

Türkiye’de Ulaşım Sektörü Politik Karar Verme Mekanizmasına Stratejik Çevresel Değerlendirme Uygulama Gerekliliği*

Nermin Merve YALÇINKAYA** Nuriye SAY***

ÖZ

Sürdürülebilir kalkınma hedefine ulaşma sürecinde, ülkelerin kendi konjonktürlerine dayalı olarak yatırım odaklı sektörlerle entegre edeceği çevre tabanlı enstrümanlar kilit önem taşımaktadır. Yatırım odaklı sektörler arasında yer alan ulaşım gerek faaliyet, gerek alan kullanımı olarak ele alındığında, diğer sektörlerin işleyişi ve verimliliği üzerinde önemli bir etki oluşturduğu görülmektedir. Bu nedenle, ulaşım sektörüne yönelik geliştirilen farklı alanlardaki tüm çalışmalar, yerelden ülkesel boyuta uzanan perspektifte önemli konuları desteklemektedir.

Bu çalışmada, Türkiye’de ulaşım sektörüne Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD) uygulanmasının, planlama hiyerarşisinde politikalardan itibaren başlatılmasının gerekliliğine dikkat çekilmiştir. Bu doğrultuda, öncelikle konu özelinde yasal ve yönetsel çerçevede yer alan ilgili dokümantasyon taraması yapılarak sınırlayıcı aktörler belirlenmiştir. Ardından, mekânsal boyutu olan sektörel politikalara ve ulaşım sektörü politikalarına SÇD’nin uygulanmasına yönelik metodoloji önerisi geliştirilmiştir. Çalışmanın sonucunda, Türkiye için ulaşım sektörü özelinde politikalara SÇD uygulanmasına amacıyla kapsam değerlendirmesi yapılarak, sektörel perspektifte etkin işleyiş hedefine yönelik öneriler geliştirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çevresel Değerlendirme, Karar Verme Süreci, Ulaşım Politikaları, Ulaşım Sektörü

JEL Sınıflandırması: D78, G18, L91

Encouraging Transportation Sector Political Decision-Making through Strategic Environmental Assessment in Turkey

ABSTRACT

Environment-based instruments, which countries will integrate into investment-oriented sectors according to their own conjunctures, are of great importance in the process of achieving the sustainable development goal. Transportation, which is among the investment-oriented sectors, has a significant impact on the functioning and efficiency of other sectors, both as an activity and as a land use. For this reason, all studies with different scopes for the transportation sector support important issues from a local to national perspective.

In this study, it is stated that the Strategic Environmental Assessment (SEA) should be implemented, including policies, in the transportation sector planning hierarchy in Turkey. For this purpose, first of all, the legal and administrative documentation on the subject was searched. Then, the limiting actors were determined. Then, a methodology proposal was developed for the application

* Bu çalışma, Çukurova Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalında Prof. Dr. Nuriye SAY danışmanlığında yürütülen "Ulaşım Sektöründe Stratejik Çevresel Değerlendirme Uygulamasının Türkiye Açısından İrdelenmesi" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

** Dr. Çukurova Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü. nbaykan@cu.edu.tr, ORCID Bilgisi: 0000-0002-0860-1498

*** Prof. Dr. Çukurova Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Peyzaj Mimarlığı Bölümü. nursay@cu.edu.tr, ORCID Bilgisi: 0000-0003-2556-2002

of SEA to all sectoral policies with a spatial dimension, as well as to transport sector policies. As a conclusion of the study, a general assessment has been made for the implementation of SEA in the transport sector for Turkey and recommendations aimed at effective functioning in the sectoral perspective have been developed.

Key Words: Environmental Assessment, Decision Making Process, Transportation Policies, Transportation Sector

JEL Classification: D78, G18, L91

GİRİŞ

Ulaşım sektörü, uluslararası ölçekten yerel ölçeğe uzanan farklı düzeylerdeki planlama çalışmalarının karar verme mekanizması üzerinde etkili olan bir aktördür. Bu durum, ülkelerin yasal-yönetimsel sınırlayıcıları, kurumsal yapılanmaları ve hiyerarşik planlama sistemleri kapsamında değişkenlik göstermekle beraber, ulaşımın teknik boyutu gereği genel bir yargı olarak karşımıza çıkmaktadır (2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, 2022).

Ulaşım sektörü, niteliği gereği, farklı sektörel faaliyetlerin işleyişi ve verimi üzerinde dinamik bir etki oluşturmaktadır. Bu doğrultuda, kullanıcı kitlelerin ulaşım faaliyetlerini somut olarak yürüttüğü kent ölçeğinde; nitelikli bir kent dokusu oluşturulması ve kentsel yapının sürdürülebilirliğini hedefleyen politikalar doğrultusunda oluşturulan kentsel ulaşım sistemleri oldukça önemlidir (Özalp, 2007; Baykan, 2014; Kızıldaş ve Ayözen, 2022). Buna karşılık, Türkiye’deki mevcut planlama sisteminde, mekânsal boyutta kapsayıcılığı olan kolektif bir karar verme sürecinin izlenmemesi nedeniyle, ulaşım sektörüne ilişkin kararların ulusal, bölgesel ve yerel ölçekte hiyerarşik bir düzene sahip olmadığı ifade edilebilir. Çizelge 1’de Türkiye’de mevcut yasal boyutu olan mekânsal planlama hiyerarşisi ve bu hiyerarşiye entegrasyonu sağlanabilir ulaşım sektörü planlama mekanizması görülmektedir.

Çizelge 1. Türkiye’de mevcut yasal mekânsal planlama hiyerarşisi ve ulaşım sektörü planlama mekanizması ilişkisi (Baykan, 2014)

	MEVCUT YASAL PLANLAMA SİSTEMİ ENSTRÜMANLARI	ENTEGRE EDİLEBİLİR SEKTÖREL ENSTRÜMANLAR	AÇIKLAMA
Ulusal	Ulusal Kalkınma Planı	Ulusal Ulaşım Politika Dokümantasyonu	Ülkesel ölçekte merkezi otoritenin temel ulaşım modlarına (kara, hava, deniz) yönelik tercihlerini ve yatırım politikalarını içeren makro hedeflerin belirlenmesi
	Mekansal Strateji Planı	Ulusal Ulaştırma Ana Planı	Uluslararası merkezi ulaşım ağlarına, ulusal ve uluslararası trafik yüküne bağlı olarak otoyol, demiryolu güzergâhları ve bağlantıları, liman ve havaalanı gereksinimlerin belirlenmesi
Bölgesel	Bölge Planı	Bölge Ulaşım Planı	Bölgesel gereksinimler doğrultusunda, ülkenin öncelikleri ve bölge planları hedeflerine bağlı olarak bölgesel ve il düzeyinde bağlantı ağlarını içeren ulaşım ağlarının belirlenmesi
	Çevre Düzeni Planı		

Yerel	Nazım İmar Planı	Kentsel Ulaşım Ana Planı	Yerel ölçekte, bölgesel ana ulaşım aksları ve imar planlarıyla uyumlu kent içi ulaşım planlarının üretilmesi
	Uygulama İmar Planı	Uygulama Ulaşım Planı	Uygulama İmar planlarında yer alan mekânsal kullanım tiplerine, ulaşılabilirlik gereksiniminin yüksek olduğu mekânlar bağlantılar sağlayan motorize ya da motorize olmayan ulaşım modlarına yönelik önerilerin yer aldığı kent içi ulaşım planlarının üretilmesi
	Uygulama-Yönetim	Trafik Planı- Trafik Yönetimi	Uygulama İmar planlarında yer alan mekânsal kullanım tiplerine bağlı olarak ulaşılabilirlik gereksiniminin yüksek olduğu mekânlara bağlantılar sağlayan motorize ya da motorize olmayan ulaşım modlarına yönelik önerilerin yer aldığı kent içi ulaşım planlarının üretilmesi

Kaynak: (Baykan, 2014)

Çizelge 1’de, “Ulusal Ulaşım Ana Planı” ve “Kentsel Ulaşım Ana Planı” gibi ulaşım sektörü enstrümanlarının tüm düzeylerde yasal boyut kazanması gerekliliği vurgulanmaktadır. Ulaşım sektörü karar verme süreçlerinde sistematik bir yapılanmayı sağlamak adına, sektörel planlama sürecinin, mekânsal planlama hiyerarşisi ile ilişkilendirilmesi gerekmektedir. Böylelikle ulaşım sektörü gibi dinamik bir sektörün verimliliği artırılarak, diğer sektörlerin işleyişi üzerindeki etkisi olumlu yönde desteklenecektir.

Ulaşım sektörünün işleyişi ve verimliliği üzerinde etkili bir diğer konu ise, politik karar verme süreçlerinden itibaren sistematik ve dengeli bir çevresel değerlendirme sürecine tabi tutulması gerekliliğidir. Bu kapsamda öne çıkan en temel araç ise Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD)’dir.

SÇD, Bütüncül Çevre Yönetimi sürecinde politika, plan, program (PPP) kararlarına uygulanan bir etki değerlendirme sistemi olup, karar verme mekanizmaları üzerinde etkili ve süreci yönlendirici bir niteliğe sahiptir (Say, 2004; Yalçinkaya, 2019; Yalçinkaya, 2021). SÇD süreçleri, entegre edileceği üst ölçekli sektörel kararların hazırlanmasına eş zamanlı olarak başlayan, istişare toplantıları ve değerlendirme bulgularına dayanan bir rapor hazırlanması ve mevcut bulguların karar verme sürecinde kamuoyu ile paylaşılması aşamalarını da içeren resmi, sistematik ve kapsamlı bir süreç olarak tanımlanmaktadır (Therivel ve ark., 1993; Say, 2004; Say ve Yücel, 2005; Bozhesku and Fischer, 2011; Runhaar ve Driessen, 2012; Hayes ve Fischer, 2021; Partidario, 2021).

Politik karar verme mekanizmasına entegre edilecek SÇD süreçlerinde, her ülkenin kendi yasal ve yönetsel sınırlayıcıları doğrultusunda oluşturulan kurumsal yapılanma sistemi, nitelikli bir entegrasyonu destekleyecektir. Türkiye’deki mevcut planlama sistemi, sektörel yapılanma ve karar verme süreçlerine yön veren aktörler göz önüne alındığında; SÇD’nin ulaşım politikalarına entegrasyonunun başarılı bir şekilde yürütülebilmesi ve sürdürülebilir hedeflerin gerçekleştirilmesi amacıyla sistematik bir sürecin takip edilmesi gerekmektedir. Bu çalışmada, Türkiye’de etki değerlendirme sistemlerinin sektörel karar verme süreçlerine

politikalarından itibaren uygulanması gerekliliğinden yola çıkılarak, SÇD’nin ulaşım politikalarına entegrasyonunun sağlanması amacıyla kurumsal yapılanma ve altyapı olanaklarının geliştirilmesi kapsamında bir araştırma yürütülmüştür.

Bu çalışmanın amacı, Türkiye’de SÇD’nin sektörel politikalara entegrasyonu için sağlanması gereken kurumsal yapılanmanın ve çevresel değerlendirme sürecinin ulaşım sektörü özelinde araştırılmasıdır. İzlenen ÇED çalışmalarının etkinliğinin artırılması, sürecin ve maliyetin ise azaltılması amacıyla, Türkiye’de ulaşım sektörünün üst ölçekli politika belgelerine (politika-plan-program) SÇD uygulanması oldukça gerekli ve önemlidir. Ancak Türkiye’de yasal SÇD Yönetmeliği yayımlanmasına karşılık, Yönetmelik Geçici Madde 2 uyarınca henüz ulaşım sektörüne SÇD yasal olarak uygulanmaya başlamamıştır. Türkiye’de ulaşım sektörüne SÇD uygulanmasına yönelik olarak çalışma kapsamında hazırlanan kurumsal altyapı ve insan kaynakları hazırlık süreçlerini kapsayan eylem planı önerisi sunulmuştur. Böylelikle, ulaşım sektörü yatırımlarının yalnızca ÇED ile değil, sürdürülebilir bir yaklaşım ile bütüncül çevre yönetimi çerçevesinde desteklenmesi öngörülmektedir.

II. ETKİ DEĞERLENDİRME MEKANİZMASI

Tüm etki değerlendirme sistemlerinde temel süreç bileşenleri olarak tanımlanan “Etkileyen-Etki-Etkilenen” ögeleri, mekâna ve zamana bağlı olarak değişim göstermekte ve farklı metodolojiler ile uygulama alanlarında etkinlik göstermektedir. Ancak, SÇD diğer etki değerlendirme sistemlerinden daha geniş kapsamlı bir değerlendirme sistemi olup, ulusal ve uluslararası düzeyde farklı sektörlerle yönelik uygulama alanları giderek artmaktadır (Şekil 1).

Şekil 1. Karar verme mekanizmasında Etki Değerlendirme bileşenlerinin yeri

ÖNERİ DÜZEYİ	KARAR VERME MEKANİZMASI	KARAR
<ul style="list-style-type: none">PolitikaPlanProgramProje	<ul style="list-style-type: none">Analitik Değerlendirme EnstrümanlarıKarar Verme Araçları	<ul style="list-style-type: none">Önerinin KabulüÖnerinin ReddiEylemsizlik
ETKİ DEĞERLENDİRME ÇALIŞMALARI		
ETKİLEYEN	ETKİ	ETKİ (SONUÇ)
<ul style="list-style-type: none">Durum Tespiti (MEVCUT DURUM)Doğal FaktörlerKültürel Faktörler	<ul style="list-style-type: none">Etki Belirleme (ANALİZ)NeNe kadarNeredeNe sıklıkta	<ul style="list-style-type: none">Tahmin ve Olasılık B(SENTEZ)SosyalEkonomikEkolojik

III. TÜRKİYE’DE ULAŞIM SEKTÖRÜ POLİTİK KARAR VERME SÜRECİ

Türkiye’de planlama hiyerarşisinin ilk aşamasında kalkınma planları yer almaktadır. Toplumsal ihtiyaçların, önceliklerin ve kalkınma hedeflerinin teknik bir dil ile yazıldığı bir dokümantasyon niteliği taşıyan ve sosyoekonomik Planlar arasında yer alan kalkınma planları ülkesel ölçekte olup, kapsamında sektörel politikalar bulunmaktadır (Çizelge 2). T.C. Cumhurbaşkanlığı Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB) tarafından hazırlanan bu planlar rapor formatındadır. Planlama

hiyerarşisi kapsamında, kalkınma planları ve kalkınma planlarını takiben hazırlanan üst ölçekli sektörel kararların belirlendiği ve sektörel yatırımlara yön veren diğer dokümanlar Türkiye’de planlama hiyerarşisi kapsamında karar verme süreçlerini yönlendirmektedir.

Çizelge 2. Kalkınma planlarının genel çerçevede hazırlanma süreci

<p>1. KALKINMA PLANININ HAZIRLIK AŞAMASI</p> <p>1.1. Plan Stratejisinin Saptanması Plan hazırlıklarının yönlendirici nitelikteki Plan Stratejisi, devletin anayasal amaçları ve hükümetin tercih ve direktifleri doğrultusunda belirlenir. Plan hazırlığı süreci öncesinde, Özel İhtisas Komisyonları kapsamındaki tüm katılımcılar tarafından öncelikli olarak okuması gereken bir dokümantasyondur.</p> <p>1.2. Özel İhtisas Komisyonlarının (ÖİK) ve Çalışma Gruplarının (ÇG) Kurulması Sektörel Düzeyde Araştırma/Bilgi Toplama ÖİK, ilgili sektörün tüm aktörlerini bir araya getiren bir komisyondur. Her bir ÖİK kapsamında, sektörel hacim ve sorunlara bağlı olarak katılımcı sayısı farklılık göstermez. Katılımcı sayısı arttıkça, koordinatör ve raporör sayısı da artış gösterebilmektedir. Koordinatörler SBB bünyesindeki uzmanlardan; katılımcılar ise, akademisyenler, ilgili Bakanlıklar, ilgili kamu kurumları, Meslek Odaları, Ticaret Odası, özel sektörde ileri gelen firmalar vb. temsilcileri, STK’lar vb. oluşmaktadır. ÇG ise, büyük oranda ÖİK ile aynı katılımcı kitlesine sahip, ancak ÖİK’den ayrı olarak, toplumsal gereksinimler doğrultusunda daha spesifik kapsamda, teknik bir çalışma yürüten bir ekiptir. Komisyonların ve komisyon katılımcılarının belirlenmesinin ardından, katılımcıları hazırlık süreci hakkında bilgilendirme amacıyla, toplantıların başlamasından yaklaşık 10 gün önce, tüm katılımcılara resmi kanalla rehber niteliğinde bir kitapçık gönderilmektedir. Toplumun her kesiminin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, mevcut durum analizi kapsamında, ülkedeki mevcut doğal/sosyokültürel kaynakların ve ekonomik imkânların belirlenmesi; mahalli idareler ve yerel aktörlerin ülkesel kalkınma önceliklerinin sektörel düzeyde analizi yapılarak toplumsal talep ve eğilimlerin tespiti amacıyla TÜİK, Kalkınma Ajansları, Üniversiteler vb. kamu kurum ve kuruluşları ve gerekli durumlarda gerçek ve tüzel kişilerden bilgi toplanır.</p> <p>1.2.1. Ulaştırma ÖİK</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sektörel konjunktürde, SWOT, PES (Policy Evaluation System) analizi vb. tekniklerle mevcut durum analizinin yapılması, • Katılımcıların ve raporör(ler)ün belirlenmesi, • Katılımcılara, komisyonlarda tartışılacak sektörel gündem ile ilgili bilgilendirme rehberinin resmi kanalla gönderilmesi, • Alt sektör gruplarında (Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu, Kent içi Ulaşımı, Kargo Taşımacılığı vb.) ilgili katılımcıların bir araya gelmesi, • Bütüncül kararlar alınması amacıyla, alt sektör gruplarının çalışmalarının ortak bir platformda değerlendirilmesi. Bu süreçte, her bir alt sektör grubunun, alınan kararları, belirlenen ilke, hedef ve öncelikleri diğer alt sektör grupları ile sunum yaparak paylaşmaktadır. Gerekli durumlarda revizyon çalışmaları yürütülmekte ve böylelikle, ulaştırma sektörüne ilişkin tüm politikaların alt sektörler açısından uyumu sağlanmaktadır. • Rakamsal bilgi, hedef, öneri ve tedbirlerin yer aldığı Ulaştırma ÖİK Rapor metninin oluşturulması
<p>2. KALKINMA PLANI METNİNİN OLUŞTURULMASI</p> <ul style="list-style-type: none"> • SBB bünyesindeki ilgili Daire Başkanları ve uzmanlardan oluşan Kalkınma Planı Yazım Ekibi tarafından, edinilen ÖİK ve ÇG raporları bir araya getirilerek, makroekonomik büyüklükler ve sosyal göstergeler çerçevesinde kalmak üzere, gerekli eleme işlemleri ve politikaların uyum değerlendirmeleri yapılmasının ardından plan metni oluşturulmaktadır. • Plan metin taslağının oluşturulmasının ardından, resmi kanalla kurum görüşlerine açılan taslak hakkında geri bildirim istenmektedir. • Gerekli durumlarda revizyonların yapılmasının ardından mutabakat zemini oluşturulması ve taslağın son halini alması.
<p>3. KALKINMA PLANININ KABULÜ</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taslak plan metninin Cumhurbaşkanı onayına sunulması. • Cumhurbaşkanı onayı sonrası, TBMM’nin onayı ile planın yürürlüğe girmesi

Kaynak: (T.C. 1982 Anayasası, 3067 sayılı Kalkınma Planlarının Yürürlüğe Konması ve Bütünlüğünün Korunması Hakkında Kanun, 13 sayılı Strateji ve Bütçe Başkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, Yalçınkaya, 2019)

Çizelge 1’de yer verilen hiyerarşik ulaşım planlama sistemi kapsamında,

PPP'lere uygulanacak SÇD, nitelikli bir sektörel yapılanmayı destekler niteliktedir. Farklı bir ifadeyle, SÇD'nin ulaşım politikalarına entegrasyonu, sektörel planlama üzerinde sürdürülebilirlik odaklı bir yönlendirme sağlayacaktır. Ulaşım politikalarından başlayan ED süreci, kümülatif etkilerin ilk aşamadan itibaren dikkate alınmasını sağlayarak, sektörel planlama sistemi içerisindeki diğer aşamalarda uygulanacak ED sistemlerinin de optimal sürede tamamlanmasını sağlayacaktır.

IV. ULAŞIM POLİTİKALARINA SÇD'NİN ENTEGRASYONU GEREKLİLİĞİ

Mekansal boyutu olan sektörel kararlar Bütüncül Çevre Yönetimi üzerinde doğrudan etkilidir (Yalçınkaya, 2019). Diğer bir ifadeyle, mekânsal boyutu olan sektörlerle ilişkin planlama çalışmalarına ait karar verme süreçlerine çevresel konuların entegrasyonunda etki değerlendirme sistemleri en etkili araç olup, bu sistemlerin çevreyi etkileyebilecek tüm faaliyetlere veya PPP'ye uygulanması gerekir. Bu çerçevede ulaşım sektörü, mekânsal boyutu olan, farklı sektörler ile ilişkili ve çok boyutlu bir sektör olarak, sektörel karar verme süreçlerine SÇD'nin entegre edilmesi sürdürülebilir kalkınma için oldukça önemlidir.

Ulaşımın gerek faaliyet, gerek alan kullanımı, gerekse sektör olarak diğer ekonomik ve sosyal sektörlerin sürdürülebilirliği ve sistematik işleyişi üzerinde dinamik bir etkisi bulunmaktadır. Diğer bir ifadeyle, sosyal, çevresel ve ekonomik konular üzerinde oldukça etkili olan ulaşım sektörüne ilişkin belirlenen politikalar ve doğrultusundaki plan, program kararlarının ülkesel kalkınmaya büyük ölçüde yön vereceği çıkarımı yapılabilir. Bu kalkınma sürecinin, sürdürülebilir bir vizyona sahip olması temelinde, karar verme süreçlerine etki değerlendirme sistemlerinin entegrasyonu temel gereksinimler arasında yer almalıdır.

Çizelge 3'te işaretlenmiş somut politikalar ve tedbirleri, bilimsel ve yönetsel çerçevede SÇD uygulanması mümkün niteliktedir. Doğrudan ya da dolaylı olarak mekânsal boyutu olan politika ve tedbirlerinin bilimsel ve yasal dayanakları ile SÇD uygulanabilir nitelikte olduğu öngörülmüştür (Çizelge 3).

Çizelge 3. On Birinci Kalkınma Planı kapsamında yer alan ulaşım politikaları

Politika 1:

Ulaştırma modları arasındaki entegrasyon güçlendirilecek ve sektöre giriş engellerini ortadan kaldıracak tedbirler alınacaktır.

Tedbirler:

- Dağınık yapıdaki lojistik mevzuatı bütünlük bir yapıya getirilecek ve yalınlaştırılacak, kombine taşımacılık mevzuatı yayımlanacaktır.
- Kombine Yük Taşımacılığı hizmetleri ile kombine yük terminaleri ve aktarma merkezlerinin idari ve mali teşvikine yönelik program hazırlanacaktır.
- Lojistik merkez ve iltisak hatlarının standartları ile işletme ve yönetim modelleri belirlenecektir.
- Taşıma İşleri Organizatörlüğü Yetki Belgesi sektördeki serbestleşme düzeyini ve rekabetçiliği artıracak şekilde düzenlenecek, diğer yetki belgeleri ile uyumlaştırılması sağlanacak, yapılacak değişiklikler ile sektöre giriş engelleri ve kayıt dışılık azaltılacak, ayrıca sektörün öngörülebilirliği ve kurumsallaşma düzeyi artırılacaktır.
- Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.

Politika 2:

Lojistik faaliyetlerinde esneklik, hız, öngörülebilirlik, güvenlik, kalite, ölçek ekonomisi ve yenilikçilik gibi hizmet düzeyi parametreleri iyileştirilecektir.

Tedbirler:

- Karayolu taşımacılığında yük hareketliliğinin ölçülmesi, atıl kapasitenin kullanılması, maliyetlerin optimize edilmesi ve kayıt dışılığın önlenmesine yönelik dinamik bir taşımacılık veri tabanı oluşturularak tüm paydaşlar tarafından erişilebilir hale getirilecek, dijital platform ve uygulamalar yoluyla paylaşım ekonomisi modellerinin hayata geçirilebilmesi için gerekli düzenlemeler yapılacaktır.
- Karayolu ağında can ve mal güvenliği ile çevre emniyetine yönelik önlemlerin geliştirilmesini teminen bu alandaki işletme denetimleri artırılacak ve etkinleştirilecektir.
- Blok zincir uygulamalarının yaygınlaştırılmasını teminen ulaştırma ve gümrük hizmetlerinde gerekli hukuki ve fiziki altyapı çalışmaları tamamlanacaktır.
- AB ülkelerine yapılan karayolu transit taşımalarındaki kısıtlamaların giderilmesi amacıyla ülkemizin uluslararası hukuk kapsamında sahip olduğu hakların korunması yönünde diplomatik kanallarla en üst seviyede zorlanacaktır.

Politika 2 ve tedbirlerine yönelik planlama çalışmalarının, sürdürülebilir bir taşımacılık sürecini desteklemesi hedefiyle yürütülmesi; bu hedef doğrultusunda, sürecin analitik bir metodoloji ile uygulamaya aktarılması gerekmektedir. Faaliyetler, güzergâh, sabit tesisler gibi sistem bileşenlerinin alan kullanımları ve sosyal yapıya; taşıt özellikleri ve yakıt türlerinin de kirlilik düzeylerine etkisinin önlenmesi/azaltılması dikkat edilmesi gereken konular arasındadır. Bu nedenle, karar verme süreçlerinin etki değerlendirme süreçlerine tabi tutulması gereklidir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Karayolu Taşıma Kanunu
- Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu
- Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik
- Hafif Yolcu Ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 Ve Euro 6) Bakımından Ve Araç Tamir Ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği
- Hava Kirlenmesi Araştırmaları Ve Denetimi Türk Milli Komitesi Yönetmeliği
- Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik vb.

ŞÇD
uygulanma
gerekliliğini
destekleyici
mevcut yasal
çerçeve

Politika 3:

Kaynakların daha etkin kullanılması, verimliliğin artırılması ve görev odaklı organizasyon yapısının sağlanması teminen demiryolu sektöründeki kuruluşların altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım onarımı ile tren işletmeciliği ve bakım-onarımı ayırımında görev dağılımları yeniden organize edilecektir.

Tedbirler:

- Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.
- Demiryolu yolcu taşımacılığı kamu hizmeti yükümlülüğünün yerine getirilmesi görevi yeniden düzenlenecek, kamu hizmeti yükümlülükleri ihale yoluyla belirlenerek demiryolları alternatif tren işletmecilerine açılacaktır.

Politika 3 ve tedbirlerine yönelik uygulama süreçlerinin sürdürülebilir kalkınma hedefleri ile uyumlu yönetimi; çevre dostu ulaşım faaliyetlerinin desteklenmesine ve erişilebilirliğin artırılmasına katkı sağlayabilecek niteliktedir. Bu nedenle, karar verme süreçlerinin etki değerlendirme süreçlerine tabi tutulması gereklidir. Böylelikle, karara ilişkin faaliyetlerin doğal sistem bütünlüğü, kaynak rezervleri ve kırsal peyzaj bileşenleri üzerinde olumsuz etki oluşturması önenebilir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu
- Demiryolu Kazalarını ve Olaylarını Araştırma Ve İnceleme Yönetmeliği
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik
- Sanayi Kaynaklı Hava Kirliliğinin Kontrolü Yönetmeliği vb.

ŞÇD
uygulanma
gerekliliğini
destekleyici
mevcut yasal
çerçeve

Politika 4:

Ülkemizdeki kamu ve özel sektörün liman yatırımları bütüncül bir bakış açısıyla koordine edilecek ve çevreye duyarlı, sürdürülebilir liman uygulamaları yaygınlaştırılacaktır.

Tedbirler:

- Küçük ölçekli, dağınık, verimsiz ve hizmet kalitesi düşük liman altyapısının önüne geçilebilmesini teminen Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından ilgili kurumlar koordine edilerek gerekli tedbirler alınacaktır.
- Liman hizmet kalemleri tanımlanarak tüm limanlarda standart hale getirilecektir.
- Liman operasyonlarında enerji verimliliğinin artırılması, çevresel etkilerin en aza indirilmesi ve sürdürülebilirliğin sağlanmasına yönelik Yeşil Liman uygulamaları desteklenecektir.

Politika 4 ve tedbirlerinde yer alan kararlar; kıyı alanları, hidrolojik kaynak rezervleri, bağlantı noktaları ile ilgili olarak doğal yapı ve alan kullanımları üzerinde etki oluşturma potansiyeline sahiptir. Fiziki yapı ve sosyal yapının korunması amacıyla, planlama çalışmalarının kontrollü yürütülmesi ve karar verme mekanizmasının etki değerlendirme süreçlerine tabi tutulması gereklidir.

- Limanlar Kanunu
- Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği
- Limanlar Yönetmeliği
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik vb.

SÇD uygulanma gerekliliğini destekleyici mevcut yasal çerçeve

Politika 5:

Ulaştırma sektöründe bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını sağlayacak bir yapı tesis edilecek, ulaşım altyapılarının yeterli hizmet seviyesinde tutulmasına yönelik gerekli yatırımlara ağırlık verilecektir.

Tedbirler:

- Karayollarında önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacak; ağır taşıt trafiği 1.000 Yıllık Ortalama Günlük Trafik'in üzerinde olan güzergâhlarda BSK kaplama yapımına ağırlık verilecektir.
- Yapım ve teknik müşavirlik işlerine ilişkin ihalelerde kaliteden ödün vermeden hizmet alımlarının yapılması sağlanacak, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim marifetiyle performans esaslı sözleşmelerle yürütülmesi için gerekli hukuki ve kurumsal düzenlemeler hayata geçirilecektir.
- Demiryolu altyapısı ve demiryolu araçlarında bakım-onarım faaliyetleri iyileştirilecek, önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacaktır.
- Havalimanları altyapılarında önleyici bakım kavramının esas alındığı bir varlık yönetim sistemi kurulacaktır.
- Karayolu ağında enerji ve zaman tasarrufunu, trafik güvenliğini, karayolu kapasitesinin etkin kullanımını sağlayan Akıllı Ulaşım Sistemleri (AUS) ile ilgili mimari yerel yönetimleri de kapsayacak şekilde tamamlanarak uygulamaya konulacaktır.

Politika 5 ve tedbirleri; birden fazla ulaşım moduna yönelik kararlar içeren bir yapıya sahiptir. Kararlara ilişkin faaliyetlerin fiziki yapı kapsamında alan kullanımları ve doğal kaynak rezervleri üzerinde etki oluşturmalarının önlenmesi gerekmektedir. Bütüncül bir yaklaşımla, alt sektörler özelinde etki değerlendirme çalışmalarının yürütülmesi önerilmektedir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu
- Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik
- Hava Kirlenmesi Araştırmaları ve Denetimi Türk Milli Komitesi Yönetmeliği vb.

SÇD uygulanma gerekliliğini destekleyici mevcut yasal çerçeve

Politika 6:

Karayolu trafik kazalarından kaynaklı ölüm, yaralanma ve hasarların en aza indirilmesi sağlanacaktır.

Tedbirler:

- Yol kullanıcılarının hata yapacağını kabul eden ve yol güvenliğini trafik sistemi içerisindeki tüm aktörlerin ortak bir sorumluluğu olarak gören Güvenli Sistem Yaklaşımı benimsenecek ve bu yönde kurumsal yapı tesis edilecektir.
- Karayolu ağındaki darboğazlar giderilecek, kaza kara noktaları iyileştirilecek ve toplam 2.872 km bölünmüş yol yapılacaktır.

- Trafik güvenliği konusunda faaliyet gösteren mevcut kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon ile veri paylaşımı en üst seviyeye çıkarılacaktır.
- Trafik güvenliğinin en üst seviyede tesis edilebilmesi için yol teknolojilerindeki gelişmelerden de yararlanılarak denetimler etkinleştirilecek, yol kullanıcıları trafik güvenliği konusunda bilinçlendirilecektir.
- Elektronik Denetim Sistemlerinde anlık hız denetimi yerine ortalama hız denetimleri esas alınacaktır.

Politika 7:

Ulaştırma sisteminin sürdürülebilirliği ve mevcut altyapının verimliliğini teminen talep yönetimi benimsenecek, ulaştırma yatırımları verimlilik odağında rasyonelleştirilecektir.

Tedbirler:

- Otoyol ve köprülerde dinamik fiyatlandırma ile talep yönetimi sistemi hayata geçirilecektir.
- Ulaştırma sektöründeki yatırımlar öncelik ve verimlilik odağında gözden geçirilerek önceliğini ve yapılabiliğini kaybetmiş projeler sonlandırılacak ve yatırımlarda rasyonelleşme sağlanacaktır.

Politika 7 ve tedbirleri; birden fazla ulaşım moduna yönelik kararlar içeren bir yapıya sahiptir. Alan kullanımları, doğal kaynak rezervleri, sosyal yapı, kirlilik düzeyleri vb. üzerinde önemli etkiler oluşturabilecek bir potansiyele sahiptir. Sürecin doğru planlanması, izlenecek yöntemlerin ve uygulanacak modellerin seçiminin doğru yapılması gerekmektedir. Bu nedenle, bütüncül bir yaklaşımla, alt sektörler özelinde etki değerlendirme çalışmalarının yürütülmesi önerilmektedir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Karayolu Taşıma Kanunu
- Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu
- Karayolu Altyapısı Güvenlik Yönetimi Hakkında Yönetmelik
- Hafif Yolcu ve Ticari Araçlardan Çıkan Emisyonlar (Euro 5 ve Euro 6) Bakımından ve Araç Tamir Ve Bakım Bilgilerine Erişim Konusunda Motorlu Araçların Tip Onayına İlişkin Yönetmelik
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik vb.

SÇD uygulanma gerekliliğini destekleyici mevcut yasal çerçeve

Politika 8:

Ulusal ölçekteki mekânsal planlar ile ulaşım planlarının bütüncül bir şekilde ele alınması sağlanacak; kentsel lojistik planlar, makro ölçekteki mekânsal strateji planları, çevre düzeni planları ve lojistik master planları eşgüdüm içerisinde hazırlanacak ve uygulanacaktır.

Tedbirler:

- Türkiye Lojistik Master Planı ile Ulusal Ulaştırma Ana Planı koordineli bir biçimde tamamlanacaktır.
- Kentsel lojistik planlarının hazırlanması yönünde mevzuat düzenlemesi yapılacak ve rehber dokümanlar hazırlanacaktır.

Politika 8 ve tedbirleri kapsamında yer alan faaliyetlere ilişkin uygulama süreçlerinin doğru yönetimi ile sürdürülebilir ulaşım faaliyetlerinin desteklenmesine ve erişilebilirliğin artırılmasına katkı sağlayabilecek bir potansiyele sahiptir. Doğal ve kültürel kaynaklar üzerinde önemli etkiler oluşturması ve alan kullanımlarında değişimlere neden olması öngörülmektedir. Bu nedenle, karar verme süreçlerinin etki değerlendirme süreçlerine tabi tutulması gereklidir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik
- Hava Kirlenmesi Araştırmaları ve Denetimi Türk Milli Komitesi Yönetmeliği vb.

SÇD uygulanma gerekliliğini destekleyici mevcut yasal çerçeve

Politika 9:

Demiryolu yolcu taşımacılığında tüketici odaklı talep yönetimi ile modern tren işletmeciliği yapılarak hizmet kalitesi artırılabilecek; hızlı, güvenli, emniyetli ve konforlu bir demiryolu ulaşımı tesis edilecektir.

Tedbirler:

- Demiryolu ulaştırmasında emniyet standartları artırılabilecek, hemzemin geçitler kontrollü hale getirilecek, gar ve istasyonlarda engelsiz ulaşım imkânları artırılabilecektir.

- Daha dengeli bir modal dağılımın oluşturulması ve yolcu konforunun artırılması amacıyla yapım çalışmaları devam eden yüksek hızlı ve hızlı tren hatları tamamlanacaktır.
- Yüksek hızlı tren hatlarında arz ve talep dengesi gözetilerek tren planlaması yapılacak ve ekspres seferler artırılarak seyahat süreleri kısaltılacaktır.

Politika 9 ve tedbirlerine yönelik planlama çalışmalarının, çevre dostu taşımacılık sistemi kapsamında dikkatli yürütülmesi gerekmektedir. Bu süreçte ilgili aşamalara sürdürülebilirlik hedeflerinin entegrasyonu sağlanmalıdır. Güzergâhın, sabit tesislerin vb. alan kullanımları ve sosyal yapı üzerinde olumsuz etki oluşturmasının; yakıt türünün ise kirlilik düzeylerinin artışına etkisinin önlenmesi/azaltılması gereklidir. Bu nedenle, politika kararlarına etki değerlendirme uygulanması önerilmektedir.

- Avrupa Peyzaj Sözleşmesi
- Kyoto Protokolü ve Paris Antlaşması
- Egzoz Gazı Emisyonu Kontrolü Yönetmeliği
- Sera Gazı Emisyonlarının Takibi Hakkında Yönetmelik
- Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- Toprak Kirliliğinin Kontrolü ve Noktasal Kaynaklı Kirlenmiş Sahalara Dair Yönetmelik
- Hava Kirlenmesi Araştırmaları ve Denetimi Türk Millî Komitesi Yönetmeliği vb.

SÇD uygulanma
gerekliliğini
destekleyici
mevcut yasal
çerçeve

Kaynak: (On Birinci Kalkınma Planı, 2019; Yalçınkaya, 2019)

Bu çalışma kapsamında yürütülen araştırma sürecinde, Türkiye’deki mevcut planlama sistemi, sektörel yapılanma ve karar verme süreçlerine yön veren aktörlere ilişkin detaylı incelemeler ve karma yöntem araştırma süreçleri yürütülmüştür. Elde edilen bilgiler doğrultusunda ifade edilebilir ki; ulaşım sektörü çerçevesinde üst politika belgelerine SÇD uygulanması, sürdürülebilir kalkınmayı çok boyutlu destekleyecek bir niteliğe sahiptir. Optimal kararlara ulaşmak ve etkinliği artırmak amacıyla, SÇD çalışmalarının Çok Kriterli Karar Verme süreçlerine dayandırılması gerekli ve önemlidir.

V. TÜRKİYE’DE ULAŞIM SEKTÖRÜNE SÇD UYGULAMASI

Hiyerarşik planlama sisteminin ilgili kademelerine uygulanan SÇD ve ÇED, bütüncül çevre yönetiminin halkın desteğini de alarak bir şekilde tamamlanmasını sağlar. Bu süreç kapsamında öncelikle, ülkesel ve sektörel karar verme aşamalarına uygulanan SÇD ile, çevresel faktörler ve sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda optimal alan kullanım kararları verilmektedir. Böylelikle, belirlenen alan kullanımlarında faaliyete geçirilmesi düşünülen projelere uygulanan etki değerlendirme süreçleri de optimal sürede ve etkin bir çerçevede yürütülür. Bu süreç sonunda yalnızca ekonomik ve sosyal değil, çevresel etkilerin de araştırıldığı sektörel karar verme süreçleri yürütülerek, bütüncül bir değerlendirme sağlanmaktadır.

Prosedürel çerçevede, SÇD’nin gerekliliğine dair bir karar verilmesi ile başlayan bu değerlendirme süreci, çevresel girdilerin stratejik karar verme süreçleri aşamalarına entegrasyonu ile yürütülmektedir. Yetkili birim (ilgili bakanlık veya diğer kamu kurumları) SÇD kapsamında yer alan temel aşamalardan, alınan kararlardan ve uygulamanın izlenmesinden sorumludur (Glasson ve ark., 1999; Say, 2004; Say ve Başkan, 2013).

Ulaşım, sanayi, enerji, turizm vb. yatırım odaklı sektörlerin karar verme süreçlerine etki değerlendirme sistemlerinin uygulanması, ülkesel politikalarının sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda belirlenmesini destekleyici bir fırsat

niteliği taşır. Ancak, mevcut SÇD Yönetmeliği uygulamasında politika boyutunun yer almaması, bütüncül değerlendirme sürecinin sağlanması adına engel teşkil edebilir. Fischer (2004)'in de belirttiği gibi, özellikle yatırım odaklı sektörlerin politik kararlarında SÇD'nin dikkate alınmaması, plan ve program ve projelere yönelik yürütülecek etki değerlendirme süreçlerinin etkinliğini zorlaştırarak, çevresel kaygıların giderilmesinde yetersiz kalmaktadır. Bunun yanı sıra, ülkelerdeki plan tiplerinin, plan hiyerarşisinin, planlama süreçlerinin, planlama kapsamının ve ülkelerdeki plan kararları ile ilgili karar verme süreçlerinin farklılığı, SÇD uygulamalarının ülkeler arasında farklı biçimlenmesinin en temel nedenleri arasındadır. Böylelikle, SÇD uygulanma süreçlerinde ülke ve sektör bazında özgün uygulama gereksinimleri meydana gelmektedir. Çizelge 4'te SÇD'nin politikalara entegrasyonu ile ilişkili bir öneri verilmektedir.

Çizelge 4. Türkiye'de SÇD'nin sektörel politikalara entegrasyonu sürecine yönelik geliştirilen öneri

SÇD'NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI
Aşama I - Öneri Politikanın Tanıtımı		
<p>Politikalara SÇD entegrasyonu süreçlerinde öncelikli olarak, öneri politika yetkili kurum ya da konsorsiyum oluşturulması durumunda yetkili tüm kurumlar tarafından genel çerçevede tanıtılmalıdır.</p> <p>Politika kapsamının plan ve programlara kıyasla daha geniş ve soyut olması nedeniyle, öneri politikaların tanıtım çalışmaları ciddi bir organizasyon çerçevesinde yürütülmelidir. Ülkelerin kurumsal yapılanmaları kapsamında yetkili kurum/kurumlar veya tanıtım araçları farklılık gösterebilir. Bu aşamada hazırlanan raporlar veya işitsel/görsel kayıtlar, farklı iletişim kanalları ile yayınlanabilir.</p> <p>Önerinin kapsamının ve makro/mikro hedeflerinin belirlenmesi, potansiyel etki alanının/kitlenin netleştirilmesi için önemlidir. Hedef alanın/kitlenin tespiti, ED sürecinde izlenecek aşamalarının doğru planlanmasını sağlar.</p> <p>Öneri politika ile ilgili tanıtımın kapsamında yer alması beklenen konular; (i) hedeflerin kategorizasyonu (sosyoekonomik veya sürdürülebilir kalkınma hedefi), (ii) hangi konular kapsamında değerlendirileceği (ekonomik, çevresel ve/veya toplumsal), (iii) etki alanının ölçeği (uluslararası, ulusal, bölgesel, yerel), (iv) belirlenen</p>	<p>Türkiye perspektifinde yetkili kurum, 24 Temmuz 2018 tarihli ve 30488 sayılı Resmi Gazete ile yürürlüğe giren 13 sayılı Cumhurbaşkanlığı Karamamesi ile kurulan Strateji ve Bütçe Başkanlığı (SBB)'dir. Kalkınma planlarının hazırlanmasında Mülga Kalkınma Bakanlığı'nın görev ve yetkilerini yürüten Başkanlık, politika oluşturma süreçlerinde ÖİK toplantılarının koordinasyonundan ve plan metninin hazırlanmasından sorumludur.</p> <p>Bu nedenle, Türkiye'de öneri politikaların tanıtımı aşaması da SBB koordinatörlüğünde yürütülmelidir. Önerinin kapsam ve ölçeğine bağlı olarak sektör ile bağlantılı kurumların merkezi birimleri ya da taşra teşkilatları ile mümkün oldukça somut ve etkin bir şekilde süreç tamamlanmalıdır.</p>	<p>Öneri ulaşım politikaları ile ilgili tanıtım süreçleri; SBB koordinatörlüğünde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı merkezi otoritesi ve İl/İlçe Müdürlükleri tarafından yürütülmelidir.</p> <p>Bu aşama, ulaşım sektörü ile karar verme süreçlerinin politikalarından itibaren tanımlanan bir çerçevede dengeli yürütülmesini destekleyecektir. Bu kapsamda;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öneri ulaşım politikası hedefinin temel sosyoekonomik hedefler ya da sürdürülebilir kalkınma hedefleri arasında yer aldığı, • Ekonomik, çevresel ya da toplumsal konulardan hangisi/hangilerini kapsadığı, • Hangi ölçekte yer aldığı, • Kalkınma, sorun çözme ya da koordinasyon gerekçelerinden hangisi/hangilerine dayandığı, • Hedeflenen zamanlaması belirlenir.

hedeflere ulaşmada önerinin uygulanma gerekliliğini gösteren gerekçeler sunma, (v) önerinin uygulanmasına ilişkin öngörülen zaman aralığı (kısa vadeli, orta vadeli, uzun vadeli).		
--	--	--

SÇD'NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI
Aşama II - Eleme ve Gereklilik		
<p>Bu aşama, öneri politikanın SÇD'ye tabi tutulmasını gerekli olup olmadığına karar verilen süreçtir.</p> <p>Sürdürülebilir hiyerarşik planlama sistemlerinin ED süzgecinden geçirilmiş bütüncül PPP süreçleri ile sağlanması nedeniyle, SÇD'nin sektörel politikalarından itibaren entegrasyonu üzerinde çalışılması gereken bir konudur. Ancak, ülkelerde SÇD ile ilgili yasal mevzuatlar ile yetki ve sorumluluk düzeyleri değişiklik göstermektedir.</p> <p>Belirli ülkelerde SÇD yalnızca PP boyutunda uygulanırken, belirli ülkelerde SÇD'nin politikalara uygulanması yasal bir zorunluluktur ya da bu çalışmalar gönüllülük esasına dayalı olarak yürütülebilmektedir.</p> <p>Eleme aşaması, uluslararası yasal düzenlemelerin ve ülkelerin ilgili ulusal mevzuatlarının yaygın olarak plan ve programlara yönelik olması nedeniyle oldukça zordur. Bununla beraber, politikaların plan/programlara kıyasla daha soyut ve geniş bir kapsama sahip olmaları, bu süreçlerin dikkatli yürütülmesini gerektirmektedir.</p> <p>Öneri politikaların eleme süreçleri, yasal bir mevzuatın bulunmaması durumunda ekolojik planlama yaklaşımı çerçevesinde yürütülebilir. Uluslararası düzenlemeler ve anlaşmalar ile ülkelerin ulusal mevzuatları eleme süreçlerinin şekillenmesinde belirli ölçüde yardımcı olabilecek dokümanlardır.</p>	<p>Kalkınma planları oluşturulma sürecinde, sektörel ÖİK toplantılarında tasarlanan öneri politikalar üzerine ED'ye gereksinim olup olmadığı hakkında tartışılmalıdır. Öneri politikaya uygulanan eleme işlemi ardından SÇD süreci başlatılabilir.</p> <p>Ancak, Türkiye'de 8 Nisan 2017'de yürürlüğe giren SÇD Yönetmeliği, SÇD'nin PP'lere uygulanmasını kapsamaktadır. Bununla beraber, Yönetmelik kapsamında yer alan Geçici Madde 2'de, Yönetmelik hükümlerinin uygulanmaya başlama tarihleri sektörlere göre farklılık göstermektedir: (i) Kıyı yönetimi, mekânsal planlama, su yönetimi, tarım ve turizm sektöründe hazırlanan SÇD'ye tabi plan/programların yayımı tarihinden itibaren, (ii) Balıkçılık, ormancılık sektöründe 01/01/2020 tarihinden itibaren, (iii) Atık yönetimi, enerji, sanayi, telekomünikasyon ve ulaştırma sektöründe 01/01/2023 tarihinden itibaren uygulanmaya başlaması söz konusudur.</p> <p>Mevcut yasal çerçeve ile ilişkilendirme, Yönetmeliğin revizyonu ile politikalara SÇD uygulanmaya başlanması hükmünün getirilmesi, ya da bu sürecin gönüllülük esasına dayalı olarak yürütülmesi ile sağlanabilir.</p>	<p>Ulaşım ile doğrudan ilgili ÖİK toplantılarında (karayolu, havayolu vb. alt sektör grupları dahil olmak üzere) tüm öneri ulaşım politikaları ve stratejileri ED'ye yönelik belirli bir süzgeçten geçirilmelidir.</p> <p>Ulaşım sektörünün de, diğer yatırım odaklı sektörler gibi SÇD Yönetmeliği kapsamındaki Geçici Madde 2'de yer alması nedeniyle, SÇD'ye tabi ulaşım sektörü PP'lerinin değerlendirme sürecinden geçirilmesinin 2023 yılına ertelenmesi söz konusudur. Yönetmelik uygulama düzeyleri arasında politikaların yer almamasının nedenleri arasında, AB SÇD Yönergesi'nin politika boyutunun olmamasının, AB mevzuatına uyum çerçevesinde, Türkiye SÇD Yönetmeliği'nin kapsamının biçimlenmesinde etkili olduğu söylenebilir.</p> <p>Mevcut yasal çerçeve kapsamında ulaşım politikalarına SÇD uygulanmasının bir yaptırımını bulunmamaktadır. Oysa ki, sürdürülebilir ulaşım politikaları, sektörel planlama sürecinde sağlıklı ve sürdürülebilir çözüm üretimini sağlayıcı niteliktedir. Bununla beraber, ulaşım sektörünün çevresel faktörler üzerinde ne derece önemli olduğundan yola çıkılarak, bu etkilerin boyutu ancak ulaşım sektöründe sağlanacak bütüncül planlama yönetimi ile azaltılabilir. Bu nedenle, yasal revizyonlar ile bu sistemin bir yaptırım haline getirilmesi veya bu sürecin SBB koordinatörlüğünde gönüllülük usulü ile yürütülmesi ülkemizde sürdürülebilir kalkınma adına oldukça önemlidir.</p>

<p>Gerekliklik aşaması, sektörlerin sürdürülebilir yaklaşım çerçevesinde sosyal yapıya ve doğal kaynak rezervleri üzerindeki mevcut/olası etkilerinin gözetilmesi gereken bir süreçtir. Öneri politikanın dolaylı da olsa yasal düzenlemelerle ilişkilendirilmesi ile hangi konularda ve ne düzeyde bir yasal bağlayıcılık olduğunun netleştirildiği aşamadır. Bu aşamada, uluslararası düzeydeki anlaşmalar ve uluslararası kuruluşların (UNEP, IUCN, EEA vb.) ilgili raporlarından da yararlanılabilir.</p>		
<p>ŞÇD’NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI</p>	<p>ŞÇD’NİN TÜRKİYE’DE POLİTİKALARA UYGULANMASI</p>	<p>ŞÇD’NİN TÜRKİYE’DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI</p>
<p>Aşama III - ŞÇD Süreci için Çerçeve Hazırlığı</p>		
<p>ŞÇD sürecinin, ülkelerin idari yapıları, PPP’nin hazırlama ve karar verme süreçleri, geleneksel planlama yaklaşımları ve sosyo-ekonomik gelişmişlik düzeyine göre değişkenlik göstermektedir. Başarılı ŞÇD süreçleri, aşamaların, paydaşların ve hedeflerin net olarak belirlendiği çalışmalar ile sağlanır. Bu kapsama, “Hazırlık Aşaması”, “Yetki Çerçevesi”, “Amaç ve Hedefler” ve “Paydaşlar ve Katılımcılık” kapsamında nasıl bir yol izleneceği kararlarının verilmesi gerekir. Hazırlık aşamasında, öncelikle ülkede yürürlükte olan yasal ŞÇD sürecinin incelenmesi ve ülkenin sürdürülebilir kalkınma önceliklerinin belirlenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda, öneri politika ile ilgili hazırlama süreci ve karar verme mekanizması araştırılmalıdır. “Eleme ve Gerekliklik” aşamasında kullanılacak yasal düzenlemeler ve ilgili dokümanlar bu aşamada yürütülecek çalışmalarda materyal olarak kullanılabilir.</p> <p>Yetki çerçevesi, ŞÇD önerisini hazırlayan ve süreçten sorumlu olan kurum tarafından belirlenmelidir. Ülkelerin kendi bürokratik sistemleri</p>	<p>Türkiye’de ŞÇD’nin 2017 yılında yasal bir statü kazanması nedeniyle, henüz bu konuda yapılan örnek bir çalışma veya kurumsal bir yapılanma bulunmamaktadır.</p> <p>Türkiye’de politikalarından sorumlu kurumun SBB olması nedeniyle, yetki düzeylerinin belirlenmesi ve görev dağılımının yapılması da bu kurum tarafından yapılmalıdır.</p> <p>İlgili öneri sektörel politika özelinde hiyerarşik bir ekip zinciri kurulmalıdır:</p> <ul style="list-style-type: none"> • İlgili sektörle ilişkili yetkili kurum koordinatörlüğünde, kurum bünyesinde bir Yönetim Ekibi oluşturulmalıdır. Bu uzmanların stratejik değerlendirmelere göre çalışmayı yönlendirme yetkisi ve kapasitesi olmalıdır. Sürecin belirli bir sıra düzende yürütülmesi için öneri politika kapsamına göre kurum içinden bir ŞÇD Koordinatörünün atanması gerekir. • ŞÇD Kapsam Belirleme Ekibi, Yönetim Ekibi ve belirlenen kurum dışı uzmanlardan (öneri politika ya da ŞÇD konusunda) oluşur. ŞÇD sürecinin hangi kapsamda hazırlanacağı (ulusal, bölgesel, yerel vb.), metodolojisi, etki alanı, hedef kitlesi gibi sürecin temel taşı sorular çözümlenir. 	<p>Yetki çerçevesi kapsamındaki yapılanmanın, ulaşım sektörü özelinde ve Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı koordinatörlüğünde yürütülmesi gerekmektedir.</p> <p>Ulaşım politikalarına ilişkin geri bildirimlerin ilgili kurum ve kuruluşlar düzeyinde olması, gerekli olduğu durumlarda halkın katılımının ise politika kararlarının (yer ve güzergah belirleme vb. konularda) ilişkili olduğu bölgelerdeki yerel yönetimler ile temsili boyutta sağlanması beklenir.</p> <p>Ulaşım politikalarına ilişkin paydaş analizi yapılması ve politikanın içeriğine bağlı olarak paydaşların politikadan politikaya farklılık göstermesi söz konusu olabilmektedir.</p> <p>Bu paydaşlar, diğer ilgili bakanlıklar (Dış İşleri Bakanlığı, Tarım ve Orman Bakanlığı, vb.), üniversitelerin ilgili fakülte ve bölümleri, araştırma enstitüleri, ulaşım sektörü ile ilişkili meslek odaları, ticaret odaları, yük ve yolcu taşımacılığı yapan sektörün ileri gelen firmaları olmaktadır.</p> <p>Politika taslaklarının belirlenmesinin ardından resmi kanalla bilgilendirme yapılması ve belirli bir süre zarfında geri bildirim sürecinin tamamlanması gereklidir.</p>

<p>doğrultusunda farklı örgütlenme modelleri izlemeleri beklenebilir. Öncelikle bu süreçten hangi kurumun sorumlu olduğu belirlenmelidir. Yetki çerçevesi kapsamında yetki düzeylerinin dağıtımını ilgili kurum tarafından yapılacaktır. Yetki çerçevesi; SÇD Yönetim Ekibi, SÇD Kapsam Belirleme Ekibi, SÇD Uygulama Ekibi, SÇD Raporu İnceleme Değerlendirme Komisyonu hiyerarşik düzeninde olmalıdır. Görev ve sorumlulukları yetkili kurum tarafından net olarak belirlenmelidir.</p> <p>Belirlenen sektörler ile ilgili "SÇD'nin Sektörel Politikalara Entegrasyonu Kurulu" nun kurulması ve teşkilat yapısının oluşturulması gerekmektedir. Kurul üyeleri, SÇD, ÇED vb. ED sistemleri konularında çalışan akademisyenler, ilgili Bakanlıklar veya diğer kurum bünyelerindeki uzmanlar, meslek odaları üyeleri vb. teknik bir ekipten oluşmalıdır. Kurul bünyesinde, her bir sektörün kendi paydaşlarıyla bir araya geldiği alt kurullar belirlenmelidir.</p> <p>Amaç ve hedefler aşamasında, çevresel konuların politika karar verme süreçlerine sistematik olarak entegre edilmesi; bir bölgedeki çok sektörlü gelişmelerin kümülatif çevresel etkilerini belirli bir süre içinde değerlendirilmesi söz konusudur. Bu kapsamda, politika için karar verme yetkisi olan kurumun, sürecin daha esnek olduğu erken bir aşamasında, hiçbir şey yapmama seçeneği de dâhil olmak üzere alternatif politika seçeneklerinin değerlendirilmesini yapması gerekmektedir.</p> <p>Paydaşlar ve katılımçılık aşamasında, SÇD sürecinde, özel sektör de dâhil olmak üzere sivil toplumun ve öneri politikadan etkilenecek ilgili paydaşların, stratejik karar verme sürecine katkı sağlamasına izin verilmeli ve olanak sağlanmalıdır.</p>	<ul style="list-style-type: none">• SÇD Uygulama Ekibi, Kapsam Belirleme Ekibinin yönlendirmesiyle ve SÇD Yönetim Ekibinin yetkisiyle oluşturulan, SÇD çalışmasını yürütecek ve SÇD raporunu hazırlayacak teknik ekiptir.• SÇD Raporu İnceleme Değerlendirme Komisyonu, inceleme ve değerlendirme aşaması üzerinde çalışır; SÇD Yönetim Ekibi, SÇD Kapsam Belirleme Ekibi ve SÇD Teknik Ekibinin birlikte yer aldığı bir komisyondur. <p>Gerekli durumlarda, teknik eğitim programları düzenlenerek, konu ile ilgili uzmanlar tarafından Komisyon üyelerine seminerler verilmelidir. Bunun yanı sıra, periyodik toplantılarla Kurul bünyesinde değerlendirmelerin yapılması sürecin kontrolü ve etkinliği için oldukça önemlidir.</p> <p>Türkiye'de politikaların oluşturulma sürecindeki aktörler, bakanlıklar, üniversiteler, ticaret odaları, meslek odaları ve STK'lar olarak sıralanabilir. Bu nedenle, geri bildirimlerin de kurum ve kuruluş düzeyinde olması daha etkin bir süreç yönetimi sağlayacaktır.</p> <p>Halkın katılımı ise politika kararlarının ilişkili olduğu bölgelerdeki yerel yönetimler ile temsili boyutta sağlanabilir.</p> <p>Politika taslaklarının belirlenmesinin ardından resmi kanalla bilgilendirme yapılması ve belirli bir süre zarfında geri bildirim sürecinin tamamlanması gereklidir.</p> <p>Geri bildirimler politika yönelik öneri, eleştiri, katkı, vb. boyutlarında olmalıdır.</p>	<p>Geri bildirimler politika yönelik öneri, eleştiri, katkı vb. boyutlarında olmalıdır.</p>
---	---	---

<p>Politikaların üst ölçekli makro kararlar olması nedeniyle, katılımın kurum ve kuruluş düzeyinde olması beklenir. Ancak belirli özel durumlarda, kalkınma ajansları, kurumsal taşra teşkilatları ve STK'lar aracılığı ile yatırım yapılacak bölgelerde halkı bilgilendirme büroları kurulabilmektedir. Geri bildirimler, taslak politikalara yönelik öneri, eleştiri, katkı vb. boyutlarda olmalıdır.</p> <p>Her bir sektör için ilgili paydaş gruplarının etkinlik derecelerinin belirlenmesi gerekir. Paydaş grupları; (i) İç paydaşlar, ilgili diğer bakanlıklar, politika kurulları, üniversiteler vb. (ii) Dış paydaşlar, ilgili yerel yönetimler, meslek odaları, STK'lar, ticaret odaları, özel sektörde ileri gelen firmalar vb. olmak üzere gruplandırılabilir.</p>		
--	--	--

SÇD'NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD'NİN TÜRKİYE'DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI
Aşama IV - SÇD Uygulaması		
<p>SÇD uygulanması kapsamında yer alan iki temel aşama "SÇD için Kapsam Hazırlığı" ve "SÇD Çalışması"dır.</p> <p>SÇD için Kapsam Hazırlığı, SÇD çalışmasını yönlendiren ve yapılması gereken temel iş paketlerinin belirlendiği aşamadır. Farklı bir ifadeyle, kapsam belirleme sürecinde, bir sonraki ED aşaması (SÇD çalışması) için bir çerçeve hazırlanmış olacaktır.</p> <p>SÇD çalışması süreci, temel verilerin toplandığı, etkilerin tahmininin ve değerlendirilmesinin yapıldığı ve elde edilen bulguların raporlandığı aşamadır. İlgili politikaya bağlı olarak, değerlendirme süreçlerinde izlenecek yöntem, politika özelinde belirlenmelidir. Aynı şekilde, politikanın kapsamı kadar ülkelerin yasal mevzuatları, idari yapılanmaları, kurumsal faaliyetleri ve sosyoekonomik</p>	<p>Sektörel kamu politikalarının ülkesel dinamikler doğrultusunda belirli hedefleri ve bu hedeflere ulaşmak amacıyla kullandığı belirli politika araçları bulunmaktadır. Sürdürülebilir sektörel politikaların belirlenmesi, karar verme süreçlerinin etkin yönetimini desteklemektedir.</p> <p>SÇD Uygulama Ekibi tarafından yürütülen süreçlerde mevcut durum analizi ve farklı kurum ve kuruluşlardan edinilen veriler doğrultusunda, sektörün mevcut durumu, ilerleyişi, öncelikli sorunları ve gereksinimleri tartışılmakta, konuya yönelik çözüm önerileri, planlanan yatırımlar vb. konular değerlendirilmelidir.</p> <p>Karar verme süreçlerinin sürdürülebilir yönetimi amacıyla değerlendirme süreçleri oldukça önem arz etmektedir. Bu kapsamda, Çok Kriterli Değerlendirme Yöntemleri (Değer/Fayda Temelli Yöntemler,</p>	<p>Ulaşım politikaları kamu politikaları arasında dinamik ve hızla yenilenen bir yapıya sahiptir. Değerlendirme aşaması kapsamında, iktisadi büyüme hedefini çevresel kaygılar temelinde yöneten bir süreç hedeflenmektedir.</p> <p>Politikaların ve standartların belirlenmesi sürecinde yetki ve sorumlulukları olan aktörler arasında koordinasyon sağlanması oldukça önemlidir.</p> <p>Türkiye'de ulaşım politikalarının belirlenmesindeki temel aktörler: (i) belirli periyotlarla toplanan daimi ÖİK ve kalkınma planlarının hazırlık süreçlerinde belirlenen ÖİK, (ii) spesifik konuları tartışmak üzere bir daha teknik bir ekibin oluşturduğu Çalışma Grupları (karayolu trafik, güvenliği, raylı sistem araçlarında yerli üretim vb.), (iii) Onuncu Kalkınma Planı çerçevesinde, 2016 yılında Başbakanlık Genelgesi ile oluşturulan ve periyodik olarak toplantılar</p>

<p>durumları da bu süreçleri yönlendirmektedir.</p> <p>Politika oluşturma süreçlerinde, karar vericiler tarafından tartışılan sektörel sorunlara yönelik çözüm önerileri, planlanan yatırımlar, vb. konuların, ilgili SÇD Komisyonları tarafından belirli analitik süreçlerden geçirilerek değerlendirilmesi gerekmektedir.</p> <p>Bu kapsamda, farklı değerlendirme yöntemleri uygulanabilir (Çok Kriterli Değerlendirme Yöntemleri, Ekonomik modeller, CBS teknikleri, politika değerlendirme araçları vb.). Bununla beraber, özellikle yatırım odaklı sektörlere yönelik alınan politika kararlarının birbiriyle olan ilişki ve çelişkileri göz önünde bulundurulması gereken bir konudur.</p>	<p>Üstünlük Yöntemleri, Etkileşimli Yöntemler ve Basit Yöntemler) Ekonomik modeller, CBS teknikleri, politika değerlendirme araçları, SWOT vb. yöntem ve teknikleri yer almaktadır.</p> <p>Bunun yanı sıra, çalışma kapsamında önerilen “Ulusal Veri Paylaşım Ağı” veri tabanı, ülke genelinde doğal, kültürel, vb. verilerin sayısal olarak depolandığı, güncelliği olan bir yazılım olarak, bu süreçlerin sağlıklı yürütülebilmesine yardımcı olacaktır.</p> <p>Özellikle, yatırım odaklı sektörlerle yönelik alınan politika kararlarının birbiriyle olan ilişki ve çelişkileri göz önünde bulundurulması gereken bir konudur. Bu nedenle, değerlendirme bulgularının geniş bir perspektifte ve gerektiğinde farklı gruplar ile koordinasyon çerçevesinde tartışılması gerekmektedir.</p>	<p>gerçekleştiren Lojistik Koordinasyon Kurulu vb. olarak sıralanabilir.</p> <p>Ulaşım politikası hedeflerini belirlemek amacıyla, öncelikle ulaşım sektöründe mevcut durum analizi yapılmaktadır. Bu süreç sonunda sektöre ilişkin veriler (sorunların tespiti, gereksinimler vb.) elde edilir.</p> <p>Aynı zamanda, özellikle son dönem kalkınma planlarında mega projelere yönelik yatırım kararlarına yer verildiği görülmektedir. Planlanan bu yatırımların sürdürülebilir kalkınmaya katkı sağlaması adına, optimal yer ve güzergah seçimlerinin belirlenmesi oldukça önemlidir.</p> <p>Bu süreçlerde, çalışma kapsamında önerilen “Ulusal Veri Paylaşım Ağı” veri tabanı, ülke genelinde doğal, kültürel, vb. verilerin sayısal olarak depolandığı, güncelliği olan bir yazılım olarak; ulaşım sektörüne ilişkin gerekli verilere erişilemeye ve karar verme süreçlerinin sağlıklı yürütülebilmesine yardımcı olacaktır.</p>
---	--	---

SÇD’NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD’NİN TÜRKİYE’DE POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD’NİN TÜRKİYE’DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI
Aşama V – Kalite Kontrol		
<p>SÇD çalışmasının karar vermeye alınacak nitelikte olup olmadığına yönelik bir incelemedir. Bu kapsamda; iki soruya cevap aranır;</p> <ul style="list-style-type: none">• SÇD süreci, ülkedeki yasal işleyişe uygun yürütüldü mü?• SÇD çalışmasının sonucunda hazırlanan SÇD raporu bilimsel içerik olarak yeterli mi? <p>SÇD sürecinin yasalara uygun yürütülmesinin kontrolünü, çalışmanın son aşamalarında yapmak yerine, sürecin başlangıcından bu yana belirli bir kontrol mekanizmasıyla yapmak önerilmektedir. Önerilen yetkili ekipler kapsamında, “SÇD Raporu Kalite Değerlendirme</p>	<p>Türkiye’deki SÇD uygulamasına tabi tutulan sektörlerde, söz konusu öneri politikalar özelinde tasarlanması ve yürütülmesi gereken bir süreçtir.</p> <p>Bu aşamada, politikalara SÇD uygulanması sürecinin etkinliğinin tartışılması ve SÇD ilkeleri ile uyumlu ve dengeli süreçlerin yürütülüp yürütülmediğinin değerlendirilmesi söz konusudur.</p>	<p>Ulaşım politikası SÇD süreçlerinde, sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu süreçler izlenilmesini destekleyici bir aşamadır.</p> <p>Her bir ulaşım politikası özelinde, ekiplerin yönetiminde ve geniş bir perspektif kapsamında yürütülmelidir.</p>

Komisyonu” yer almaktadır. Öneriyi yapan kurum temsilcilerinden oluşan, Yönetim Ekibi, Kapsam Belirleme Ekibi ve SÇD Uygulama Ekibinden katılım sağlayan görevlilerden oluşan bu komisyon, sürecin ilk aşamasından itibaren belirli bir takip mekanizmasıyla kontrol sağlayabilecektir.		
---	--	--

SÇD’NİN POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD’NİN TÜRKİYE’DE POLİTİKALARA UYGULANMASI	SÇD’NİN TÜRKİYE’DE ULAŞIM POLİTİKALARINA UYGULANMASI
<i>Aşama VI – Karar Verme</i>		
Geri bildirimlerin alınmasının ardından, ilgili SÇD Komisyonları politika kararıyla ilgili karar verme, gerekli durumlarda revizyon süreçlerini yürütmelidir. Değerlendirme süreçleri sonrasında, eylemsizlik seçeneğine karar vererek politikayı hayata geçirmeme durumu da söz konusu olabilir. Toplantı çıktıları ve sonuç raporu raportörler tarafından dokümantasyon haline getirilmelidir.	Türkiye’de katılım süreçlerinin ilgili politika özelinde, SBB koordinatörlüğünde ve politikanın kapsamına bağlı olarak ilgili Bakanlık’ın merkezi otoritesi veya il/taşra teşkilatları düzeyinde yürütülmesi oldukça önemlidir. Böylesi bir sürecin ardından alınan geri bildirimlerin, ilgili SÇD Komisyonları politika kararıyla ilgili karar verme, gerekli durumlarda revizyon süreçlerini yürütmelidir (gerekli durumlarda eylemsizlik seçeneğine de karar verilebilir ve böylece öneri politika hayata geçirilmez).	SBB, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı merkezi otoritesi ya da İl Müdürlükleri yönetiminde desteklenen katılım süreçleri ardından geri bildirimlerin alınmasıyla, Ulaştırma SÇD Komisyonu politika kararıyla ilgili karar verme, gerekli durumlarda revizyon süreçlerini yürütmeli ya da eylemsizlik seçeneği kararını vermemelidir. Değerlendirme süreçleri sonrasında, eylemsizlik seçeneğine karar vererek politikayı hayata geçirmeme durumu da söz konusu olabilir.

Kaynak: (Yalçınkaya, 2019)

SONUÇ

Çevre sorunlarıyla mücadele politikaları kapsamında, mekânsal boyutu olan farklı sektörlere yönelik bir öneri belirlenmesi ve karara varılması sürecinde, ED sistemi/sistemlerinin uygulanması, bugünün perspektifinde oldukça önemli ve gerekli bir konudur. Kalkınma, tüm bileşenleri ve söz konusu zaman/mekân değişkenlerine bağlı olarak, oldukça dinamik bir süreçtir.

Politika, plan, program ve projeler, ülkesel kalkınma süreçlerinde önemli araçlardır ve ED sistemlerinin temel uygulama alanlarıdır. Diğer ED sistemlerinden farklı olarak, SÇD uygulama gerekçesi Wood (2003) tarafından; çevresel, toplumsal ve ekonomik faktörler arasında daha iyi bir dengenin yaratılması olarak belirtilmiştir. Brown ve Affum (2000)’a göre etkin bir SÇD uygulaması için öncelikle ileriye dönük karar verme süreçleri desteklemelidir. Ardından, SÇD oluşturulacak bir süreç üzerine odaklanmalıdır. Bu kapsamda, SÇD’nin temel ilkelerine dayalı yasal bir işleyişin söz konusu olduğu görülmektedir.

SÇD’nin ülkelerin yasal sistemlerine aktarılmasındaki zorluklar pek çok farklı çalışmada ifade edilmiştir (Partidorio, 1996; Sadler ve Verheem, 1996; Fischer, 2007; Say ve ark., 2011; Martin ve ark., 2021; Carter ve Henriquez, 2022;

Gonzalez ve Therivel, 2022). Partidario (1996), SÇD’nin ülkelerin yasal sistemlerine entegrasyonu sürecine yönelik sunduğu öneri kapsamında, sürecin ilk aşamasını, kurumsal ve yasal yapının incelenmesi olarak belirtmiştir.

Türkiye 2000’li yılların başından itibaren ulaşım sektöründe önemli atılımlar gerçekleştirmektedir. Büyük kentlerde tamamlanan ve devam eden mega projeler (İstanbul Havalimanı, Marmaray, Avrasya Tüneli, Çandarlı Limanı, Bakü-Tiflis-Kars Demiryolu, Yavuz Sultan Selim Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, Ovit Tüneli ve devam eden diğer projeler gibi) yolcu ve yük taşımacılığında ülkemizi uluslararası ulaşım ağı içerisinde önemli bir yere taşımaktadır. Bu çalışma kapsamında, SÇD’nin Türkiye’deki ulaşım sektörüne uygulama gerekliliği, karar verme mekanizmasının tüm düzeylerinde (PPP) araştırılmıştır. Çalışma kapsamında yürütülen kurumsal ve yasal araştırma bulgularına dayalı olarak varılan sonuçlara dayalı olarak, Türkiye’de sistematik ve sektörler arası koordinasyona sahip bir sektörel politika üretme süreci izlenmemektedir. Türkiye’de mekânsal planlama hiyerarşisi yasal çerçevede tanımlanmıştır. Ancak ulaşım planlamasına yönelik hiyerarşik bir yapının olduğu söylenemez. Dolayısıyla, bu sektörde uygulanacak SÇD ile BÇY’nin gerekliliklerinin sağlanmama olasılığı da bulunmaktadır.

Ulaşım sektöründe uygulanacak SÇD’nin yürütülmesine yönelik kurumsal altyapının henüz hazır olmadığı ifade edilebilir. 08.04.2017 tarihinde yürürlüğe giren SÇD Yönetmeliği’nin uygulanmasına yönelik farklı hükümler bulunmaktadır. Örn, Yönetmeliğin Geçici 2. maddesine göre, ulaşım sektöründe SÇD uygulaması 2023 yılına ertelenmiştir. Bu durum, gelişmekte olan bir ülke olarak, Türkiye’nin ulaşım sektöründeki büyük ölçekli yatırımların öncelikleri olarak yorumlanabilir.

Ulaşım; yerel, bölgesel, ulusal ve küresel ölçekte faaliyet alanları olan, sosyo-ekonomik planlama boyutunun yanında, önemli bir de mekânsal planlama boyutuna sahip bir sektördür. Bu nedenle, sektörün gelişim sürecinde; PPP hazırlanması ve proje yatırımlarının gerçekleştirilmesinin belirli bir sıra düzende yürütülmesi, diğer sektörlerle uyumlu bütüncül bir kalkınma için önemlidir. Bu kalkınma sürecinde, sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda, bütüncül çevre yönetiminin sağlanmasında, SÇD’nin ülkelerin yasal sistemleriyle ilişkilendirilmesi ve politikalarından itibaren uygulanması önemli katkılar sağlayacaktır.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Makalenin tüm süreçlerinde Yönetim ve Ekonomi Dergisi’nin araştırma ve yayım etiği ilkelerine uygun olarak hareket edilmiştir.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Yazarlar çalışmaya eşit oranda katkı sağlamıştır. 1. yazar %60 oranında, 2. yazar %40 oranında katkı sağlamıştır.

Çıkar Beyanı

Yazarların herhangi bir kişi ya da kuruluş ile çıkar çatışması yoktur.

KAYNAKÇA

- 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı (2022). Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Ankara.
- Baykan, N.M. (2014) "Farklı Ulaşım Seçeneklerinin Sakin Şehir (Cittaslow) Ölçütleri Kapsamında Değerlendirilmesi: Seferihisar-Sığacık Örneği", Yüksek Lisans Tezi, Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Adana.
- Bozhesku, M.G. ve Fischer, T.B. (2011) "Benefits of and barriers to SEA follow-up Theory and Practice", *Environmental Impact Assessment Review*, 34 (2012): pp. 22-30.
- Brown, A.L. ve Affum, J.K. (2000) "Strategic Environmental Assessment in Road Network Planning", 20th Annual Meeting of the International Association for Impact Assessment IAIA'00, 19-23 June 2000, Hong Kong.
- Carter, V., Henriquez, C. (2022) "Can Strategic Environmental Assessment (SEA) contribute towards the implementation of biophilic urbanism in urban planning? The case of Chilean Municipal Regulatory Plans", *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 95, July 2022, 106765.
- Glasson, J., Therivel, R. ve Chadwick, A. (1999) "Introduction to Environmental Impact Assessment (Ed. J. Glasson)", Routledge/Taylor& Francis Group, New York, 448p.
- Gonzalez, A., Therivel, R. (2022) "Raising the game in environmental assessment: Insights from tiering practice", *Environmental Impact Assessment Review*, Volume 92, January 2022, 106695.
- Hayes, S.J., Fischer, T.B. (2021) "Objectives for, of and in Strategic Environmental Assessment in: Handbook on Strategic Environment Assessment". Research Handbooks on Impact Assessment, Edward Elgar, pp. 24-38.
- Kızıltaş, M.Ç., Ayözen, Y. (2022) "Kentsel Büyüme, Planlama ve Otopark Sorunu Üzerine Etkisinin Analizi". *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, (35), 443-448.
- Martin, B., Ortega, E., Isidro, A., Iglesias-Merchan, C. (2021) "Improvements in high-speed rail network environmental evaluation and planning: An assessment of accessibility gains and landscape connectivity costs in Spain" *Land Use Policy*, Volume 103, April 2021, 105301.
- On Birinci Kalkınma Planı (2019) "On Birinci Kalkınma Planı (2019-2023)", Strateji ve Bütçe Başkanlığı, Planlar ve Programlar, Kalkınma Planları, Ankara.
- Özalp, M. (2007) "Türkiye'de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar; Sorunlar ve Çözüm Önerileri", Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trafik Planlaması ve Uygulaması Anabilim Dalı, Ankara.
- Partidario, M.R. (1996) "Strategic Environmental Assessment: Key Issues Emerging from Recent Practice" *Environmental Impact Assessment Review* Volume 16, Issue 1, January 1996, pp. 31-55.
- Partidário, M.R. (2021) "Strategic thinking for sustainability (ST4S) in Strategic Environmental Assessment" in *Handbook on Strategic Environmental Assessment*. Edited by Thomas B. Fischer and Ainhoa González, Cheltenham, UK: Edward Elgar Publishing.
- Runhaar, H. ve Driessen, P.P.J. (2012) "What makes strategic environmental assessment successful environmental assessment? The role of context in the contribution of SEA to decisionmaking", *Impact Assessment and Project Appraisal*, 25:1, 2-14.
- Sadler, B. ve Verheem, R. (1996) "Strategic Environmental Assessment: Key Issues Emerging From Recent Practice", Ministry of Housing, Spatial Planning and the Environment, Hague.
- Say, N.P. (2004) "Stratejik Çevresel Değerlendirmenin Beş Yıllık Kalkınma Planları ve Enerji Sektörü Örneğinde Araştırılması ve Bir Uygulama Modelinin Geliştirilmesi", Doktora Tezi. Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Adana.
- Say, N. ve Yücel, M. (2005) "Strategic Environmental Assessment And National Development Plans in Turkey: Towards Legal Framework and Operational Procedure", *Environmental Impact Assessment Review* 26:301-316.
- Therivel, R., Wilson, E., Heaney, D. ve Thompson, S. (1993) "Strategic Environmental Assessment (1st ed.)", Routledge.

- Yalçinkaya, N.M. (2019) “Ulaşım Sektöründe Stratejik Çevresel Değerlendirme Uygulamasının Türkiye Açısından İrdelenmesi”, Doktora Tezi. Çukurova Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı, Adana.
- Yalçinkaya, N.M. (2021) “Türkiye’de Sektörel Planlama Süreçlerine Etki Değerlendirme Sistemlerinin Entegrasyonu: Kurumsal ve Yasal Çerçeve”. Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 2021, 39(2), 323-337.

SUMMARY

“Impact Assessment Systems”, which are the most important instruments for the sustainable development and livable environment, have been theoretically known since the 1970s. They are widely implemented throughout the world today with the integration of theoretical research and findings into the national and international legal system over time. Global developments, development processes of countries and socio-economic goals cause the operational dimension of the Impact Assessment (IA) concept to be realized in different contexts.

Strategic Environmental Assessment (SEA), which is the most comprehensive IA system, forms the basis of this research. It aims to evaluate the possible effects of transportation policies on the environment in a systematic process. Environment-based instruments that countries will develop or harmonize for investment-oriented sectors are of key importance in achieving the goal of sustainable development. Environment-based instruments, which countries will integrate into investment-oriented sectors according to their own conjunctures, are of great importance in the process of achieving the sustainable development goal. Transportation, which is among the investment-oriented sectors, has a significant impact on the functioning and efficiency of other sectors, both as an activity and as a land use. For this reason, all studies with different scopes for the transportation sector support important issues from a local to national perspective. In this study, it is stated that the Strategic Environmental Assessment (SEA) should be implemented, including policies, in the transportation sector planning hierarchy in Turkey. For this purpose, first of all, the legal and administrative documentation on the subject was searched. Then, the limiting actors were determined. Then, a methodology proposal was developed for the application of SEA to all sectoral policies with a spatial dimension, as well as to transport sector policies. As a conclusion of the study, a general evaluation has been made for the implementation of SEA in the transport sector for Turkey and recommendations aimed at effective functioning in the sectoral perspective have been developed.

In line with the findings and proposals obtained in the study; a need for an SEA to be implemented at a policy, plan and program level can be expressed in overcoming the existing issues arising from the problems of transportation sector in Turkey. As a conclusion, proposals are presented on the implementation of impact assessment systems in Turkey with a holistic approach and an SEA implementation process starting from policies in the transportation sector.