminin ortaya çıkması ile hızlandırılabilir.

Bu çerçevede, modlar içinde ve arasında, trafik yönetim sistemlerinin yaygınlaştırılması kadar, ulaştırma modlarının kombinasyonu ve entegrasyonu, altyapının kullanımını artırmada önem arz etmektedir.

Böyle bir Avrupa altyapı politikası, mevcut ve geleceğe yönelik ulaştırma hizmet ihtiyaçlarına göre şekillendirilmeli ve hem gelişmiş operasyonel ve idari kavramlara hem de temiz ve düşük karbon seviyeli ulaştırma sistemlerine katkıda bulunacak yenilikçi altyapı oluşumlarının ortaya çıkmasını desteklemelidir.

Birliğin, geniş kara ve deniz sınırlarındaki komşularıyla olan ulaştırma bağlantıları, Avrupa'nın komşuları ile entegrasyonunda olduğu kadar Avrupa'nın dış ticareti açısından da hayati öneme sahiptir. Avrupa ekonomisinin güçlü küresel rekabet gücü, vatandaşlarının hareket kabiliyeti ve Birliğin artan politik ağırlığı,

Avrupa'yı dünyanın geri kalanı ile etkin bir şekilde bağlayacak bir ulaştırma altyapısını gerektirmektedir.

4.3.2. Yeni Rehber İlkelerin Kabulünde Geniş Kapsamlı Mutabakat

4.3.2.1. Geçmişteki Başarılar ve Dersler

Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının gelişimi ve özellikle 30 öncelikli projenin gidişatı muğlak bir seyir izlemektedir. Bir tarafta, mevcut Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları hayata geçirilmeye devam etmekte, diğer taraftan ise yüksek hızlı PBKAL Hattı, Betuwe Hattı, Malpensa Havaalanı, Øresund sabit bağlantısı ve Batı Kıyısı Ana Hattı gibi projeler tamamlanmıştır. Buna ilaveten, birçok alt kesimi ve önemli bölümleri tamamlanan Nürnberg-Munich, Madrid-Barcelona veya Milano-Napoli projeleri gibi başka önemli projeler de tamamlanmıştır. Ancak, bu bölümler etkin bir şekilde birbiriyle bağlantılı olmadığından Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının yaygınlaşmasında yeterince etkili olamamaktadır.

Aslında, bugünkü Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları, büyük ölçüde ulusal ulaşım kesimlerinin zayıf şekilde birbiriyle bağlantılı olduğu bir bütün olarak ortaya çıkmaktadır. Gerçekleştirilmesi güç olan sınır ötesi bağlantılar birçok bölümde eksik kalmaktadır. Aynı durum, coğrafi sınırların herhangi bir tarafındaki geniş ağları birbirine bağlayan kesimlerde bulunan bazı büyük darboğazlar için de geçerlidir. Ancak, bu genel çerçevede, karayolu, havayolu ve az ölçüde denizyolu taşımacılığı, demiryolu ve içsuyolu taşımacılığına göre daha iyi durumdadır.

Ancak, eksik altyapı bağlantılarının temelini oluşturan sınır ötesi bölgeler ve darboğazlar, sorunun sadece bir kısmını oluşturmaktadır. Bunlardan daha önemlisi, demiryolu sektöründe ve tüm ulaştırma modlarında akıllı ulaştırma sistemlerinin

uygulanmasında sorun yaratan karşılıklı işletilebilir ağların eksikliğidir. Önemli karşılıklı işletilebilirlik programları kurulmuş olmasına rağmen, bunların uygulaması sınırlı kalmaktadır. Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının kullanımının yaygınlaştırılması için ERTMS, RIS, SESAR, VTMS ve ITS (karayolu sektörü için) tüm ağ ölçeğinde konuşlandırılmalıdır.

Ayrıca, üye ülkelerin hali hazırdaki ulusal uygulamalarına ve mevzuatına dayanan operasyonel kurallar ve standartlar, ulaştırma sistemindeki aksaklıkları ve darboğazları artırmaktadır. Büyük altyapı yatırımlarının etkinliği, tren uzunluğu, dingil ağırlığı, belge toplama, dil rejimi gibi kurallar aynı anda ele alınmadığında önemli ölçüde azalabilir.

Son olarak, özellikle entegre fiziki ağların ve iyi işleyen intermodal değişim noktalarının eksikliği sonucunda ortaya çıkan modlar arası entegrasyon sorunu, modlar arası ulaştırma kapasitesinin organizasyonunu yetersiz kılmaktadır.

Bu durum, genel bir güvensizlik sorununa, yetersiz hizmet seviyesine ve hizmetlerin tek elden yürütülememesine yol açmaktadır. Birliğin, fonksiyonel, karşılıklı işletilebilir ve intermodal bir Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarından istifade edebilmesi için temel konular açıkça belirlenmiştir: sınır geçiş bölümleri ile darboğazlar ve bağlantı noktalarına özen gösterilerek, tüm ulaştırma modlarının entegrasyonu sonucunda çokmodlu operasyonlar ve operasyonel kuralların harmonizasyonu yoluyla sağlıklı bir işleyiş sağlayacak yüksek kaliteli bir ağın tüm üye ülkelerde oluşturulması. Böyle bir bütüncül yaklaşım Avrupa'nın kaynak etkinliğini ve iklim mücadelesini destekleyerek kapsamlı ulaştırma politikası hedeflerine ulaşmasını sağlayacaktır.

AB tarafından sarfedilen çabalar, özellikle uluslararası işbirliğinin artırılması için Avrupa Koordinatörlerinin atanması ve ayrıca en önemli altyapı projelerine

sağlanan uzun soluklu destek üzerindeki yoğunlaşması ve TEN-T EA'nın işler hale getirilmesi, daha fazla şeffaflık sağlamış olup, 2005'ten beri TEN-T'nin gelişimine önemli katkıda bulunmuştur. Bununla beraber, Avrupalı Koordinatörler analizi ve çok-yıllık portföy değerlendirmesi sonuçlarının her ikisi de, üye ülkeler arasındaki koordinasyon ve işbirliğinin yetersizliği nedeniyle, süreçte yarım yamalak bir ilerleme sağlanabildiğini doğrulamaktadır.

Bu yüzden, mevcut senaryonun bir alternatif olarak değerlendirilemeyeceği açıktır; bu nedenle kaynak etkin, sürdürülebilir, sağlam ve güvenli gerçek bir TEN ortaya çıkarılması için yeni bir adım atmak gerekmektedir.

4.3.3. Politikanın en önemli parçası: Entegre olmuş, kıtaya yayılmış, ekonomik büyüme ve rekabeti arttıran ve çevresel etkileri azaltan çok modlu ağ

4.3.3.1. Çift Katmanlı Ağı: Tamamlayıcılar ve bağlantılar

AB kurumları ve geniş bir paydaş topluluğu, temel ağ olan “Kapsamlı Ağ” ve Trans-Avrupa Ağlarının stratejik olarak en önemli kısmını oluşturan “Çekirdek Ağ”dan oluşan çift katmanlı planlama yaklaşımını desteklemektedirler.

Kapsamlı Ağ mevcut TEN-T güncellenmesi ve adaptasyonundan meydana gelmiş, üye ülkelerdeki mevcut ve planlanan altyapıyı doğrudan yansıtan bir ağıdır. Diğer taraftan Çekirdek Ağ ise, Avrupa planlama metodolojisinin temelleri üzerine hazırlanmıştır.

Finansal ve finansal olmayan topluluk araçları, en yüksek Avrupa katma değerine sahip olan Çekirdek Ağın uygulanmasını desteklemelidir. Kapsamlı Ağın

geliştirilmesi de yenilikçi ve akıllı altyapı kullanımına, karbondioksit emiliminin azaltılmasına, emniyet ve güvenlik unsurlarına, çok modlu bağlantılara odaklanılarak desteklenmelidir. Uyum fonundan faydalanan üye ülkelerde, Kapsamlı Ağda yer alan altyapı yatırımlarına destek, Çekirdek Ağ öncelikleri tam anlamıyla irdelenirse mümkündür.

Gözden geçirme sürecinin başladığı 2009 yılından beri, gelecekteki Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının planlama konsepti Avrupa kurumları, danışmanlık toplulukları, paydaşlar, teknik uzmanlar ve üye ve üye olmayan ülkelerin katılımlarıyla, çok geniş katılımlı tartışmalara konu olmuştur. 2009 ve 2010 yıllarında, iki halkın katılımı toplantısı ve iki büyük konferans¹⁰¹ gerçekleştirilen bu süreçte, gelecekteki TEN-T'yi planlama yaklaşımı geliştirilmiş ve çift katmanlı ağ için hazırlanan metodoloji gitgide şekillenmiştir. 15 Haziran 2009 tarihli Konsey kararlarına bağlı olarak, üye ülkelerin uzmanları, özellikle uzman gruplarının çalışmaları, Rehber İlkelerin izlendiği TEN-T Komitesi toplantıları ve bilgi paylaşımı yolu aracılığıyla bu çalışmalarda yer almıştır.

Mevcut çalışma dokümanı ile, Komisyon 15 Haziran 2009 tarihli Konsey kararında bahsedilen “uyumlu bir öncelikli ağ”ın (örneğin Çekirdek Ağ) inşasına olanak sağlayacak bir metodolojiyi ortaya koymuştur.

4.3.3.2. Kapsamlı Ağ: Vatandaşlar ve ekonomik aktörler için erişebilirlik ve geniş tabanlı, etkin, güvenli ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi

Kapsamlı Ağ, Birliğin tüm bölgelerine erişebilirliği garanti altına almalıdır. Bu ağ, demiryolu, karayolu, denizyolu, havayolu ve iç suyolları ile modlar arası bağlantı

¹⁰¹ İtalya'nın Napoli şehrinde gerçekleştirilen, “TEN'in Geleceği: Avrupa komşuları arasında köprü kurulması” adlı TEN-T Günleri-2009 konferansı ve İspanya'nın Zaragoza şehrinde gerçekleştirilen, “TEN-T: Entegre olmuş, etkin ve çevre dostu bir ulaştırma sistemi için AB Çekirdek Ağının belirlenmesi” adlı TEN-T Günleri-2010 konferansı.

noktalarını içermelidir. TEN-T Rehber İlkelerinde belirtilen minimum altyapı standartlarının özelliklerini taşımaları ve ağ boyunca kesintisiz trafik akışının gerektiği yerlerde karşılıklı işletilebilirliği hedeflemelidir. Her Avrupalı vatandaş ve ekonomik aktör, Kapsamlı Ağ aracılığıyla Çekirdek Ağa benzer şartlarda erişebilmelidir.

Bunun planlaması, Üye Devlet toprakları ile alakalı ortak fayda kuralına bağlı olarak Komisyon ve Üye Ülkeler arasındaki koordinasyonlu bir çalışmanın sonucunda ileriye götürülebilir. Bu sebeple, Kapsamlı Ağdan seçilen altyapıları içeren Çekirdek Ağ, Üye Ülkelerin altyapı geliştirme planları ile uyumlu olacaktır.

4.3.3.3. Çekirdek Ağ: Avrupa Birliği'nin ana trafik akışına destek

Çok modlu Çekirdek Ağ, hem yük hem de yolcu için ulusal trafik ve uzun mesafe trafik akışlarının bir araya getirilmesine ve bu entegrasyonun sonucu olarak, kaynak etkin altyapı kullanımına olanak sağlamalıdır. Şebekenin bir bölümünü oluşturan yenilikçi bilgi ve yönetim sistemleri, kullanıcıların ihtiyaçları doğrultusunda rekabetçi, kapıdan kapıya ya da en azından terminalden terminale ulaştırma zincirlerini oluşturmak amacıyla, lojistik fonksiyonları, modlar arası entegrasyonu ve sürdürülebilir faaliyetleri destekler.

Çekirdek Ağın uzun dönem konsepti, trafik akışlarının yanı sıra bölgesel uyum ve ekonomik kalkınma, kısmi planlama, çevre ve iklim değişimi hedefleri kadar komşu ülke bağlantıları gibi kriterler dikkate alınarak, planlama metodolojisi temelinde kurulmalıdır. Çekirdek Ağ, bağlantı noktaları ve bu bağlantı noktaları arasındaki çok modlu bağlantılardan oluşturulmalıdır. Bağlantı noktaları, seçilmiş şehir bağlantı noktalarını, ekonomik merkezleri ve çok modlu bağlantılara sahip olan Çekirdek Ağ liman ve havalimanlarını içeren modlar arası büyük bağlantı noktalarını kapsamalıdır. Bu bağlantılar, Kapsamlı Ağda oluşturulan ilgili altyapıya (genel bir kural olarak; karayolu, demiryolu ve iç su yolu) dayanmalıdır.

Çekirdek Ağ, Avrupa'nın uzun dönem altyapı hedefini temsil ederken, aynı zamanda kısa ve orta dönemde iç pazara hizmet etmesi gereken altyapıyı da düzenlenmelidir. Bu yüzden genelde Çekirdek Ağ, mevcut altyapıdan oluşturulmaktadır. Fakat, eksik coğrafi bağlantılar, çoğunlukla yeni Üye Devletlerdeki ulusal ağlar, darboğazlar ve yeni altyapılar arasındaki sınır geçişleri kadar ulaştırma modlarını birbirine bağlayan eksik mod bağlantıları da Çekirdek Ağda eşit önceliğe sahip olmalıdır.

Orta vadede öncelik, Çekirdek Ağ boyunca yüksek kapasiteli bağlantılar yapmak değil altyapı kapasitesini gerçek trafik ihtiyaçlarına göre düzenlemektir. Bu bağlamda, modal entegrasyondan olduğu kadar trafik yönetim sistemlerinin yayılması aracılığıyla altyapının akıllı kullanımından ileri gelen artan kapasite, bahsedilen önceliklere göre, yeni ve maliyetli altyapı oluşturulmasını kısıtlayacaktır. Çekirdek Ağ, ekonomik, sosyal ve çevresel etkisinin değerlendirilmesine bağlı olacaktır.

4.3.3.4. Çekirdek Ağ: bir devamlılık ve yenilik meselesi

Günümüzde, mevcut TEN-T Rehber İlkelerinin ışığında ve demiryolu yük koridorları, ERTMS koridorları veya “yeşil koridorlar” gibi koridor kavramları aracılığıyla Çekirdek Ağa ilişkin birçok öncelik geliştirilmiştir. Yeni Rehber İlkeler, bu farklı kavramları çok modlu koridorlar kavramı içinde birleştirmelidir. Bu bağlamda, mevcut Avrupa yararına proje “Deniz Otoyolları”, gelecekteki TEN-T anlayışının denizcilik boyutunun temel taşı olmalıdır. Limanlar ve hinterland bağlantıları, özellikle yük taşımacılığı için, çok modlu koridorlarla birleştirilirken, AB limanları arasındaki deniz koridorları, deniz güvenliği gibi, ulaştırma politikası amaçlarına bağlı olarak, önemli altyapı bileşenleri olacaklardır.

Çekirdek Ağın tümü, modlar arası ve içi gelişmiş trafik yönetimi sistemlerine bağlı olmalıdır. Standartlar, yüksek bir seviyeye ulaşmalı ve Kapsamlı Ağda belirtildiği gibi Çekirdek Ağ alt yapısı, ve özellikle seçilen Çekirdek Ağ koridorları, gelişmiş, teknolojik ve çevresel standartlara kavuşturulmalıdır.

Bu kural ayrıca, Tek Avrupa Sahasında (Single European Sky-SES) değinilen hava ulaşımı ve hava trafik yönetimi altyapısına da uygulanmalıdır. Tek Avrupa Hava Sahası Araştırma Projesi (SESAR), hava ulaşımında yüksek oranda etkinliğin ve devamlılığın sağlanması ve hava ulaşımının Çekirdek Ağın ayrılmaz bir parçası olmasında çok önemli bir rol oynayacaktır. Hava ulaşımı altyapısı, çok modlu TEN-T'nin yolcu ve yük zincirinin oluşumuna katkıda bulunan vazgeçilmez bir bileşenidir. Bu durum, çok modlu TEN-T'nin dışsal ulaştırma bağlantıları için olduğu kadar çevre bölgeleri için de özellikle önemlidir.

4.3.3.5. Çekirdek Ağ: etkin hazırlık ve bağlayıcı uygulama meselesi

TEN-T altyapısı, Üye Devletler tarafından, onların ulusal planlamaları ve ilgili prosedürleri temelinde planlanmış ve inşa edilmiştir. Bu durum, TEN-T projelerinin planlamasında ve uygulamasında Üye Devletlere, özellikle çevrenin korunması ve ulaştırma politikası konularında, ilgili Birlik mevzuatına uyma zorunluluğunu da beraberinde getirir. Ağın bir bütün olarak planlanmasında, çevresel etkilerin stratejik bir boyutta değerlendirilmesi özel önem arz eder. Bu bağlamda, Üye Devletlerin Stratejik Çevresel Etki Değerlendirmesi ile ilgili 2001/42/EC¹⁰² sayılı Direktife uyma zorunluluğu vardır.

Çekirdek Ağa kural koyucu statüsü verilmelidir. Bu amaçla, Üye Devletler ve Birlik, Çekirdek Ağın tamamlanmasına katkı sağlayacak bütün projelerin öngörülen zamanda uygulanmasını sağlayacak genel hükümler konusunda anlaşmalıdır.

¹⁰² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:en:NOT>

Ulaştırma altyapısının kurulması ve korunması son derece maliyetlidir ve büyük miktarda yatırım yapılmasını gerektirir. Birliğin “Avrupa 2020” stratejisi ışığında, Komisyon AB’nin ulusal ve özel fonlarını bir arada tutacak, bir finansman çerçevesi üzerinde çalışmaktadır. Bu kaynak yaratma çerçevesi, finansmanın mevcut kaynaklarını daha iyi koordine edecek ve fonların finansal mevzuat çerçevesinde kullanımını kolaylaştıracaktır. Komisyon, Avrupa Ulaştırma Ağı eksikliğini gidermeyi hedefleyen ulaştırma politikaları ile Yapısal Fonların ve Uyum Fonlarının nasıl daha iyi koordine edileceğine yönelik derinlemesine bir analiz başlatmıştır. Ayrıca, AB ile ulusal düzeyde fon öncelikleri arasındaki tutarlılık da aynı derecede önemlidir. Dolayısıyla bu çerçeve, AB öncelikleri temelindeki ulusal yatırımlara rehberlik etmeli ve ulaştırma faaliyetlerinden doğan gelirler gibi diğer fon kaynaklarını da içerebilmelidir.

Genel bir kural olarak, bir bütün olarak Avrupa ulaştırma sistemi ve stratejik öneme sahip TEN-T altyapısına uygulamada öncelik verilmelidir. Aynı zamanda, çoğunlukla yeni Üye Devletlerde görülen, Çekirdek Ağa erişimi sağlayan, Kapsamlı Ağı tamamlama ihtiyacı göz ardı edilmemeli ve devam ettirilmelidir.

Kısa ve orta dönemde etkili bir ilerleme kaydetmek için, mevcut altyapı mümkün olduğunca etkin kullanılmalıdır. Önceden belirlenmiş kriterin temelinde birkaç çok modlu koridor seçilmelidir. Küçük ve büyük ölçekli altyapı projeleri (örneğin, darboğazların ortadan kaldırılması, modlar arası bağlantı, eksik hatların tamamlanması, yeşil, güvenli ve daha etkin bir ulaştırma için akıllı ve yenilikçi çözümler gibi) belirlenmeli, yeterli kapasitenin ve yüksek kalitenin her zaman sağlanması amacıyla tüm koridor boyunca koordine edilmelidir. Bu hedefe ulaşmak için, bir takım hususlar, Avrupa Birliği’nde ana trafik akışlarına uygun olması gereken, koridor seviyesinde ele alınmalıdır.

4.3.4. Çekirdek Ağın ve Koridor Yaklaşımının Uygulanması

4.3.4.1. Çekirdek Ağ Uygulama Aracı Olarak Koridor Yaklaşımı

Doğru idari yapının oluşturulması ve karışık sınır ötesi projelerin finansman kaynaklarının belirlenmesi bütün Üye Devletlerin karşılaştığı bir sorundur. Bu sebeple, bu tür projeler veya koridorlar için koordinasyon yapılarının organizasyonu, hem stratejik hem de proje düzeyinde düzgün bir Çevresel Etki Değerlendirmesi yapmaktan, gerekli finansmanın ayarlanmasına uzanan birçok sorunu çözmeye yardımcı olabilir.

Bu “koridor” yapıları, Komisyonu, Üye Devletleri, bölgeleri, yerel yetkilileri, komşu ülkeleri olduğu kadar altyapı yöneticilerini, ulaştırma operatörlerini ve tabii ki finansörleri bir araya getirebilir. Bu paydaşlar ise, özel amaçlı kurumların, kredi alabilen veya yapım maliyetinin tamamını veya bir kısmını finanse etmek için proje tahvilleri çıkaran herhangi bir finansal anlaşmanın dayanak noktasının yaratılmasını kolaylaştırabilirler.

Önemli trafik akışları için koridorlar, ana sınır ötesi bölgelerin ve darboğazların entegrasyonu unutulmadan, şebekenin önemli giriş noktalarından başlayarak belirlenmelidir.

Koridorlar, belirli bir zaman aralığına bağlı kalarak, ihtiyaç duyulan büyük yatırımları ve karşılıklı işletilebilirliğe ve operasyonel darboğazlara hitap eden daha küçük ölçekli kısa dönem gelişmelerini tanımlayan, çok yıllık koridor geliştirme planı ile beraber ilerletilebilir. Bu tip kalkınma planları, kamu finansmanının uzun dönemde de kullanılabilir olmasını sağlayabilir ve AB fonları ile AB ve ulusal fon

kaynakları arasındaki sinerjinin ve katma değerin proje seviyesinde yaratılmasına ve uygulanmasına olanak verebilir.

Koridorlar, bu kalkınma hedeflerinin ötesinde, modların entegrasyonuna ve modlar arasında operasyonları kolaylaştıran daha geniş ulaştırma politikası hedeflerine de hitap edebilir. Denizciler ve ulaştırma operatörleri de bu hedefleri takip etmeli ve koridorları kullanırken, karbon emisyonunu ve çevreye verdikleri zararları azaltmaya önem vermelidirler.

4.3.4.2. Proje Onay Prosedürleri

Günümüzde, bir projenin başlangıç dizaynının masaya geldiği an ile projenin uygulama sürecinin başlaması arasında o kadar uzun yıllar geçmektedir ki, başlangıçta vazgeçilemez gibi görünen projeler yıllar sonra uygulama aşamasında önemsiz ve gereksiz olarak değerlendirilebilmektedir. Birçok durumda hazırlık aşaması, inşaat aşamasının iki katı daha fazla zaman almaktadır. Bu durum, bütün prosedürel zorluklar aşıldıktan sonra onaylanan projelerde, prosedürlerin çok uzun yıllar sürmesinden kaynaklanan “kabul edilme” problemlerine yol açar.

Bir tarafta bütün prosedür döngüsünü tamamlamak için gereken zamanın kısıtlı olması ve diğer taraftan ise bir çok durumda yetersiz kalan iletişim eksikliği nedeniyle, sorun iki katına çıkmış gibi görünmektedir. Aslında bu iki süreç birlikte ilerlemelidir. Prosedürlerin, ilgili AB mevzuatı ışığında, gerekli danışmanlığı içerecek şekilde tamamlanmasına izin verilmelidir ve aynı zamanda, kamu yararı, kesintisiz iletişime ön ayak olmalı ve tanımlanan sorunları çözebilmelidir.

Komisyon, yetki ikamesi ilkesi ihlal edilmeksizin, Çekirdek Ağı ve seçilen koridorlar üzerindeki projeleri, düzene koymak, daha iyi koordine etmek ve çevre

mevzuatının emniyet ve güvenlik standartlarına uyarak mevcut süreci geliştirmek için uygulanacak önlemleri değerlendirmektedir. Bu prosedürlerin amacı, belirlenmiş altyapı projelerinin zamanında uygulanmasını sağlamak olmalıdır. Ayrıca bu prosedürler, bütün paydaşlara şeffaflık sağlar ve kamu güvenini arttırmak ve yeni kuralların kabul edilmesini sağlamak amacıyla, yerel, bölgesel ve ulusal seviyede açık ve şeffaf tartışmalar yaşanmasını sağlayarak, karar verme sürecine halkın katılımını kolaylaştırır.

Komisyon, plan ve projelerin, eşgüdümlü veya birleşmiş çevresel etki değerlendirme prosedürlerinin tanıtımının, plan ve projelerin uygulanmasını kolaylaştırabileceğini vurgulamaktadır. Böylesine eşgüdüm prosedürleri ve ortak prosedürler, özellikle AB Koordinatörlerinin önemli roller alabileceği sınır ötesi projeler söz konusu olduğunda özellikle önemlidir.

4.4. TEN-T Planlama Metodolojisi¹⁰³

Gelecekteki TEN-T'nin, *Kapsamlı Ağ* ve *Çekirdek Ağ*'dan oluşan, çift katmanlı bir yapıya sahip olması planlanmaktadır. Bu çift katmanlı yapı, iki kamu istişaresinde, önceden bahsedilen uzman gruplarının raporlarında, "TEN-T planlama metodolojisi" ve "limanlar ve TEN-T ye bağlantıları" gibi iki özel çalışmada desteklenmiştir.

Bu bölümde, gelecekteki TEN-T yi oluşturacak olan bu çift katmanlı yapı hakkında bilgi verilecektir. Yukarıda bahsedilen çalışmalar sonucunda ortaya çıkan fikirler TEN-T revizyonu tartışmalarına ışık tutmuştur.

¹⁰³ Avrupa Komisyonu, Commission Staff Working Document (SEC 2011) 101,s.22.

4.4.1. Kapsamlı Ağ:

Kapsamlı Ağ, TEN-T'nin temel katmanını temsil eder ve demiryolu, karayolu, iç su yolu, havayolu ve deniz yolu ile bunların bağlantı noktalarını ve trafik bilgi ve yönetimi sistemlerini, yani ulaştırma sisteminin bütün bileşenlerini içerir.

Kapsamlı Ağ, Avrupa Parlamentosunun 661/2010/EU¹⁰⁴ numaralı kararı ve Konseyin Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının Rehber İlkelerinde tanımlanan mevcut Trans-Avrupa Ulaştırma Ağlarının güncellenmesi ve düzenlenmesinin sonucunda ortaya çıkmıştır.

Güncellemenin ve düzenlemenin bir takım kurallara dayanması gerekmektedir. Bu kurallar, Avrupa Komisyonu tarafından aşağıdaki gibi değerlendirilmektedir:

- Uygulamada yaşanan gelişmeleri yansıtmak için mevcut Trans-Avrupa Ulaştırma Ağının güncellenmesi ve ulusal planlamalarda yapılması gereken değişikliklerin, Avrupa Komisyonu'nun planlamaları ile uyum içinde düzenlenmesi gerekmektedir.
- Özellikle 2004 yılından sonra üye olan homojen bir ağ planlamasının gerekli olduğu devletlerde ulusal ağların bağlanması ve ayrıca modlar arasında iyi bir dengenin oluşturulması için çok önemli olan, seçilen ve iyi tanımlanan eksik bağlantıların ve bağlantı noktalarının, TEN-T hedeflerine katkı sağlaması amacıyla eklenmesi gerekmektedir. Bu bağlamda, prensipte NUTS 2¹⁰⁵ bölgelerine tekabül eden ve nüfusun, ekonominin ve endüstriyel aktivitelerin

¹⁰⁴ <http://eur-lex.europa.eu/JOhtml.do?uri=OJ:L:2010:204:SOM:EN:HTML>

¹⁰⁵ NUTS 2: Basic regions for the application of regional policies. Avrupa Parlamentosu'nun ve Avrupa Konseyi'nin 26 Mayıs 2003 tarihli Bölgesel Birimlerin İstatistiki Olarak Genel Sınıflandırması (Nomenclature des unites territoriales statistiques - NUTS), http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction

kısmi dağılımlarını gösteren ağ yoğunluğuna önem verilmesine özellikle dikkat edilmesi gerekmektedir.

- Coğrafi özellikleri sebebiyle vazgeçilmez değilse, mevcut TEN-T'deki kör noktaların ve izole edilmiş bağlantıların ortadan kaldırılmaları gerekmektedir.
- Altyapı ile ilgili minimum standartların yürürlükte olan ilgili mevzuta uygun olarak karşılanması sağlanması (örn. Demiryolu karşılıklı işletilebilirlik, karayolu tünel güvenliği, iç su yolu kategorizasyonu) gerekmektedir.

Limanların seçimi aşağıda sıralanan özel kriterlere göre yapılır (Bu kriterlerden birinin sağlanması yeterlidir):

Yolcu Taşımacılığı: Kapsamlı Ağda yer alan bir karayoluna bağlantısı olan limanlardan, yıllık trafik hacmi, AB'nin yıllık toplam trafik hacminin %1'ini aşan limanlar Kapsamlı Ağda yer alır. Bahsedilen yıllık trafik hacmi, EUROSTAT'ta yer alan son üç yıla ait verilerin ortalaması alınarak hesaplanır.

Yük Taşımacılığı: Kapsamlı Ağda yer alan bir karayoluna bağlantısı olan limanlardan, yıllık kargo trafiği hacmi, dökme ve dökme olmayan yük elleçlenmesi için, AB'nin limanlarında elleçlenen yıllık toplam kargo miktarının %1'ini aşan limanlar Kapsamlı Ağda yer alır. Bahsedilen yıllık trafik hacmi, EUROSTAT'ta yer alan son üç yıla ait verilerin ortalaması alınarak hesaplanır.

Adalarda yer alan limanlardan, ticari trafiğe açık olup, NUTS 3'e¹⁰⁶ erişebilirlik sağlayanlar veya takımda seviyesinde olanlar Kapsamlı Ağda yer alırlar.

Merkezden uzak veya çevre bölgelerde yer alan limanlar, ticari trafiğe açıklık ve bir diğer TEN-T limanına en az 200 km uzaklıkta olmaları şartıyla Kapsamlı Ağ'da yer alabilirler.

Havalimanların seçimi aşağıda sıralanan özel kriterlere göre yapılır (Bu kriterlerden birinin sağlanması yeterlidir):

Yolcu Taşımacılığı: Yıllık yolcu trafik hacmi, AB'nin toplam yıllık yolcu trafiğinin %1'ini aşan havalimanları Kapsamlı Ağ'da yer alır. Bahsedilen yıllık trafik hacmi, EUROSTAT'ta yer alan son üç yıla ait verilerin ortalaması alınarak hesaplanır.

Yük Taşımacılığı: Yıllık kargo trafiği hacmi AB havalimanlarında elleçlenen toplam yıllık kargo miktarının %2'sini aşan havalimanları Kapsamlı Ağda yer alır. Bahsedilen yıllık trafik hacmi, EUROSTAT'ta yer alan son üç yıla ait verilerin ortalaması alınarak hesaplanır.

Adalarda yer alan havalimanlarının Kapsamlı Ağ'da yer alması, ticari trafiğe açık olup olmama şartına bağlıdır.

Çevre bölgelerde veya kara ile kuşatılmış bölgelerde yer alan havalimanları, bir diğer TEN-T havalimanına en az 100 km uzaklıkta veya, eğer bir hızlı tren hattıyla bağlantısı varsa, en az 200 km uzaklıkta ise Kapsamlı Ağ'da yer alabilirler.

¹⁰⁶ NUTS 3: Small regions for specific diagnoses (districts)

İç kısımlarda yer alan limanlar için 661/2010/EU sayılı karar ile alınan hacim eşiği değişmeden kalmıştır. İç kısımlarda yer alan limanlar ticari trafiğe açık olmalı, bir TEN-T iç su yolu güzergahında yer almalı ve diğer TEN-T kara ve demiryolu altyapısıyla birbirine bağlı olmalıdır.

Herhangi bir lojistik işletmeciye ücretsiz erişim sağlayan, çok modlu bir platformdan oluşan, bir ağ bileşeni Kapsamlı Ağa dahil edilir.

Bu platformlar, aşağıdaki özel kriterlerden birini sağlamalıdır:

- Çok modlu platform, NUTS 2 bölgesinin ana platformunu oluşturur ve iki TEN-T modal ağ bileşenine bağlantılıdır.
- Çok modlu platformlar, gemiden gemiye nakletme hacmi toplam ulusal hacminin %1'ini geçiyorsa, NUTS 2 bölgesinde yer alan bir ağda yer alabilir.
- Çok modlu platform, beş TEN-T modal ağ bileşeninden üçüne (kara, hava, deniz) bağlıdır.
- Çok modlu platform, TEN-T Çekirdek Ağına birincil veya ikincil bağlantı noktası olarak hizmet eder.

4.4.2. Çekirdek Ağ:

Çekirdek Ağ, onu kapsayan Kapsamlı Ağın bir alt kümesi olan, stratejik olarak Trans-Avrupa Ağlarının en önemli bağlantılarını ve bağlantı noktalarını temsil eden bir ağ olarak tanımlanır. Çekirdek ağın çok modlu olması gerekmektedir. Örneğin, bütün ulaştırma modlarını ve bağlantılarını aynı zamanda ilgili trafik yönetim sistemlerini içermeli ve bu ağa dahil olan altyapı Kapsamlı Ağın bir alt kümesi olmalıdır.

Aşağıda yük ve yolcu trafiğine hizmet eden bağlantı noktaları ve hatların seçimlerine ilişkin taslak planlama adımları ve kriterleri açıklanmaktadır. Birinci ve üçüncü adımlar yük ve yolcu için ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

4.4.2.1. Olası Bileşenler ve Planlama Adımları

1- “Birincil bağlantı noktaları”nın Tanımlanması:

AB için bu bağlantı noktaları, yük trafiği, yolcu trafiği veya hem yük hem de yolcu trafiği bağlamında en büyük stratejik öneme sahip olan (Şehirler, birleşik kentler, limanlar, havalimanları gibi) noktalardır. Planlama sürecinin başında belirlenecekler ve toplam Çekirdek Ağ biçimlenmesini tanımlayacaklardır.

2- “Birincil bağlantı noktaları” arasındaki bağlantıların tanımlanması ve “İkincil bağlantı noktaları”nın belirlenmesi:

Birincil bağlantı noktaları, çokmodlu hatlar aracılığıyla bağlanacaktır. Bu kombinasyonlar sonucu oluşan, ayrılan ve/veya kesişen noktalar, şehirleri ve/veya çok modlu bağlantıları temsil etmeleri şartıyla ikincil bağlantı noktalarına dönüşebilir.

3- Hatların güzergahlarının ve “üçüncül bağlantı noktaları”nın tanımlanması:

Çok modlu bağlantılar, Çekirdek Ağın etkinliğinin ve verimliliğinin artırılması için, nispeten daha küçük şehirleri ve uygun modlar arasındaki bağlantıları

birleştirecektir. Bu şehir ve bağlantı noktaları “üçüncül bağlantı noktaları” olarak tanımlanır.

4- Yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin ağ bölümlerinin, Çekirdek Ağ ile birleştirilmesi:

Ara adım olarak, öncelikle iki bileşen de kapsanmalıdır. Bunu daha sonra yük ve yolcu trafiğinin olası kesişim noktalarının detaylı bir şekilde araştırılması takip etmelidir. Hangi hatların yolcu veya yük taşımacılığına veya hangilerinin hem yük hem de yolcu taşımacılığına ayrılacağı ise ancak bundan sonra kararlaştırılabilir.

Çekirdek Ağda yer alan bağlantı noktaları ve trafik yönetimi için akıllı altyapı ekipmanlarını içeren hatlara ilişkin teknik altyapı parametreleri, trafik hacmi, yük ve yolcu trafiğinin payı, ulaştırma mesafelerinin dağıtımını gibi trafik talepleri ile ilişkili hizmet gerekliliklerine bağlı olarak belirlenir.

TEN-T'nin denizcilik boyutu olan Deniz Otoyolları, Çekirdek Ağ “birincil bağlantı noktası” olarak seçilen limanlarla bağlanmalıdır. Bunlar aynı zamanda ada ülkelerine bağlantı sağlamalı ve/veya kara ulaştırmasına alternatif bir deniz taşımacılığı sağlamalıdır.

4.4.2.2. Çekirdek Ağ Bağlantı Noktaları

Bu çift katmanlı yaklaşım çerçevesinde, şehir bağlantı noktaları (özellikle “birincil” ve hatta boyutuna bağlı olarak “ikincil”), Birliğin ulaştırma sistemi için, büyük ölçekli ekonomik, sosyal ve kültürel fonksiyonlarının dışında, hem yük hem de yolcu taşımacılığına ilişkin altyapıları yönünden önemli rol oynamaktadırlar.

Şehir bağlantı noktalarının diğer yararları şunlardır:

- Şehir bağlantı noktaları, hem Kapsamlı Ağ hem de Çekirdek Ağ için ağ bağlantılarını barındırırlar,
- Farklı ulaştırma modlarını birbirine bağlarlar; bu da çok modluluğu geliştirir,
- Şehir bağlantı noktaları, uzun mesafe ve/veya uluslararası ulaştırma ile bölgesel ve yerel ulaştırmayı birbirine bağlarlar.

4.4.2.2.1. “Birincil Bağlantı Noktaları”nın Seçim Kriterleri

A. Aşağıdaki kriterlerden birini karşılayan bağlantı noktaları, birincil bağlantı noktası olarak sınıflandırılırlar (yük, yolcu veya ikisi birden):

1- AB üyesi ülkenin başkenti olmak. Sadece planlama sürecinde olmak üzere, bazı üçüncü ülkelerin başkentleri de (aday ülkeler, Norveç, İsviçre ve Batı Balkanlar’da yer alan ülkeler) değerlendirilecektir. Fakat, AB’nin dışındaki ağ elemanları TEN-T’ye dahil edilmeyecektir.

2- “Metropolitan Growth Area (MEGA)” (Espo¹⁰⁷ ATLAS 2006 da yer alan MEGA) olarak kategorize edilmek. 500.000’den az kişinin yaşadığı “Weak MEGAs” birincil bağlantı noktası olmaktan çıkarılır.

3- NUTS 3 bölgesine dahil olmak üzere, 1 milyon kişiden fazla insanın yaşadığı birleşik bir şehir veya şehir kümesi oluşturmak.

¹⁰⁷ ESPON: European Spatial Planning Observatory Network

4- “Birincil bağlantı noktası” olan bir şehirde veya bir şehir öbeğinde yer alan bir havaalanı veya bir grup havaalanı da “birincil bağlantı noktası” olarak sınıflandırılır.

5- Birincil bağlantı noktaları, yeni düzenlemeler olmadığı takdirde, Komisyon kararında¹⁰⁸ belirtilen ana aksların AB'nin bir dış sınırını geçen noktasını işaretlerler.

B- Aşağıdaki kriterleri sağlayan bağlantı noktaları, yük taşımacılığı için “birincil bağlantı noktası” olarak sınıflandırılırlar:

1- AB limanlarında gemiden gemiye nakledilen yıllık toplam yük miktarının (Dökme veya dökme olmayan yükler) en az %1'ini gerçekleştiren limanlar bu gruba girer.

2- Yukarıda bahsedilen kısıta göre sınıflandırılabilen bir limanı bulunmayan ada üye ülke veya denize kıyısı olan bir NUTS 1¹⁰⁹ bölgesi ülkelerinde, o kıyı kesiminde yer alan sadece bir liman “birincil bağlantı noktası” olarak sınıflandırılabilir. Bir önceki maddede belirtilen %1'lik gemiden gemiye aktarma sınırını aşan ve hinterlandı denize erişimi olmayan NUTS 1 bölgelerini kapsayan ikinci bir liman da “birincil bağlantı noktası” olarak sınıflandırılabilir. Aynı kıyı şeridinde veya bir ada üye ülkede yer alan iki limanın “birincil bağlantı noktası” olarak kıyaslamasında, limanların büyüklüğü ve hinterland bağlantıları göz önünde bulundurulur. Üye ülkelere ait olmayan adalarda yer alan limanlar, TEN-T kapsamında yer alsa bile, hinterland bağlantıları, Kapsamlı Ağa ait olmadığı sürece, birincil bağlantı noktaları olarak genellikle sınıflandırılmazlar.

¹⁰⁸ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0032:FIN:EN:HTML>

¹⁰⁹ NUTS 1: Major socio-economic regions.

3- “Birincil bağlantı noktası” olarak sınıflandırılan herhangi bir liman Çekirdek Ağa çok modlu bir bağlantı ile (örneğin, karayolu ve demiryolu ile ve/veya iç su yolu ile) doğrudan bağlanmalıdır.

4- Bir Çekirdek Ağ iç su yolu ve bir diğer Çekirdek Ağ bağlantısı geçiş noktasını gösteren iç taraftaki limanlar, 4.4.2.2.1.A(1-3)’de tanımlanan “birincil bağlantı noktaları”nda yer alma veya 4.4.2.2.C.1’de belirlenen “ikincil bağlantı noktaları”nda yer alma şartıyla, yük trafiğinin “birincil bağlantı noktaları” olarak sınıflandırılır.

4.4.2.2.2. “İkincil Bağlantı Noktaları”nın Seçim Kriterleri

C- Aşağıdaki kriterleri sağlayan bağlantı noktaları, “İkincil Bağlantı Noktası” olarak sınıflandırılır:

1- 4.4.2.2.A(1-3)’de belirtilen kriteri sağlamayan “birincil bağlantı noktaları” arasındaki gelişmiş bağlantıların birleşme veya ayrılma noktalarında (madde 4.4.2.1’de madde 2’ye bakınız) yer alan şehir veya şehir kümeleri “ikincil bağlantı noktaları” olarak sınıflandırılır. Ayrıca, yük ve yolcu taşımacılığındaki önemlerine göre bu “ikincil bağlantı noktaları” çok modlu platformlara sahip olmalıdırlar.

2- Limanlar, iki “birincil bağlantı noktası” arasındaki doğrudan bağlantının önemli bir bölümünü oluşturan feribot hatlarının iki ana köprübaşını oluştururlar. Bu “birincil bağlantı noktaları”ndan biri bir adada yer alıyor olabilir veya bir körfez, iki “birincil bağlantı noktası” arasındaki kara bağlantısını (karayolu ve/veya demiryolu) kesintiye uğratabilir.

4.4.3. Çekirdek Ağ Hatları

Çekirdek Ağın çok modluluk ilkesi uyarınca, tüm ulaştırma bağlantıları çok modlu olmalıdır. Bu sayede, bu ağ planlama metodolojisi, karayolu, demiryolu ve iç su yolu bağlantılarına uygulanabilir olacaktır. Karasal Çekirdek Ağ bağlantıları (karayolu, demiryolu ve iç su yolları), ada devletlere gerekli bağlantıları ve yarımadalara kolay erişim sağlayan, kara taşımacılığına kalıcı bir alternatif sunmayı amaçlayan Deniz Otoyolları tarafından tamamlanmalıdır.

Çekirdek Ağ bağlantılarının seçimi aşağıdaki genel kurallar çerçevesinde yapılmalıdır. Bu bağlantılar, uzun mesafe taşımacılığı açısından yüksek öneme sahip ve topografik veya politik kısıtlamaların üstesinden gelinmesinde stratejik rol oynayabilecek bağlantılar olmalıdırlar. Böylelikle bu bağlantılar, Birlik sınırları içerisinde daha homojen ve dengeli erişim yapısının oluşumuna katkıda bulunacaktır.

4.4.3.1. Bağlantıların Seçim Kriterleri

Çekirdek Ağ bağlantıları aşağıdaki kriterleri sağlamalıdır:

1- Çekirdek Ağ bağlantıları, “Ana Trans-Avrupa Ulaştırma Akslarının Komşu Ülkelere Uzatılması” adlı Komisyon Kararında¹¹⁰ belirtilen AB’nin dış sınırlarını aşan noktaları da içeren, her “birincil bağlantı noktası”nı kendisine komşu “birincil bağlantı noktaları”na bağlayacaktır.

Daha uzak “Birincil Bağlantı Noktaları” birbirlerine dolaylı olarak bağlanacaktır. Belirli durumlarda, bu şekilde oluşturulan zincirler uzun mesafeli

¹¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0032:FIN:EN:HTML>

trafikte tercih edilmeyen, hatta reddedilen dolambaçlı yolların kullanılmasını gerektirebilir. Bu tip durumlarda, birbirine görece uzak bağlantı noktaları arasında Çekirdek Ağ prensipleriyle uyumlu direk bir bağlantı mevcutsa, bu hat Çekirdek Ağa dahil edilebilir. Böyle bir direk hat, Çekirdek Ağa eklensin veya eklenmesin, her bir durumda, “Birincil Bağlantı Noktası”nın boyutlarına ve hatlar arasındaki gerçek mesafeye bağlı olan trafik akışlarına göre değerlendirilmelidir.

2- Çekirdek Ağın yapısı ve “İkincil Bağlantı Noktaları”nın seçimi, etkinliği artırmak amacıyla, belli kesimler arasındaki paket (bundling) bağlantılara imkan vermelidir. Ancak, kapasite sınırlandırmaları ve dolambaçlı yolların kullanımı da hesaba katılmalıdır. Geçiş veya düğüm noktalarında yer alan şehirler veya şehir kümeleri “İkincil Bağlantı Noktaları” olmalıdırlar.

3- Eğer, iki “Birincil Bağlantı Noktası” arasında uygun bir hat mevcut değilse veya mevcut hat üç ulaştırma modunu da içeren bir hat değilse, bu hat sadece aşağıdaki şartları sağlarsa Çekirdek Ağda yer alabilir:

- Hattın, coğrafi fonksiyonu açısından önemli bir hat olması. (Mesela, potansiyel bir Trans-Avrupa Ulaştırma koridorundaki eksik bağlantı.)
- Hattın, 2030-2050 Çekirdek Ağ Planlama anlayışı içinde hayata geçirilebilmesinin mümkün olması.
- Hattın ekonomik açıdan uygun olması.
- Hattın çevresel olarak sürdürülebilir olması.

Bu kriterleri ayrı ayrı her bir moda uygulamak, hatların Çok Modluluk Prensibinde (Principle of Multimodality at the Level of Links) sapmalara yol açacaktır. Böyle durumlarda, hatlar sadece bir veya iki ulaştırma modundan oluşan altyapılardan meydana gelebilir. Böylece kaçınılmaz olarak, iç suyolları özelliğini

karşılamaıan birçok hat olacaktır ve hatta birkaç demiryolu veya karayolu hattı da dışarıda kalabilecektir.

Çekirdek Ağın yük taşımacılığı ile ilgili bölümüne göre, limanlar sadece ilgili trafik akışına göre kendilerine uygun hinterlanddaki limanlara bağlanabilirler. Ancak, limanlar arasındaki bağlantılar Çekirdek Ağın bütünlüğünü sağlayan güzergahın sonucu olarak da ortaya çıkabilir. Demiryollarının mevcut olduğu ülkelerde, Çekirdek Ağa ilişkin limanların hinterland bağlantıları karayolu ve demiryolunu mutlaka içermelidir.

Çekirdek Ağda yer alan demiryolu hatları, örneğin, yolcu ve yük bölümlerinin birleştirilmesinin bir sonucu olarak, özellikle paralel hatlar (Branches) içerebilir. Trafik akışlarını, özelliklerine göre YHT yolcusu veya ağır yük trafiği gibi temel değişikliklerle ayırmak, demiryolu kapasitesinden daha iyi yararlanmayı sağlar veya aşırı yük trafiğini engeller ve hatta toplam yatırım ihtiyacını azaltabilir.

4- Halihazırda konuyla ilgili bir görüş birliğine varılmasa da, komşu ve üçüncü ülkelere Çekirdek Ağ bağlantıları, “Ana Trans-Avrupa Ulaştırma ağlarının komşu ülkelere uzatılması-Avrupa ve komşu ülkelerde ulaştırma rehber ilkeleri” adlı Komisyon kararında belirtilen ana akslar olacaktır.

5- Ana havalimanları, Çekirdek Ağ “Birincil Bağlantı Noktaları”ndakiler gibi, hem demiryolu hem de karayolu bağlantısına sahip olmalıdırlar. (Demiryolu ağı olmayan ülkeler hariç.)

6- Deniz Otoyolları, gelecekteki TEN-T'nin denizyolu boyutunun temellerini oluşturacaktır. Limanlar ve hinterland bağlantıları çok modlu koridorları oluştururken (özellikle yük alanında), AB limanları arasındaki deniz koridorları,

deniz güvenliği gibi ilgili ulaştırma politika hedeflerine bağlı olarak, önemli altyapı bileşenlerini oluşturacaklardır.

Hat güzergahları için aşağıdaki kriterler önerilmektedir:

1- Hatlar, ilgili uzun mesafe trafik akışlarının takip edilebilmesi, ulaştırmanın etkisinin ve etkinliğinin artırılması, bölgesel uyumun desteklenmesi, sera gazı etkisinin ve karbon emisyonunun en aza indirilmesi kadar arazi kullanımının sürdürülebilir olması için olabildiğince düz ve dolambaçsız olmalıdır.

2- Dolambaçlı yollar, direk hatlardan çok uzak olmamak ve ilave dolambaçlı yol kaynaklı dezavantajları, gelişmiş bölgesel veya lokal erişilebilirliğin faydalarını aşmamak kaydıyla, kaçınılmaz engellerin ve NATURA 2000 alanları gibi ekolojik olarak hassas bölgelerin devre dışı bırakılması, görece daha küçük şehirler, havaalanları, yük terminalleri gibi ek “Üçüncül Bağlantı Noktaları”nın düzenlenmesiyle makul görülebilir.

Fakat yararlarının, görece daha küçük şehirler, havalimanları, endüstri bölgeleri, yük terminalleri gibi ek bağlantı noktalarını, Çekirdek Ağ’a entegre etmek gibi dezavantajlarından daha fazla olduğu gerekçelendirilemeyen dolambaçlı yollar, yok sayılmalıdır.

Mevcut dolambaçlı yolların ortadan kaldırılması, özellikle eğer bir koridorun trafik etkinliği ve/veya uyumu mevcut dolambaçlı yoldaki “eksik hat” yüzünden ciddi bir şekilde etkileniyorsa, mümkün olduğunca değerlendirilmelidir.

3- Hatlar mümkün olduğunca inşaat veya planlama aşamasındaki mevcut altyapıyı takip etmelidir. Trafik akışı, topografik şartlar, çevre etkileri, kullanıcı ihtiyaçları ve potansiyel kapasite kısıtları göz önünde bulundurularak, mümkün olan her yerde birbirine bağlanacaktır.

4- En az 4. Kategoride yer alan Çekirdek Ağ iç suyolları, genel olarak, Avrupa'nın ekonomik olarak en önemli bölgeleri ve nehir yataklarını kıtanın en önemli denizlerine bağlayan mevcut nehirleri ve kanalları takip edeceklerdir.

4.4.4. Yolcu ve Yük Ağ Bölümlerinin Birleştirilmesi ve Teknik Parametreler

Yukarıda tanımlanan metodolojinin uygulanması sonucunda elde edilen çok modlu yolcu ve yük ağ bölümleri tüm Çekirdek Ağın kurulması için kullanılmalıdır. Birçok vakada, bu durum yolcu ve yük bağlantılarının ve bağlantı noktalarının oluşumuna yol açacaktır; ancak, bazı ağ elemanları sadece yolcu veya yük taşımacılığına isnat edilmiş olabilir.

Karayolları, genelde her iki taşımacılık türü (yolcu ve yük) için de kullanılmaktadır. Ancak, uygun teknik parametrelerin seçiminde, karayollarında kamyonların yüksek oranda bulunması nedeniyle trafik güvenliğinden kaynaklı bir etki olabilir.

Demiryollarında bu durum daha karışıktır. Aynı ray üzerinde yapılan farklı hızlar kapasiteyi büyük ölçüde etkilemektedir. Ayrıca, yüksek hızda yolcu taşımacılığı ve ağır yük taşımacılığı için viraj ve rampa yarıçapları açısından pek çok farklı gereklilikler bulunmaktadır. Mevcut veya planlanan teknik parametreler için böyle bir ayırım yapılacaksa, yolcu ve yük taşımacılığı için paralel hatlar kullanılması durumu değerlendirilebilir. Bu bağlamda, üzerinde yük taşımacılığının

yanı sıra bölgesel yolcu taşımacılığının da yapılması planlanan eski konvansiyonel hatlara paralel olarak yeni yüksek hızlı hatlar inşa edilebilir.

Coğrafi işlevselliği ve uzun mesafe veya uluslararası trafik akışının yoğunluğu dolayısıyla bir hattın stratejik önemi Birlik düzeyinde açık bir şekilde tanımlanmışsa, toplam altyapı kapasitesi tasarımında, bölgesel ve yöresel trafik de dahil olmak üzere mevcut ve gelecekteki genel taşımacılık miktarları göz önünde bulundurulmalıdır.

4.4.4.1. Standartlar

Viraj yarıçapları, rampa, karşılaşma noktaları (şerit veya ray sayısı vb.) gibi bireysel ağ elementlerinin teknik ve geometrik parametreleri, sadece trafik kapasitesi ve hızını belirlemez; bunun yanı sıra, doğa, enerji tüketimi, emisyon, emniyet ve inşaat ve bakım maliyetlerini de etkiler.

Kullanıcı bilgilerinin entegrasyonu ile etkin, kalıcı ve sağlıklı işleyişinin sağlanması için, geometrik parametreler haricinde, ağın teknik donanımına da yüksek önem verilmelidir. Bu konu, bir grup tedbir yoluyla, “tamamlayıcı altyapı” kapsamında yer almaktadır ve olacaktır.

Temel olarak, teknik standartların seçimi, yük ve yolcu taşımacılık paylarını, beklenen ulaştırma zamanlarını veya hedeflenen zaman çizelgelerini içeren trafik taleplerine dayalı gerçek ihtiyaçlara cevap vermelidir. Bu demektir ki, ilgili teknik standartlar proje planlanmasına bırakılırken, tercihen fonksiyonel veya operasyonel standartlar belirlenmeli; ancak gerekli hizmet seviyesi, teknik karşılıklı işletilebilirlik ihtiyaçları ve bir koridordaki homojen koşullar göz önünde bulundurulmalıdır.

Çekirdek Ağın yüksek stratejik önemi nedeniyle, uygulanan teknik standartlar en az Kapsamlı Ağa uygulanan standartların seviyesinde olmalıdır. Ayrıca bu seviyeye ek olarak, bütün bağlantı noktalarında trafik yönetimi, izleme ve karşılıklı işletilebilirlik kadar dekarbonizasyon ve sürdürülebilir ortak modlu ulaştırma için akıllı altyapılar da öngörülmektedir.

Bu bağlamda, ilgili tüm mevzuat, özellikle de demiryollarında “Karşılıklı İşletilebilirlik için Teknik Özellikler (TSI)” kadar TEN-T iç suyollarının da en azından 4. Kategoriye uyumlu olması şartı göz önüne alınmalıdır.

4.5. Yeni Rehber İlkelerin TEN Faslı Müzakerelerine Yansımaları

21. Fasıl TEN faslının ulaştırma bölümü müzakerelerinin teknik kriterlere ilişkin kısmı, 13 Aralık 2010 tarihinde gerçekleştirilen kapanış toplantısıyla tamamlanmıştır. Bu tarihten sonra gerçekleşen ve gerçekleşme süreci ile metodolojisi bu bölümde detaylı bir şekilde anlatılan Rehber İlkelerle ilişkin revizyon neticesinde TINA-Türkiye Çalışmasıyla başlayan ve TEN-T Dokümanı ile neticelenen TEN-T Türkiye Ağı da yenilenen Rehber İlkelerle uyum sağlanması amacıyla revize edilmiştir.

Bu bağlamda, Türkiye hali hazırda aday ülke statüsünde olduğundan, bu aşamada Kapsamlı Ağda yer alacak demiryolları, karayolları, limanlar ve havalimanlarını bu bölümde verilen Rehber İlkeler doğrultusunda yenilemektedir. Türkiye'nin tam üyeliğinden sonra çift katmanlı yapının diğer ayağı olan Çekirdek Ağa ilişkin çalışmalar yürütülecektir.

Yeni Rehber İkelere göre düzenlenmiş TEN-T Türkiye Kapsamlı Ağında demiryolları ve karayollarına ilişkin bir değişiklik olmamıştır. Ancak, TEN-T Dokümanında 18 olan havalimanı sayısı Denizli-Çardak havaalanının ve Şanlıurfa GAP havaalanının eklenmesiyle 20'ye çıkmış, yine TEN-T Dokümanında 40 olan liman sayısı ise planlanan limanların Kapsamlı Ağda yer alamaması ve Kapsamlı Ağda yer alacak limanlarda birbirine uzaklığının 200 km ile sınırlandırılması nedeniyle 14 olarak belirlenmiştir.¹¹¹

Şekil 4.1: TEN-T Türkiye Kapsamlı Ağı



¹¹¹ Bu kriterlere bu çalışmanın 4.4.1.1. Bölümü 115 ve 116. sayfalarından ulaşılabilir.

BÖLÜM V

SONUÇ

Ulaştırma, bir bölgedeki veya ülkedeki ekonomik, sosyal ve kültürel dinamikleri etkileyen bir sektördür. Günden güne artan yük ve yolcu trafikleri, gelişen teknolojiye bağlı olarak ulaşım alternatiflerini ve sistemlerini de devreye sokmuştur.

Ulaştırma sektöründeki teknolojik gelişmelerin dikkatle izlenerek; mevcut tesis ve araçların, rehabilitasyon ve modernizasyon kapsamında çağdaş hizmet verebilir hale getirilmesi, yeni kurulacak tesis ve altyapıların kısa, orta ve uzun vadede değerlendirilip en son teknoloji ile hatta mümkünse geleceğin teknolojisi ile oluşturulması büyük önem taşımaktadır.

Tüm bunların yanında mobilite kavramı ise, gerek iç pazarın dinamikleri gerekse yolcu ve yük taşımacılığının etkinliği açısından çok önemli bir kavramdır. Ulaştırma, karşılaşılabilecek yeni zorlukların üstesinden gelinebilmesi açısından sürdürülebilir olmalıdır. Ayrıca etkin bir ulaşım sisteminin bir başka yararı da, belli bir coğrafyadaki bütün bölgelerin, tam ve rekabetçi bir şekilde dünya ekonomisine entegre olmasına olanak sağlamasıdır.

Bu bağlamda, AB, 1992 yılında temellerini attığı TEN-T politikası ile iyi işleyen bir iç pazar ve bu iç pazarla uyumlu bir ağ yaratmayı hedeflemektedir. TEN-T politikası, ekonomik, sosyal ve bölgesel uyumun geliştirilmesini, AB vatandaşlarının AB üyesi ülkelerde serbestçe dolaşabilmelerini ve çevre koruma gerekliliklerinin, sürdürülebilir kalkınma kapsamında, yerine getirilmesini hedefleyen bir politikadır.

Türkiye'nin TEN-T politikasına entegrasyon süreci, 19 Aralık 2007 tarihinde gerçekleştirilen Hükümetlerarası Konferans ile müzakerelere açılan 21. Fasıl müzakereleri ile başlamıştır. Bu fasıla ilişkin teknik kriterin karşılanması amacıyla yapılan çalışmalar, bu tezin üçüncü bölümünde ayrıntılı bir şekilde anlatılan, TEN-T Dokümanının, 13 Aralık 2010 tarihinde Brüksel'de gerçekleştirilen teknik kriter kapanış toplantısında Avrupa Komisyonunca "teknik kriterin karşılanması açısından yeterli" olarak değerlendirilmesiyle sonuca ulaşmış olup, TEN Faslına ilişkin olarak Ulaştırma Bakanlığı'nın sorumluluk alanına giren konularda teknik müzakereler tamamlanmıştır.

2009 yılında yayımlanan Yeşil Kitap ise TEN-T politikasında önemli yer tutan TEN-T Rehber İlkelerinin yenilenmesi fikrinin kabul edildiği ve açıklandığı bir çalışmadır. Bu tarihten sonra başlayan revizyon çalışmaları, Türkiye'nin müzakereler sonucunda ortaya çıkan TEN-T ağının da geleceği ve gelişimi açısından önem arz etmektedir.

Bunun sebebi, TINA-Türkiye Çalışması ile ortaya çıkan, TEN-T Dokümanı ile revize edilen Çekirdek Ağın, yeni Rehber İlkelere uyumlu hale getirilmesi ve TEN-T Türkiye Ağı'nın son haline getirilmesi gerekliliğidir.

TEN-T Dokümanının hazırlanmasında temel alınan TEN-T Rehber İlkelerinin, bu tezin dördüncü bölümünde teknik detayları verilen, yeni Rehber İlkeler doğrultusunda revize edilmesi sebebiyle TEN-T Türkiye ağında bir takım değişiklikler meydana gelmiştir. Bu değişikliklerin sebebi, gelecekte TEN-T'ye eklenecek olan ağın, AB'nin belirlediği ilkelere ve hedeflere uygun rekabetçi bir ağ olmasının sağlanabilmesidir.

AB'nin, yeni Rehber İlkelerle getirmiş olduğu TEN-T anlayışı ve 2011 yılında yayımladığı Beyaz Kitap'ta 2050 yılına kadar gerçekleştirmeyi planladığı hedefler

arasında iç pazarı destekleyen, ekonomiye katkı sağlayan, çevreye duyarlı, darboğazların ortadan kaldırıldığı, vatandaşlar açısından güvenli ve konforlu seyahatlerin sağlanabildiği bir TEN-T ağı yaratmak vardır.

Bu bağlamda, TEN-T Türkiye'nin bahsedilen ihtiyaçlarla paralel bir şekilde modernize edilmesi hem mevcut sorunların hem de ileride karşılaşılması muhtemel yeni sorunların çözümünde önemli rol oynayacaktır.

Yenilenen TEN-T Rehber İlkeleri doğrultusunda müzakereler sonucunda ortaya çıkan Çekirdek Ağın revize edilmesiyle oluşan TEN-T Türkiye Ağı, ulaştırma Operasyonel Programı doğrultusunda gerçekleştirilmesi planlanan projeler açısından da proje havuzu görevi görmektedir. IPA fonlarından Ulaştırma sektörüne ayrılan pay 2007-2013 yılları için 592 milyon Euro civarında olup, bugüne kadar bunun 120 milyon Euro'luk kısmının (Ankara-İstanbul Hızlı Tren Projesi Köseköy-Gebze Kesimi Yapım Projesi) kullanılması için Türkiye ile Avrupa Komisyonu arasında ikili anlaşma imzalanmıştır. Bu kapsamda, AB'nin üyelik öncesi ve sonrası fon kaynaklarının verimli olarak kullanılabilmesi için TEN-T müzakereleri kapsamında ortaya çıkan TEN-T Türkiye ağının AB'ye entegre edilmesi ve AB'deki teknolojik gelişmelere paralel yatırımlar yapılması gerekmektedir. Bu bağlamda, proje havuzunun zenginleştirilmesi ve sürecin iyi yönetilerek, projelerin fon kaynakları ve ulusal kaynaklarla finanse edilerek gerçekleştirilmesi, TEN-T Türkiye ağının TEN-T'ye entegrasyonunu hızlandıracaktır.

AB'nin TEN-T politikası durağan bir politika değil, TEN-T ağlarının daha modern bir hale getirilmesi için yeni politika araçlarının ve teknolojik yeniliklerin sıklıkla uygulandığı dinamik bir politikadır.

Politika araçları açısından, Türkiye'nin ulaştırma politikalarını, sadece kendi ihtiyaçlarına göre değil, son yayımlanan Beyaz Kitap gibi AB seviyesinde gündeme

getirilen veya kabul edilen bütüncül politika araçlarına göre de revize etmesi önemlidir.

Diğer taraftan, ulaştırma sektöründe, özellikle TEN-T açısından, teknolojik yeniliklerin takibi ve uygulanması, Türkiye'nin TEN-T ağlarına uyumunun sürdürülebilir olması için elzemdir. Örneğin, AB'nin TEN-T'ye ayırdığı 7.2 milyar Euro'luk yatırımın dağılımını gösteren Tablo 1.1¹¹² ile Türkiye'nin ulaştırma sektörüne ayırdığı yatırım miktarı ve bunun dağılımının yer aldığı Şekil 2.3¹¹³ karşılaştırıldığında, göze çarpan en önemli farklardan biri AB'nin akıllı ulaşım sistemlerine ayırdığı bütçedir. AB'de, ATM, ERTMS, ITS gibi ulaştırma yönetim sistemlerine önemli bir bütçe ayrılmakta iken, Türk ulaştırma sektöründe akıllı ulaşım sistemlerine ayrılan payın, AB ile kıyaslandığında, yetersiz kaldığı görülmektedir.

Önümüzdeki yıllarda ulaştırmada sektöründe akıllı ulaşım sistemlerine yapılan yatırımların artırılması, Türk ulaştırma sisteminin daha da modern bir hale getirilmesi ve Türkiye'nin Trans-Avrupa Ağları ile entegrasyonu açısından önemlidir.

Bunların yanında, devam etmekte olan ve önümüzdeki dönemde hayata geçirilmesi hedeflenen proje havuzundaki projelerin başarısı ve proje havuzundaki projelerin sayısının artırılması, Türkiye'nin önümüzdeki bütçe dönemlerinde IPA fonlarından daha fazla faydalanabilmesinin anahtarıdır. IPA fonlarından daha fazla yararlanılması ise, Türkiye'nin 2023 yılına kadar gerçekleştirilmeyi hedeflediği, demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %15'in üzerine, yolcu taşımacılığında ise %10'un üzerine çıkarılabilmesi ve karayolunun payının yük taşımacılığında %60

¹¹² Bölüm II,s.19.

¹¹³ Bölüm II,s.19.

yolcu taşımacılığında ise %72 oranına çekilmesi hedefine¹¹⁴ ulaşmasına yardımcı olacaktır.

Bununla beraber, Türkiye IPA fonlarından 2007-2013 döneminde 4.831 milyon Euro civarında pay almaktadır. Aynı dönemde diğer aday ve potansiyel aday ülkelerden; Hırvatistan 905 milyon Euro, Makedonya 620 milyon Euro, Karadağ 240 milyon Euro, Sırbistan 1.4 milyar Euro, Arnavutluk 600 milyon Euro, Bosna Hersek 660 milyon Euro, Kosova 640 milyon Euro civarında pay almaktadır. Ancak, ülkelerin nüfus ve yüzölçümleri göz önüne alındığında Türkiye'nin bu fondan ne kadar az faydalandığı açıkça görülmektedir.

Birçok AB üyesi, aday ve potansiyel aday ülkeden daha geniş topraklara ve daha yoğun bir nüfusa sahip olmasına rağmen, Türkiye'nin AB fonlarından aldığı pay maalesef çok sınırlı kalmaktadır. Örnek vermek gerekirse, 2007-2013 yıllarında IPA fonlarından Hırvatistan'da kişi başına 211 Euro, Makedonya'da 300 Euro, Arnavutluk'ta 200 Euro, Bosna Hersek'te 142 Euro, Karadağ'da 360 Euro, Sırbistan'da 192 Euro, Kosova'da 348 Euro düşerken; Türkiye'de kişi başına düşen IPA Mali Yardım miktarı ise yalnızca 60 Euro'dur.

Yine, yüzölçümlerine göre değerlendirildiğinde ise; Hırvatistan'da km² başına 15.973 Euro, Makedonya'da 24.112 Euro, Arnavutluk'ta 20.871 Euro, Bosna-Hersek'te 12.890 Euro, Karadağ'da 17.158 Euro, Sırbistan'da 18.070 Euro, Kosova'da 58.785 Euro IPA mali yardımı düşerken; Türkiye'de bu rakam yalnızca 6.165 Euro'dur.

Ayrıca, Türkiye ile benzer özelliklere sahip üye ülkelerin AB Kaynaklı fonlardan faydalanma düzeyi ile Türkiye'nin faydalanma düzeyi arasında bir uçurum bulunmaktadır. Örneğin, Romanya'nın 2007-2013 arası dönem için aldığı AB mali

¹¹⁴ Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi-Hedef 2023, s. 162.

yardımı 20,4 milyar Euro'dur. Bu rakam, İngiltere için 10,6 milyar Euro, Portekiz için 21,5 milyar Euro, Polonya için 67,3 milyar Euro, İtalya için 28,8 milyar Euro, Fransa için 14,3 milyar Euro, İspanya için 35,2 milyar Euro, Bulgaristan için 6,9 milyar Euro'dur.

Bu çerçevede, Türkiye'nin dengeli, verimli, rasyonel ve güvenli bir ulaşım için yaptığı yüksek miktarlardaki Demiryolu, Denizyolu, Havayolu ve Karayolu yatırımları göz önünde bulundurulduğunda ve bunun yanı sıra Türkiye'nin ulaşım sektöründe AB standartlarına kavuşma hedefi de dikkate alındığında, Türkiye'ye ayrılan IPA fonlarının miktarının artırılmasının gerekliliği ortaya çıkmaktadır.

Sonuç olarak, Türkiye'nin AB nezdinde geliştirilen ulaşırma altyapı politikalarını ve ulaşırma sektörüne yönelik teknolojik yenilikleri yakından takip ederek, bu yenilikleri ulusal bütçeden ayrılan kaynaklar ve IPA fonları yardımıyla TEN-T ağı özelinde ulaşırma ağına uygulaması, daha modern ve verimli bir ulaşırma sisteminin ortaya çıkmasını sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

TINA-Türkiye Çalışması, www.op.ubak.gov.tr

TEN-T Dokümanı, Ulaştırma Bakanlığı ABKD Başkanlığı

Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı, “9. Kalkınma Planı (2007–2013)

Avrupa Komisyonu, Beyaz Kitap, 1993, <http://ec.europa.eu/transport/>

Avrupa Komisyonu, Beyaz Kitap, 2001, http://ec.europa.eu/transport/strategies/2001_white_paper_en.htm

Avrupa Komisyonu, Beyaz Kitap, 2011, http://ec.europa.eu/transport/strategies/2011_white_paper_en.htm

Avrupa Komisyonu, Yeşil Kitap, 2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

Avrupa Komisyonu, TEN-T Policy Review, 2010, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/studies/ten_t_policy_review_en.htm

Avrupa Komisyonu, Çalışma Dokümanı (SEC 2011) 101, 2011, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/latest-news_en.htm

Avrupa Komisyonu, Çalışma Dokümanı (SEC 2011) 391, 2011, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/ten-t-policy/review/latest-news_en.htm

Pan-Avrupa Koridorları Bilgi Notu, Ulaştırma Bakanlığı ABKD Başkanlığı

Avrupa Komisyonu, TEN-T Ara Dönem Değerlendirme Raporu, 2010, http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/midterm_review/midterm_review_en.htm

Kartal, Kazim, Trans-Avrupa Ulaştırma Ağları (TEN-T): Politika Çerçevesi, Sürdürülebilir Ulaştırma ve Türkiye, AB Uzmanlık Tezi, Ocak, 2008.

Aras, Esra, TEN-T'nin Türkiye'ye Uzatılması Kapsamında AB Mali Yardımlarının Türk Ulaştırma Sektöründe Kullanılması Üzerine Bir İnceleme, AB Uzmanlık Tezi, Ankara, Ağustos 2008.

Decision No 1692/96 EC of European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community Guidelines for the Development of the Trans-European Network, (OJ 1996 L228/1).

Decision No 1346/2001/EC of the European Parliament and of the Council of 22 May 2001 amending Decision No 1692/96/EC as regards seaports, inland ports and intermodal terminals, (OJ 2001 L 185).

Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 amending Decision No 1692/96/EC on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (OJ 2004 L 201).

AnaBritannica, Cilt 18.

Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi-Hedef 2023

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:162:0001:01:en:HTML>

http://ec.europa.eu/transport/its/road/road_en.htm

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32008D0386:EN:NOT>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32002L0059:en:NOT>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52007DC0103:EN:HTML:NOT>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32005L0044:EN:NOT>

http://ec.europa.eu/transport/its/index_en.htm

http://ec.europa.eu/transport/its/road/action_plan/action_plan_en.htm

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32010L0040:EN:NOT>

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec_en.htm

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=321526>

http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/basis_networks/guidelines/guidelines_en.htm

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32006R1791:en:NOT>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32004D0884:EN:NOT>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52009DC0044:EN:HTML:NOT>

http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/nuts_nomenclature/introduction
<http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?uri=OJ:L:2010:204:SOM:EN:HTML>

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2007:0032:FIN:EN:HTML>

www2.dpt.gov.tr/kamuyat/sektorozet.html/