

**TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMININ TARİHSEL GELİŞİMİ\***  
**HISTORICAL DEVELOPMENT OF HIGHWAY TRANSPORTATION IN  
TURKEY**

**Prof. Dr. Fatih AYDIN**

Karabük Üniversitesi Coğrafya Bölümü,  
E-mail: [fatihaydin@karabuk.edu.tr](mailto:fatihaydin@karabuk.edu.tr)

**Dr. Öğr. Üyesi Muhammed ORAL**

Karabük Üniversitesi Coğrafya Bölümü,  
E-mail: [muhammedoral@karabuk.edu.tr](mailto:muhammedoral@karabuk.edu.tr)

MAKALE BİLGİSİ	ÖZET
<p><b>Anahtar Kelimeler:</b> Ulaşım, Ulaşım Sistemleri, Türkiye'de Karayolu Ulaşımı</p>	<p>Ulaşım, tarihin ilk dönemlerinden günümüze kadar olan süreçte insanların en önemli faaliyetlerinden biri olmuştur. Tekerleğin icadıyla başlayan ulaşım ve ulaştırma faaliyetleri günümüzde uçak ve hızlı trenlerin kullanıma girmesiyle zaman ve uzaklık kavramlarını en aza indirmiştir. Ulaşım, bölgeler ve ekonomik aktivitelerde önemli bağlantılar oluşturarak; insan ve dünyanın geri kalanı arasında iletişimi sağlar. Ulaştırma sektörü, ekonomik kaynakların değerlendirilmesi, diğer ülkeler ile bağlantının sağlanabilmesi, mal akışlarını düzenlemesi ve bu sürecin sürekliliğini sağlaması, ekonomik ve sosyal girdileri, yeni yerleşim sahalarının kurulması, mevcut yerleşim sahalarının gelişmesi ve diğer sektörlerle (sigorta, antrepo, gümrükleme, paketleme gibi) ilişkilerinden dolayı istihdam yaratması gibi nedenlerden dolayı ekonomik büyüme açısından önem arz etmektedir. Bu çalışmada Türkiye'de karayolu ulaşımının tarihsel süreci ve uygulanan politikalar dönemler halinde ele alınmıştır. Ayrıca bu araştırmada Türkiye'de karayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemleri ile olan ilişkisi ortaya konulmuştur. Çalışmada doküman incelemesi kullanılmıştır. Araştırmada Türkiye'de özellikle 1950'li yıllarda başlayan ve hala devam eden karayolu ulaşımı merkezli politikanın yeniden gözden geçirilerek alternatif ulaşım ağlarının ön plana alınması ve bu ulaşım türleri arasında mutlaka entegrasyonun sağlanması gerektiği sonucuna ulaşılmıştır.</p>
<p><b>DOI:</b> 10.26809/joa.2018548635</p>	

ARTICLE INFO	ABSTRACT
<p><b>Keywords:</b> Transportation, Transportation Systems, Highway Transportation in Turkey</p>	<p>Transportation has been one of the most important activities of the human-being since the first eras of the history to the present. The transportation and transmission activities starting with the invention of the wheel have minimized the concepts of time and distance with the use of planes and fast-speed trains at present. The transportation sector is important for economic growth because it enables to put economic resources into good use, build connections with other countries, regulate the flow of goods and ensure the continuity of this process as well as enabling to establish new settlement areas and develop the existing ones and create employment opportunities due to the relationships with other sectors</p>

\*Bu çalışma, 6-7 Eylül 2018 tarihlerinde Lviv /UKRAYNA' da gerçekleşen 3. Uluslararası Rating Academy Kongresi: "Uygulamalı Bilimler" konulu kongrede sunulmuş aynı isimli bildirinin gözden geçirilmiş halidir.

**DOI:**

10.26809/joa.2018548635

(insurance, warehouse, clearance, packaging etc.). In the present study, the historical development of highway transportation and the policies implemented in this sector in Turkey are investigated in stages. Besides, the relationship between the highway transportation and other transportation systems in Turkey is handled. As a result, it has been concluded that it is necessary to revise the highway transportation-centred policy that was launched in Turkey around 1950 and is still implemented; take alternative transportation networks to the forefront and ensure an absolute integration among these transportation types.

**1. GİRİŞ**

Ulaşım tarihin ilk dönemlerinden günümüze kadar olan süreçte insanların en önemli faaliyetlerinden biri olmuştur. Ulaşım genel olarak insanların, malların, bilginin, paranın ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere taşınmasını ifade eder. Bu taşıma faaliyeti karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu ve boru hatları gibi çeşitli ulaşım sistemleri ile gerçekleşir. Ulaşım faaliyetleri geçmişten günümüze tarihi, ekonomik, sosyal ve jeopolitik önemini koruyarak devam etmektedir.

Ulaşım faaliyetleri insanların bir amaç dahilinde (iş, ticaret, turizm, eğitim, sağlık vb.) bir yerden başka bir yere erişmesi sağlar ve dolayısıyla yaşamsal bir faaliyet olarak öne çıkar. Bununla birlikte bir ülkede, bölgede ulaşım sistemlerinin gelişmesi ekonomik gelişim ve değişimlerle bağlantılıdır. Diğer taraftan ulaşım faaliyetleri diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye’de de *doğal* (yeryüzü şekilleri, iklim) ve *beşeri* (nüfus, sanayi, ulaşım yatırım faaliyetleri, teknolojik gelişmeler vb.) coğrafya etmenlerinin etkisinde kalarak gelişmiştir/gelişmektedir.

Genel olarak *ulaşım faaliyetleri ile topoğrafik yapı* arasında sıkı bir bağ bulunmaktadır. Topografya özellikleri ulaşım ağlarının inşasını, maliyetini ve uygulanabilirliğini önemli ölçüde etkiler. Örneğin ulaşım sistemlerinin inşasında ulaşımı engelleyen unsurların en az olduğu alanlar yani ovalar, vadiler ve dağ geçitleri tercih edilmelidir. Topografya, kanal yapımı ve kanalize edilmesi istenen akarsular için de önemli bir faktördür. Örneğin, eğer güzergâhta yükselti farkı fazlaysa, set ve başka donanımların yapılması gerekir. Bu ise hem işletmenin maliyetinin artmasına hem de zaman kaybına neden olur. Boru hattı ulaşımında ise, taşınan yönde olmak koşuluyla, yükselti farkı yararlıdır; ancak arada büyük engeller olmamalıdır. Hava ve denizyolları da kalkış ve varış yerlerinin karalarda olmaları nedeniyle, yüzey şekilleriyle kısmen de olsa ilgilidir. Hava alanları yapımı için geniş ve düz alanlar gerekli olduğu gibi, uçuş yolunun da yüksek dağlardan etkilenmemesi aranılan koşullardandır. Denizyollarında ise arkadaki alanlara geniş vadilerle bağlantılı olan (hinterlandı geniş) doğal koyların büyük değeri vardır. Denizyollarının gelişmesinde fırtınalara karşı korumalı doğal limanlar büyük rol oynamışlardır (Tümertekin ve Özgüç, 2007). Binyıllar boyunca toplumlar arasındaki ilişkileri ve etkileşimleri sağlayan eski kervan yolları, aşılan bölgenin fiziki coğrafya koşullarının olanak verdiği güzergâhları izlemiştir (Ökse, 2005).

*Yeryüzü şekilleri, yükselti ve eğim özellikleri* karayolu ve demiryolu ulaşım ağlarının ve güzergâhlarını oluşturan ve aynı zamanda bunları güçleştiren en önemli faktördür. Bunun temel nedeni olarak Türkiye’nin dağlık ve engebeli bir yapıya sahip olması gösterilebilir. Genel olarak doğu batı doğrultusunda uzanan dağlar kıyı kesimler ile iç bölgeler arasındaki bağlantıyı son derece kısıtlı hale getirmektedir. Türkiye karayolu ve demiryolu ağları incelendiğinde, genellikle doğu batı doğrultusunda uzandıkları görülmektedir. Bu neticenin ortaya çıkmasında dağ sıraları arasında yer alan depresyon ve olukların etkisi son derece fazladır. Bu durum kıyı ile iç bölgeler arasındaki ulaşımın belirli bölgelerde toplanmasına neden olmuştur. Bu alanlar genellikle akarsuların uzun yıllar boyunca yarıp oluşturdukları vadiler ya da dağ geçitleri üzerinde yer almaktadır (Şahin, 2014). İlkçağ ve belki de prehistorik devirlerden bu yana *kara ulaşım* güzergâhlarında; genel olarak vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri, bel noktaları ve boğazlar gibi ulaştırmayı kolaylaştırıcı yeryüzü şekilleri tercih edilmiştir (Tıraş, 2002). Ülkemizde kuzey-güney doğrultusunda ulaşımı sağlayan dağ geçitleri (*Çubuk, Sertavul, Gülek, Belen, Geyve, Cankurtaran, Bolu Dağı tüneli, Ecevit, Ilgaz, Zigana, Kop, Ovit* gibi) sosyal,

kültürel ve ticarî aktivite bakımından önemli avantajları vardır (Doğanay ve Koca, 1998; Özdemir, 2008).

Türkiye’de ulaşımı etkileyen beşeri faktörlerin en önemlileri; ulaşım için gerekli mali kaynakların sağlanması, yatırım vb. çalışmaların planlanması ve bu çalışmalarını gerçekleştirecek yönetici ve kalifiye işçilerin varlığı, yol standartlarının yükseltilmesi (otoyol, köprü, tünel, zemin yükseltmeleri, istinat duvarlarının yapımı vb.), nüfus artışı ve sıklığı, ekonomik faaliyetlerin yoğunluğu büyük ulaşım projeleridir. Bunun dışında Türkiye’nin ulaşım sisteminin etkileyen bir diğer husus, ülkemizin sahip olduğu konumuna bağlı olarak belirlenen uluslararası ulaşım sistemleridir. Tarihi çağlardan günümüze gelinceye kadar Anadolu, doğu ile batı arasında hep bir bağlantı noktası olmuştur. Bu durum değişen dünya düzenine göre sürekli yeniden şekillenmiştir. Tarihsel süreçte Anadolu’dan geçen Kral Yolu ve İpek Yolu ile dünya ticaret politikasını belirlemiştir. Günümüzde ise tüm ulaşım sistemlerinde sahip olduğu coğrafi konumun avantajıyla Türkiye, uluslararası ulaşım sisteminin önemli bir parçası olmaya devam etmektedir.

## 2. TARİHSEL SÜREÇTE ANADOLU’DA ULAŞIM

İnsanlık tarihini etkileyen birçok medeniyete ev sahipliği yapan Anadolu, bu özelliğiyle birçok toplumun göç, ticaret, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir kara parçası olmuştur. Önceleri bu hareketler belirli bir güzergâha bağlı kalınmaksızın gerçekleştirilirken, daha sonra önemli yerleşim yerlerinin ve arazi şekillerinin belirleyiciliğiyle sistemli yol güzergâhları ortaya çıkmaya başlamıştır. *Öne çıkan güzergâhlar şunlardır (As, 2006; Şahin, 2013; Doğanay ve Çavuş, 2013):*

- ✓ Bu yol güzergâhlarının ilki, M.Ö. 2000’lerde *Babil-Thapsakus* yolu idi. M.Ö. 1700-1200 yılları arasında Anadolu’da yeni toplumlar oluşmuş ve yeni uygarlıklar doğmuştur. Yoğunlaşan merkezler arasında da yeni yol ağları meydana gelmiştir. Hititler’de *Hattuşaş*, Frigler’de *Gordion*, Lidyalılar’da *Sardes (Sart)* ve Urartular’da Malazgirt çevresinde oluşan yol ağları bu karakteri gösterirler.
- ✓ M.Ö. VI. yüzyılda Anadolu, Pers egemenliğine girmiştir. Tarihte önemli güzergâhları birbirine bağlayan Lidya Kral Yolu bu dönemde yapılmıştır. Kral Yolu güzergâhı üzerinde değişik görüşler varsa da, genellikle kabul edilen güzergâh; Sardes (Sard Köyü) - Apamela (Dinar) - Pessinus (Sivrihisar) - Gordion (Sazılar) - Ancyra (Ankara) - Tavion (Nefesköy) - Gaziura (Turhal) - Comana (Gumenek) - Sebasteia (Sivas) - Melitene (Malatya) - Amida ve Sus güzergâhıdır.
- ✓ Romalılar döneminde ise Anadolu da malzeme ve işçilik bakımından kaliteli önemli yol ağları yapılmıştır.
- ✓ Selçuklular döneminde Anadolu’nun transit geçiş özelliği dikkate alınarak ulaşım politikaları geliştirilmiştir. Yaklaşık 30 km (9 saatlik deve yolculuğu) aralıklı mesafelere kervansaraylar kurulmuştur. Bu dönemde, Antalya - Alaiye (Alanya) – Konya – Aksaray – Sivas – Erzincan - Erzurum eksenini çevresinde kervan yollarını büyük rol oynadığı görülmektedir. Yol ağı olarak Konya, bir yandan Alanya’ya, öte yandan Karaman üzerinden Silifke’ye ve Ereğli’den geçerek Kilikya’nın kapısı Gülek Boğazı’na bağlanıyordu. 13. yüzyılda en önemli Selçuklu kervansaraylarını, kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda Anadolu’yu kesen yollar üzerinde görüyoruz. Antalya-Erzurum arasındaki yolun uzantısı, Anadolu’yu İran ve Türkistan’a bağlıyordu. Yolların düğümlendiği ticaret merkezleri; Tebriz, Bağdat, Halep, Ayas, Alaiye, Antalya, İzmir, Foça, İstanbul, Sinop, Samsun ve Trabzon’dur.
- ✓ Osmanlı Devleti’nde kuruluşun İstanbul’un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Zaman içinde yeni siyasi merkezlerin önem kazanması,

Osmanlı yol ağlarını da etkilemiş ve değiştirmiştir. Diğer taraftan İstanbul’un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir. Örneğin; İstanbul – İzmit – Düzce – Gerede – Tosya – Osmancık – Merzifon – Amasya – Tokat – Niksar – Erzincan – Erzurum - Kafkasya’ya devam eden yollardan biridir. Yine İstanbul – İznik – Geyve – Göynük – Beypazarı – Ankara – Kırşehir – Kayseri – Sivas – Malatya – Diyarbakır - Cizre üzerinden Irak’a bağlanan yol örnek verilebilir. Osmanlı Devleti’nin gerileme ve dağılma dönemleri boyunca uzun süren savaşlar, ekonomik sıkıntılar, yolların bazılarının önemini yitirmesi ya da bozularak kullanılamaması, yatırımların azalması gibi nedenlerle karayollarında gerileme yaşanmıştır.

### 3. CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE TÜRKİYE’DE ULAŞIM

#### 3.1. 1923-1938 Dönemi (Cumhuriyetin İlanından II. Dünya Savaşına Kadar)

Cumhuriyet ilan edildiğinde ulusal sınırlarımız içinde; 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak olmak üzere, toplam 18.350 km yol ve 94 köprü vardı (Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 2014). 1923-1938 döneminde demiryoluna dayandırılan ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüştür. Bu durum, ülkedeki motorlu araç sayısının yetersiz olması ve karayollarında hayvana bağlı araçların kullanılması, teknik bilgi yetersizliği, yaşanan savaşın getirdiği ekonomik sıkıntılara bağlı olarak hükümetlerin yol ve inşasına yeterince kaynak ayıramamasından kaynaklanmıştır. 1925 yılında 542 sayılı “*Yol Mükellefiyeti Kanunu*” çıkarılarak halk yol yapım işlerinde mükellef kılınmıştır. 1927 yılında ise bakım işleri, *il özel idarelerine* bırakılmıştır. 1929 yılında günümüzün karayolları teşkilatının çekirdeğini oluşturan “*Şose ve Köprüler Reisiği*” kurularak yol konusu programlı bir şekilde ele alınmıştır. 1923 yılında genel toplam yol uzunluğu 18.335 km iken 1938 yılında bu rakam 40.235 km’e yükselmiştir. 1923-1938 döneminde devletin gerek genel bütçe içinde gerekse bayındırlık yatırımları içerisinde karayollarına ayırdığı pay oldukça düşüktür (Çetin, Barış ve Saroğlu, 2011).

#### 3.2. 1938-1960 Dönemi (II. Dünya Savaşından Planlı Döneme Kadar)

Dünya savaşının olumsuz etkilerini her alanda olduğu gibi yol yapım faaliyetlerinde de hissedilen ülkemizde 1938 yılında toplam karayolu uzunluğu 40.235 km iken savaşın bittiği 1945 yılında 43.511 km’ye kadar yükselebilmektedir. 1947 ve özellikle 1948 yılları, karayolu alanında yeni, ciddi ve kararlı bir politikanın uygulamaya konulduğu yıllar olmuştur. Bu dönemde ABD, *Marshall Yardımları* olarak bilinen mali yardımda bulunmuştur. Ulaşım konusunda Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardımlar ile yeni demiryolu hatlarının yapımı, havaalanlarının yenilenmesi, gemi ve lokomotif alımı gibi faaliyetler gerçekleştirilmiştir. Ancak özellikle tarımda makineleşme amacıyla traktörün tarıma kazandırılmasının ardından karayolu yapımına ağırlık verilmesi, kısa sürede demiryollarının aleyhine ulaşım politikalarında büyük değişimlerin ortaya çıkmasına yol açmıştır (As, 2006).

Türkiye’de 1950’lerden sonra karayolları yapımına ağırlık verilmiş ve bu durum ülkenin sanayi ile tarım ürünlerinin sistematik bir şekilde dağıtılmasına imkân vermiş ve ulusal ekonominin gelişmesine kayda değer bir katkı sağlamıştır (Karluk, 2009). *Karayolları Genel Müdürlüğü*, 1950 yılında ülkenin karayolu ağının kurulması ve devamlılığının sağlanması hedefiyle kurulmuştur. 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* amaçlanmıştır. Yapılan düzenlemeler (KGM’nin kurulması, Yol-Su-Elektrik Genel Müdürlüğü’nün kurulması, Otomotiv sanayinin kurulması), iktidarın ulaşım politikaları, Marshall yardımları) karayollarının hızla gelişmesine olanak tanımıştır. Karayolu ulaşımının ön plana çıkmasıyla hem yol yapımı hem de motorlu araç sayısı artmıştır. 1950’deki

47.080 km uzunluk, 1960’ta 61.452 km’ye ulaşmıştır. 1950 yılında 32.564 olan motorlu kara nakil araç sayısı 1960’ta 114.208’e yükselmiştir. Devletin karayolu harcamaları 1950’de toplam harcamaların sadece %4.1’i iken, bu rakam 1960’ta %13.3’e yükselmiştir (Kaplunan, 2014; As, 2006; Avcı, 2005).

### 3.3. Planlı Dönemden Günümüze

1960’lı yıllarla birlikte Türkiye’de planlı döneme geçilmiştir. Ulaşım sektörü bu planlamalar içerisinde yerini almış ve her dönemde hedef, amaç ve uygulanacak adımlar belirlenmiştir. Planlı döneme girildiği yıllarda Türkiye’de hızlı bir sanayileşme süreci başlamış ve artan ekonomik faaliyetlere bağlı olarak trafik sıkışıklığı meydana gelmiştir. Hem yol uzunluğu hem de otoyol, çok şeritli ekspres yollar vb. karayolunda yeni atılımlar yapılmıştır. Bu konuda İstanbul Çevre Yolu ve Boğaziçi Köprüsü ilk adım olma özelliğini taşımaktadır.

Avrupa Yatırım Bankasından alınan kredi ile 1970 yılında inşaatı başlatılan *Boğaziçi Köprüsü*, 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa kıtası ile Asya kıtası bir karayolu ile bağlanmıştır. İlerleyen yıllarda artan trafiğe cevap verebilmek amacıyla 1985 yılında 2. boğaz köprüsü olan *Fatih Sultan Mehmet Köprüsü* hizmete açılmıştır (KGM, 2012). 1980 sonrasında Türkiye’de otoyollar döneminin başladığı yıllardır. 1980’li yılların en başlarından itibaren bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite arttırım çalışmaları sürerken diğer yandan yeni bir atılımla tam erişme kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir. Türkiye’de ilk otoyol 1973 yılında hizmete alınmıştır (Boğaziçi Köprüsü-Çevre Yolu). Bu yolun uzunluğu ise 24 km’dir. Daha sonra bunu 1981 yılında hizmete açılan 14 km.’lik bir otoyol, 1984 yılında yapılan Gebze-İzmit ve Tarsus-Pozantı otoyolları ile 1987 yılında yapımı tamamlanan Kapıkule-Edirne otoyolu takip etmiştir. 1980 yılında 24 km. olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241 km.’ye ulaşmış ve dönem sonunda bu uzunluk 1.674 km. olarak gerçekleşmiştir (Kögmen, 2014). Türkiye 2015 yılı itibariyle toplamda 2159 km otoyola sahiptir. 2018 itibariyle de otoyol uzunluğu aynı kalmıştır. Bununla birlikte bağlantı otoyollarının yapımı 1990’lı yıllarda gerçekleştirilmiş ve bu dönemde konuyla ilgili önemli gelişmeler olmuştur. 2000’li yıllarda da gerek otoyol uzunluğu gerek bağlantı yolu sayısı artmıştır.

1980-2000 yılları arasında karayolları ağının genel durumu incelendiğinde devlet ve il yollarını arttırmak yerine otoyol yapımına ve standart artırma çalışmalarına ağırlık verildiği görülmektedir. Aynı dönemde şehir karayolları alanında ise Ankara ve İstanbul gibi büyük kentlerde toplu taşımada şehir içi yükü hafifletmek amacıyla metro projeleri hayata geçirilmiştir. 2000’li yılların başından itibaren bölünmüş yol yapım çalışmaları da başlatılmıştır (Kögmen, 2014). Türkiye’de 1970’lerden günümüze devlet ve il yolları uzunluğu ile sath cinslerine göre yol uzunlukları Tablo 1’de verilmiştir. Türkiye’de devlet ve il yolları toplam uzunluğunda son 46 yılda 7321 km’lik bir artış görülmüştür. Çağdaş yol yapım tekniklerinin gelişmesiyle sathi kaplama uzunluğunda ise bu süreçte yüksek düzeyde artış görülürken stabilize yolda aynı oranda azalma izlenmiştir.

**Tablo 1.** Yıllar Bazında Devlet ve İl Yollarının Uzunluğu İle Satih Cinslerine Göre Yol Uzunlukları (Km)

Yıllar	Asfalt/ Beton	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermeyen Yollar	İl Yolları	Devlet Yolları	Toplam Uzunluk
1970	1534	17.481	211	28.899	8517	2811	24.437	35.016	59.453
1980	2846	32.848	140	18.508	4605	1838	28.785	31.976	60.785
1990	4502	43.200	136	8803	1356	1372	27.979	31.149	59.369
2000	7731	49.709	134	3026	1144	1020	29.693	31.397	62.764
2010	12.277	48.929	212	1314	782	1351	31.390	31.395	64.865
2016	20.801	42.131	297	593	503	2449	33.513	31.106	66.774

Kaynak: KGM, 2016

Bugün karayollarımızın ana hatlarıyla incelendiğinde Türkiye’nin yüzey şekillerinin uzanış doğrultusunu izlediği görülmektedir (Harita 1).

**Harita 1.** Türkiye Karayolları



Gerçekten de ülkemizi doğu-batı yönünde kat eden dört ana kara yolu (*D-100, D-200, D-300 ve D-400*) ve bu yollara bağlantı kuran diğer yollar sayesinde, il ve ilçe merkezlerinin büyük bölümünün birbiriyle kara yolu bağlantısı sağlanmış durumdadır. Günümüzde karayollarımızın toplamı 66.774 km kadardır. Bunun 31.106 km’si devlet, 33.513 km’si ise il yollarından ibarettir (KGM, 2016).

Bunun yanında Türkiye’de yıllar itibariyle yollara talep oluşturan motorlu taşıt sayılarında da önemli artışlar yaşanmıştır (Tablo 2).

**Tablo 2.** Yıllara Göre Motorlu Kara Taşıt Sayısı

Yıl	Toplam	Otomobil	Minibüs	Otobüs	Kamyonet	Kamyon	Motosiklet	Traktör
1970	369 808	137 771	20 916	15 980	52 152	70 730	60 994	-
1980	1 696 681	742 252	64 707	32 783	165 821	164 893	137 931	352 427
1990	3 750 678	1 649 879	125 399	63 700	263 407	257 353	531 941	769 456
2000	8 320 449	4 422 180	235 885	118 454	794 459	394 283	1 011 284	1 159 070
2010	15 095 603	7 544 871	386 973	208 510	2 399 038	726 359	2 389 488	1 404 872
2017	22 218 945	12 035 978	478 618	221 885	3 642 625	838 718	3 102 800	1 838 222

Kaynak: TÜİK, 2018

TÜİK verilerine göre Temmuz 2018 verilerine göre toplam motorlu araç sayısı 22 731 759’dur. Bu değerin büyük bir kısmı (%54) otomobillerden oluşmaktadır. Türkiye’de son 50 yıldır ulaşımda izlenen politikalar ve büyüme eğilimleri izlendiğinde karayolu, ulaşım sisteminin temelini oluşturmuştur. Ayrıca Türkiye, çevresindeki ülkelere göre karayolları en sık ve en iyi ülke konumundadır.

Karayolu ulaştırmasının birim maliyetlerinin daha yüksek olması, belirli üretim bölgelerinde yoğunlaşmaya neden olmakta ve bu durum ülke genelinde üretim-tüketim dengesinin kurulmasını engellemektedir. Toplam petrol ithalatı %93’ler seviyesinde olan Türkiye’de ayrıca yüksek maliyetli bir ulaştırma politikasının uygulanması (vergiler) dolaylı olarak mal ve hizmet fiyatlarını da yükseltmektedir (Kaya, 2008).

Trafik kazaları, karayolu ulaşımının en önemli sorunları arasındadır. Türkiye’de 2017 yılı itibariyle 1 202 716 adet trafik kazası meydana gelmiştir. Bu kazaların 183.669’unu ölümlü ve yaralanmalı trafik kazaları oluşturmaktadır. Bu kazalarda 3534 kişi kaza yerinde olmak üzere toplam 7427 kişi hayatını kaybetmiş olup 300.383 kişi yaralanmıştır. Alt yapı ve denetim eksikliklerinin oluşan kazalarda elbette payı bulunmaktadır. Ancak kazalarda insan faktörünün payı %90’ların üzerindedir. Yollarımızdaki trafik yoğunluğu (taşıt-km) 2003-2015 yılları arasında yaklaşık iki kat artmış olmasına rağmen 100 milyon taşıt-km başına düşen can kaybımız (kaza yeri bilgilerine göre) %62 oranında azalmıştır. Bu azalmanın başlıca unsurlarından birisi de bölünmüş yol çalışmalarıdır. Bölünmüş yollar, trafik kazalarını azaltarak yollarımızda can güvenliğini ve ekonomik ulaşım imkânını getirmiştir. Ölü sayısında geçmiş yıllara göre azalma olmasına karşın ülkemizde bir milyon otomobile düşen ölü sayısı 711 düzeyinde iken Avrupa Birliğine (28 ülke) üye ülkelerde bu oran 105’tir. Bu nedenle trafik güvenliğinin artırılmasına yönelik olarak yapılacak çalışmalara ağırlık verilmelidir (KGM, 2017).

#### 4. SONUÇ

Ulaştırma sektörü, ekonomik ve sosyal olarak birçok alan ile irtibatlıdır. Lojistikten ulaşım araçları üretimine ve sigortacılık gibi çok çeşitli alt sektörler ulaşım sektörünü oluşturur. Sektör; erişim, istihdam, güvenlik gibi unsurlara sahip olması nedeniyle ulusal ekonomiler için stratejik roledir. Bu anlamda ulaşım sektörü, alt sektörleriyle birlikte ulusal ekonomiler için büyük bir yer tutar.

Türkiye’de ulaşım faaliyetleri diğer ülkelerde olduğu gibi doğal ve beşerî coğrafya özelliklerinin etkisinde kalarak gelişmiştir. Türkiye’nin jeomorfolojik özellikleri, başta karayolu güzergâhlarının belirlenmesi olmak üzere diğer ulaşım sektörlerinde de önemli rol oynamıştır. Karayolu ulaşımı 1950’li yıllardan itibaren uygulanan ulaşım politikasının gereği hızlı bir şekilde gelişme göstermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında en önemli ulaşım sistemi olan demiryolu ise ihmal edilmiştir. Son yıllarda yapılan bazı yatırımlar ve projeler (yüksek hızlı tren vb.) ile demiryolu ulaşımında bir hareketlilik görülmektedir. Diğer yandan Türkiye üç

tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına rağmen deniz yolu ulaşımı istenilen düzeyde değildir. Özellikle yük taşımada kullanılan denizyolu yolcu taşımada en az tercih edilen ulaşım sistemi olmuştur. Ulaşım sistemleri içerisinde son dönemde hızlı bir şekilde ilerleyen havayolu ulaşımı ise özellikle yolcu taşımada büyük bir gelişme kaydetmiştir. Ayrıca Türkiye, dünyada önemli petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri ile petrol ve doğalgaz tüketicisi olan Avrupa ülkeleri arasında konumlanmıştır. Türkiye üzerinden geçen Asya-Avrupa yollarının bağlantısı; ticaret, enerji, turizm, yük ve yolcu taşımacılığı gibi stratejik sektörler açısından büyük önem arz etmektedir. Bu çerçevede Türkiye’de özellikle 1950’li yıllarda başlayan ve hala devam eden karayolu ulaşımı merkezli politikanın revize edilerek alternatif ulaşım ağlarının ön plana alınması ve bu ulaşım türleri arasında da mutlaka entegrasyonun sağlanması gerekmektedir.



## KAYNAKÇA

- As, E. (2006) *Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi AİİT Enstitüsü, İzmir.
- Avcı, S. (2005) *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları*, Ulusal Coğrafya Kongresi, Bildiriler Kitabı, s:87-96, 39-30 Eylül 2005, İstanbul.
- Çetin, B., Barış, S. ve Saroğlu, S. (2011) ‘‘Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış’’, *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Doğanay, H. ve Çavuş, A. (2013) *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*, Pegem Akademi Yayıncılık, Ankara.
- Doğanay, H. ve Koca, H. (1998) ‘‘Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları’’, *Türk Coğrafya Dergisi*, 33, İstanbul.
- Kapluhan, E. (2014) ‘‘Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı’’, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33), 426-439.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2012) *Stratejik Plan 2012-2016*, KGM Yayını, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2014) *Dün, Bugün, Yarın*, <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionImages/KGMImages/Gorseller/DundenBuguneKarayolları/tarihce.pdf>, Erişim Tarihi: 24.09.2018.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2016) *Karayolu Ulaşım İstatistikleri*, KGM Yayını, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2017) *Stratejik Plan 2017-2021*, KGM Yayını, Ankara.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) (2017) *Trafik Kazaları Özeti*, KGM Yayını, Ankara.
- Karlık, S.R. (2009) *Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm*, Beta Basım, İstanbul.
- Kaya, S. (2008) ‘‘Türkiye’de Ulaştırma Sektörünün Genel Görünümü ve Sorunları’’, AR-GE Bülten, Şubat, s: 31-38.
- Koca, H., Özdemir, Ü. ve Şahin, İ.F. (2005) ‘‘Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı’’, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 14, 7-30.
- Kögmen, Z. (2014) *Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar*, Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Ökse, T. (2005) ‘‘Kızılırmak ve Fırat Havzalarını Birbirine Bağlayan Eski Kervan Yolları’’, *Bilig Dergisi*, 34, 15-32.
- Şahin, İ.F. (2013) *Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler*, Pegem Akademi Yayıncılık, Ankara.
- Şahin, İ.F. (2014) *Türkiye’de Ulaşım ve Turizm*, (içinde) Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, Editörler: Hakkı Yazıcı ve Nusret Koca, Sayfa: 353-390, Ankara: Pegem Akademi.
- Tıraş, M. (2002) ‘‘Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek ‘‘Pozantı’’ ‘’, *Türk Coğrafya Dergisi*, 38, 121-131.

Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2007) *Ekonomik Coğrafya: Küreselleşme ve Kalkınma*, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) (2018) Ulaştırma İstatistikleri, [http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt\\_id=1051](http://www.tuik.gov.tr/PreTablo.do?alt_id=1051), Erişim Tarihi: 25.09.2018.