

Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerinin (Ten-T) Gelişimi Kapsamında Türkiye’de Yürütülen Çalışmalar

Sevinç Yaman*

TINA- Türkiye Süreci

Avrupa Birliği’ne katılım sürecimiz çerçevesinde, Ülkemizin Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerine (TEN-T)

(EK-1) eklenmesi amacıyla Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi (TINA) Çalışması 2 Aralık 2005 tarihinde fiilen başlatılmış, Mayıs 2007 tarihinde tamamlanmış ve 10 Temmuz 2008 tarihinde Yüksek Planlama Kurulu Kararı ile Nihai Raporu onaylanmıştır¹. Hâlihazırda AB Üyesi olan diğer 10 aday ülke için TINA süreci 1999 yılında tamamlanmış idi².

TINA-Türkiye Çalışması, finansmanı AB tarafından sağlanan dört yabancı ve bir Türk Firmadan oluşan Konsorsiyum tarafından yürütülmüştür. Proje süresince, Yönlendirme Komitesi gözetmenliğinde ilgili kurum ve kuruluş temsilcileri ile Avrupa Komisyonu yetkilileri arasında yoğun bir çalışma süreci yaşanmıştır. Bahse konu çalışma ile Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde AB’nin TEN-T sisteminin Türkiye’ye uzantısı niteliğinde çok modlu (multimodal) bir ulaştırma ağının geliştirilmesi amaçlanmıştır. Bu çerçevede, Ülkemizin bütününe yönelik olarak ve TEN-T Rehber İlkelerinde (TEN-T Guidelines)³ ortaya konan kriterler göz önünde bulundurularak, karayolları, demiryolları, limanlar ve havaalanlarından oluşan bir çekirdek ağ (core network) tanımlanmış ve değerlendirilmesi yapılmıştır. Proje kapsamında oluşturulan trafik tahmin modeli ile 2020 trafik akımlarının tahminleri yapılmış, ayrıca ticaret

(*) *AB Genel Sekreterliği, Ulaştırma ve TEN- T Politikalarından Sorumlu Uzman*

1 <http://op.ubak.gov.tr/>

2 Bak. *Socio-Economic Cost Benefit Analysis in the context of project appraisals for developing a Trans-European Transport Network. A result of the TINA process, TINA 015/final 1999.*

3 Bak. *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the trans-European transport network, amended by Decision No 1346/2001/EC regarding seaports, inland ports and intermodal terminals and Decision No 884/2004/EC.*

artışına yönelik tahminler de dikkate alınmıştır. Daha sonra, söz konusu tahminlere göre oluşturulan çok modlu çekirdek ağ üzerinde çok-kriterli analiz yöntemi uygulanarak, ağı iyileştirecek projelerin önceliklendirmesi yapılmıştır. TINA Projesi kapsamında Çok Kriterli Analiz uygulanan 43 ulaştırma projesi arasından 33 öncelikli projenin 13'ü demiryolları, 15'i karayolları, 5'i de liman projesi olarak belirlenmiştir. Son olarak, Coğrafi Bilgi Sistemi kullanılarak ortak bir veri tabanı oluşturulmuştur.

TINA-Türkiye 20 yıllık bir senaryoya dayandırılarak Ülkemizin ulaşım ihtiyaçlarını belirlemeye dönük bir çalışmadır ve AB ile yapılacak müzakereler neticesinde belirlenecek ana akslar üzerindeki projelerin ön plana çıkması beklenmektedir. Çalışma yürütülürken, Ülkemiz için belirlenen ulaşım ağının Türkiye'nin tamamını kapsamasına, özellikle EK-2' de bahsi geçen HLG II çalışmasındaki eksikliklerin giderilmesine ve limanlarımızın ve geri saha bağlantılarının geliştirilmesine azami özen gösterilmiştir.

TINA-Türkiye Çalışması;

- Yeni kavram olarak “Çekirdek Ağ” kavramına dayanması,
- Bütün Ulaşım Modlarına dengeli bir şekilde yer vermesi,
- Deniz Otoyolları kavramına yer vermesi,
- Hizmet unsurları olan lojistik merkezlere yer vermesi vb.

birçok husus bakımından, *TEN-T Politikasının Revizyonuna Yönelik Yeşil Kitap* (EK-3) çalışmasında ortaya konan yeni yaklaşımlar ile uyumlu, başarılı bir teknik çalışmadır. TINA Proje havuzunda yer alan 43 proje için toplam maliyet yaklaşık 20 milyar Euro olarak hesaplanmıştır. AB Mali İşbirliği (IPA 2007-2013) kapsamında ulaştırmanın payına düşen kısmın yıllık 60 milyon Euro gibi küçük bir rakam olmasından ve bu iş için Avrupa Komisyonu tarafından oluşturulan TEN bütçesinin henüz aday ülkelere açık olmamasından dolayı, söz konusu projelerin büyük oranda Türkiye tarafından finanse edileceği düşünülmelidir.

Deniz Otoyollarının Gelişiminin Önemi

TEN-T'nin denizlerdeki bölümünü (deniz koridorları) oluşturmak üzere geliştirilen Deniz Otoyolları (MoS) kavramı, TEN-T Rehber İlkelerinin yer aldığı 1692/96/AT sayılı Kararı tadil eden 884/2004/AT sayılı Kararda geniş yer bulmuştur⁴. Kavramın uygulanmasına yönelik olarak, HLG II Çalışmasında ortaya konan 5 büyük ulaşım aksından biri de Deniz Otoyolları olarak belirlenmiştir. Amaç, tek pazarın daha iyi

4 Bak. *Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of The Council for the development of the Trans-European Transport Network.*

işlemesini sağlamak üzere, ulaşım türlerinin dengeli bir şekilde geliştirilmesi, kara ağırlıklı yapılan taşımacılığın çevre dostu ve daha ekonomik olan deniz taşımacılığına kaydırılmasıdır. Avrupa’yı çevreleyen denizlerde belli başlı hatların, onların uğrak yeri olan belli başlı limanların ve geri saha bağlantılarının (hinterland connections) geliştirilmesi hedeflenmektedir. Herhangi bir limanın veya hattın MoS kapsamına girebilmesi için rekabet kuralları uygulamalarının, bürokrasi kurallarının, bilgi sistemlerinin, kapasitesinin ve diğer birçok hususun AB Müktesebatının ortaya koyduğu standartlarda olması gerekmektedir⁵.

Hâlihazırda, Ülkemizin de içinde bulunduğu Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı (SSS) hatlarının ileride deniz otoyolları olarak yeni bir etikete kavuşması söz konusu olabilecektir. Yapılacak ihaleler veya geliştirilecek mastır planları neticesinde belirlenen liman veya hatların daha da iyileştirilmesi amacıyla, TEN-T bütçesi, Marco Polo Programı, Bölgesel Fonlar ve Avrupa Yatırım Bankasından finansman sağlanması öngörülmektedir.

Bu doğrultuda harekete geçen ülkelerden, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi (GKRY), Yunanistan, İtalya, Malta ve Slovenya arasında Doğu Akdeniz MoS’u, İspanya, Fransa, İrlanda ve İtalya arasında ise Batı Akdeniz MoS’unu belirlemek üzere 2005 yılından itibaren mastır plan çalışmaları yürütülmektedir. MoS kavramı, ulaşım ile ilgili birçok platformda ele alınmakta olup, EUROMED Ulaştırma Forumu bunlardan biridir. Buna ek olarak, kısa bir süre önce çalışmaları başlatılan ve Ülkemizin de yakından izlediği, BM AEK bünyesinde geliştirilen Limanlar ve Hinterland Bağlantıları Çalışma Grubu (WP.5) toplantılarında deniz otoyollarına hizmet edecek limanların ve iç bölge bağlantılarının çalışılması söz konusu olabilecektir. TINA-Türkiye Nihai Raporunun 12. sayfasında MoS ile ilgili olarak “*Hâlihazırda mevcut (İzmir, Derince) ve yapılması planlanan (Çandarlı, Filyos ve Mersin Konteynır) limanlarımız, Avrupa Komisyonu tarafından geliştirilen deniz otoyollarının bir parçası olmaya uygun limanlardır*” ifadesi yer almıştır. Öte yandan, Samsun ve Mersin Limanlarımızın da bahse konu HLG II çalışmasında MoS limanları olarak telaffuz edildikleri bilinmektedir.

Avrupa Birliği, MoS projelerinden oluşan bir şebekeyi 2010 yılına kadar tamamlamayı öngörmesine rağmen bugüne kadar sınırlı ilerleme kaydedilmiş, MoS liman ve hatları henüz tam olarak belirlenememiştir. Kavramın netleşmesi ve yerleşmesi zaman alacaktır. Ancak, Ülkemizin gerek Karadeniz ve gerekse de Akdeniz MoS’u geliştirilmesi süreçlerinde şimdiden aktif rol alması ve bu konuda birtakım inisiyatifler başlatması önemlidir.

5 http://ec.europa.eu/transport/logistics/freight_logistics_action_plan/doc/maritime/2007_consultation_motorways_of_the_sea_en.pdf

TINA Temelli Müzakere Süreci

17 Aralık 2007 tarihinde gerçekleştirilen Hükümetlerarası Konferans (HAK) ile 21.Fasıl-Trans-Avrupa Şebekeleri (TENs) Türkiye ile müzakerelere açılmıştır. Bu fasıl altında yapılmakta olan müzakereler, TEN'in ulaşım şebekeleri ayağı ile ilgili olup, TINA çalışması ile ortaya çıkan çekirdek ağ üzerinden gelecekteki Türkiye TEN-T'sini belirlemeyi ve AB ile ortak menfaat projeleri geliştirmeyi amaçlamaktadır. Müzakereler neticesinde belirlenecek Türkiye'deki TEN-T, Türkiye'nin AB üyeliği ile birlikte katılım anlaşmasına dercedilecektir. Bu çerçevede, söz konusu fasılın kapanış kriterini yerine getirmek üzere bir yandan Komisyon yetkilileri ile teknik çalışmalar devam ederken bir yandan da AB mali işbirliği kapsamında ulaştırma alanına ayrılan fonlar, TINA çalışmasında belirlenen öncelikli projelerin gerçekleştirilmesi için hazırlanan Operasyonel Programlar aracılığıyla kullanılmaya çalışılmaktadır⁶.

Sonuç-Öneriler

1. TEN-T konusunda Avrupalı muhataplarımızla 3 ayrı süreç devam etmektedir. TEN Fasıl kapanış kriteri kapsamındaki çalışmalar, AB'nin TEN-T'nin Komşu Ülke ve Bölgelere Genişletilmesi (TRACECA, EUROMED) kapsamında yürüttüğü faaliyetler ve mevcut TEN-T'nin revizyonu çalışmaları. Söz konusu uluslararası faaliyetler izlenirken öncelikle tutarlı bir çizgi izlenmeli, Ülkemiz temsilcileri süreci yakından takip eden kişilerden oluşturulmalı, ilgili kurumlar ile koordineli hazırlık yapılmalı ve en önemlisi de AB'ye aday, müzakere eden bir Ülke olmanın bilinciyle, TINA-Türkiye çalışması neticesinde belirlenen ulaşım ihtiyaçlarımız dikkate alınmalı ve savunulmalıdır. Özellikle, Türkiye'deki TEN-T olarak belirlenecek bağlantıların/ projelerin, kara ulaştırması ağırlıklı HLG II çalışmasında geçen aks/ koridor veya projelerle sınırlı kalmamasına, TINA çalışması bulgularına dayanan ve çok modlu taşımacılığı hedefleyen bir çizgide olmasına dikkat edilmelidir.
2. Ülkemiz için belirlenecek ve TEN-T kapsamına girecek olan liman, karayolu, havayolu, demiryolu şebekelerinin yapım ve işletiminde artık AB'nin ilgili kuralları, ilkeleri, standartları devreye girecektir. Dolayısıyla AB'nin bu alandaki özellikle ihale kuralları ve çevre mevzuatı başta olmak üzere ilgili tüm mevzuatının detaylarıyla bilinmesi, etki analizlerinin yapılması, diğer uluslararası finansman kuruluşlarının devreye gireceği göz önünde bulundurularak güçlü hukukçulardan oluşan bir ekibin tesis ettirilmesi ve gerekli diğer yapıların oluşturulması son derece önemlidir. Söz konusu altyapı çalışmalarından

6 <http://op.ubak.gov.tr/>

başarıyla çıkabilmek için konuyla ilgili kurumlarımız, süreçte yer alacak tüm tarafları aydınlatmalı ve gerekli yapılar oluşturulmalıdır.

3. Türkiye’nin uluslararası ticaretinin % 50’sinden fazlasını Avrupa ile yapmakta olduğu gerçeğinden hareketle, Ülkemizin Dünya ile ekonomik alanda rekabet edebilirliğini artıracak, lojistik maliyetleri düşürecek, Avrupa ve küresel pazarlarla bütünleşmesini kolaylaştıracak ulaşım altyapı ihtiyaçlarımıza yönelik çözümlerin geliştirilmesi asıl hedef olmalıdır. Özellikle limanların sanayi ve lojistik platformları olarak taşıdıkları potansiyel stratejik önem daimi olarak göz önünde bulundurulmalıdır. Bu çerçevede, ana ticaret-üretim merkezlerimizi birbirine ve limanlara bağlayacak kara-demiryolu projelerinin tamamlanması ihracatımızın ve rekabet gücümüzün gelişmesi açısından önem taşımaktadır.
4. İlâveten, Dünya ticaretinin büyük oranda deniz yoluyla gerçekleştirildiği ve uluslararası ticaret hacminin süratle arttığı dikkate alındığında, Ülkemizde de buna uygun çözümler geliştirilmesi kaçınılmazdır. Önümüzdeki dönemde mevcut limanlarımızdaki kapasite sorunu göz önünde bulundurularak Ege, Akdeniz ve Karadeniz’de yeni liman veya mevcut limanlarımızda kapasite artışı sağlayacak, konteynır trafiğini kolaylaştıracak liman altyapı projeleri ve geri saha bağlantılarını sağlayacak özellikle demiryolu-karayolu projeleri, AB ile işbirliği modalitelerinde ön plana çıkarılmalıdır. Diğer bir deyişle, Türkiye’nin ulaştırma öncelikleri ile örtüşen AB ulaştırma önceliklerine öncelik atfedilmeli yani AB ile bu yönde ortak menfaat projeleri belirlenmelidir.
5. Üç tarafı denizlerle çevrili Ülkemizin Avrupa deniz koridorlarının/deniz otoyollarının dışında kalmamasına özen gösterilmeli ve bu hatların gelişimine katkı sağlaması beklenen Marco Polo II, 7. Çerçeve Programı, Galileo gibi Programlardan yararlanmak üzere gerekli girişimler biran önce başlatılmalıdır.
6. Son dönemlerde Karadeniz’de yaşanan gelişmeler dikkate alınarak, Karadeniz bölgesinde ulaşım alanında birtakım inisiyatiflere girilmesi bahse konu bölgede bugüne kadar sahip olduğumuz ayrıcalıklı statünün muhafaza edilmesine katkı sağlayacaktır. Bu çerçevede, özellikle Bulgaristan ve Romanya’nın AB üyeliğiyle birlikte Karadeniz’e doğru artan ticaret hacmi dikkate alınarak, bahse konu Ülkelerden geçerek Karadeniz’e ulaşan 8 No’lu (Burgaz, Varna) ve 7 No’lu (Tuna) Pan-Avrupa Ulaşım Koridorlarının yapılması planlanan Filyos limanımız ve diğer Karadeniz limanlarımız üzerinden Ülkemize uzatılması, Boğazlarımızın yükünü hafifletebilek, ayrıca intermodal taşımacılığa imkân verebilecektir. Karadeniz limanlarımızdan güneye doğru Kuzey-Güney koridorlarının (Filyos-

Mersin, Samsun-Mersin, Trabzon-Mardin vb.) geliştirilmesi bu açıdan önem taşımaktadır. Paralel şekilde Yunanistan'dan geçen Pan-Avrupa koridorlarının, Ege Denizindeki limanlarımız üzerinden Ülkemize uzatılabileceği, böylece TEN-T'nin Ülkemize birçok noktadan genişlemesi yoluyla “*Komşu Ülke*” yaklaşımından çıkılarak, “*AB'ye Ortak Ülke*” yaklaşımına geçilmesine imkân sağlanmış olacaktır.

7. Ülkemizdeki TEN-T olarak kabul görecektir proje veya aksların gerçekleştirilmesinin ciddi sabit sermaye, altyapı yatırımı gerektirmesi ve bu yatırımların coğrafi konumları veya güzergâhlarının ileride değiştirilme ihtimalinin ortaya çıkmasının sadece ticari ve ekonomik değil güvenlik zaafları da meydana getirebileceği göz önünde bulundurularak, sürecin teknik, siyasi ticari ve güvenlik açısından ilgili kurumlarımızca izlenmesi faydalıdır.
8. Son olarak, altyapı maliyetlerinin yüksekliği ve finansman sıkıntısı göz önünde bulundurularak yumuşak tedbirler (soft measures) dediğimiz yöntemlerden de azami fayda sağlanarak, belirlenen ulaşım şebekesinin daha etkin ve sürdürülebilir bir şekilde işlemesine gayret gösterilmelidir. Bu çerçevede, taşımacılık mevzuatının en iyi şekilde uygulanması, ilgili taraflar arasında etkin koordinasyon sağlanması, ulaşım alışkanlıklarının değiştirilmesine yönelik bilinç artırıcı girişimlerin başlatılması, ulaşım teknolojilerine (R&D) yatırım yapılarak Akıllı Ulaşım Sistemlerinden (ITS) faydalanılması, farklı disiplinlerdeki uzmanlıklarla işbirliği yapılması (sosyal bilimler, çevre, enerji vs.) ve çevre dostu ulaşım türlerinin yaygınlaştırılması desteklenmelidir.

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
BM AEK	: Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu
EIA	: Environmental Impact Assessment (Çevre Etki Değerlendirmesi)
ERDF	: European Reconstruction and Development Bank (Avrupa İmar ve Kalkınma Bankası)
EUROMED	: Euro- Mediterranean Partnership (Avrupa Akdeniz İşbirliği Programı)

Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerinin (Ten-T) Gelişimi Kapsamında Türkiye’de Yürütülen Çalışmalar

GSMH	: Gayri Safi Milli Hâsıla
HAK	: Hükümetlerarası Konferans
HLG	: Hig Level Group (Yüksek Düzeyli Grup)
IPA	: Instrument for Pre-Accession Assistance (Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı)
ITS	: Intelligent Transportation Systems (Akıllı Ulaşım Sistemleri)
MoS	: Motorways of the Sea-(Deniz Otoyolları)
R&D	: Research and Development (Araştırma Geliştirme Ar-Ge)
RIS	: River Information System (Nehir Bilgi Sistemi)
SEA	: Strategic Environmental Assessment (Stratejik Çevre Değerlendirmesi)
SESAR	: Single European Sky ATM Research (Tek Avrupa Seması Hava Trafik Yönetimi Araştırması)
SSN	: SafeSea Net (Deniz Emniyeti Ağı)
SSS	: Short Sea Shipping (Kısa Mesafeli Deniz Taşımacılığı)
TENs	: Trans European Networks (Trans-Avrupa Şebekeleri)
TEN-T	: Trans European-Transport Network (Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi)
TINA	: Transport Infrastructure Needs Assessment (Ulaşım Altyapı İhtiyaçları Değerlendirmesi)
TRACECA	: Transport Corridor Europe- Caucasus-Asia (Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaşım Koridoru)

EK-I***Trans-Avrupa Ulaşım Şebekelerinin Gelişimi***

1990'lı yılların başından itibaren, birbirinden bağımsız ve aralarında yeteri kadar bağ oluşturulamamış Üye Ülke altyapılarının mevcut halleriyle Tek Pazarın gelişmesine yeteri kadar hizmet etmeyeceği düşüncesinden hareketle, AB Üyesi Ülkelerin ulaşım, telekomünikasyon ve enerji altyapılarını birbirine bağlayacak bir Trans-Avrupa Şebekesinin (Trans-European Network-TEN) geliştirilmesi konusu 1992 tarihli Maastricht Antlaşmasında yeni bir başlık olarak yer almıştır.¹ Böylece, açık ve rekabet edebilir bir pazar sisteminin oluşturulması amacıyla ulusal ve bölgesel altyapı şebekelerinin birbirlerine bağlanması, karşılıklı işletilebilir hale getirilmesi, kopuk bağlantıların tamamlanması, tıkanıklıkların giderilmesi, ayrıca adaların, kara ile kuşatılmış alanların ve periferide kalan bölgelerin merkezi bölgelere bağlanması hedeflenmiştir. TEN'in kurulmasıyla ekonomik rekabet edebilirlik, büyüme, istihdam artışı, ulaşım emniyetinin sağlanması, hava kirliliğinin azaltılması, çevresel standartların artırılması, kısaca bölgelerarası işbirliği ve uyumun pekiştirilmesi sağlanmış, en önemlisi de kişilerin, malların, hizmetlerin serbest dolaşımını kolaylaştırılmış olacaktır. Bunlara ilaveten, Maastricht Antlaşması, TEN kapsamında amaç, öncelik ve bir seri tedbirleri öngören Rehber İlkelerin (Guidelines) geliştirilmesini, karşılıklı işletilebilirliği mümkün kılacak teknik standardizasyona gidilmesini ve ortak menfaat projesi olarak addedilen projelere finansman sağlanmasını veya Yapısal, Uyum Fonlarının bu alandaki ortak menfaat projelerine aktarılmasını öngörmektedir.

Burada ele alınan konu, TEN'in ulaştırma boyutu ile ilgili olan “*Trans-Avrupa Ulaşım Şebekeleri(TEN-T)*” konusudur. Maastricht Antlaşmasına uygun olarak, TEN-T'nin hukuki temeli, TEN-T Rehber İlkeleri olarak ifade edilen, 1692/96/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Kararı, onu tadil eden 884/2004/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Kararı ve 1346/2001/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Kararı ile atılmıştır.

1692/96/AT Sayılı Karar², TEN-T'nin karayolları, demiryolları, limanlar, hava alanları ve iç suyolları gibi bütün ulaşım türlerini içerdiğini, coğrafi olarak Topluluğun tamamını kapsadığını, fakat gerektiğinde Merkezi/Doğu Avrupa ve Akdeniz Ülkelerine

1 <http://www.eurotreaties.com/maastrichtec.pdf> (Title XII)

2 Bak. *Decision No 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council on Community guidelines for the development of the Trans-European Transport Network, as last amended by Decision No 884/2004/EC of 29 April 2004.*

genişletilebileceğini belirtmektedir. Ayrıca kişilerin, malların serbest dolaşımını mümkün kılacak yüksek kalitede bir altyapı geliştirilmesini veya mevcut altyapının optimum kullanılmasını, bütün bileşenleriyle karşılıklı işletilebilir olmasını içeren birtakım tedbirler ortaya koymakta ve çok çeşitli ulaşım şebekelerinin sahip olması gereken özelliklere yer vererek, 2010 yılına kadar öncelikli 14 projenin tamamlanmasını hedeflemektedir.

2003 yılı içerisinde, TEN-T konusunda eski Ulaştırma Komiseri Karel Van-Miert Başkanlığında gerçekleştirilen Yüksek Seviyeli Grup I toplantıları neticesinde 30 öncelikli TEN-T proje listesi oluşturulmuştur. Söz konusu yeni liste, 1692/96/AT’yi en son 2004’de tadil eden Kararın ekine konarak, öncelikli projelerin 2020 yılına kadar tamamlanması hedeflenmiştir. Bahse konu yeni Kararda, projelerin uygulanması aşamasında Komisyon’un ilgili Üye Ülkelerin üzerinde mutabık kaldığı bir şahsı “*Avrupa Koordinatörü*” olarak atayacağı hususuna yer verilmektedir. Böyle bir şahsın atanması büyük aksların geliştirilmesine yönelik yatırımların ve ilgili Ülkelerin konuya verdikleri önemin Komisyon tarafından yakından izlenmesi anlamına gelmektedir. İlaveten, 884/2004/AT sayılı yeni Karar, TEN-T’nin denizlerdeki bölümünü (deniz koridorları) oluşturmak üzere geliştirilen ve makale içerisinde ayrı bir başlık altında ele alınan Deniz Otoyolları (Motorways of the Sea-MoS) kavramına geniş yer vermektedir.³

3 Bak. *Decision No 884/2004/EC of the European Parliament and of The Council for the development of the Trans-European Transport Network.*

EK-II***TEN-T'nin Dışsal Boyutu ve Komşu Ülke ve Bölgelere Uzatılmasına Yönelik Çalışmalar***

Ulaşım alanında daha geniş bir Avrupa yaratılması amacıyla, Avrupa Ana Ulaşım Akslarının AB'ye Komşu Ülke ve Bölgelere uzatılmasını hedefleyen, bu bağlamda Avrupa'dan Ortadoğu, Kafkasya, Orta Asya ve Güneydoğu Asya'ya uzanan koridorları tespit eden, o dönemde Avrupa Komisyonu Ulaştırma Komiseri Bayan Palacio'nun önderliğinde Yüksek Düzeyli Grup II (HLG) olarak adlandırılan bir çalışma gerçekleştirilmiştir. Ekim 2004 ve Kasım 2005 tarihleri arasında yapılan 10'u aşkın toplantı neticesinde, AB'nin büyük ulaşım akslarının komşu ülkelere uzatılmasına yönelik ortak menfaate dayalı ulaşım bağlantı/projeleri belirlenmiş ve idari anlamda yatay tedbirler ortaya konmuştur. Çalışmanın Raporu Kasım 2005 tarihinde yayınlanmıştır.¹

Raporun dikkatle incelenmesinden görüleceği üzere, çalışmaya AB'ye komşu 26 Ülke, 25 AB Üyesi Ülke ile Bulgaristan ve Romanya katılmıştır. Ülkemiz söz konusu çalışmada, Bulgaristan ve Romanya gibi AB'ye aday ülke değil, İsrail, Libya, Mısır, Tunus, Gürcistan gibi diğer 26 ülkeyle birlikte AB'ye komşu ülke kategorisinde değerlendirilmiştir. Diğer bir deyişle, bahse konu çalışma Türkiye'yi AB'ye komşu koridor olarak kabul etmiş ve Türkiye'den geçen Güneydoğu aksı, ülkemizin batı ve güneybatı kısmını dışarıda bırakacak şekilde belirlenmiştir. Oysaki AB'ye üyelik yolunda olan bir Ülkenin AB'nin mevcut koridorlarına tek bir noktadan değil birçok noktadan bağlanmasının benimsenmesi (örn. Ege, Akdeniz ve Karadeniz limanları ile) yerinde bir yaklaşım olacaktı. Rapor, AB'nin Taşımacılıkla ilgili Beyaz Kitabının temel amaçlarından olan ve deniz bağlantıları lehine ulaşım türlerinin dengeli dağılımını öngören bir yaklaşım yerine kara taşımacılığı (demir ve karayolu) ağırlıklı bir yol izleyerek bu alandaki bağlantı/projelere yer vermiştir. *Türkiye, 2005 tarihli Yüksek Düzeyli Grup (HLG) Raporundaki önerilerin, özellikle Türkiye'deki ve komşu Ülkelere yönelik ulaşım aksları, koridorları ve bağlantıları bakımından Ülkemizin ihtiyaçlarına, önceliklerine ve beklentilerine tatmin edici düzeyde cevap vermediği görüşündedir. Bu nedenle Türkiye, bir bütün olarak HLG Raporuyla görüş birliği içinde değildir. Türkiye,*

1 Bak. *The 2005 Report of the High Level Group co-ordinated by Loyola de Palacio: Networks for Peace and development-extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions.*

Bak. http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf

AB’ye katılım müzakereleri sürecinde aday ülke olarak, mevcut Trans-Avrupa Ulaşım Ağlarının daha geniş bir çerçevede revizyonunu desteklemektedir.²

2008 yılında ara değerlendirmesi, 2010 yılında yeniden gözden geçirilmesi öngörülen Raporda, büyük aksların/projelerin ve yatay tedbirlerin güncellenmesi amaçlanmakta ve uzun vadede söz konusu aksların tamamlanması amacıyla daha bağlayıcı mekanizmaların geliştirilmesi (Mutabakat Zabıtları veya Uluslararası Anlaşmalar imzalanması) öngörülmektedir.

Söz konusu çalışma aslında *AB’nin ulaşım alanında komşu bölgelere yönelik genişlemesinde siyasi önceliklerini ortaya koyan bir çalışma* olarak değerlendirilebilir. HLG Raporu daha sonra AB müktesebatının bir parçası haline getirilmiştir.³

2003 sonlarına doğru, Türkiye’nin TEN’e eklemenebilmesi için ulaşım altyapı ihtiyaçlarını değerlendirme çalışması (TINA Study) yapılması gerektiği fikri Komisyon tarafından ortaya atılırken, Avrupa Komisyonu Ulaştırma Komiserliği tarafından yukarıda sözü edilen HLG çalışmalarının da başlatılmış olduğunu anlamaktayız.

2 <http://op.ubak.gov.tr/>, TINA Nihai Raporu, Sf.55

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

EK-III**AB'nin Mevcut TEN-T Politikasının Revizyonuna Yönelik Çalışmaları- Yeşil Kitap**

Avrupa Komisyonu, TEN-T hakkındaki politikasının geleceğine yönelik Yeşil Kitap çalışmasını 2008 yılı sonlarına doğru tamamlamayı planlamaktadır. 14–15 Ekim 2008 tarihlerinde Brüksel’de gerçekleştirilen “TEN-T Politikasının Geleceği” isimli Konferansta, günümüze kadar uygulana gelmekte olan TEN-T Politikası masaya yatırılmıştır.¹ Söz konusu politikanın bir başarı hikâyesi olduğu ancak amaç, öncelik ve kullanılan araç ve aktörlerde bir ayarlama veya iyileştirmeye ihtiyaç duyulduğunun altı çizilmiştir. Biryandan klasik amaçların gözden geçirilmesi vurgulanırken diğer yandan bunlara yeni veya daha güçlü amaçların ilave edilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca, mevcut TEN-T politikasının kamu açısından görünürlüğü ve bu konudaki bilinç düzeyinin yeterli olmadığı dile getirilerek, Rehber İlkelerde bu yönde bir değişiklik yapılması ve daha fazla ilerleme/değerlendirme raporlarının çıkarılması gerektiği belirtilmiştir.

Bu çerçevede Komisyonun TEN-T amaçları;

- AB’nin artık kendi içinde bütünleşme amacından limanlar ve havaalanları aracılığı ile küresel bir bütünleşmeye doğru kayması,
- Ulaşım alanında karşılıklı işletilebilirlik ve pazara giriş kurallarının işlediği Tek Pazarın dünya ekonomisi ile rekabet edebilecek şekilde kapasitenin artırılması,
- Demir, deniz, iç su yolları gibi ulaşım modlarına kayılarak ve bu alanlarda karşılıklı işletilebilir, teknolojik yeniliklere açık, çevresel açıdan sürdürülebilir, emniyetli ve enerji maliyetleri düşük bir taşımacılığın sağlanması, olarak ortaya konmuştur. Öte yandan, 2020’ye yönelik bir strateji geliştirilmesi, iklim değişikliği ile mücadele edilmesi, AB’de yaşanması beklenen durgunluğun altyapı yatırımları ile aşılması gibi hususlar yeni ve daha güçlü amaçlar olarak belirtilmiştir.

TEN-T öncelikleri ile ilgili olarak; mevcut altyapı programının finansmanı, Avrupa’nın tamamının küresel pazarlara bağlanması, mevcut ağın daha akıcı hale getirilmesi, karşılıklı işletilebilir ve yönetilebilir bir demiryolu şebekesinin oluşturulması ve Galileo uydu seyrüsefer sisteminin hayata geçirilmesinin önemi vurgulanmıştır.

1 Bak. *Green Paper “TEN-T policy review: Towards a better integrated trans-European transport network at the service of the common transport policy”*

Mevcut TEN-T Programının yani öncelikli 30 projenin tamamlanması için gereken paranın 379 Milyar Euro olduğu ve bunun 125 milyarının hâlihazırda harcandığı, kalan 254 milyarının 2020’ye kadar harcanması gerektiği ifade edilmiştir. Topluluk fonları olan TEN-T Bütçesi, Uyum Fonu ve Yapısal Fonların (örn.ERDF) çok az katkı sağladığı ve TEN-T projelerin finansmanının büyük oranda Üye Ülkelerin kendileri tarafından sağlandığı belirtilmiştir. Diğer bir deyişle, Programın %52’sinin Üye Ülkeler tarafından finanse edildiği (30 projenin 17’si) bu durumun da Üye Ülkelerde büyük kamu açıklarına neden olduğu, bunun da söz konusu Ülke GSMH’sının %60’ına tekabül ettiği belirtilmiştir. Avrupa’nın uluslararası ticaretinin %90’ının ve Avrupa içi ticaretinin %40’ının deniz limanları ile yapıldığı ifade edilerek, küresel pazara limanlar ve havaalanları ile bağlanmanın önemi vurgulanmıştır.

Mevcut TEN-T ağının daha akıcı hale getirilmesi hususunda, Avrupa ekonomisinin ve büyümesinin doğuya doğru kaydığının göz önünde bulundurulması gerektiğinin altı çizilmiştir. Bu çerçevede, yeni kuzey-güney Cenova-Rotterdam, Berlin-Palermo koridorlarına ilaveten Baltık-Adriyatik Kuzey-Güney koridorunu oluşturan Gdansk/Gydina-Trieste/Venedik koridorlarının geliştirilmesinin önemi ifade edilmiştir. İlaveten, mevcut TEN-T ağının “*Daha Geniş Avrupa Stratejisi (HLG Çalışmaları)*” ve “*Akdeniz Birliği Projesi*” ile daha akıcı hale getirilebileceği belirtilmiştir.

Yukarıda bahsi geçen öncelik ve amaçları yerine getirmek için kullanılacak araçlarla ilgili olarak, Maastricht Antlaşması hükümlerinin daha iyi kullanılması, Rehber İlkelerin revize edilmesi, yeni mali araçların bulunması ve büyük borç içerisinde bulunan Üye Ülkelerle daha fazla ilgilenilmesi hususları dile getirilmiştir.

Maastricht Antlaşması ile Roma Antlaşmasına ilave edilen 155.2 No’lu Maddede, “*Üye Ülkeler, Komisyon ile irtibat halinde, TEN-T ağını geliştirmek ve gerçekleştirmek ortak amacına önemli katkı sağlayacak ulusal politikaları arasında koordinasyon sağlayacaklardır. Komisyon, Üye Ülkelerle işbirliği halinde söz konusu önemli ulusal politikaların koordinasyonunun geliştirilmesi için her türlü yararlı inisiyatifini kullanabilir*” denilmektedir. Dolayısıyla, bahsi geçen maddenin daha etkin uygulanması ve Komisyonun inisiyatifini burada önemli değerlendirilmektedir.

Rehber İlkelerin revizyonunda vurgulanan husus ise, TEN-T Ağı (TEN-T Network) ile TEN-T Çekirdek Ağı (Core Network) ifadesi arasında bir farklılaşmaya gidilmesi gerektiği noktasındadır. Buna göre, **TEN-T Ağı**: Hiyerarşik katmanlar halinde yapılandırılan ve taşımacılık mevzuatına ve karşılıklı işletilebilirlik, emniyet, akıllı ulaşım sistemleri, altyapı ücretlendirmesi, teknik standartlar vb. eylemlere referans oluşturan Avrupa Yollarının tamamı olarak tanımlanmıştır. Oysaki **TEN-T Çekirdek**

Ağı: Ortak menfaat projesi olarak tanımlanan öncelikli projelerin toplamından oluşan, AB mali yardımını almaya hak kazanan ve AB koordinasyonunda uygulanan ağ olarak tanımlanmaktadır. Buna ek olarak, söz konusu çekirdek ağın öncelikli olması gerektiği ve çekirdek ağ tanımının hazırlanacak Yeşil Kitapta daha açık bir şekilde yapılmasının yerinde olacağı belirtilmiştir. Bahse konu ağın limanlara, deniz otoyollarına bağlanmasının ve hizmet unsurları olan lojistik merkezleri içermesinin altı çizilmiştir.

Bunlara ek olarak, taşımacılık politikaları ile çevre politikalarının uyumlu olması gerektiği, iklim değişikliği, küresel ısınma, deniz seviyesinin yükselmesi, buzulların erimesi ve sera etkisi yapan gazların artması konularında eğer zamanında tedbir alınmazsa maliyetlerin çok yükseleceği belirtilmiştir. Yenilenebilir enerji kaynaklarına yönelmesi, elektrikli araçların kullanılması gibi hususların altı çizilmiştir. Ulaştırma sektöründe CO₂ emisyonunun %26 arttığına vurgu yapılarak teknolojik gelişmeye önem verilmesi yoluyla 2020'ye kadar bu oranın %10 daha azaltılmasının hedeflenmesi ve “Yeşil TEN-T Amaçları”nın ortaya konması gerektiği dile getirilmiştir. İklim değişikliğinin, mevcut TEN-T Ağının revizyonunu, yani daha az temel projelere ağırlık verilmesini zorunlu kıldığı, Stratejik Çevre Değerlendirmesi (SEA) ve Çevresel Etki Değerlendirme (EIA) yükümlülüklerinin TEN-T düzenlemelerinde revizyon gerektirdiğinin altı çizilmiştir.

Yeni mali kaynaklar ve araçlar bulunması ile ilgili olarak; AB bütçesinin TEN-T'ye uygun olarak artırılması, Birlik Garantili Eurobonolar aracılığı ile TEN-T Programının finanse edilmesi, TEN-T üzerinde uygulanmakta olan bazı ücretlendirmelerin TEN-T öncelikli proje finansmanında kullanılması, özel sektörün projenin en başından işin içine çekilmesi, Kamu Özel Ortaklığı uygulamasını daha cazip hale getirecek yasal çerçevenin oluşturulması, *Avrupa Kamu-Özel Ortaklığı Merkezi* kurulması ve çok fazla borç içerisinde olan Ülkelere esneklik sağlanması gibi hususlar dile getirilmiştir. Öncelikli Projelerin koordinasyonunun AB seviyesinde *Avrupa İcra Ajansı* gibi Kurumlarla yürütülmesinin önemine değinilmiştir. Ayrıca, Marco Polo Programı gibi yeni finansman kaynaklarının önemli olduğu, Avrupa Yatırım Bankasının kendi insan kaynaklarını kullanarak, TEN-T öncelikli projelerin gerçekleştirilmesinde yeni finansman mekanizmaları geliştirmesi gerektiği belirtilmiştir.

Bu arada, öncelikli projelerin gerçekleştirilmesinde ulusal yerine Avrupa yönelimli bir yaklaşımı gerçekleştirecek “*Proje Koordinatörleri*”nin atanmasının daha çok desteklenmesi ve rollerinin artırılması gerektiğinin altı çizilmiştir.

Öte yandan, enerji sektörü ile taşımacılık sektörünün çok alakalı olduğu belirtilmiştir. Kyoto Protokolüne uyum, Lizbon stratejik hedeflerine uyum, enerji arzı güvenliği ve Rus gazına olan bağımlılığın altı çizilmesi gereken meseleler olduğu kaydedilmiştir. Söz konusu politikaların layıkıyla uygulanamamasının bağımlılık yaratacağı dile

getirilmiştir. Toplam Avrupa nihai enerji kullanımının (%42) büyük oranda (%30’u) taşımacılık alanında gerçekleştiği dolayısıyla enerji politikaları ile taşımacılık politikalarının birbiriyle çok ilintili olduğu ifade edilmiştir. Sürdürülebilir biyoyakıt, hidrojen yakıt ya da fosil yakıtların kullanımının CO2 emisyonunu önemli oranda azaltacağı ifade edilerek emisyon ticareti ile ilgili daha çok çalışma yapılması gerektiği belirtilmiştir.

Stratejik altyapı planlamasının sadece trafik ve ticaret artışı tahminlerine dayandırılmaması, yer yapısının da dikkate alınması gerektiği ve ana karanın en iyi şekilde planlanmasının önemi dile getirilmiştir.

Son olarak, TEN–T programının uygulanmasında ne yukarıdan aşağı neden aşağıdan yukarı bir yaklaşımın tam doğru olmadığı, her ikisinin karışımı olan bir yol izlenmesinin ve yan politikalarla uyuma dikkat edilmesinin ve periferi bölgelerden, farklı ulaşım türü temsilcilerinden gelen mesajlara dikkat edilmesi gerektiğinin altı çizilmiştir. TEN Politikasının aslında bir çeşit ulaştırma politikası olduğu ve her iki politikanın birlikte geliştirilmesi gerektiği kaydedilmiştir. SESAR, Galileo, SSN, RIS gibi projelerin TEN’in bütçesinden faydalanan taşımacılık projeleri olduğu belirtilmiştir.