

# BEŞ YILLIK KALKINMA PLANLARINDA ULAŞIM SEKTÖRÜNÜN İNCELENMESİ

PAMPAL, Süleyman, HATİPOĞLU, Seda, ARIKAN ÖZTÜRK Ebru,  
*Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Plan.ve Uyg. A.B.D. 06570 Maltepe/ANKARA*  
*Tel: 312 2318192 Faks: 312 2316943*

[spampal@gazi.edu.tr](mailto:spampal@gazi.edu.tr), [shatipoglu@gazi.edu.tr](mailto:shatipoglu@gazi.edu.tr), [eozturk@gazi.edu.tr](mailto:eozturk@gazi.edu.tr)

## Özet

Türkiye, bugüne kadar uygulanan ulaşım politikaları, sosyo-kültürel ve sosyo-ekonomik özelliklerinden kaynaklanan nedenlerden dolayı büyük bir trafik problemi ile karşı karşıya bulunmaktadır. Meydana gelen kazalardaki can kayıpları, maddi kayıplar, yük ve yolcu taşımacılığında karayollarının ağırlıklı payı gözönüne alındığında, problemi çözmek üzere ortaya konacak hedeflerin, uygulanacak politikaların ve izlenecek yöntemlerin belirlenmesi için yapılacak çalışmaların önemi ortadadır.

Kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın hızlandırılması amacıyla ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1963 senesinde birincisi yapılmak üzere her beş sene bir kalkınma planları yapılmaktadır. Şu anda Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005) yürürlüktedir.

Kalkınma Planlarının hazırlanmasında, toplumun erişmesi istenen iktisadi ve toplumsal amaçları, bunları gerçekleştirmek için başvurulacak araçları ve bu araçların kullanılmasında uyulacak temel ilkeleri gösteren “Plan Hedefleri ve Stratejisi” esas tutulmuştur

Bu bildiriye mevcut Beş Yıllık Kalkınma Planlarında; ulaşım sektörü için tasarlanmış olan hedef ve politikalar incelenmekte ve bunların gerçekleşme oranları değerlendirilmektedir.

Anahtar kelimeler: Ulaşım sektörü, Kalkınma Planı

# INVESTIGATION OF TRANSPORTATION SECTOR IN FIVE YEAR DEVELOPMENT PLANS

PAMPAL, Süleyman, HATIPOĞLU, Seda, ARIKAN ÖZTÜRK Ebru,  
*Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Trafik Plan.ve Uyg. A.B.D. 06570 Maltepe/ANKARA*  
*Tel: 312 2318192 Faks: 312 2316943*  
[spampal@gazi.edu.tr](mailto:spampal@gazi.edu.tr), [shatipoglu@gazi.edu.tr](mailto:shatipoglu@gazi.edu.tr), [eozturk@gazi.edu.tr](mailto:eozturk@gazi.edu.tr)

## Abstract

Turkey is facing substantial traffic problems due to socioeconomic and cultural characteristics, and transportation policies exercised up-to-date. The fatalities and property losses occurring in crashes and the dominance of highways in passenger and freight transportation underscore the prominence of the studies that deal with the identification of the goals and objectives, policies, and methods that would improve the current situation.

It is evident that well-organized, rapid, and wholistic social and cultural planning activities would promote efficiency in resource utilization and in return contribute to the economic development. For those purposes, starting from 1963 State Planning Organization develops and publishes five year development plans. Today, the 8<sup>th</sup> Five Year Development Plan (2001-2005) is in effect.

The plan goals and strategies, which contain the main principles that address the societal economic and social goals, and the tools required achieving those goals, are essential in the development of the Development Plans.

This paper investigates and evaluates the past and current Five Year Development Plans in terms of goals and policies pertaining the transportation sector and levels of realization of those policies.

Key words: Transportation sector, Development plan

## 1.Giriş

Bir ülkenin kalkınmışlık düzeyinin belirlenmesinde ulaşım önemli bir göstergedir. Ülkedeki gelişmişliğin göstergesi konumundaki bu organizasyon, hedeflerin iyi tespit edilip, sağlıklı politikaların uygulanmasını ve aynı zamanda planlı-disiplinli bir çalışmayı gerektirmektedir.

Ulaştırma kendi içinde başlı başına önemli bir hizmet sektörüdür. Aynı zamanda ekonomik bir faaliyet olmasıyla beraber başta turizm, sanayi ve tarım kesimleriyle karşılıklı etki-tepki içerisinde. Piyasa mekanizması ulaştırma faaliyetlerine bağlı olarak değişip gelişmektedir. Ekonomik kalkınma sürecinde ulaştırma faaliyetleri itici bir güç oluşturur. Dolayısıyla ulaştırmaya yönelik alınacak kararlar, uygulanacak politikalar ve yapılacak planlar aynı zamanda gelişmeye yönelik ekonomik içerikli bir yapıya sahip olacaktır.

Kaynakların verimli kullanılması ve kalkınmanın hızlandırılması amacıyla ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1963 senesinde birincisi yapılmak üzere her beş sene bir kalkınma planları yapılmaktadır. Bu planlarda pek çok alanda ileriye dönük hedefler belirlemek, stratejiler geliştirmek ve topluma perspektif sağlayan politikaları tespit ederek uygulamayı yönlendirmek amaçlanmaktadır. Bu çerçevede Ulaştırma Sektörünün mevcut durumu ve geleceği ile ilgili olarak yapılmış olan kalkınma planlarında çeşitli hedefler belirlenmiş, politikalar ortaya konmuş ve öneriler getirilmiştir. 1. Kalkınma Planından başlamak üzere tüm kalkınma planlarında belirlenen bu hedef ve politikalar aşağıda incelenmektedir.

## 2. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)

### Ana ilke ve genel hedefler

- Çeşitli Ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken ekonomik hareket için gerekli şartları yerine getirerek artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılamak.
- Fazla kapasite yaratmamak ve eldeki kapasiteden tam yararlanmak.
- Hizmetleri iyileştirmek, maliyetleri düşürmek.
- Ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye uygun şekilde yürütmek.
- Yol ağının kurulmasında, işletmede ve tarifede tutarlı bir ulaştırma politikasının tespitini yapacak ve tatbikini takip edecek bir bakanlar arası yüksek ulaştırma kurulu kurulacaktır.

### Karayolu

- Karayollarından yararlananların karayolu şebekesinin bakım giderleri ile amortismanına makul bir nispette katılmaları prensip olarak benimsenecektir.
- Şimdiye kadar özellikle karayolu yapımında yaratılacak kapasitenin trafiği artırması beklenmiştir. Bunun doğru olmadığı sonuçlarıyla ortadadır. Bundan sonra yatırımlar talebin gelişmesine uygun yönde ve standartta yapılacaktır.
- Bugünkü karayollarımızın fiziki standartları kötü, geometrik standartları ise ihtiyaçtan yüksektir. Bundan böyle fiziki standartlar yükseltilecek, geometrik standartlarda yurt ihtiyaçlarına göre tayin edilecektir.
- Bir başka yere yolla bağlanmamış kasabalar verimli trafik yoğunluğu bulunsun bulunmasın yola kavuşturulacaktır.
- İl-köy ve orman yolları yapımı önümüzdeki programın ağırlık noktasıdır. İl özel idareleri il yollarının yapımına uygun bir şekilde iştirak edeceklerdir. Bu yolların yapımı KGM'de toplanacaktır. Orman yollarının da KGM tarafından yapımı konusu incelenecektir. Bu takdirde Orman İdaresi bu yolların masraflarını karşılayacaktır.
- Turizmin gelişmesine imkan verecek karayollarının yapılmasına öncelik verilecektir.
- Karayolu taşımacılığını düzenleyen yönetmelik, tüzük ve yasaları uygulamakla ilgili kuruluşlar çok çeşitlidir. Bu yüzden karayolu taşımacılığı memleket ekonomisi yararına işlememektedir. Gerek bugünkü hükümleri daha etkin bir şekilde uygulamak gerekse planın gerektirdiği karayolu politikasını izlemek üzere bir karayolu taşıma idaresi kurulacaktır.

### Demiryolu

- Uzak mesafelerde ve trafik yoğunluğu yüksek olan hatlarda daha çok demiryolu taşımasını teşvik edici şartlar hazırlanacaktır. Demiryolu işletmeciliğinde iktisadilik ve verimliliği artırıcı tedbirler alınacaktır. Ayrıca taşıma sistemleri arasında mallara göre de ayırım yapılacaktır.

- Demiryollarında yollar yurdun ihtiyaçlarına uygun olarak ve yeni gelişmelerden yararlanarak yapılacaktır.
- Demiryolu yapımında sadece yapım bakımında ekonomik olma özelliği göz önünde tutulmayacak işletmenin iktisadiliği de araştırılacaktır.

#### **Havayolu**

- Hava alanlarını yapan ve işleten birbirinden ayrı iki kurum olan Hava Alanları ve Akaryakıt Tesisleri İnşaat Reisliği ve Devlet Hava Meydanları İşletme Genel Müdürlüğü arasında personel fazlalığını ve teşkilat şişkinliğini önleyecek şekilde işbirliği yapılacaktır.
- Sivil ve askeri iki hava alanı bulunan yerlerde, trafiğe elverişliliği de gözönünde tutularak, bunlardan biri hava ulaştırması için seçilecek ve kullanılacaktır. Bakım ve geliştirme harcamaları yalnız bu seçilen alana yapılacaktır. (Askeri zaruretlar bu hükmün dışındadır).
- Hava alanlarının güvenlik donatımı artırılacaktır

#### **Denizyolu**

- Limanlar tek elde toplanacaktır.
- Transit ticaretinin gelişmesinde mühim rolü olan serbest bölge veya liman konusu üzerinde durularak müsait liman şehirlerimizde tesisine matuf çalışmalar yapılmalıdır.
- Daha modern ve genç teknelerle dış ticaret mallarımızın en az yarısını taşıyarak, uluslararası sularda yabancı bandıralı gemilerle rekabet edebilir bir deniz ticaret filosu yaratılacaktır.

### **3. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)**

#### **Ana ilke ve genel hedefler**

- Ulaştırma sektörü, planda öngörülen ekonomik ve sosyal hedeflerin gerçekleşmesini mümkün kılacak ve destekleyecek yönde geliştirilecektir. Sektör programlarının düzenlenmesinde, talebin asgari maliyetlerle ve güven içinde karşılanması esas olacaktır.
- Ulaştırma ile ilgili genel politikanın düzenlenmesi ve gerekli kararların alınmasını sağlayacak bir örgütlenme meydana getirilecek ve genel politikanın tespiti, çeşitli sistemler arasında koordinasyonun sağlanması tek bir elde toplanacaktır.
- Ekonomik gelişmeyi kolaylaştırmak ve sektörün dengeli bir şekilde gelişmesini sağlamak amacıyla her alt sistemin benzer şartlar altında rekabet etmesi esastır.
- Ulaştırma sektöründe sistemi kullananların yapım ve bakım harcamalarına amortisman, bakım ve idame masraflarını karşılayacak ölçüde katılmaları şarttır.
- Sektör, değişen şartlara uyabilen, gelişen, dinamik bir yapıya sahip kılınacaktır. Ancak modernizasyon sadece teknik imkanları kapsayacak şekilde ele alınmayacak; ulaştırma sisteminin bütünüyle modernizasyon işletme, idare, organizasyon, planlama ve araştırma konularında içine alacaktır.
- Ulaştırma sistemlerinde emniyet sağlanacak, kazaların önlenmesi esas olacaktır.
- Her alt ulaştırma sisteminde yolcu, sürücüyü, yükü ve taşıtı kapsayacak şekilde bir sigorta sistemi geliştirilecektir.
- Büyük şehirlerde problemler yaratan şehir içi trafiğinin düzenlenmesi için çalışmalar yapılacaktır.

#### **Karayolu**

- Karayolu ve karayolu taşıt emniyeti, trafik kontrolleri, sürücülere ehliyet verilmesi ve karayolu işletmesi ile ilgili bütün diğer görevleri tek elde toplayan ayrı bir kuruluş olarak "Karayolları Ulaştırması ve Trafik Genel Müdürlüğü" kurulacaktır.
- Ulaştırma Sektöründe sistemi kullananların yapım ve bakım harcamalarına amortisman, bakım ve idame masraflarını karşılayacak ölçüde katılmaları şarttır.
- Karayolu taşımacılığında yük taşınması alanında şirketleşme teşvik olunacaktır.
- Karayolu fiziki ve geometrik standartları iyileştirilecektir.
- Köy yolları yapımında ekonomik bir çözüm olan "Grup Köy yolları" yapımına bu dönemde başlanmıştır.

#### **Demiryolu**

- Devlet Demiryolları İşletmesindeki aksaklıklar düzeltilecektir.

- Demiryollarında taşıt kapasitesinin artırılması; ekonomik ömrünü dolduran buharlı lokomotifler yerine yurt içinde imal edilen dizel lokomotiflerin ikame edilmesi, yolcu trenlerinde birinci mevki kaldırılarak, bugünkünden daha konforlu 6-8 kişilik ikinci ve üçüncü mevki konulması, mevcut mototrenlerden farklı, ayrı lokomotif ve vagonlu, yatar koltuklu mototrenlerin servise girmesi, yeni yapılacak yük vagonlarının büyük taşıma kapasiteli olması yoluyla sağlanacaktır.

#### **Havayolu**

- Hava alanlarında, yer hizmetlerinin, tek elden ve daha düzenli bir şekilde yapılması gerçekleştirilecektir.
- **Hava-taksi servisi konusunda araştırmalar yapılacak ve yeterli potansiyelin bulunduğu** yerlere bu servisin başlaması desteklenecektir.

#### **Denizyolu**

- Yapım hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan Ulaştırma Bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olarak "Limanlar Genel Müdürlüğü" kurulacaktır.
- Türk Deniz Ticaret Filosu geliştirilecektir.

### **4. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)**

#### **Ana ilke ve genel hedefler**

- Taşımanın alt sistemler arasındaki dağılımının düzeltilmesi, karayollarının gereksiz olarak yüklenmesinin önüne geçilmesi, taşımada vergilendirme, tarife, maliyet ve sübvansiyon konularının Türkiye'nin yeni koşullarına uygun biçimde ele alınması ve çözümlere bağlanması zorunlu olmaktadır
- Gelecek yıllarda taşıma maliyetinin, özellikle akaryakıt fiyatlarındaki artışla birlikte, daha da artacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle, sanayi ve diğer sektördeki projelerin yer seçimlerinde, kurulacak tesislerin ulaşım talebini de dikkate almak ve ekonomik değerlendirmeleri buna göre yapmak ilkesi daha da ağırlık kazanacaktır. Bu açıdan, ulaştırma, yer seçimi, sanayileşme, arazi kullanımı gibi konulardaki karşılıklı ilişkileri saptayacak çalışmalara öncelik verilmesi gerekmektedir.
- Büyük kentlerde önemli bir sorun haline gelmiş olan şehiriçi ulaşım problemini toplutaşıma ile karşılamak için gerekli çalışmalara başlanacaktır.

#### **Karayolu**

- Karayollarında taşımanın örgütlenmesi, taşıma işlerine ilişkin yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi ve trafiğin etkin bir şekilde denetimi için gerekli işlemler tamamlanacaktır.
- Türkiye koşullarına uygun olarak karayolu altyapı standartlarının geliştirilmesi sorunu ele alınacaktır.
- Fiziki ve geometrik standartların yetersizliği, hızla artan trafik hacmi karşısında uzun dönemde darboğazlar yaratacak nitelikte görüldüğünden, devlet yollarında 16 000 km lik bir bölüm, il yollarında ise tüm şebeke yeni koşullara göre düzenlenecektir

#### **Demiryolu**

- Demiryollarının yol yenileme projelerinde, yalnız belirli kesimlerin iyileştirilmesi yerine tüm güzergahın durumu ele alınacak ve ilerideki gelişmeler de gözönünde bulundurularak daha hızlı taşımaya olanak sağlayacak yenilemelere gidilecektir.
- Uzun dönemde sanayileşmenin getirdiği taşıma hizmetlerinin karşılanması için demiryolu alt sektörünün ulaştırma içindeki ağırlığını artırma politikaları araştırılacaktır.

#### **Havayolu**

- Sivil havacılıkla ilgili alan hizmetlerinin etkili olarak yürütülmesi için başlatılan çalışmalar tamamlanacak ve uygulamaya konulacaktır.
- İşletmeye açılmış bulunan havaalanlarının fiziki yönden geliştirilmesi ve gerekli seyrüsefer cihazları ile donatılması devam edecektir

#### **Denizyolu**

- Akdeniz, Karadeniz ve Batı Bölgelerimizde en az birer limanın kapasitelerinin sınıai taşımalar açısından genişletilmesi amacıyla bir proje çalışması yapılarak yıl içinde DPT ye iletilecektir.
- Limanların tek elden yönetilmesini sağlamak amacıyla kurulması öngörülen Limanlar Gn Md. nün kuruluş çalışmaları program dönemi içinde sonuçlandırılacaktır.

- Toplam 5000 yolcu kapasiteli 4 gemi ile 2 römorkör 1975 yılında hizmete girecektir

## 5. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)

### Ana ilke ve genel hedefler

- Taşıma hizmetlerinin, yakıt tüketimi en az ve ülke koşullarına en uygun taşıma sistemleri ile karşılanmasını sağlayacak, plan hedef ve ilkeleriyle tutarlı bir politika izlenecektir. Bu amaçla, sanayi yük taşımalarının demiryolu ve denizyolu ulaşımına kaydırılması, kitle taşımacılığına yönelmesi ve sektördeki dışa bağımlılığın en aza indirilmesi için gerekli önlemler alınacak, demiryolu ve denizyolu ulaştırması ile boru hattı taşımalarına ve bu ulaşım biçimlerinin gerektirdiği altyapıya öncelik verilecektir.
- Şehirlerarası yük taşımada 1977 de %76,4 olan karayollarının payının 1983 te %66,4 e düşürülmesi, 1977 de sırasıyla % 13,9 ve % 9,5 olan demiryolu ve denizyolu ulaştırmacılığının paylarının ise % 22,7 ve % 10,7 ye yükseltilmesi öngörülmüştür. Öncelikle kitle taşımalarında büyük ölçüde demiryolu ulaşımı ile karşılanması için gerekli düzenlemeler yapılacak, konteyner taşımalarına yönelinecektir.
- Ulaştırma sistemlerinde taşımının gerçek maliyeti saptanacak, tarifeler gerek bu maliyetler, gerek alt sistemlerin karşılıklı ilişkileri ve etkileri göz önünde tutularak düzenlenecek ve izlenecek taşıma politikasının etkin bir yönlendirme aracı olarak kullanılacaktır.
- Dönem içinde büyük ve entegre proje anlayışının geliştirilmesine özen gösterilecektir.
- İmar planları, ulaşım ve trafik planları ile birlikte hazırlanacak kentiçi ulaşımında kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları belirlenecektir. Kentiçi ve kentlerarası trafik sorununun ulaştığı boyutlar dikkate alınarak, trafiğin güvenli bir biçimde akışını sağlamak için gerekli trafik yasaları hızla yürürlüğe konulacak, yönetim ve denetim düzenlemeleri yapılacaktır.
- Yüksek kapasiteli yük ve yolcu taşıma sistemlerine ağırlık verilmesini sağlayacak özendirici ve yasal önlemler alınacaktır. Kentlerarası taşımalarda özellikle yük taşımalarında büyük ve güvenilir ortaklıklar ve örgütlenme özendirilecek, bu alanda kamu denetimi sağlanacaktır.
- Ulaştırma politikasının düzenlenmesinde ülkenin coğrafi konumunun yaratabileceği olanaklar özenle değerlendirilecektir. Transit taşımalarının ülke ekonomisine katkıları ve getirdiği yükler ayrıntılı olarak saptanacak, ulusal çıkarlara en uygun ilke ve politikalar seçilerek uygulanacaktır. Ülkenin uluslararası geçiş yolu olarak kazandığı önem, kalkınmayı hızlandıracak ve dış ödeme gücüne katkıda bulunacak biçimde değerlendirilecektir.
- Ulaşım güvenliğini artırıcı eğitim, denetim ve mühendislik hizmetleri geliştirilecek ve bu konuya dönük yatırımlara öncelik verilecektir.
- Boru hatlarının ulaşımının taşıdığı potansiyel önemle değerlendirilecektir.

### Karayolu

- Karayolu taşımada, otobüsle yolcu taşımının toplam karayolu taşımadaki payının artırılması esas tutulmuştur.
- Devlet ve il yollarında, geçit vermeyen ve kaplamasız yol kalmaması, köy yollarında ise yeni yol ve kaplama yapımı yanında fiziki standartların da yükseltilmesi hedef alınmıştır.
- Köy ve orman yolları yapımında ortak amaçlı yollar saptanarak sorumlu kuruluşlar arasında ikilemleri önleyecek eşgüdüm sağlanacaktır.
- Karayolu altyapısının geliştirilmesinde kırsal kesimdeki yerleşim merkezlerinin gereksinimlerine ağırlık verilecektir.

### Demiryolu

- Demiryolu iç hatlar yolcu taşımının yılda ortalama %14,3 artarak dönem sonunda 1978 e göre iki katına yükseltilmesi, iç hatlar yük taşımının ise yılda ortalama %20,1 artırılması hedef alınmıştır.
- Demiryollarının özellikle sanayie dönük artan talebi, yerinde ve zamanında karşılayabilmesi için ,bu alandaki yatırımlara yeniden düzenleme ve modernizasyon çalışmalarına ağırlık verilecektir.
- Demiryollarında hizmet gören kamu kuruluşlarının hedef alınan hizmet düzeylerini ve çağdaş işletmecilik koşullarını gerçekleştirebilmesi için bu kuruluşta yapısal düzenlemelere gidilecek ve idari, hukuki, mali önlemler alınacaktır.

### Havayolu

- Havayollarında, mevcut hatlar içinde işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesine ağırlık verilecektir.

- Ekonomik olmayan hatlarda çalışan uçakların daha çok potansiyel gösteren hatlara kaydırılması ve mevcut filonun daha verimli kullanılması gerçekleştirilecektir.
- Hava alan ve limanlarının gerekli elektronik aygıtlarla donatılması ve bu plan dönemi içinde tamamlanarak, her türlü hava koşullarında aksamadan işleyen bir hava ulaşım sisteminin gerçekleşmesi sağlanacaktır.
- Hava alan ve limanlarında görev yapan çeşitli kamu ve özel kuruluşların alan işletmeciliği için zorunlu olan uyumlu çalışmayı sağlayacak yönde yeniden düzenlenmeleri gerçekleştirilecektir. Bu kuruluşlara bağlı personelin, tek bir alan yönetiminin yetki ve sorumluluğu altında görev yapmasını sağlayacak gerekli yasa, ilgili kuruluşlarca hazırlanarak Meclise gönderilecektir. Hava ulaştırması hizmetlerinin düzen ve denetim içinde yürütülmesi amacı ile “Seyrüsefer” ve “Mania” tasarılarının da yasalaşmasına çalışılacaktır.
- Uçuşa elverişlilik belgesi veren ve yasalarla verilmiş görevleri üstlenen Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı “Hava Ulaştırması Genel Müdürlüğü” nün sivil havacılıkla ilgili görevlerini günün koşullarına uygun düzeyde ve gereğince yerine getirebilmesini sağlamak amacıyla geliştirilmesi ve yeniden düzenlenmesi öngörülmektedir.

### **Denizyolu**

- Deniz ticaret filosunun beş yılda 800.000 DWT artırılarak 1983 yılında 2.600.000 DWT a ulaştırılması ve navlun giderlerinin de dış ödemelerin azaltılması hedef alınmıştır.
- Yeni liman kapasitelerin yaratılmasında, gerektiğinde transit trafiği ve gemi onarım tersanelerini de içerecek bölge kompleksleri oluşturulacaktır.

## **6. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)**

### **Ana ilke ve genel hedefler**

- Beşinci plan döneminde ulaştırma sektörünün sağlıklı bir yapıya kavuşması, sektörde verimliliğin artması, mevcut kapasitelerin en etkin biçimde kullanımı ve hizmet düzeyinin yükseltilerek devamı, altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirmesi esas alınmıştır.
- Yurtiçi yolcu taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sisteminin %95,1 pay ile ağırlığını sürdürmesi, yurt dışı yolcu taşımada ise havayolunun önemini koruması beklenmektedir.
- Şehir içi yolcu taşımalarında, mevcut altyapı ve taşıtların daha verimli kullanılmasını sağlayacak az maliyetli tedbirlere öncelik verilecektir. Banliyö hatlarının geliştirilmesi, kapasite artırımı ve toplu taşımacılığa yönelik raylı sistemlere geçilmesine imkanlar ölçüsünde öncelik verilecektir.
- Şehirlerarası yük taşımada ağırlığın karayollarından birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolu ve boru hatlarına doğru kaydırılması hedef alınmıştır. Beşinci plan dönemi sonunda halen %80,9 olan karayolları payının % 65,7 ye düşmesi, buna karşılık demiryolu, denizyolu ve boru hatlarının paylarının sırasıyla %18,3, %11,5 ve %4.4 e yükselmesi beklenmektedir.
- Ülkemiz üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması için gerekli imkanlar hazırlanacaktır.
- Şehirlerde ulaşım planları, imar planları ile bütünleştirilerek ele alınacak, ulaşımın mevcut altyapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanacaktır.
- Tüm sistemlerde trafik emniyetini artırıcı projelere öncelik verilecektir.

### **Karayolu**

- Devlet ve il yollarının büyük bir bölümü kaplamalı duruma getirilecektir.
- Karayolu ulaştırmasında taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak, sigorta sistemi günün şartlarına uygun hale getirilecek, yeni yapım, bakım onarım giderlerinin karşılanmasında kamunun yapacağı paralı yollardan elde edilecek gelirler vb. gelirlerden yararlanılacaktır.

### **Demiryolu**

- TCDD Genel Müdürlüğü’nün çeken-çekilen araç kapasitesinin hızla artırılmasına yönelik yatırımları ile mevcut demiryolu altyapısının standartlarını yükseltecek yol yenilemeleri ve kapasiteyi artıracak elektrifikasyon, sinyalizasyon yatırımları mevcut demiryolu sisteminin belirlenecek özelliklerine göre ele alınacaktır.

### **Havayolu**

- Yurt dışı yolcu taşınmasında havayolu alt sektörünün düzenli ve etkin bir işletme ile ağırlığını sürdürmesi beklenmektedir.
- Türk Hava Yollarının uçak filosu, talep tahminleri izlenerek, gelişmelere paralel olarak büyütülecektir.
- Hava ulaşımında kullanılan her türlü tesis, tesisat ve yardımcı sistemlerin her an kullanılabilir seviyede faal tutulması için bakım, onarım ve restorasyon hizmetlerine birinci öncelik verilecek, meydanlarda Türk ve yabancı uçaklara verilecek bütün hizmetlerin dünya standartları seviyesine çıkarılmasına çalışılacaktır.

### **Denizyolu**

- Yurt dışı taşımalarında, denizyolunun diğer alt sektörlerle oranla daha büyük pay alması sağlanacaktır.
- Devam etmekte olan liman tevsi yatırımları dönem içinde tamamlanacaktır. Marmara bölgesinde yeni bir liman gereğini karşılayacak yatırımlara da dönem içinde başlanacaktır. Ayrıca uluslararası taşımacılık yönünden önemli bazı limanlarımıza konteynır terminaleri yapımını sağlayacak projeler de kısa sürede ele alınarak ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi sağlanmış olacaktır.
- Limanların iyileştirilmesi araç-gereç eksikliğinin giderilmesi ve modernizasyona yönelik birinci proje 1984 yılında tamamlanmış olacak ve projenin ikinci kısmına da 1985 yılında başlanacaktır. Böylelikle liman kapasitelerinin artırılması ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi sağlanmış olacaktır.
- Beşinci plan dönemi sonunda Türk Deniz Ticaret filosu tonajının 6.2 milyon tona ulaşması hedef alınmıştır. Filonun, uluslar arası deniz taşımacılığına ve çağdaş işletmecilik anlayışına uygun bir yapıya kavuşması da sağlanacaktır.
- Turistik amaçlı ve şehiriçi yolcu taşınması için gerekli yolcu gemilerinin taleple uyumlu şekilde geliştirilmesine önem verilecektir.

## **7. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1989-1995)**

### **Ana ilke ve genel hedefler**

- Ulaştırma hizmetlerinin sağlıklı bir yapıya kavuşturulması, sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin biçimde kullanımı ve altyapının güvenli ve ekonomik bir hizmeti eksiksiz olarak yerine getirmesi esastır. Bu amaç, taşıma modlarının en uygun yerlerde ve işlemlerde kullanıldıkları etkin bir ulaşım ağı oluşturulacaktır.
- Ekonomik gelişmeyi yakından izleyen, darboğaz oluşturmayan, ülke kalkınmasına destek veren, uluslararası ticareti kolaylaştıran ve ödemeler dengesine en fazla katkıyı sağlayan bir ulaşım sistemi gerçekleştirilecektir.
- Yurtiçi yolcu taşınmasında, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sisteminin %95 pay ile ağırlığını sürdürmesi, yurtdışı yolcu taşınmasında ise havayolunun önemini koruması beklenmektedir.
- Plan döneminde toplam kamu yatırımlarının %22 sinin ulaştırma sektörüne ayrılması öngörülmektedir. Bu dönemde yapılacak yatırımların tamamına yakın bir bölümünü devam eden projeler oluşturacaktır.
- AT ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacaktır.
- Ulaştırma sektöründen beklenen hizmetlerin istenilen düzeyde sağlanabilmesi ve uluslararası teknolojik gelişmelerin yakından izlenebilmesi için altyapı ve işletmecilik alanında personel eğitimine öncelik verilecektir.
- Türkiye üzerinden yapılan transit taşımalarda demiryolu ve limanların potansiyelinden daha fazla yararlanılması için demiryolu ve liman üst yapıları ile tarife sistemlerinde bu geçişi özendirecek düzenlemeler yapılacaktır.

### **Karayolu**

- Karayolu ve yurt içi yolcu taşımalarının yılda ortalama 5.5 artışla plan dönemi sonunda 137 milyar yolcu-km ye, yurtiçi yük taşımalarının % 4.6 artışla 75.5 milyar ton-km ye ulaşması hedef alınmıştır.
- Plan döneminde, devlet yollarının tamamı ve il yollarının yüzde 70'i asfalt kaplamalı duruma getirilecek, devlet yollarında bitümlü sıcak karışım kaplamalı yolların uzunluğu artırılacaktır.
- Yeniden belirlenecek köy yolları ağında, öncelikle köy ve köy belediyesi merkezine ait yollarla bunları devlet ve il yollarına bağlayan yolların yapımı tamamlanacak, köy yollarında stabilize kaplamalı yol uzunlukları artırılacaktır.
- Mevcut karayolu ağının güvenli ve ekonomik bir hizmeti yerine getirmesini sağlamak için bakım ve onarım işlerine öncelik verilecek, standart üstü yüklemeler önlenecektir.



- Devam eden otoyol projelerinde şimdiye kadar yapılanların ve bundan sonra yapılacak işlerin verimli olabilmesi için bazı kesimler öncelikle ele alınarak tamamlanacaktır.
- Karayolunun kullananların yatırımlara katkı düzeyinin olması gereken seviyeye getirilmesi amacıyla, dolaylı ve dolaysız vergiler, yolu kullanım oranları ile ilişkilendirilerek belirlenecektir.
- Karayolu ulaştırmasında taşımlar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak, sigorta sistemi günün şartlarına uygun hale getirilecektir.
- Karayolu yapımlarında ihaleli yapım oranı artırılarak özel sektörün yapım kapasitesinden daha fazla yararlanılacak, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün bakım hizmetlerinde yoğunlaşması sağlanacaktır.
- Ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgeler ile çevre koşullarının esnek üstyapıları kısa sürede tahrip ettiği yörelerde deneme biçiminde kısa tullerde, prefabrik beton parke veya betonyol yapımına geçilecektir.
- Kentiçi ulaşım yatırımları, arazi kullanım planları ile bütünleştirilmiş toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır.

### **Demiryolu**

- Plan dönemi sonunda demiryolu ile yurtiçi yük taşımalarının yıllık ortalama % 8,9 artış ile 13,5 milyar ton km'ye ulaşması ve toplam yük taşımaları içindeki payının %11,7 olması öngörülmektedir.
- Dönem içinde yaklaşık 2000 km yol yenilenecek, 1994 yılında elektrikli hat uzunluğu 2300 km'ye sinyalizasyon tesisleri de 2489 km'ye ulaşacaktır. 74 adet elektrikli anahat, 50 adet manevra lokomotif, 280 adet çeşitli tipte yolcu ve 9500 adet yük vagonu araç parkına katılacaktır.
- Demiryollarında, kombine taşımacılık ve konteyner kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- Demiryollarını AT ölçülerinde dengeli, verimli ve ekonomik bir duruma getirebilmek için gerekli çalışmalar yapılacaktır.

### **Havayolu**

- Plan döneminde kamu kesimince yapılan havayolu yolcu taşımacılığında iç hatlarda % 6,4, dış hatlarda % 7,9 yıllık ortalama artış sağlanması ve plan dönemi sonunda iç hatlarda 1450 milyon yolcu-km dış hatlarda 60000 milyon yolcu-km ye erişilmesi öngörülmektedir.
- Havayolu ile kargo, posta ve fazla bagaj olarak kamu sektöründe yapılan yük taşımalarında plan hedefi olarak 1994 yılında iç hatlarda 16 milyon ton-km, dış hatlarda 84 milyon ton-km öngörülmekte ve dönem içinde iç hatlarda % 7,8, dış hatlarda ise %8,8 yıllık ortalama artış beklenmektedir.
- Hava trafik kontrol hizmetlerinin sürat ve emniyetle yapılması ve Türk hava sahasının güvenliğinin kurulacak radar ağıyla daha üst düzeyde sağlanması amacıyla yönelik Türkiye Hava Trafik Kontrol Radar Kaplaması Projesi sonuçlandırılacaktır.
- Sivil havacılık faaliyetlerinin kontrolü, denetlenmesi ve koordinasyonunun daha etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için gerekli yapısal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.
- Besleyici havayolu (feedeline) sisteminin kurulup geliştirilmesi amacıyla muhtelif yörelere mahalli idarelerin de katkılarıyla küçük havaalanları yapılması çalışmaları kapsamlı bir etüde dayandırılacaktır.
- THY uçak filosunun modernizasyonu, standardizasyonu ve geliştirilmesi çalışmalarına devam edilecek, THY'da hizmet standartlarının ve uçakların kapasite kullanımının yükseltilerek yurtiçi yolcu taşımacılığında ziyade uzun menzilli ve ekonomik açıdan daha avantajlı dış hatlara yönelmesi hedef alınacaktır.
- Özel hava taşıyıcıların mevcut sorunlarını kısa sürede çözümlenerek, güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde, yurtdışı turizme dayalı " charter" ve yurtiçi turizme dayalı küçük uçak ve hava-taksi işletmeciliği alanlarında daha etkin rol oynamaları konusunda gerekli destek sağlanacaktır.

### **Denizyolu**

- Plan döneminin sonunda, deniz ticaret filosunun uluslararası teknolojik gelişmelere uygun gemilerin inşası ve ithali yoluyla 6,5 milyon DWT'a ulaştırılması öngörülmektedir.
- Plan döneminde filonun gerçekleştireceği yurtiçi yük taşımalarında yılda ortalama % 8,1, yurtdışı yük taşımalarında da %4,8 artış öngörülmektedir. Ayrıca üçüncü ülkeler arası taşımlardan döviz girdisi sağlanması ve transit taşımalardan Türk bayraklı gemilerin aldığı payın 3 milyon tona ulaşması beklenmektedir.
- Gemi inşaa sanayi kapasitelerinin değerlendirilmesi, filonun yenilenme ve ek gemi ihtiyacının karşılanması için gerekli finansman imkanları artırılacaktır.

- Türkiye kıyılarının sanayi, ticaret ve turizm sektörleri yönünden sosyal, ekonomik ve çevresel özelliklerini, mevcut liman kapasitelerini ve sektörün gelişmeye uygun kıyı kesimlerinin potansiyellerini belirleyecek bir çalışma gerçekleştirilecektir.
- Önemli dış ticaret limanlarındaki faaliyetlerin etkinliğini artırmak amacıyla otonom liman idaresi uygulamasına geçiş çalışmaları başlatılacaktır.
- Kamu limanlarındaki faaliyetlerin konuları itibarıyla özelleştirilmesini sağlamak amacıyla gerekli girişimler ve idari düzenlemeler yapılacak, uygulamaya pilot projelerle geçilecektir.

#### **Boru Hattı**

- Plan döneminde boruhattı ile ham petrol taşımacılığında önemli bir artış beklenmemekte, buna karşılık özellikle rafineri ürünlerinin tüketim merkezlerine boru hatları ile taşınmasının yaygınlaştırılması hedef alınmaktadır.
- Ürün boruhatlarının işlerliğinin temini ve yeni ürün boruhattı yatırımlarının ekonomik rantabilitesinin artırılmasına yönelik uygun bir akaryakıt fiyatlandırma mekanizması geliştirilecek ve akaryakıt taşımalarının karayolundan daha ekonomik ve güvenli olan boruhatlarına kaydırılması sağlanacaktır.
- Rafineler arası ürün dengesinin sağlanabilmesi için gerekli ürün boruhattı yatırımları planlanacaktır.
- Yeni doğal gaz boruhattı, şehir dağıtım şebekeleri ve bağlı hattı yatırımları, doğal gazın Türkiye genel enerji dengesi içindeki erini uzun vadede belirleyecek kapsamlı bir çalışmaya dayandırılacaktır.

## **8. Yedinci Kalkınma Planı (1995-2000)**

#### **Ana ilkeler**

- Çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturulması temel amaçtır. Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boruhatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.
- Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır.
- Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek, yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap-İşlet-Devret Modeline önem verilecektir.
- AB ile entegrasyon sürecinde ulaştırma politikalarında uyum sağlanacak, Bağımsız Türk Devletleriyle gelişen ekonomik ve uluslararası ilişkilerin gerektirdiği ulaştırma altyapısı ülke yararları ve olanakları ölçüsünde gerçekleştirilecektir.
- Mevcut ulaştırma altyapılarından en üst düzeyde yararlanılabilmesi için gerekli iyileştirme ve bakım-onarım hizmetleri aksatılmaksızın sürdürülecektir.
- Mevcut otoyolların, limanların ve havaalanlarının etkin kullanımını sağlayabilmek için bunları karayolu ve demiryolu ana aksları ile bütünleştirecek yolların yapımı öncelikle ele alınacaktır.
- Kentiçi ulaşım yatırımları, arazi kullanım planları ile bütünleştirilmiş, toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılacaktır.
- Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde, ulaştırma alt sektörlerinde faaliyet gösteren kuruluşların koordinasyonundan sorumlu ayrı bir birim oluşturulacaktır.

#### **Karayolu**

- Devlet ve il yollarında üstyapının iyileştirilmesi çalışmalarına ağırlık verilecek, asfalt kaplamalı yol oranı, Plan döneminde devlet yollarının tamamını, il yollarının da yüzde 85'ini kapsamak üzere artırılırken ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu dönem sonunda 8.500 km'ye ulaştırılacaktır.
- Plan döneminde tamamlanacak yatırımlarla devlet ve il yollarında, yaklaşık 500 km bölünmüş yolun hizmete girmesi, 5.500 km yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanmış olacaktır.
- Köy yollarında; grup köy yolu yapımına önem verilecek, bu yollar ile köy merkezlerine ulaşan yolların öncelikle asfaltlanması rasyonel bir program dahilinde yürütülecektir. Dönem içinde, 16.500 km asfalt, 50.000 km stabilize, 2.000 km beton köy yolu yapımı gerçekleştirilecektir.
- Devam eden otoyol yatırımları yeniden değerlendirilip uygun görülenlerin yapım ve işletiminin özel sektöre devri sağlanacak, bundan sonra yapılacak otoyolların Ulaştırma Ana Planı ile uyumlu olması ve yapılabirlik etüdülerine dayandırılması esas alınacak, bu yatırımların Yap-İşlet-Devret Modeli ile ele alınmasına öncelik verilecektir.

- Karayolu güvenliğini artırıcı eğitim, denetim ve mühendislik hizmetleri geliştirilecek ve taşıtların çevreye olumsuz etkilerini azaltmak için, araçların teknik yöntemlerle kontrolleri yaygınlaştırılacaktır.
- Kentlerarası karayolu yük taşımalarında tonaj tahdidine uyulmasını sağlamak üzere ağırlık ve kontrol istasyonlarının kurulması ve denetlemelerin düzenli yapılması sağlanacaktır.
- Karayollarında ve şehir içlerinde yük ve yolcu taşımalarında sürücülerin eğitimi ve denetiminde, Kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşlarının etkinliği artırılacak ve trafiğin çağdaş bir düzeye ulaşmasında bu kuruluşlarla müşterek çalışmalar yapılacaktır.
- Trafik sorununu çözecek nitelikte Devlet politikasını tespit etmek ve bu maksatla Karayolu güvenliği konusunda hedefleri belirlemek ve etkinliği artırmak amacı ile Bakanlıklar arası koordinasyonu sağlayacak yeni bir kurulun oluşturulması ve bu konuda mevcut mevzuatta gerekli değişikliklerin yapılması sağlanacaktır.

### **Demiryolu**

- Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır.
- Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanılmasını sağlamak üzere modernizasyon ve iyileştirme yatırımlarına ağırlık verilecek, toplam 2.000 km yol yenileme ve 1.300 km elektrifikasyon çalışması, 60 adet elektrikli anahat lokomotifini ile 250 adet yolcu, 2.500 adet yük vagonu temini gerçekleştirilecektir. Ayrıca, toplam 80 km yeni demiryolu hizmete verilecektir.
- Demiryollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılanma programı tamamlanarak kısa sürede uygulanacaktır.

### **Havayolu**

- Havaalanları yatırımlarında öncelik, başta Atatürk ve Antalya olmak üzere, mevcut havaalanlarının hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine verilecektir.
- Hava ulaştırması alt yapısı yetersiz olan ancak, turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelerde havaalanı yatırımlarına önem verilecektir.
- Sivil havacılık otoritesinin otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması, personelinin nicelik ve nitelik olarak iyileştirilmesi sağlanacaktır.

### **Denizyolu**

- Limanlarda programlanmış yatırımlar hızlandırılacak, gerekli yerlerde yeni kapasitelerin oluşturulması sağlanacaktır.
- Dünya denizcilik sektörünü yakından izleyen, gelişen ulusal ve uluslararası koşullara uyum sağlayacak düzenlemelere olanak veren dinamik bir denizcilik politikası oluşturulacaktır.
- Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi sağlanacaktır.
- Dünya deniz ticareti koşullarına tam uyum sağlayabilmek için deniz sigortaları, çevre, finansal kiralama, gemi acenteliği mevzuatı ve deniz ihtisas mahkemelerinin kurulması gibi konularda ulusal mevzuatta gerekli düzenlemeler yapılacaktır.

### **Boru Hattı**

- Yeni doğalgaz boruhattı ve depolama yatırımları öncelikle arz kaynağının çeşitlendirilmesi suretiyle tek kaynağa olan bağımlılığın giderilmesine ve arz güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak planlanacak, ülkemize ekonomik ve siyasi güç kazandıracak uluslararası hampetrol ve doğalgaz boruhattı yatırımlarına önem verilecektir.
- Rafineri ürünlerinin karayolu taşımalarına göre daha ekonomik ve güvenli olan boruhattı ile taşınması için mevcut ürün boruhattlarının etkin şekilde kullanımına yönelik düzenlemelere öncelik verilecek ve yeni ürün boruhattları planlanacaktır.

## **9. Sekizinci Beş yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**

### **Ana ilke ve genel hedefler**

- VIII. Plan, ulaştırma alt sektörlerinin işlevlerini etkin olarak yerine getirmesi için gerekli politikaların oluşturulacağı bir dönem olacaktır.

- Ekonomik ve sosyal gelişmenin ihtiyaç duyduğu ulaştırma hizmetlerinin ekonomik ve güvenli bir şekilde karşılanması, ulaşım türleri arasında ülke gereksinimlerine uygun dengenin sağlanması, ulaştırmada can ve mal güvenliğinin yanısıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması temel amaçtır.
- Ülke ekonomisi ve sosyal yaşamın beklentilerine uygun ulaştırma altyapısını oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır. Plan döneminde, Ulaştırma Ana Planının öncelikle hazırlanması amacıyla, Ulaştırma Bakanlığı koordinasyonunda ilgili kuruluşların etkin katılımı sağlamak üzere gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- Alt sektörler bazında uluslararası taşımacılık ağları belirlenecek, Avrupa-Asya transit taşımacılığının sadece karayoluyla olması halinde ortaya çıkacak olumsuzluklar göz önünde tutularak, bir köprü konumundaki ülkemiz, Avrupa-Asya trafiği için tüm ulaştırma sektörlerini kapsayan kombine taşımacılığının terminali haline getirilecektir.
- Mevcut ulaşım altyapılarının etkin kullanılmasına ve korunmasına önem verilecek, bakım ve onarım faaliyetleri düzenli olarak ve zamanında yapılacaktır.

### **Karayolu**

- Karayollarında yolcu ve yükün ekonomik ve güvenli taşınmasını sağlamak, çevreye verilen zararı en aza indirecek önlemleri geliştirmek, altyapıyı trafiğin gerektirdiği geometrik ve fiziki standartlara ulaştırmak temel amaçtır.
- Karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığını mesleki yeterlilik koşuluna bağlayarak, taşımacılığın esaslarını belirleyecek olan Karayolu Taşıma Kanunu gerekli mevzuat ve kurumsal düzenlemeler ile uygulamaya konulacaktır.
- Karayollarında trafik güvenliğini azaltan ve diğer taşıma sistemleri ile haksız rekabetin oluşmasına neden olan aşırı yüklemeler önlenecektir.
- Taşımacılıkta örgütlenme özendirilecek, meslek örgütlerinin üniversite işbirliği ile sektörde ulusal ve uluslararası kurallara hakim, güncel bilgi ile donanmış uzman kadroların yetiştirilmesine katkı sağlaması için gerekli altyapı oluşturulacaktır.
- Karayolu altyapısı, trafiğin gerektirdiği kesimlerde otoyol ve bölünmüş yol sistemi ile geliştirilecek, büyük şehir geçişlerinin bir program çerçevesinde çevre yollarına dönüştürülmesine önem verilecek, ana güzergahlardaki kuzey-güney bağlantıları iyileştirilecek, karayolu ağı üzerinde trafik kazalarının yoğunlaştığı kara noktaların giderilmesi çalışmaları öncelikle ele alınarak Plan dönemi içinde tamamlanacaktır.
- Otoyol projeleri, alternatif taşıma türlerini dikkate alan kapsamlı teknik, ekonomik ve mali fizibilite etüdlerine dayandırılacak, otoyol yapım ve işletiminin özel sektör tarafından gerçekleştirilmesinde uygulanabilecek finansman modelleri geliştirilecektir.
- Mevcut otoyolların kullanımında güvenliğin ve verimliliğin artırılması için bilgi teknolojilerindeki gelişmelerden yararlanılacak, geçiş ücretlerinin belirlenmesinde, her kesimde otoyolun kullanım esnekliğini belirleyen araştırmalara dayanan, kullanıcı tercihlerini rasyonel trafik dağılımlarına göre yönlendiren bir yaklaşım geliştirilecektir.
- Plan döneminde, asfalt kaplamalı yol oranı devlet yollarının tamamını, il yollarının da yüzde 90'ını kapsamak üzere artırılırken, ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu, dönem sonunda 8.200 km'ye ulaştırılacaktır. Devlet ve il yollarında tamamlanacak yatırımlarla, yaklaşık 1.000 km yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanacaktır.
- Plan döneminde 20.000 km asfalt, 40.000 km stabilize ve 2.000 km beton köy yolu yapımı gerçekleştirilecektir.
- Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş ve görevleri ile ilgili yasada bakım hizmetlerinin özel sektöre yaptırılmasını uygulanabilir hale getirecek gerekli değişiklikler ile denetimi güçlendirecek yapısal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

### **Demiryolu**

- Hizmetlerin kentin ulaşım talepleriyle uyumlu ve diğer ulaşım sistemleriyle bir bütünlük içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla, altyapı hizmetleri oluşturulacak birim tarafından yürütülmek üzere, banliyö hizmetleri mahalli idarelere devredilecektir.
- AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, işletmeci kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanacaktır.
- Türkiye'nin transit demiryolu taşımacılığındaki konumu güçlendirilecektir.

- Konteyner taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteyner kara terminallerinin kurulması çalışmalarına hız kazandırılacaktır.
- Mevcut demiryolu şebekesinden en üst düzeyde yararlanmak üzere altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilecektir. Ayrıca, Plan döneminde; 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanması planlanmaktadır.
- Kurumsal yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözülerek demiryolu işletmeciliğinin geliştirilmesi amacıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılacaktır.

#### **Havayolu**

- Havaalanı yatırımlarındaki öncelik, yeni havaalanı yapmak yerine, bu meydanların hizmet kapasitelerinin ve standartlarının yükseltilmesine verilecektir.
- Dönem sonunda havaliman ve meydanlarında gelen-giden yolcu sayısının dış hatlarda 43,7 milyona, toplamda 69,0 milyona ulaşması öngörülmektedir.
- DHMİ ve Anadolu Üniversitesi işbirliği ile sektörde gerek duyulan uluslararası standartlarda hava trafik kontrolörü yetiştirilecektir.
- Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün otonom ve yaptırım gücü yüksek bir yapıya kavuşturulması ve personelinin nitelik ve nicelik olarak geliştirilmesi sağlanacaktır.

#### **Denizyolu**

- VIII. Plan döneminde 21. yüzyılın taşıma biçimi olma yolundaki kombine taşımacılık, transit ülke durumundaki Türkiye'yi de limanlar ve diğer ulaşım altyapıları yönünden etkileyecektir. Limanlarımızın; 2000 içinde tamamlanacak olan Ulusal Limanlar Master Planı sonuçları da gözönüne geliştirilmesi, modernleştirilmesi, kapasitelerinin artırılması ve transit taşımacılık faaliyetlerinde trafiğin geçiş koridoru olma özelliğine kavuşturulması amaçlanmaktadır.
- Türkiye, AB'ye tam üye olduğunda kabotaj tekeline sona erdirmek durumunda kalacaktır. Adaylık döneminde kabotaj konusunda gerekli yönlendirmeler yapılarak Türkiye içinde yük ve yolcu taşımacılığının kara taşımacılığından denizyoluna kaydırılmasını sağlamak amacıyla kabotaj taşımacılığı yapan yük ve yolcu gemilerine liman hizmetleri ve yakıt konusunda destek verilmesi için gerekli önlemler alınacak, olası AB rekabetine hazırlıklı olmak üzere koster filosu güçlendirilecektir.
- Denizcilik mevzuatı uluslararası mevzuat ile uyumlu hale getirilecektir.
- Yeni gemi inşasında uluslararası alanda yürürlükte olan dolaylı desteklerin uygulanması amacıyla gerekli mevzuat değişiklikleri yapılacaktır.
- Liman işletmeciliği otonom bir yapıya kavuşturularak uluslararası rekabete hazır hale getirilecektir.

#### **Boru Hattı**

- Ülkemizi dünyanın önemli enerji dağıtım merkezlerinden birisi haline getirecek uluslararası ham petrol ve doğal gaz boru hattı yatırımlarına önem verilecektir.
- Hazar havzasındaki, Kazakistan, Türkmenistan ve Azerbaycan'da üretilen ham petrolü boru hattı ile Akdenize, buradan da dünya pazarlarına ulaştıracak Bakü-Tiflis-Ceyhan Ana İhraç Boru Hattı projesinin VIII. Plan döneminde tamamlanmasına öncelik verilecektir.
- Yeni doğal gaz boru hattı, dağıtım şebekeleri ve bağlantı hattı yatırımları, doğal gazın Türkiye genel enerji dengesi içindeki yerini uzun vadede belirleyecek kapsamlı bir çalışmaya dayandırılacaktır
- Doğal gaz kullanımının ülke çapında yaygınlaşmasını sağlamak amacıyla doğal gaz sektörünün yeniden yapılandırılması ve bu çerçevede özel gaz dağıtım şirketlerinin oluşumuna imkan verecek hukuki ve kurumsal düzenlemeler yapılacaktır.

## **10. Değerlendirme**

### **10.1. Ana İlke ve Genel Hedeflerin Değerlendirilmesi**

Kalkınma planlarını ana ilkeler ve genel hedefler açısından incelediğimizde;

- Üçüncü plan döneminden başlamak üzere, taşımacılık hizmetlerinde karayolu taşımacılığı ağırlıklı dengesiz dağılımının diğer ulaşım türlerine kaydırılması gerekliliği ortaya konmuştur. Ancak bu durum düzeltilmemiş ve dördüncü, yedinci ve sekizinci plan dönemlerinin de önemli genel hedeflerden biri olarak yer almıştır.

- Ulaşım sektörünün değişen şartlara uyabilen, teknolojik gelişmeleri yakından takip eden bir yapıya sahip olması gerekliliği ilk olarak ikinci plan döneminde yer almıştır. Gelişen teknolojinin gerisinde kalmamak amacı ile bu gereklilik altıncı ve sekizinci plan dönemlerinde de yer almıştır.
- Ulaştırma sistemlerinin emniyeti ve trafik kazalarının önlenmesi konusu ilk olarak ikinci plan döneminde ele alınmıştır. Ancak emniyet konusunda yaşanan sıkıntıların ve trafik kazalarının artması nedeniyle bu konu dördüncü, beşinci ve sekizinci plan dönemlerinin de kapsamına girmiştir.
- Şehir içi trafikte yaşanan problemler ilk olarak üçüncü plan döneminde dile getirilmiş ve şehir içi trafiğin toplu taşıma araçlarına kaydırılması gerekliliği ortaya konmuştur. Bu problemin devamlılığını sürdürmesi nedeniyle yedinci plan döneminde de toplu taşımanın gerekliliği yine ana hedeflerin arasında yer almıştır.
- İlk olarak dördüncü plan döneminde “ulaşım sektöründe büyük ve entegre projeler yapılması gereklidir” maddesiyle değinilen ulaşım ana planlarının gerekliliği, bu konuda yeterli çalışmalar yapılmadığı için, yedinci ve sekizinci plan döneminin de kapsamında yer almıştır.
- Çok önemli olmasına rağmen, yedinci plan dönemine kadar hiç değinilmeyen “ulaşım altyapısı ve işletmesinin çevreye uyumlu olması” gerekliliği, hızla artan çevre kirliliği nedeniyle yedinci ve sekizinci kalkınma planlarının genel hedefleri arasında yer almıştır.

## 10.2. Karayolu Ulaşımı Hedeflerinin Değerlendirilmesi

Kalkınma planlarını karayolu ulaşımı açısından incelediğimizde;

- Birinci Plan döneminde, ulaştırma sektöründe sistemi kullananların yapım ve bakım harcamalarına katılımlarının sağlanması planlanmış, bu madde İkinci Plan kapsamında da yer almıştır. Ancak bu katılım yeterli seviyede sağlanamadığı için Altıncı Plan döneminde karayolunu kullananlardan alınacak dolaylı ve dolaysız vergilerin, yolu kullanım oranları ile ilişkilendirilerek belirlenmesi kararlaştırılmıştır.
- Birinci Plan döneminde planın gerektirdiği karayolu politikasını izlemek üzere bir karayolu taşıma idaresi kurulması öngörülmüş, ikinci Plan döneminde ise karayolu taşımacılığı ile ilgili bütün görevleri tek elde toplayan bir “Karayolları Ulaştırması ve Trafik Genel Müdürlüğü” kurulması kararlaştırılmıştır. Ancak diğer plan dönemlerinde karayolu ulaştırmasında yetki ve sorumluluklarda yaşanan kargaşa devam etmiş ve Yedinci Plan döneminde Trafik sorununu çözecek nitelikte Devlet politikasını tespit etmek ve bu maksatla Karayolu güvenliği konusunda hedefleri belirlemek ve etkinliği artırmak amacı ile Bakanlıklar arası koordinasyonu sağlayacak yeni bir kurulun oluşturulması kararlaştırılmıştır.
- Birinci Plandan Beşinci Plana kadar Devlet karayolu ağının fiziki ve geometrik standartların iyi düzeye getirilmesi plan kapsamındadır.
- Köy yollarının yapımına Birinci Plan döneminde büyük önem verilmiş ancak, yolların yapımı konusunda ilgili kuruluşlar arasında yeterli işbirliği sağlanamamıştır. Diğer Plan dönemlerinde de köy yolları yapımına devam edilmiştir. Birinci Plan döneminde köy yolları konusunda ilgili kuruluşlar arasında işbirliği sağlanamadığı için Dördüncü Plan döneminde de köy yolları yapımında sorumlu kuruluşlar arasında ikilemleri önleyecek eşgüdüm sağlanması hedeflenmiştir.
- Üçüncü Plan döneminde Karayollarında taşımanın örgütlenmesi, taşıma işlerine ilişkin yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi için gerekli işlemler tamamlanması öngörülmüş ancak, planlanan hedefler gerçekleştirilemediği için Beşinci Plan ve Altıncı Plan dönemlerinde karayolu ulaştırmasında taşımaların lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınması kararlaştırılmıştır. Yedinci Plan döneminde de kentler arası karayolu yük taşımalarında tonaj tahdidine uyulmasını sağlamak üzere ağırlık ve kontrol istasyonlarının kurulması ve denetlemelerin düzenli yapılması planlanmıştır. Ancak karayollarında yük ve yolcu taşımacılığı ile ilgili esasları belirleyecek olan Karayolu Taşıma Kanunu Sekizinci Plan döneminde yer almıştır.
- Üçüncü Plan döneminde imar planları, ulaşım ve trafik planları ile birlikte hazırlanacak kentiçi ulaşımında kuruluşların görev, yetki ve sorumlulukları belirlenecek, kentiçi ve kentler arası trafik sorununun ulaştığı noktalar dikkate alınarak güvenli bir biçimde akışı sağlamak için, gerekli trafik yasaları düzenlenecek maddesi Dördüncü Plan döneminde yine hedefler arasında görülmektedir.
- Dördüncü ve Beşinci Plan dönemlerinde Devlet ve İl yollarında, geçit vermeyen ve kaplamasız yol kalmaması, köy yollarında ise yeni yol yapımı yanında yolların fiziki şartlarının yükseltilmesi hedeflenmiştir. Beşinci Plan döneminde yolların büyük bir bölümünün kaplamalı hale getirilmesi hedeflenmiş, Altıncı Plan döneminde devlet yollarının tamamı ve il yollarının yüzde 70’i asfalt kaplamalı duruma getirilerek, devlet yollarında bitümlü sıcak karışım kaplamalı yolların uzunluğu artırılması hedeflenmiştir. Ancak tüm plan dönemleri boyunca Devlet ve İl yollarının tamamı asfalt kaplamalı yapılamadığı için Yedinci ve Sekizinci Plan dönemlerinde de bu madde hedefler arasında yer almıştır.

- Altıncı Plan döneminde aşırı yüklü araçların yola yaptığı tahribatları önlemek amacıyla, ana güzergahlar üzerinde sabit ağırlık kontrol istasyonlarının kurulması planlanmıştır. Ancak dönem içerisinde yapımı gerçekleştirilememiş ve Yedinci ve sekizinci Plan dönemlerinde tekrar hedefler arasına alınmıştır.
- Altıncı plan döneminde ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgeler ile çevre koşullarının esnek üstyapıları kısa sürede tahrip ettiği yörelerde prefabrik beton parke veya beton yol yapımına geçilmesi planlanmış ancak bu gerçekleştirilememiştir.
- Altıncı Plan döneminde karayollarının bakım ve onarım işlerine öncelik verilmesi planlanmış ve Sekizinci dönemde de bakım hizmetlerinin Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluş ve görevleri ile ilgili yasada özel sektöre yaptırılmasını uygulanabilir hale getirecek gerekli değişiklikler ve yapısal düzenlemeler gerçekleştirilmesi hedeflenmiştir.
- Altıncı Planda devam eden otoyol projelerinde bazı kesimlere öncelik verilmesi kararlaştırılmış, Yedinci Plan döneminde otoyolların Ulaştırma Ana Planı ile uyumlu olması ve yapılabirlik etüdlerine dayandırılması esas alınarak bu yatırımların Yap-İşlet-Devret Modeli ile ele alınmasına öncelik verilmesi öngörülmüştür. Otoyol yapımına Sekizinci Plan döneminde de devam edilmiştir.
- Yedinci ve Sekizinci Planlarda Devlet ve İl yollarında bölünmüş yolların artırılması hedeflenmiştir ancak, henüz tam olarak tüm yollar bölünmüş hale getirilememiştir.

### 10.2. Demiryolu Ulaşımı Hedeflerinin Değerlendirilmesi

Kalkınma planlarını demiryolu ulaşımı açısından incelediğimizde;

- Her planda özellikle demir yollarının modernizasyonu ve yeniden düzenlenmesi ve taşımacılıktaki payının artırılması üzerinde durulmuştur.
- Birinci Plan döneminde demiryollarında yenileme, onarım gibi işler yeni hat yapımı ile beraber yürütülmüştür. Ancak hatların büyük bir kısmının altyapısı eski, geometrik standartları yetersiz, şehirlerarası bağlantılarını uzun olması çeşitli sorunlar yaratmış, bu sorunlar Üçüncü Plan döneminde de sürmüştür.
- Dördüncü Plan döneminde şehirlerarası yük taşımacılığında ağırlığın karayollarından birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolları ve boru hattına kaydırılması planlanmış ancak, gerçekleştirilememiş ve Beşinci Plan kapsamına dahil edilmiştir. Beşinci ve Altıncı Plan dönemlerinde tarım ve sanayi sektörünün büyüme hızlarında meydana gelen artışlar demiryolu ve karayolu taşımacılığını önemli ölçüde etkilemiş, Körfez krizi nedeniyle denizyolu ve boru hattı taşımaları Beşinci Plan hedefleri gerisinde kalmıştır.
- Altıncı plan döneminde demiryollarında, kombine taşımacılık ve konteynır kullanımı gibi alanlarda hızlı ve güvenli bir taşımacılığa geçiş için gerekli düzenlemeler yapılması kararlaştırılmış ancak, konteynır taşımacılığındaki payın artırılması amacıyla; önemli üretim merkezlerinde yüklerin sisteme erişebilirliğini artıracak ve demiryolu-liman entegrasyonunu güçlendirecek konteynır kara terminallerinin kurulması çalışmaları Sekizinci Planda hız kazanmıştır.
- Demiryollarının örgütsel yapısındaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözümü amacıyla TCDD Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılması Yedinci Plan döneminde planlanmıştır. Daha önceki planlarda da bu madde üzerinde durulmuştur.

### 10.3. Havayolu Ulaşımı Hedeflerinin Değerlendirilmesi

Kalkınma planlarını havayolu ulaşımı açısından incelediğimizde;

- Birinci Plan döneminde havaalanlarında yer hizmetlerinin tek elden ve düzenli bir şekilde yapılması planlanmış ancak gerçekleştirilememiştir. İkinci Plan döneminde de bu konunun üzerinde durulmuştur. Üçüncü Plan döneminde ise filodaki uçak sayısının artmasına karşılık, alanlardaki tesisler yetersiz kalmış ve yer hizmetleri Üçüncü Plan döneminde de aksamaya devam etmiştir. Beşinci Plan döneminde de Türk Hava Yollarının uçak filosunun, talep tahminleri izlenerek, gelişmelere paralel olarak büyütülmesi hedeflenmiştir.
- Birinci Plan döneminde sivil ve askeri iki hava alanı bulunan yerlerde, trafiğe elverişliliği de gözönünde tutularak, bunlardan biri hava ulaştırması için seçilerek ve kullanılması öngörülmüş, ancak devam eden planlarda havaalanı yatırımları kapsama alınmış ve özellikle Yedinci Plan döneminde turizm ve ihracat potansiyeli yüksek bölgelerde havaalanı yatırımlarına önem verilmesi planlanmıştır.
- Özel hava taşıyıcıların mevcut sorunlarını kısa sürede çözümlenerek, güvenli ve ekonomik bir işletmecilik anlayışı içinde hizmet vermeleri konusu ilk olarak Altıncı Plan hedefleri arasında yer almıştır.

- Hemen her planda havayollarının modernizasyonu ve işletmecilik ve hizmet düzeyinin yükseltilmesi konuları üzerinde durulmuştur.

#### **10.4. Denizyolu Ulaşımı Hedeflerinin Değerlendirilmesi**

Kalkınma planlarını denizyolu ulaşımı açısından incelediğimizde;

- Deniz Ticaret Filosunun Birinci Plan döneminde geliştirilmesi ve dış ticaret mallarımızın en az % 50'sinin ticaret filomuz ile taşınması planlanmıştır. Ancak, bu gerçekleştirilememiş, İkinci, Üçüncü hatta Beşinci Plan döneminde de bu madde plan kapsamına alınmıştır.
- Limanlarla ilgili hizmetlerin tek elde toplanması konusu Birinci Plan döneminde ele alınmış ancak bu konuda gerekli çalışmalar yapılamadığı için İkinci dönemde yapım hariç, limanlarla ilgili diğer hizmetlerin tek elden yapılmasını sağlayacak olan Ulaştırma Bakanlığına bağlı ayrı bir kuruluş olarak "Limanlar Genel Müdürlüğü" nün kurulması kararlaştırılmıştır. Ancak genel müdürlük bu dönem içerisinde de kurulamamış ve Üçüncü Plan döneminde Limanlar Gn Md. nün kuruluş çalışmalarının program dönemi içinde sonuçlandırılması hedeflenmiştir.
- Turistik amaçlı ve şehiriçi yolcu taşınması için gerekli yolcu gemilerinin taleple uyumlu şekilde geliştirilmesine önem verilmesi maddesi ilk olarak Beşinci Planda kapsama alınmıştır.
- Beşinci Plan döneminde itibaren limanlardaki konteynır trafiğinde artışlar görülmüş bu durum Altıncı Plan döneminde de devam etmiş, buna karşılık Gümrük yasasındaki değişiklik gerçekleştirilemediği için konteynırlar uzun süre limanlarda kalmış ve bu durum da liman faaliyetlerini olumsuz yönde etkilemiştir. Konteynır trafiğindeki artışa paralel olarak yeni konteynır terminalleri yatırımlarının yapılması Yedinci Plan döneminde hedefler arasında yer almıştır.
- Liman işletmeciliğinin otonom bir yapıya kavuşturulması veya özelleştirilmesi suretiyle uluslararası rekabete hazır hale getirilmesi ilk olarak Altıncı Plan döneminde kapsama alınmış ancak bu gerçekleştirilemediği için Yedinci ve Sekizinci Plan dönemlerinde de bu madde hedefler arasına konulmuştur.

#### **10.4. Boru Hattı Ulaşımı Hedeflerinin Değerlendirilmesi**

Kalkınma planlarını boru hattı ulaşımı açısından incelediğimizde;

- Boru hattı taşımacılığı özellikle Altıncı, Yedinci ve Sekizinci Plan kapsamlarında ayrıntılı olarak yer almış bundan önceki planlarda üzerinde önemle durulmamıştır.
- Altıncı Plan döneminde boru hattı yatırımları planlanmış, Yedinci ve Sekizinci dönemlerde de bu yatırımlar hedefler arasına alınmıştır.
- Ham petrol ve doğalgazın boru hattı yoluyla taşınması için her üç dönemde de gerekli çalışmalar kapsama alınmıştır.

### **11. Sonuç**

Yapılan tüm kalkınma planlarında ulaştırma sektörü ile ilgili belirlenen hedefler, strateji ve planlar, sektörün mevcut sorunlarını çözmeye ve gelecekte karşılaşılabilecek problemleri önlemeye yönelik kararlar içermekle beraber, uygulama alanında yeterli başarıya ulaşmadığı düşünülmektedir. Bu nedenle, yapılan kalkınma planlarında sektörle ilgili belirlenecek hedeflerin uygulamaya yönelik yasal ve yönetsel düzenlemelerle birlikte kimlik bulması doğru olacaktır.

Cumhuriyetimizin kurucularının çizdiği hedefler doğrultusunda, 21 inci Yüzyılda Ulaştırma ve Haberleşme alanında kendi öz kaynaklarımızı da dikkate alacak politikalar izlenmek, kültürel, sosyal ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek zorundadır. Ulaştırma yatırımlarına karar verenler, yapılan planları uygulamamış, bu planlarda belirlenen ilkeler ve hedeflere ters düşen kararlar almışlardır. Üç yanı denizlerle çevrili, jeopolitik yönden vazgeçilmez değerinde topraklara sahip ve rotasını dış pazarlara çevirmiş olan ülkemiz; gerek artan nüfusu, gerek tüm olumsuz koşullara karşın gerçekleştirdiği büyüme hızı ve gerekse bulunduğu bölgede üstlenmesi gereken rolü gereği, sürdürülebilir bir kalkınma stratejisi içinde doğru ulaştırma politika ve planlarını yaşama geçirmek ve uygulanma aşamasında karar vericiler üzerinde kamuoyu baskısını sağlayacak bir toplumsal bilinci yerleştirmek durumundadır.



## **12. Kaynaklar**

1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), DPT yayınları
2. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), DPT yayınları
3. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), DPT yayınları
4. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), DPT yayınları
5. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), DPT yayınları
6. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1989-1995), DPT yayınları
7. Yedinci Kalkınma Planı (1995-2000), DPT yayınları
8. Sekizinci Beş yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), DPT yayınları