



Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi

The Journal of International Social Research

Cilt: 7 Sayı: 33 Volume: 7 Issue: 33

www.sosyalarastirmalar.com Issn: 1307-9581

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ VE MEVCUT YAPISI

HISTORICAL PROGRESS AND CURRENT STATE OF HIGHWAY TRANSPORTATION IN TURKEY WITH RESPECT TO TRANSPORTATION GEOGRAPHY

Erol KAPLUHAN*

Öz

Türkiye Cumhuriyeti'nin ulaşım politikasında öncelik demiryolu siyasetinin olmuştur. Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak bu dönemden sonra, demiryolları adeta yok sayılarak, Marshall yardımlarıyla karayolu yapımına başlanmıştır. Planlı dönemle birlikte uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda karayolları ulaşım sistemleri arasında ilk sıraya yerleşmiştir. Günümüzde Türkiye'de mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 90,5'i, yük taşımacılığının ise % 87,4 'u karayoluyla gerçekleştirilmektedir. Karayolu yük taşımacılığı Türkiye'de en çok tercih edilen ulaştırma türüdür. Bu çalışmada karayollarının Cumhuriyetin ilanında bu yana gösterdiği gelişim, dönemlere ayrılarak ele alınmıştır ve günümüzde hâkim ulaşım sistemi haline gelen karayolu taşımacılığının Türkiye'deki durumu incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım Coğrafyası, Ulaşım, Türkiye, Karayolu Ulaşımı.

Abstract

The Turkish Republic gave priority to railroads in their transportation policy. According to the results of this study the transportation policies for the highway transportation had been seen as a system integrating with the railway transportation until 1950s. However, after 1950s, the railways had been nearly ignored and the highways construction by Marshall aids became the main practice. As a result of the highways dominated transportation policies of the planned period, the highway transportation has become the main transportation system in Turkey. Today the highway transportation is made in the % 90,5 of the passenger transport and % 87,4 of freight transport in Turkey. Freight transport on roads is the most preferred type of transport in Turkey. In this study, the development of this system between the foundation of the Republic and the present is investigated periodically and the highway transportation system which currently became the dominated transportation system in Turkey is examined.

Keywords: Transportation Geography, Transportation, Turkey, Highway Transportation.

GİRİŞ

Ulaşım faaliyeti çeşitli yerler, bölgeler arasında ilişkinin kurulabilmesi, bu ilişkinin ölçülebilmesinde ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli rol oynamaktadır. Ulaşımın görülebilen etkisi, en belirgin olarak kara ulaşımında ortaya çıkmaktadır. Hava ve denizyollarında ise bu etki, kalkış ve varış yerleri açısından belirirken, tüm ulaşım sistemleri mekânsal farklılaşma ve arazi kullanımında değişime yol açar (Tümertekin, 1987: 1-2).

* YRD. DOÇ. DR. OLARAK AHİ EVRAN ÜNİVERSİTESİ FEN EDEBİYAT FAKÜLTESİ COĞRAFYA BÖLÜMÜ

Ulaştırma sektörü, mal akışlarını düzenlemesi, sürecin sürekliliğini sağlaması ve istihdam yaratıcı bir sektör olması nedeniyle ekonomik büyüme açısından önemli sektörlerden birisi olarak görülmektedir. Ulaştırma olanaklarının iyileşmesi, makroekonomik açıdan istihdamı, yatırımları ve üretim düzeyini; mikro ekonomik açıdan ise, satış ve dağıtım aşamasında işletmelerin faaliyetlerini olumlu yönde etkilemektedir (Çekerol & Nalçakan, 2011: 324). Ulaştırma talebini etkileyen faktörlerden bir kısmı, ekonomik gelişme, işgücü artışı, üretim artışı, tüketim artışı, ekonomik faaliyetlerin mekânsal alanda yayılımı, küreselleşme, uluslararası ilişkiler ve anlaşmalar, enerji fiyatları ve turizm sektörü olarak ifade edilebilir (KGM, 2007: 48).

Zemine, topografyaya, taşınacak yük miktarına ve zamana göre en esnek, kolay, hızlı ve aktarmasız taşıma olanağı vermesi nedeniyle karayoluna olan talep sürekli artan bir eğilim göstermektedir. Birçok ülkede olduğu gibi ülkemizde de karayolu ulaştırması, ulaştırma türleri arasında yük ve yolcu taşımacılığında en çok kullanılan ulaşım türüdür.

Türkiye Cumhuriyeti 1923 yılında Osmanlı İmparatorluğu'ndan 4000 km'si iyi durumda 18 000 km uzunluğunda yol devralmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında şose ve Köprüler Reisliği yol ile ilgili çalışmaları yaparken, o yıllarda öncelik demiryollarına verilmiştir. İkinci Dünya Savaşından sonra bütün Dünya Ülkelerinde olduğu gibi Türkiye'de de karayollarına öncelik verilmiştir.

Türkiye'de 1950'lerden sonra karayolları yapımına ağırlık verilmiş ve ülkenin sanayi ve tarım ürünleri daha etkin dağıtım imkânlarına kavuşarak ekonomik kalkınmanın hızlanması sağlanmıştır (Karluk, 2009: 261). Karayolları Genel Müdürlüğü, 1950 yılında ülkenin karayolu ağının kurulması ve devamlılığının sağlanması amacıyla kurulmuştur. Önceleri ülkenin her yöresine ulaşabilmeyi hedeflenmiştir. O dönemde çok az olan motorlu taşıt trafiği henüz yüksek standartlı yollar gerektirmiyor gerekçesiyle daha alt limitlerde bir standardizasyon kullanılarak yollar inşa edilmeye çalışılmıştır.

1950 - 1960 yılları arasında yol çalışmalarının ilk stratejisi sağlık, eğitim gibi toplumsal hizmetlerin ülkenin her yöresine götürülebilmesi için yolların yaz - kış geçit verir durumda olabilmesi hedeflenmiştir. Bu dönemde kademeli inşaat sistemi gereği, bir yandan trafik yoğunluğuna uygun olarak yollar iyileştirilmekte, diğer yandan yeni güzergâhlar belirlenerek, modern ölçüler kapsamında uygun yol şeritleriyle ülkenin ekonomik bölgeleri arasında bağlantı kurulması stratejisi düşünülmüş, 1960'lı yıllara gelindiğinde, sürat teknikleri uygulanarak, Türkiye'nin o gün için gereksindiği 60 000 km.'lik bir yol ağı ortaya çıkarılmıştır. Ancak, yol ağı belli bir düzeye eriştikten sonra, trafiğin artmasıyla birlikte 1960 - 1970 yılları arasındaki dönem asfalt kaplamaya ağırlık verilmesini gereksinimi hissedilmiştir.

1970'lerde motorlu taşıt sanayinin kuruluşu, karayolu stratejisine yeni boyutlar katmıştır. Trafik yoğunluğu olan bazı ana akslarda ve büyük şehir çevrelerinde, çok şeritli ekspres yollar ya da otoyol yapımı ekonomik olma niteliği kazanmıştır. Ekonomik değerlendirmelerin önem kazandığı bu tip yolların planlanması, finansmanı, projelendirilmesi ve yapımı diğer yollara oranla daha karmaşık olduğundan, yeni bir teknoloji gerekmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü bu konudaki ilk ciddi uygulamasını Boğaziçi Köprüsü ve İstanbul Çevre Yolu projesi ile gerçekleştirebilmiştir.

Bölgelerarası gelişmişlik farklılıkları Türkiye ekonomisinin temel sorunlarından biridir. Bu farklılıklar, bölgelerin içerisinde yer aldığı coğrafi koşullar, yetişmiş insan gücü, uygulanan kalkınma modelleri, altyapı kapasitesi, pazara ve girdi piyasalarına yakınlık gibi birçok faktörün etkisiyle ortaya çıkmaktadır. Sonuçta, görece az gelişmiş bölgeler ülkenin diğer bölgeleri ile bütünleşememekte ve iç pazarın derinleşmesi sağlanamamaktadır (Eşiyok & Sekmen, 2012: 1).

Türkiye, Asya, Avrupa, Orta Doğu ile Kafkasya arasındaki konumu nedeniyle stratejik önem kazanmakta; Avrupa ile Asya'dan gelen karayolu bağlantılarının geçişine imkân sağlamaktadır. Ayrıca yer aldığı coğrafyanın sahip olduğu nüfusun büyüklüğü ülke için önemli

bir pazar olarak gösterilmektedir. Türkiye, bölgesel ve bölgeler arası karayolu bağlantısını sağlamaya yönelik birçok uluslararası karayolu ulaşımı koridorlarının geliştirilmesi projesinde de rol almaktadır. Bu projeler, AB (Avrupa Birliği), BM (Birleşmiş Milletler), KEİ (Karadeniz Ekonomik İşbirliği), EİT (Ekonomik İşbirliği Teşkilatı) ve TRACECA (Avrupa Kafkasya Ulaşım Koridoru) çatısı altında faaliyetlerini sürdürmektedir. Bu kapsamda Türkiye sınırlarından geçen uluslararası karayolu koridorlarının toplam uzunluğu 10 bin km'yi bulmaktadır (MEVKA, 2013: 7).

Planlı dönemde karayollarına verilen önem artmış ülkenin gereksinimleri doğrultusunda Boğaziçi Köprüsü ve ekspres yollar yapılmıştır. 1980'li yılların başlarından itibaren bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırım çalışmaları sürerken diğer yandan otoyol yapımına hız verilmiştir. 2000'li yıllara gelindiğinde ise bölünmüş yol çalışmalarına ağırlık verilmiş ve yolların standardı yükseltilmeye çalışılmıştır. Bu dönemde önceki dönemlerdeki plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır.

Türkiye coğrafik konumunun bilincinde olarak, Avrupa, Asya ve Afrika kıtaları arasında ulaştırma bağlantıları oluşturmak konusunda ciddi stratejiler üretmesi gereken bir ülkedir. Ülkemizin karayolları ağı sistemi, kendi ulusal gelişmesi, aynı zamanda bulunduğu bölgede bütünlüğün ve genel anlamda gelişmenin sağlanabilmesi için bir gereklilik teşkil etmektedir.

Bu çalışmanın amacı Ülke karayollarının tarihsel süreçte gelişimini inceleyerek bugünkü mevcut durumu hakkında bilgiler vermektir.

I. 1923-1950 DÖNEMİ KARAYOLLARI

Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinden itibaren demiryolu, ülkenin iç ve kıyı kesimleri arasında bağlantının sağlanmasında kullanılan en önemli ulaşım sistemini oluşturmaktaydı (Avcı, 2005: 88). Bu dönemde demiryoluna dayandırılan ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüş ve esas yatırım olanakları demiryollarına aktarılmıştır. Bu durumun bir nedeni, ülkedeki motorlu araç sayısının yetersiz olması ve karayollarında hayvana bağlı araçların kullanılmasıdır.

Yol yapımı için Türkiye Cumhuriyetinin ilk yıllarında birçok atılımlar yapılmıştır. Bu amaçla kanunlar, genelgeler çıkartılmış her yurttaş bu işte sorumlu tutulmuştur. Yol yapım çalışmalarında öncelik ekonomisi işlek, coğrafi olarak ticari kavşakları yüksek olan Aydın, İzmir, İstanbul ve Trabzon'a öncelik verilmiştir (Tökin, 1990: 33).

1923 yılı öncesinde karayollarıyla ilgili olarak sadece 1921 tarihli ve 102 sayılı "Tarık Bedeli Nakdisi" hakkında çıkarılan kanun görülmektedir. Bu kanunla amaçlanan, yol yapım çalışmalarında yaşanan maddi zorlukları aşmaktır (Durgun, 2006: 29).

Cumhuriyet'in ilanıyla kazanılan ivme ile ülke ekonomisi ve gelişmesine yönelik atılımlar, ulaştırma sektöründe de aynı duyarlılık ve kararlılıkla uygulanmış, özellikle demiryolu taşımacılığının Türkiye'nin kendi kaynaklarının kullanılmasyla geliştirilebileceği dikkate alınarak, 1923-1950 yılları arasında büyük aşamalar kaydedilmiştir.

1923'te Cumhuriyet kurulduğunda, Türkiye sınırları içerisinde, 13.885 km'si esaslı onarıma muhtaç, 4.450 km.si tesviye halinde toplam 18.335 km. karayolu vardı. Yüzölçümü ile kıyaslandığında neredeyse yok denecek kadar az olan bu yol uzunluğunda, Osmanlı İmparatorluğu'nun, önceleri karayolu ağı oluşturmaya yönelik politikasının olmaması, süreç içerisinde bu yönde bir politika oluşsa da, hazırlanan karayolu programlarının uygulamaya geçemeyen, genelde kâğıt üzerinde kalan yol programları olmasının etkisinin yanı sıra, uzun savaş yıllarının tahrip edici ve yıkıcılığı da belirleyici bir etken olmuştur (Şen, 2003: 67). Ayrıca

bu yolların büyük kısmının genişliklerinin az ve meyillerinin fazla olması, nakil vasıtalarının bu yolları kullanmalarını güçleştirmiştir.

Cumhuriyetin ilk yıllarında yol sorununa yönelik belirli bir plân bulunmamasına ve yapılan yolların teknik bakımdan yönetimiyle yükümlü bulunan Nafia Vekâletinin ülke genelinde iyi bir teşkilata sahip olamamasına rağmen, genç devletin yönetici kadrosu, elde bulunan sınırlı olanaklarla yapabileceklerinin en iyisini yapma kararlılığını gösterebilmiştir. Bu kararlılığı, 1923 bütçesinde somut bir biçimde görebilmekteyiz. Bütçede, diğer bakanlıkların ödeneklerine kimi sınırlamalar getirilmiş olmasına rağmen, sadece devlet yollarıyla ilgili ödeneğin tamamının kullanılmasına izin verilmiştir (Mutlu, 1989: 31).

Çalışmalar bu yönde ilerlerken, zamanla 1921 Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu, Devletin hedefleri için yetersiz görülmeğe başlanmış, bu eksikliği gidermek amacıyla 13 Ocak 1925'te 524 sayılı *Yol Mükellefiyeti Kanunu* kabul edilmiştir. Bu kanuna göre; 18-60 yaş arası erkek nüfus yol mükellefiyetine tabi tutulmuştur. Mükellefiyetin süresi 6-12 gün olmak üzere, İl Genel Meclisi'nce her yıl tayin edilecek süre zarfında ortalama kuvvetteki bir işçinin görebileceği işten ibaret olacaktır. Mükellefiyet, daha çok Turuk-u hususiyeye (il yolları) aitti. Mükellefler, bulunduğu ilden en fazla 8 saat uzaklıktaki yollarda çalışacaktır. Yine bu kanunla İl Genel Meclisleri'ne bir görev veriliyordu. Bu göreve göre meclisler, o ilde yapılacak yolların tanzimi için, yolların önemlerine göre 5 yıllık bir program hazırlayacaklardı (As, 2006: 150,151).

524 sayılı kanuna rağmen, devlet karayolları yapımına, 1926 yılından itibaren girilen büyük imar hamleleri ve demiryolu faaliyetinin kazandığı ivme nedeniyle gerekli ödenek ayrılamamıştır (Şen, 2003: 70). Devlet yollarının ödeneksizlik nedeniyle bakımsız kalması, Cumhuriyet idarecilerini yeni düzenlemeler yapmaya itmiştir. 12 Haziran 1927 tarih, 1131 sayılı yasayla, devlet ve il yolları ayırımına son verilerek, yolların yapım, bakım ve onarımları İl Özel idarelerine verilmiştir. Barda bu durumu, "geniş çapta karayolu inşaatının tamamıyla durması" şeklinde yorumlamaktadır (Barda, 1958: 295). Bu yasaya göre önemli köprüler ile yapım ve onarımının geciktirilmemesi gereken bazı yolların yapımı, onarım atölyelerinin kurulması, makinistlerin eğitilmesi gibi faaliyetler Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştır. Böylece her vilayet sınırları içindeki tüm yolların yapımını üstlenerek bu çalışma için bütçeden kaynak yardımı alacaktır (Gürgözüner, 1997: 73).

Genel olarak bakıldığında, 1927 yılındaki bu yasayla yol yapım isinin vilayetlere bırakılmasının, yol yapımına zarar verdiği söylenebilir. Çünkü bu kanun gereğince genel bütçeden illere yardım yapılması kararlaştırılmışsa da buna yönelik yeterli finansman sağlanamamıştır. İl Özel İdareleri'ndeki ödenek, ancak yolun toprak tesviyesinde kullanılan araçların masraflarını karşılıyordu. Yol işlerinde çalışan mükellefler, kendilerine yakın olan yerlerden taşın taşınması ve bu taşların kırılıp şose kenarına getirilmesinden sorumlu idiler. İller, ellerindeki ödenekle ancak bu getirilen taşların silindirle düzeltilmesini sağlayabiliyorlardı. Tam anlamıyla yol bitirilemiyordu (Diker, 1938: 32).

Cumhuriyet Döneminde teknik anlamda ilk önemli yol kanunu 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu'dur. Bu yasanın çıkması tesadüfi değildir. 1929 yılında Recep Peker'in Nafia Vekili olduğu dönemde hazırlanan bir Umur-u Nafia Programının uygulanmasını sağlamak için çıkarılmıştır. Bu kanunla yollar, milli şoseler ve il yolları ayırımına tabi tutularak, milli şoselerin programlanması ve inşası merkezi idareye verilirken, illerin üçer yıllık yol programları hazırlayarak Bayındırlık Bakanlığı'na onaylatması şart koşulmuştur (Tekeli & İlkin, 2004: 384).

1930'lu yılların getirdiği yeni koşullarla birlikte, devletçilik, görece olarak dışa kapalı bir ekonomide, sanayileşmenin iç kaynaklarla, ekonominin kendi öz güçlerine dayalı olarak geliştiği bir dönem oldu: Bu dönemde bazı dış krediler kullanılmakla birlikte, dışa bağımlılığın bir göstergesi olarak kullanılabilir dış ticaret açığı ortadan kalkmıştır. Dış ticaret dengesinin sağlanmasında ithalatın yarı yarıya kısılması temel faktör olmuştur (Eşiyok, 2006: 7).

Karayolları inşaatında 1923-1933 döneminde görülen yetersizlik, esas itibarıyla devletin mali sıkıntılarından kaynaklanmaktadır. Mahiyet icabı devletçe finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına hükümetler, yeterli kaynaklar sağlayamamışlardır. Ulaştırma türleri içinde tercihin demiryollarına verilmiş olması, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak olan parayı sınırlandırmıştır (Yaşa, 1980: 272). Bu olumsuzluklara rağmen 1923-1933 yılları arasında doğrudan doğruya Nafia Vekâleti tarafından yaptırılan yollar ise şunlardır (Bayındırlık Dergisi, 1936: 41-56; Bayındırlık İşleri Dergisi, 1937: 42; Bayındırlık Dergisi, 1938: 247).

1-Balya-Çanakkale Asfaltı yolu (160 km)

2- İstanbul-Edirne Asfaltı yolu (328 km) : Bu yol hemen hemen bütün Trakya bölgesini karadan İstanbul'a ve merkeze bağlayan en yoğun karayolumuzdur. 1940 da tamamlanmıştır.

3-Hopa-Borçka yolu (35 km)

4-Malatya-Elazığ arasındaki varyant yol (19 km)

5-Ankara-Çubuk yolunda bir varyant (14 km)

6-Ankara civarı asfalt yolları (30 km)

7-Trabzon-İran Transit Yolu (642 km): Bu yol Trabzon'da sahilde başlayıp, Trabzon, Gümüşhane, Erzurum ve Ağrı vilayetlerini baştanbaşa geçerek İran hududu ile Gürbulak civarında birleşir.1940'da tamamlanmıştır.

8-Florya İltisat yolu (2.5 km)

9-Elazığ-Plür yolu

10-Persek-Mamiki yolu

11-İstanbul-Ankara-Tayyare Meydanı Kısım

12-Diyarbakır İstasyonu-Urfa Kapısı yolu

13-Malatya-İstasyon Parke Yolu

1936 yılına gelindiğinde Nafia Vekâleti yeni bir yol kanunu tasarısı hazırlamış ve Devlet Şûrasına sunmuştur. Tasarı, tüm esaslarıyla birlikte şûra tarafından kabul edilmiştir. Tasarıda, şehirlerarası yol inşaatının, - modern devlet kuruluşunun mahalli idarelere yüklediği görevlerin gün geçtikçe çoğalıp genişlemesi dolayısıyla - geri bırakıldığı, son yıllarda yol vergisi gelirlerinin şehirlerin diğer işlerine harcanması zorunluluğunun doğduğunu, ülkede sürekli artan okuma arzusunun, ilkokul kadrosunu elinde tutan özel idare bütçelerinin büyük kısmını, kültür işlerine tahsis etmek mecburiyetinde bıraktığını, öğretmen maaşları, açılan yeni okullar vb. nedenlerle, yol için vatandaşın alınan paranın başka işlere harcandığı belirtilmiş, Nafia Vekâleti hissesinin tekrar eski haline getirilmesi (% 15'ten % 50'ye çıkarılması) öngörülmüştür. 1937 yılında kurulan Celal Bayar Hükümeti'nin programında karayollarına geniş yer verilmiş, özellikle "demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin gelişimine katkıda bulunduğu" vurgulanmıştır (As, 2006: 156, 157).

1935 yılında 39.557 km. olan karayolları uzunluğu, 1945'te 42.706 km.ye yükselmiştir Buna göre savaş yıllarını da içine alan dokuz yıllık periyotta 3.149, yılda ortalama 349 km. yol inşa edildiği görülmektedir (Tablo 1). Ancak nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşme görülmemektedir. 1945 yılında 42.706 km. uzunlukta gösterilen bu yolların istatistiklerde sadece 19.236 km'sinin iyi olarak nitelendirildiği, geri kalanının bozuk sayıldığı görülmekte, dolayısıyla ulaşım rahatlıkla olanak sağlamadığı anlaşılmaktadır. Bu dönem içinde dikkate değer tek gelişme, parke yolların 177 km'ye çıkmış olmasıdır. Savaşın ortaya koyduğu askeri ihtiyaçlar, asker ve malzeme naklinde uğranılan büyük güçlükler,

karayolları şebekemizin uzunluk, fakat özellikle nitelik itibarıyla yetersizliğini bütün açıklığıyla ortaya koymuştur.

Tablo 1: 1923-1950 Döneminde Karayolları Ağı (km)

| Yıllar (İl Yolları) | Kaplamalı Yollar | Parke Yollar | Stabilize, Kırma taş Yollar | Toprak Yollar | Geçit Vermeyen Yollar | Genel Toplam |
|---------------------|------------------|--------------|-----------------------------|---------------|-----------------------|--------------|
| 1923 | - | - | 13.885 | 2.450 | 2.000 | 18.335 |
| 1930 | - | - | 13.696 | 8.819 | 7.121 | 29.636 |
| 1935 | 26 | - | 16.337 | 13.448 | 9.772 | 39.557 |
| 1940 | 352 | - | 17879 | 13.171 | 10.180 | 41.230 |
| 1945 | 805 | - | 19.236 | 13.385 | 10.085 | 42.706 |
| 1950 | 1.447 | 177 | 22.590 | 10.311 | 12.555 | 47.080 |

Kaynak: Tablo KGM Ulaşım İstatistikleri 2012a: 3'den elde edilen bilgilerle oluşturulmuştur.

Tablo 1'de görüldüğü üzere Türkiye Cumhuriyetinde yol yapımına önem verilmekle beraber ekonomik yetersizlikten dolayı çok fazla yol yapılamamıştır. Milli savunma, ekonomi ve turizm için önemli olan yollara öncelik verilerek hazırlanan 175 milyon lira finans gerektiren yol programının uygulanmasına 1938'de başlanmıştır (Şen, 2003: 81). Uzun bir savaş döneminin yarattığı kaynak yetersizliği, daha sonra gelen dünya ekonomik bunalımı ve son olarak II. Dünya Savaşı, çalışmaları engelleyici unsurlar olmuştur. Savaştan sonra yol yapım çalışmalarına yeniden başlanılmış ve 1950'de "Karayolları Genel Müdürlüğü" kurularak çalışmalara hız verilmiştir.

Tablo 2: 1923-1938 Arası Bütçeden Karayollarına Ayrılan Pay

| Yıllar | Genel Bütçe(Lira) | Genel Bütçede Karayolu Payı(%) | Genel Bütçede Bayındırlık Payı (Lira) | Bayındırlık İçinde Karayol Payı (%) | Karayolları Payı (Lira) |
|--------|-------------------|--------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------|
| 1923 | - | | 2.018.001 | | - |
| 1924 | 140.433.369 | 12 | 17.385.888 | 10 | 1.800.000 |
| 1925 | 183.932.767 | 16 | 19.667.285 | 15 | 3.000.000 |
| 1926 | 190.103.554 | 11 | 14.279.631 | 15 | 2.150.000 |
| 1927 | 194.454.619 | 0.7 | 25.773.043 | 5 | 1.523.042 |
| 1928 | 207.169.388 | 0.5 | 32.717.788 | 3 | 1.087.600 |
| 1929 | 220.408.976 | 0.3 | 33.013.867 | 2 | 786.360 |
| 1930 | 222.646.523 | 0.3 | 33.705.976 | 2 | 800.000 |
| 1931 | 186.582.005 | 0.2 | 26.406.377 | 2 | 535.514 |
| 1932 | 169.146.747 | 0.2 | 14.296.993 | 3 | 360.440 |
| 1933 | 170.474.794 | 0.2 | 14.296.993 | 2 | 360.440 |
| 1934 | 184.075.636 | 0.1 | 12.402.807 | 2 | 287.920 |
| 1935 | 195.011.053 | 0.2 | 12.440.005 | 4 | 527.610 |
| 1936 | 212.755.580 | 0.4 | 14.670.790 | 7 | 1.028.000 |
| 1937 | 231.017.776 | 0.2 | 15.773.108 | 3 | 527.610 |
| 1938 | 249.954.020 | 0.2 | 8.892.040 | 7 | 704.160 |

Kaynak: Karacan, 2005: 36-40.

Tablo 2'de devletin karayolları için ayırdığı kaynakların ne kadar yetersiz olduğu görülmektedir. 1923-1938 döneminde devletin gerek genel bütçe içinde gerekse bayındırlık yatırımları içerisinde karayollarına ayırdığı pay oldukça azdır. Bu dönem Türkiye'sindeki ulaşım, demiryolu ve deniz yolu endeksli olduğu için karayollarına yapılacak yatırımlar yolun limana ve demiryoluna yakınlığı ile ilgiliydi. Demiryolu ve limana yakın olan bölgelerdeki yerleşim birimleri ve yollar uzak olanlara nispeten daha gelişmiş durumdaydı. Ancak Cumhuriyetin ilk yılları özellikle 1925 ve 1926 yıllarında karayolları, bayındırlık yatırımları içerisinde % 15'lik değer ile diğer alanlardan daha fazla pay almıştır. Bu pay ile ülkenin değişik bölgelerinde özellikle kırsal alanda yol yapım çalışmaları başlatılmıştır (Karacan, 2005: 36-40). II. Dünya Savaşı yıllarında yol yapımına ayrılan bu kaynakların yeterli olamaması, devlet, il, köy yollarının birbirinden bağımsız çalışan dairelerin elinde bırakılarak ülkeye uygun bir yol politikasını tespit edip yürütecek bir teşkilatın kurulmaması, nihayet yol inşaatı alanında

modern teknolojiye ülkemizin yabancı kalmaya devam etmesi, alınan sonuçların arzulanan seviyede olmasını önlemiştir. Üstelik eski yollar, savaş yılları içinde daha da bozulmuş, yeni yapılanların bir kısmı da oldukça aceleye geldiği ve gerekli biçimde kontrol edilemediği için, önceden tespit edilen niteliklerin altında kalmıştır.

2. 1950'DEN GÜNÜMÜZ KADAR OLAN DÖNEM

İkinci Dünya savaşından sonra Türkiye, ABD'den aldığı finansal yardımlar sayesinde ulaşımında özellikle de karayollarında büyük bir ilerleme sürecine girmiştir. Bu dönemde demiryolu ulaşım sistemi terk edilerek karayolu birinci plana çıkmıştır (Gürgözüner, 1997: 50).

Marshall Planı çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan karlı çıkan Amerikan otomotiv şirketleri ve petrol tekelleri tercihlerinin karayolu yapımı olduğunu ABD hükümetine çok net ifade etmişlerdir (Yıldız, 2008: 38). Marshall yardımlarından daha ekonomik olmasına rağmen demiryollarından çok karayolları lehine yararlanılması, petrolle çalışan lastikli araçların egemen olduğu bir ulaşım politikasının kabul edilmesi karayolu yapımını hızlandırmıştır. İşte bu politika ABD'nin Türkiye'de uyguladığı ve diğer ülkelere de telkin ettiği ulaştırma politikasının özünü oluşturmaktaydı (Aydın, 2001: 78). 1950 yılında yol harcamalarının bütçe içerisindeki payı % 2,9 iken, 1955'de % 7,2'ye, 1960'da %7,7'ye yükselmiştir (Cillov, 1962: 132).

Amerikan hükümeti 1947'den itibaren ülkemiz karayolları inşasına yardım etmeye başlamıştır (Tablo 3). Bu yardım önceleri askeri yardım heyeti tarafından yapılmıştır. Ayrıca daha sonra da görüleceği gibi karayolları inşaatına ve bakımına ayrılan ödenek de artırılmıştır. Amerika'dan yol inşa ve bakımı için modern makineler ithal edilmiş, ayrıca Amerikan Devlet Yollar İdaresi'nden getirilen çeşitli düzeydeki teknik personelden, yolların inşa, bakım ve idaresinde olduğu gibi, Türk personelin yetiştirilmesinde de yararlanılmıştır. Türkiye'de stabilize yol inşaatı ilk defa bu işbirliği çerçevesi içinde 1948'de başlamıştır (As, 2006: 307).

Tablo 3: 1948-1952 Döneminde Alınan Marshall Yardımı ve Ulaştırma Sektörlerine Dağılımı

| Yıllar | Karayolları (\$) | Demiryolları(\$) | Denizyolları(\$) |
|-----------|------------------|------------------|------------------|
| 1948-1949 | 5.000.000 | - | - |
| 1949-1950 | 10.000.000 | 4.474.000 | 9.414.810 |
| 1950-1951 | 3.500.000 | 19.127.830 | 19.539.000 |
| 1951-1952 | - | 18.172.430 | 10.713.160 |
| Toplam | 18.500.000 | 41.774.260 | 39.666.970 |

Kaynak: As, 2006: 299.

Karayolları Genel Müdürlüğü 1 Mart 1950 tarih ve 5539 sayılı "Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun" ile kurulmuştur (KGM, 2012b: 16). İlk aşamada 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülen karayolları, bu tarihten sonra esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmiştir (Avcı, 2005: 89).

1950'deki 47.080 km. uzunluk, 1960'ta 61.542 km.ye ulaşmıştır. Karayollarındaki gelişme, bu alanda etkili bir teşkilat kurulması yanında, kamu kaynaklarından bu alana büyük fonlar ayrılmasıyla birlikte sağlanabilmiştir. Devlet karayolları ödenekleri 1950'de toplam harcamaların sadece % 4,1'i iken, bu oran 1955'te % 11, 1960'ta ise % 13,3'e yükselmiştir. Ayrıca dış yardım fonlarının önemli bir kısmı da bu sektör için harcanmıştır. Genel olarak bakıldığında ise 1950-60 arasında ulaştırma faaliyetinin GSMH içindeki oranının % 5'ten % 7'ye çıktığı görülmektedir. Bu değişim, % 40 oranında bir artış ifade etmektedir. Hâlbuki aynı oran, sanayi sektörü için % 22'dir. Yine aynı dönemde faal nüfusun ulaştırmada istihdam edilen payı % 1.22'den % 1.90'a yükselmiştir. Bu artış, diğer bütün iktisadi faaliyet kesimlerinde olduğundan daha hızlıdır. Bu alanda da en hızlı artış, beton köprü cinsinde olmuş, eski köprülerin birçoğu da yeni yolların standartlarına uygun olmadığı için terk edilmiştir. Dönem içinde beton köprü sayısı 606'dan 1542'ye yükselmiştir. Karayollarının gelişmesi, motorlu taşıt araç kullanımını kolaylaştırmıştır. Bu nedenle dönem içinde motorlu araç miktarında büyük artış görülmektedir.

1950'de 32.564 olan motorlu kara nakil araçları sayısı, 1955'te 71.237'ye, 1960'ta ise 114.208'e çıkmıştır (As, 2006: 402, 403).

1950'den sonraki yıllar karayolunun artık demiryoluna karşı ezici üstünlüğünü kabul ettirdiği yıllar olmuştur. Demiryolu taşımacılığına yapılan % 100 oranında zam artışı, ülke içerisinde otomotiv sanayiinin montaj yoluyla da olsa kurulması, köy yolları yapımı için Köy İşleri Bakanlığına bağlı olarak Yol-Su-Elektrik (Y.S.E.) Genel Müdürlüğünün kurulması, yol inşaatında kullanılmak üzere makine ve teçhizat için dış kredi olanaklarının sağlanması, kamyon ithalatının serbest bırakılması gibi birçok faktörler karayolu taşımacılığının beklenenin çok üstünde gelişmesine ve bugün ulaştırma sistemleri arasında karayolu ile yapılan yük taşımacılığında % 90 ve yolcu taşımacılığında da % 95 gibi dengesiz bir dağılımın oluşmasına zemin hazırlamıştır. 1960'dan sonraki yıllar (başlangıç 1963) beşer yıllık kalkınma-planlarının yapıldığı dönemlerdir. Karayollarında 1950'den itibaren sağlanan ilerlemelerin, tarım sektörünün piyasa ekonomisine girmesinde, tarım, ticaret ve sanayinin gelişmesinde çok olumlu bir rol oynamıştır.

1. Beş Yıllık Kalkınma Plan (B.Y.K.P.) Döneminde karayollarının geometrik standartlarının yurt ihtiyacının üstünde olduğu düşünülürken, 2. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde karayollarının geometrik standartlarının da yükseltilmesinin gerekli olduğu sonucuna varılmış ve yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi içinde ilave harcamalar yapılmıştır (Başol, 2012). Ulaştırma sektörünün sabit yatırımlar içindeki payı gün geçtikçe artmıştır.

1962-1976 dönemi sanayileşme açısından önemli gelişmelerin kaydedildiği, sanayi sektörünün yıllık ortalama büyüme hızının % 9,3 gibi yüksek bir değere ulaştığı bir dönem olarak dikkat çekmektedir. 1962-1976 dönemi, 1930-1939 dönemi ile birlikte hızlı sanayileşmenin gerçekleştiği ikinci diğer bir dönem olarak dikkat çekmektedir. 1962-1976 dönemi, ithal ikameci birikim modeli çerçevesinde ve uygulanan popülist politikalar sayesinde sanayi sektörünün altın yılları olmuştur (Eşiyok, 2006: 15).

Karayolu ağlarının bir bölümünün, artan ekonomik faaliyetlerin sonucu önemli oranda ticari trafik taşımaya başlamasıyla bu kesimlerde fiziksel yetersizlikler ortaya çıkmış ve 1970'li yıllarda karayolu politikası yeni boyutlar kazanmıştır. Bu dönemde mevcut yol ağı uzunluğunu artırmak yerine, fiziki ve geometrik standartların iyileştirme çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1970'lerde motorlu taşıt sanayinin kuruluşu, karayolu politikasına yeni boyutlar katmıştır. Trafik sıkışıklığı olan bazı ana akslarda ve büyük şehir çevrelerinde, çok şeritli ekspres yollar ya da otoyol yapımı ekonomik olma niteliği kazanmıştır (Tablo 4). Ekonomik değerlendirmelerin önem kazandığı bu tip yolların planlanması, finansmanı, projelendirilmesi ve yapımı diğer yollara oranla daha karmaşık olduğundan, yeni bir teknoloji gerekmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü bu konudaki ilk uygulamasını Boğaziçi Köprüsü ve İstanbul Çevre Yolu projesi ile gerçekleştirmiştir.

Tablo 4: Yıllar itibarıyla işletmeye açılan Otoyollar

| Yıllar | Otoyol Uzunluğu | Bağlantı Yolu | Toplam (km) |
|--------|-----------------|---------------|-------------|
| 1973 | 24 | 0 | 24 |
| 1981 | 35 | 4 | 39 |
| 1987 | 16 | 8 | 24 |
| 1988 | 40 | 10 | 50 |
| 1990 | 84 | 6 | 90 |
| 1991 | 90 | 11 | 101 |
| 1992 | 328 | 46 | 374 |
| 1993 | 279 | 17 | 296 |
| 1994 | 128 | 11 | 139 |
| 1995 | 55 | 37 | 92 |
| 1996 | 145 | 23 | 168 |
| 1997 | 47 | 12 | 59 |
| 1998 | 135 | 23 | 158 |

| | | | |
|-------------------|------|-----|------|
| 1999 | 6 | 5 | 11 |
| 2000 | 28 | 7 | 35 |
| 2001 | 7 | 15 | 22 |
| 2002 | 3 | 15 | 18 |
| 2003 | 15 | 24 | 39 |
| 2004 | 21 | 5 | 26 |
| İBB'ye devredilen | -36 | -81 | -117 |
| 2005 | - | 5 | 5 |
| 2006 | 195 | 46 | 241 |
| 2008 | 14 | 0 | 14 |
| 2009 | 72 | 42 | 114 |
| 2010 | 40 | 4 | 44 |
| 2011 | 36 | 3 | 39 |
| 2012 | 8 | 2 | 10 |
| Ağdan çıkan yol | - | -2 | -2 |
| Genel Toplam | 1829 | 298 | 2127 |

Kaynak:<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi/İlBazındaAcılanOtoyol.pdf> , 2014.

Avrupa Yatırım Bankası'ndan alınan kredi ile 1970 yılında yapımına başlanan Boğaziçi Köprüsü 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa ile Asya kıtaları karayolu ile birbirine bağlanmıştır. Ayrıca, bu köprünün yapımı ile ülkemizde ilk ücretli yol ve köprü politikası başlatılmıştır. 1980'li yıllarda bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik iyileştirme çalışmaları sürerken diğer yandan yeni bir atılımla tam erişme kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir. 1984 yılında hizmete açılan 38 km uzunluğundaki Gebze-İzmit Ekspres yolu ile başlatılan ücretli yol politikası günümüzde de devam etmektedir. 1985 yılında inşaatı başlatılan 2. Boğaz Köprüsü'nün (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) 1988 yılında hizmete açılmasıyla Avrupa Asya'ya ikinci kez karayolu ile bağlanmıştır (KGM 2012b: 16).

Yine aynı dönemde turizm sektörünü canlandırmak için özellikle güney sahillerinde fiziki yapısı ve geometrik standardı yüksek olan yolların yapımına ağırlık verilmiştir. Planlama dönemine rağmen demiryolları güç kaybetmeye devam etmiş, devlet tarafından etkin bir işletmenin kurulamaması ve mevcut olan hatlara da yeteri ölçüde bakım ve onarım yapılmayarak geometrik standartlarının arttırılamaması sonucu TCDD işletmesi devamlı zarar etmeye başlamıştır. Planlama dönemlerinde demiryollarını kalkındırmak için bir takım çalışmalar yapılsa da başarı sağlanamamıştır.

Karayolu ile yapılan taşımacılığın demiryolu ve denizyoluna kaydırılması ve boru hatlarının da daha da geliştirip yaygınlaştırılması kısacası daha ekonomik, güvenli, hızlı ve etkin bir taşıma sisteminin gerçekleştirilebilmesi için "1983-1993 Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmıştır. Bu planın uygulamaya başlaması ve somut hedeflerin ortaya konması ulaştırma sistemlerinin yük ve yolcu taşımacılığındaki paylarının dengelenmesi adına umut verici olmuştur. Ülkemizde yapılan tek ulusal ulaştırma planı 1983-1993 Ulaştırma Ana Planı (U.A.P) olmasına rağmen bu plan 1986 yılında anlaşılabilir bir biçimde uygulamadan kaldırılmıştır (Akgüngör & Demirel, 2004: 425).

1980 ihtilali sonrasındaki yıllar Türkiye'de otoyollar döneminin başladığı yıllardır. Devrin hükümetleri bu dönemde Türkiye'de otoyol yapımını desteklemişlerdir. Böylece başta demiryolu olmak üzere diğer ulaştırma sistemlerinin kaderi değişmemiş bu defa da otoyolların bölgesi altında ezilmişlerdir.

2003 yılından itibaren başlatılan bölünmüş yol yapım çalışmaları ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ve trafik yoğunluğu nedeniyle kapasite artırılması gereken ana arterler üzerinde yoğunlaşmıştır. 1973 yılında başlanan yol yapımı 24 km'den 2014 itibariyle 2.127 km'ye ulaşmıştır. 2014 itibariyle toplam Devlet yolları toplamı 31.341km. İl yolları toplamı 32.155 km'dir (Tablo 4 ve Tablo 5). Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan

karayolu uzunluğu 01.01.2014 tarihi itibariyle toplam 65 623 km. olup, 3 sınıf yoldan oluşmaktadır: Otoyol, Devlet Yolu, İl Yolu.

Tablo 5: 01.01.2014 Tarihi İtibariyle Sath Cinsine Göre Yol Ağı (km)

| | Asfalt Betonlu | Sathi Kaplama | Parke | Stabilize | Toprak | Diğer Yollar | TOPLAM (Km) |
|----------------|----------------|---------------|-----------|------------|------------|--------------|---------------|
| Otoyol (*) | 2.127 | - | - | - | - | - | 2.127 |
| Devlet Yolları | 12.502 | 18.364 | 1 | 92 | 29 | 283 | 31.341 |
| İl Yolları | 2.368 | 26.930 | 90 | 760 | 603 | 1.304 | 32.155 |
| TOPLAM | 16.997 | 45.294 | 61 | 852 | 632 | 1.587 | 65.623 |

(*) Otoyol uzunluğuna Ana Gövde ve Bağlantı yolu dâhil olup, Yan yol ve Kavşak kolları dâhil değildir.

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, 2014.

Türkiye'nin 2011 yılındaki toplam ihracat ve ithalatının taşıma modlarına göre değer bazında dağılımını incelendiğinde en yüksek payı denizyolu alırken, karayolu ve havayolu ikinci ve üçüncü sırada gelmektedirler. Demiryolunun çok az kullanıldığı görülmektedir. Son yıllarda az maliyetli bir taşıma şekli olan demiryolunun kullanım oranını artırmaya yönelik bazı çalışmalar yapılmaktadır. Yurtiçi taşımacılıkta ise karayollarının ağırlığı hissedilmektedir. 2010 yılında karayolu ile yolcu taşımacılığı ve yük taşımacılığının toplam içindeki oranı sırasıyla % 95 ve % 91,5 olarak gerçekleşmiştir (BAKA, 2013: 19).

Türkiye genelinde hem yük hem de yolcu taşımacılığı açısından karayolu ağırlıklı bir taşımacılığın olduğu görülmektedir. Ülkedeki şehir merkezlerini dışarıya bağlayan yolların bolunmuş yola dönüştürülmesi önemli oranda tamamlanmış olup, hali hazırda çalışmalar devam etmektedir (Tablo 6).

Tablo 6: 01.01.2014 İtibariyle Bölünmüş Yollar (km)

| Bölünmüş Yollar | |
|-----------------|-----------|
| Otoyollar | 2.127 km |
| Devlet Yolu | 18.524 km |
| İl Yolu | 1.311 km |
| Toplam | 21.962 km |

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, 2014.

Türkiye'de karayolları ağının sık olması ve şehirlerarası yolcu taşımacılığının çoğunluğunun karayolu ile yapılması, Türkiye turizm ulaştırmasında da karayolunun payını artırmaktadır. Türkiye'de karayolu ağı sık olmasına rağmen, ulaşım hatlarının yüzey şekilleri etkisi altında olduğu görülmektedir. Kuzey ve güneyde dağların kıyıya paralel olarak uzanması, ancak belirli geçitlerden iç kısımlara ulaşım olanağı sağlamaktadır. Bu nedenle Karadeniz ve Akdeniz kıyılarını boyuna aşan karayolu hattı olmasına rağmen, iç kesimle bağlantı belirli geçitlerden olmaktadır. Bu durum turizmde tur hatlarını etkileyerek, tur hatlarının bölgelerarası bağlantı sağlayan ana karayollarını izlemesine ve ana karayolu hatlarına göre içeride bulunan bazı şehirlerin, doğal ve kültürel kaynakların turizmden faydalanamamasına neden olmaktadır (Doğaner, 1998: 3, 4).

İlk iki plan döneminde hedeflenen ve gerçekleştirilen arasında bir uyum vardır. Ancak,

3. Plan döneminden itibaren demiryolunun gerçekleşme yüzdesi hedeflenenin hep altında kalırken, karayolu 3. Plan döneminde hedeflenenin % 22,6, 4. Plan döneminde % 13,9 ve 6. Plan döneminde de % 3,8 üstüne çıkarak gerçekleşmiştir. 1991 yılında karayolu hariç yalnız otoyollara ayrılan pay tüm ulaştırma sektörüne ayrılan payın % 58, 1995 yılında % 52'si ve 2000 yılında da % 36'sı olmuştur. Aynı yıllarda demiryolu, havayolu ve denizyolunun toplamı için ayrılan pay ise sırasıyla % 9, % 16 ve % 23'dür (Akgüngör & Demirel, 2004: 426).

Bugün ülkemizde karayolları, yolcu ve yük taşımacılığında en fazla tercih edilen ulaşım türüdür. Yurtiçi yolcu taşımacılığının % 90,5'i ve yük taşımacılığının % 87,4'ü karayolu ile yapılmaktadır. Özellikle yolcu taşımacılığında karayolunun payının son on yılda azalmakta olduğu, havayollarının payının ise artmakta olduğu görülmektedir. 2001 yılında havayolu ile yapılan yolcu taşımacılığının payı % 1,6 iken 2011 yılında bu oran % 6,7'ye yükselmiştir. Karayolları ile yapılan 2012 yılındaki yük taşımacılığı 216.123 Milyon ton-km'ye yolcu taşımacılığı 258.874 Milyon yolcu-km'ye ve gerçekleşen toplam yol kullanımı 93.989 Milyon taşıt-km değerine ulaşmıştır. Türkiye, karayollarında yapılan yük taşımacılığında Avrupa'nın ilk beş ülkesi arasında yer almaktadır. 1998-2012 yılları arasında taşıt-km değeri yıllık ortalama % 6,1, ton-km değeri % 4,2, yolcu-km değeri ise % 2,7'lik bir artış göstermiştir (KÇGR, 2013: 57).

Ülkemizde 2013 Mart ayı itibarıyla toplam 17.265.567 adet taşıtın 8.802.629 otomobildir. Ülkemizde henüz 1.000 kişiye düşen otomobil sayısı 114 iken bu rakam gelişmiş ülkelerde 500'ü bulmaktadır. Otomobil sahipliğinin ülkemizde doyum noktasının henüz çok altında bulunduğu ve önümüzdeki yıllarda bu oranın çok daha üst düzeylere çıkacağı beklenmektedir. Yol kullanımının % 75'i devlet yollarında, % 15,5'i otoyollarda ve % 9,5'i il yollarında gerçekleşmektedir (KÇGR, 2013: 58,59).

Şehirlerarası karayollarında ağır taşıt oranı % 25 ile % 50 arasında değişim göstermektedir. Ağır taşıt oranının yüksek oluşu ve aşırı yüklemelerin % 25 seviyelerini bulması, yollarımızın öngörülen süreden önce bozulmasına neden olmaktadır (KÇGR, 2013: 60). Ulaşım sistemleri arasında bir dengenin kurulması, bir yandan büyük oranda ithalata bağlı enerjinin etkin kullanımını sağlayacak diğer yandan ise ağır taşımaların yol üst yapısında neden oldukları bozulmaları azaltarak karayolları üstyapısının hizmet seviyesini yükseltecektir.

Harita 1: Türkiye Karayollarının Mevcut Durumu



Kaynak: <http://www.eskisohtbet.com/turkiye-haritasi-yol.html>, 2014.

SONUÇ

Kuruluş ve gelişme sürecindeki Türkiye'de demiryolu yapımı sadece bir ulaşım aracı olarak görülmemiş, aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel

gelişmenin temel unsurlarından birisi olarak kabul görmüştür. Bu amaçla, 1923-1938 arasında dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını ön planda tutan "Milli ve Bağımsız" bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Bu politika, biri yeni demiryolu yapımları, diğeri de yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınarak, demiryollarına milli bir nitelik kazandırmak şeklinde iki yönde ilerlemiştir. Ulaşımın diğeri araçları olan karayolu, denizyolu ve havayoluna cumhuriyetin ilk yıllarında gereken önem verilmemiş, kısır bir ilerleme sağlanmıştır.

Avrupa, Asya ve Orta Doğu'nun kesişim noktasında bulunan Türkiye'de ulaştırma hizmetleri önemini giderek artırmaktadır. Ancak uzun yıllar boyunca, ülkede ulaştırma türlerinin dengeli bir şekilde geliştirilmesi mümkün olmamıştır. Türkiye'de yurt içi taşımacılığın ve dış ticaretin büyük oranda karayolu üzerinden gerçekleştiriliyor olması, hem maliyetleri arttırmakta hem de verimliliği düşürmektedir.

Ülkemizde ulaştırma sektörleri içersinde demiryolları, denizyolları ve havayolları ihmal edilerek karayolu ağırlıklı bir politika izlendiği belirgindir. Karayollarımızdaki trafik kazalarının fazlalığının yanı sıra, bakım ve onarım için gereken masrafların büyüklüğü ve enerjide dışa bağımlılık ulaştırma politikalarımızdaki yanlışlıkları gözler önüne sermektedir.

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 içerisindedir. 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.

Ekonomik faaliyetlerin yoğunluğu ve çeşitliliği ulaştırma hizmetlerine olan talebi artırmaktadır. Yük trafiğinin yoğunluğu ekonomik gelişmişlik hakkında da fikir vermektedir. Bu bağlamda, Türkiye'de iller düzeyinde karayolu yük trafiği yoğunluğunun farklılıklar sergilemesi bölgesel eşitsizliklerle ilgili bir olgudur.

Türkiye, bugüne kadar uygulanan ulaşım politikaları, sosyo-kültürel ve sosyoekonomik özelliklerinden kaynaklanan nedenlerden dolayı büyük bir trafik problemi ile karşı karşıya bulunduğu yukarıda bahsedilen verilerden kolaylıkla anlaşılabilir. Meydana gelen kazalardaki can kayıpları, maddi kayıplar, yük ve yolcu taşımacılığında karayollarının ağırlıklı payı göz önüne alındığında, problemi çözmek üzere ortaya konacak hedeflerin, uygulanacak politikaların ve izlenecek yöntemlerin belirlenmesi için yapılacak çalışmaların ne derece önemli olduğu açıktır.

Mevcut karayolu ulaşım sistemi son derece pahalı ve dışa bağımlıdır. Petrole bağımlıdır. Bakım ve onarım giderleri yüksek, işletme maliyeti fazla, ekonomik ömrü kısadır. Her yıl petrol, otomobil, lastik ve yedek parça için milyonlarca dolar ödenmektedir. Var olan ulaşım sisteminin neden olduğu zararlardan biri de çevre kirliliğidir.

Şehirlerarası yolcu ve yük taşımacılığının neredeyse tümünün gerçekleştiği karayollarımızda, taşımacılık denetimi çok zayıf, trafik denetimi ise yetersizdir. Korsan yük taşımacılığı yüzünden, yollarda dolaşan yüzlerce boş kamyon, trafik kazalarına ve milli servetin boşa harcanmasına yol açmaktadırlar. Otobüs taşımacılığında aynı anda aynı yerlere farklı firmalar tarafından çok sayıda otobüs seferi konulmakta ve bu otobüsler % 30 - 40 dolulukla kalkış yapmaktadırlar.

Türkiye'de genel ulaştırma hizmetlerinin ulaşım sistemleri arasında daha dengeli bir hal almasının çok önemli olduğu açıktır. Bu durum geçmiş dönemlerde olduğu gibi ulaşım faaliyetlerinin tek eksenli gerçekleşmesini de engelleyici bir faktör olacaktır. Ancak bu yapılırken, ülkenin fiziki ve beşeri coğrafya şartlarının iyi değerlendirilmesi ve arz talep dengesi içinde yeni yatırım planlamalarının gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Karayolu ulaşım ağının km olarak uzatılmasından ziyade nitelik olarak kalitesinin artırılması ve diğer ulaşım sistemleri ile koordinasyonu sağlanması gerekir. Özellikle yük taşımacılığındaki karayolu ağırlığı demiryolu ve denizyolları başta olmak üzere diğer sistemlere aktarılmalıdır. Ayrıca mevcut yolların geometrik standartlarının yükseltilmesi, karayolları ile ilgili mevzuatlarda yeni düzenlemelerin getirilmesi, trafiğin yönetiminde ve yol kullanıcılarının bilgilendirilmesinde akıllı bilgi sistemlerinin kullanılması, planlanan otoyolların hizmete açılması gerekmektedir.

21. yüzyılda ulaştırma ve haberleşme alanında kendi öz kaynaklarımızı da dikkate alacak politikalar izlenmek, kültürel, sosyal ve ekonomik ülke ihtiyaçları gözetilmek zorundadır. Tüm bu bağlamda karayolu stratejilerinin belirlenmesinde üniversitelerle yeterli düzeyde işbirliği sağlanması son derece önemlidir. Ulaştırma sisteminin çok türlü ve çok dallı bir yapıya sahip olması, sorunları çözmek için de aynı yapıdaki insan kaynağı gruplarının eşgüdümlü olarak birlikte çalışmalarını gerektirir. Ancak bu, değişik meslek gruplarının "ulaştırma çatısı" altında bir ön eğitimden geçmeleri ve araştırmalarını birlikte sürdürmekle gerçekleştirilebilir.

Araştırmalar göstermektedir ki geçen 25 yıldaki büyüme eğiliminin sürmesi durumunda 2020 yılında Türkiye'deki yolcu trafiği bugünkü düzeyinin yaklaşık 3,3 katına yani 540 milyar yolcu-km'ye, yük trafiği ise 2,5 katına yani 300 milyar ton-km'ye çıkacaktır (Gerçek, 1997). Artışın bu şekilde devam ettiği düşünüldüğünde yük taşıma talebinin artık karayolu ile sürdürülebilmesi mümkün görünmemektedir. Belirlenecek olan yeni politikalarla demiryolları ve deniz yolları ve havayollarının yük ve yolcu taşımacılığında daha aktif ve etkin bir şekilde kullanılması vazgeçilmez bir zorunluluktur.

Karayolu taşımacılığının Türkiye ekonomisi için taşıdığı önem göz önünde tutularak sektördeki bütün yükün karayolları üzerine yığılmasının önüne geçilmeli ve iller arası karayolu yük trafiği dağılımındaki eşitsizlikler dikkate alınmalıdır. Bunun için, bölgesel ve yerel kalkınmayı sağlayacak politikaların öncelik kazanması, sürdürülebilir bir kalkınmayı sağlayacak altyapının geliştirilmesi, gerekmektedir.

Türkiye'nin ulaşım sisteminin temelini oluşturan karayolu ulaşımında en önemli sorun, yeterli altyapı ve denetim sisteminin olmamasıdır. 1980'li yıllardan itibaren başlayan otoyol inşaatları, 2000'li yıllarda gündeme gelen bölünmüş yol projeleri, karayolu ulaşım sisteminin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Türkiye'de karayolu ulaşım araçlarının sayısı günden güne hızla artmakta, buna karşılık kullanılan yollar yetersiz kalmakta ve trafik yeterince denetlenememektedir. Uzun mesafeli yolcu ve yük taşımacılığının karayollarından demiryollarına aktarılmasını sağlayacak önlemler, karayolları üzerindeki baskının azalmasına katkıda bulunacaktır.

KAYNAKÇA

- AKGÜNGÖR, Ali Payidar & DEMİREL, Abdulmuttalip (2004), "Türkiye'de Ulaştırma Sistemlerinin Analizi ve Ulaştırma Politikaları", *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, Cilt: 10, Sayı: 3, Sayfa: 423-430, Denizli.
- AS, Efdal (2006), "Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)", Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri İnkılap Tarihi Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- AVCI, Sedat (2005), "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları", *Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar anısına), Bildiri Kitabı*, Sayfa: 87-96, 29-30 Eylül 2005, İstanbul.
- AYDIN, Suavi (2001), "Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış", *Keleş-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 11, Sayfa: 49- 94, Ankara.
- BARDA, Süleyman (1958), "Münakale Ekonomisi", Akgün Matbaası, İstanbul.
- BAŞOL, Koray (2012), "Türkiye Ekonomisi", Türkmen Kitabevi, 11. Baskı, İstanbul.
- BATI KARADENİZ KALKINMA AJANSI (BAKA), (2013), "TR 81 Düzey 2 Bölgesi Ulaşım ve Lojistik Master Planı", http://bakka.gov.tr/assets/raporlar/BAKKA_Ulasim.pdf, (E.T.02.03.2014).
- CİLLOV, Haluk (1962), "Türkiye Ekonomisi", İstanbul Üniversitesi Yayınları No: 962, İstanbul.
- ÇEKEROL, Gülsen Serap & NALÇAKAN, Meserret (2011) "Lojistik Sektörü İçerisinde Türkiye Demiryolu Yurtiçi Yük Taşıma Talebinin Ridge Regresyonla Analizi", *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, Cilt:31, Sayı: II, Sayfa: 321-344, İstanbul.

- DİKER, R. Vecdi (1938) "Bitümlü Yol İnşaatında Son Terakkiler", *T.C. Nafia Vekâleti Bayındırlık İşleri Dergisi*, (1 Teşrinievvel 1938), Sayfa: 30-36, Ankara.
- DOĞANER, Suna (1998), "Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, Sayı: 6, Sayfa: 1-25, İstanbul.
- DÜRGÜN, Bülent (2006), "Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları", *Çağdaş Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi (ÇTTAD)*, Volume: 13, Sayfa: 25-49, İzmir.
- EŞİYOK, Bayram Ali (2006), "İktisadi Dönemler İtibariyle Türkiye Ekonomisinde Kalkınma (1923-2004)", Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş. Araştırma Müdürlüğü, Ekonomik Araştırmalar, Ankara.
- EŞİYOK, Bayram Ali & SEKMEN, Faruk (2012) "Türkiye Ekonomisinde Bölgesel Gelişmişlik Farklılıkları, Doğu Anadolu'nun Bölgesel Gelişimdeki Yeri ve Çözüm Önerileri", Türkiye Kalkınma Bankası ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Müdürlüğü, Türkiye Kalkınma Bankası Yayını, Ankara.
- GERÇEK, Haluk (1997), "Ulaştırma- Ekonomi İlişkisi Çerçevesinde Türkiye'de Ulaştırmanın ve Demiryollarının Geleceği", *2. Ulusal Demiryolu Kongresi*, 15-17 Aralık 1997, İstanbul.
- GÜRGÖZENER, Enver (1997), "Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)", TC. Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- KARACAN, Özcan (2005), "Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)", Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, A.İ.T Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- KARLUK, Sadık Rıdvan (2009), "Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm", Beta Basım, İstanbul.
- KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (KGM) (2007) ,*"Stratejik Plan 2007-2011"*, Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/strateji.pdf>, (E. T: 05.03.2014).
- KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (KGM) (2012a), "Ulaşım İstatistikleri 2012", Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Yayinlar/YayinPdf/KarayoluUlasimIstatistikleri2012.pdf>, (E.T. 03.04.2014).
- KARAYOLLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ (KGM) (2012b), "Stratejik Plan 2012-2016", Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Kurumsal/StratejikPlan/sp12_16.pdf (E.T. 02.03.2014).
- ŞEN, Leyla (2003), "Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci", TESAV Yayınları, Ankara.
- "ŞOSELER", (Ekim 1937), *T.C. Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık İşleri Dergisi*, Yıl: 4, Sayı: 5, Ankara.
- TEKELİ, İlhan & SELİM, İlkin (2004), "Cumhuriyetin Harcı-III Modernitenin Altyapısı Oluşurken", 2. Baskı, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul.
- TÖKİN, İsmail Hüsrev (1990), "Türkiye'de Köy İktisadiyatı", Şefik Matbaası, 2.Baskı, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, Erol (1987), "Ulaşım Coğrafyası", İstanbul Üniversitesi Yayınevi, İstanbul.
- "TÜRKİYE'DE YOL İŞLERİ", (Ekim 1936), T. C. Bayındırlık Bakanlığı Bayındırlık Dergisi, Yıl:3, Sayı:5, Ankara.
- TÜRKİYE CUMHURİYETİ ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI, (2013), "Karayolu Çalışma Grubu Raporu(KÇGR)", 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası (Herkes için Ulaşım ve Hızlı Erişim), Ankara.
http://www.tnd.org.tr/site/images/icerikler/dosya/karayolu_ura.pdf, (E.T: 07.04.2014)
- MEVLANA KALKINMA AJANSI (MEVKA) (2013), "TR52 Düzey2 Bölgesi 2023 Vizyon Raporu (Ulaştırma Sektörü) Taslak", <http://www.tr52.org/d/doc/42-ulasirma-sektor-raporu.pdf>, (E.T: 03.04.2013.)
- MUTLU, N. Yücel (1989), "Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)", Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Matbaası, Ankara.
- YAŞA, Memduh (1980), "Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisi 1923 - 1978", Akbank Kültür Yayını, İstanbul.
- YILDIZ, Arzu (2008), "Ulaşım ve Trafik Politikalarında "Planlama" Zorunlu", *Mühendis ve Makine Dergisi*, Sayı: 580, Cilt. 49, Sayfa: 38-51.
- "YOL İŞLERİ" (Ekim 1938), *T.C. Bayındırlık Bakanlığı, Bayındırlık Dergisi*, Sayı:5, Ankara.
<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi/IIBazindaAcilanOtoyol.pdf>, (E.T: 04.04.2014)
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx>, (E.T: 03.03.2014).
<http://www.eskisohtbet.com/turkiye-haritasi-yol.html>, (E.T: 05.03.2014).