



T.C.  
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRKİYE'DE KARAYOLLARI  
POLİTİKA, UYGULAMA VE ÇALIŞMALAR (1923-2010)

Hazırlayan  
Serap Saroğlu

İktisat Ana Bilim Dalı  
Yüksek Lisans Tezi

Danışman  
Doç. Dr. Birol Çetin

TOKAT – 2010

TÜRKİYE'DE KARAYOLLARI  
POLİTİKA, UYGULAMA VE ÇALIŞMALAR

Tezin Kabul Ediliş Tarihi: 02/09/2010

Jüri Üyeleri (Unvanı, Adı Soyadı)

Başkan : DOC. DR. BİROL ÇETİN

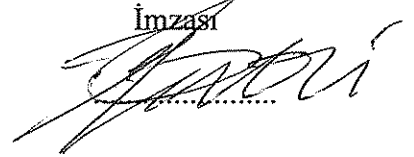
Üye : DOC. DR. SALİH BARIŞIK

Üye : DOC. DR. KADİR ARDIÇ

Üye : YRD. DOC. DR. YUSUF TEMUR

Üye : YRD. DOC. DR. İLHAN EROĞLU

İmzası



.....  
Kadir Ardic

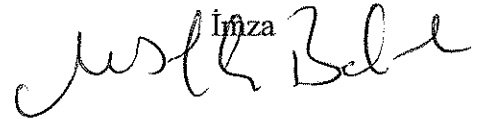
.....  
Yusuf Temur

.....

Bu tez, Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun 26/08/2010 tarih ve 32/9 sayılı oturumunda belirlenen jüri tarafından kabul edilmiştir.

Enstitü Müdürü:

Mühür  
İmza



T.C.  
GAZİOSMANPAŞA ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Bu belge ile, bu tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik ilkelere uygun olarak toplanıp sunulduğunu, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçlara atıf yaptığımı ve kaynağımı gösterdiğimi beyan ederim.

(02/09/2010)

SERAP SAROĞLU

## ÖZET

Ulaşım ülkelerin sosyal, kültürel, askeri ve ekonomik özellikleri üzerinde büyük öneme sahip olan bir sistemdir. Ulaştırma sektörü, ekonomik fonksiyonlarının genişliği dolayısıyla milli ekonominin kalkınma ve gelişmesinde büyük rol oynamaktadır. Bu durum tüm dünya tarafından kabul edilmiş ve ulaştırma sistemlerini geliştirmek için büyük çaba ve zaman harcanmıştır.

Bir ekonominin büyümesi ve pazar için üretim yapabilmesi, özellikle ulaştırma ile haberleşme hizmet alt sektörlerinin gelişmesine bağlıdır. Buralardaki canlılık ve gelişmişlik ekonomik alandaki canlılığın en önemli göstergesidir.

İç ve dış ticaretin geliştirilmesi, üretilen mal ve hizmetlerin gerektiği anda hızlı dağıtılması, asayişin sağlanması, gerektiğinde askeri ihtiyaçların karşılanabilmesi, ancak düzenli bir ulaştırma, özellikle de karayolu ulaştırma ağının oluşturulması ile mümkün olacaktır.

Türkiye ulaştırma ekonomisinin farkına varmış ve Osmanlı Devletinden bu yana ulaştırma sistemlerini geliştirmek için çeşitli politikalar uygulamıştır. Osmanlı Devleti döneminde ve Cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok demiryolu ulaşım sistemi kullanılmış ve geliştirilmeye çalışılmış, karayolları ikinci sırada kalmıştır. Karayolu ulaşım sisteminin 1950 yılından sonra değeri anlaşılmaya başlanmış, ancak ülkemizde (daha önceki yıllarda başlamış olmasına rağmen) daha çok 1960 yılından sonra önem kazanmaya ve yatırımlardaki payını artırmaya başlamıştır. Karayolu ulaştırması 1960'lı yıllardan sonra Beş Yıllık Kalkınma Planları içinde %90'ları bulan bir yükselişe geçmiştir. Karayolunun tercih edilmesinde maliyetinin az olması, seyahatlerin kısa sürmesi ve ülkenin her noktasına kolayca ulaşabilme imkanının var olması yatmaktadır.

1960 yılından sonra karayolu ulaşım sistemine öncelik verilmiş olmasına rağmen karayollarının esas yükselişi 2002 yılı ve sonrası döneme rastlamıştır. 2002-2010 yılları arasında karayollarına büyük önem verilmiş, asfalt çalışmalarına ve bölünmüş duble yollara büyük yatırım bütçeleri ayrılmıştır. Böylece bu dönemde karayollarının sadece km. olarak uzunluğu artmamış, yollarda ileri teknoloji kullanılması ve mesafelerin tünellerle kısaltılması gibi çalışmalarla da büyük tasarruflar sağlanmıştır.

Karayolları tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de çok yönlü etkiye sahip olmasına rağmen, bu alanda daha çok mühendislerin yaptığı çalışmalara rastlanmaktadır. Bu çalışmada ise karayollarını önemli kılan tüm bu durumlar göz önüne alınarak, Türkiye’de karayollarıyla ilgili dönemler itibariyle hangi politikaların kabul edilip uygulandığı, karayolu ulaşımı ile ilgili hangi çalışmaların yapıldığı belirlenip Türkiye’de karayollarında bugün gelinen nokta gözler önüne serilecektir.

## ABSTRACT

Transportation is an important system over the countries' economic social, cultural and military specialties. Transportation sector plays an important role on economies' development and progress because of the economic functions' width. This case is accepted all over the world and time and effort is wasted to develop the transportation systems.

An economy can grow and produce for the market, especially the development of transport and communication services to sub-sector depends. Vitality and economic development in the area here in is the most important indicator of viability

Development of domestic and foreign trade, distribute produced goods and services immediately when needed, public order, supplying military services when needed will be possible only with a regular transportation especially by forming highway transportation network.

Turkey has noticed the importance of transportation system and carried out different policies to develop the transportation system since Ottoman Empire. Railway transportation system is mostly used and tried to develop, highways were the second plan in the period of Ottoman Empire and in the first years of Republic. Highway transportation system's value is understood after 1950 but in our country, it had its value after 1960s and started to increase its dividend in investments. After this period it rallied %90s dividend in the Five years recovery plans. It was chosen because it was cheap and there was a possibility to go everywhere in the country.

Although after the year 1960 highway transportation system was the priority the main rising was 2002 and the next period. Between the years 2002-2010 highway

transportation system was given importance, created budget for asphalt workings and divided double rooms. Consequently in this term not only highways' length was increased but also saved Money about the workings like advanced technology using and short the distance in tunnels.

Although Highways has a multifaceted effect all over the world as our country one can see mostly the studies of engineers' in this field. But in this study, roads' important that makes this situation info consideration, taking in Turkey's highways relevant periods as what policies are adopted are applied, road transport, with wcich studies are made of, were identified in Turkey roadways today, the point reached today will be laid before the eyes.

## İÇİNDEKİLER

	Sayfa
TEZ ONAY SAYFASI	i
ETİK SÖZLEŞME.....	ii
ÖZET.....	iii
ABSTRACT.....	v
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLolar LİSTESİ.....	x
KISALTMALAR LİSTESİ.....	xiv
1. GİRİŞ.....	1
2. LİTERATÜR TARAMA.....	3
3. MATERYAL VE YÖNTEM.....	6
4. GENEL HATLARIYLA ULAŞIM.....	7
4.1. ULAŞIMIN TANIMI VE FONKSİYONLARI.....	7
4.2. TÜRKİYE'DE ULAŞIMI ETKİLEYEN FAKTÖRLER.....	9
4.3. TÜRKİYE'DE ULAŞIMIN YERİ VE ÖNEMİ.....	10
4.4. TÜRKİYE'DE ULAŞIM ALT SİSTEMLERİ.....	12
4.5. GENEL ANLAMIYLA KARAYOLU KAVRAMI.....	14
5. OSMANLI DEVLETİNDE KARAYOLU SİSTEMİ.....	16
5.1. OSMANLI DEVLETİNDE YOLLARA GENEL BAKIŞ.....	16
5.2. ANADOLU'DA YOLLAR VE MENZİLLER.....	20
5.2.1. Haberleşme Menzili.....	20
5.2.2. Askeri Menziller.....	21
5.2.3. Surre ve Hac Menzilleri.....	22
5.3. YOLLARLA İLGİLİ KURULUŞLAR.....	22
5.3.1. Kuruluştan Tanzimat'a Kadar Osmanlı Yollarıyla İlgili Kuruluşlar.....	22
5.3.1.1. Derbent Örgütü.....	23
5.3.1.1.1. Derbent Niteliğinde Kaleler.....	23
5.3.1.1.2. Büyük Vakıf Şeklindeki Derbentler.....	24
5.3.1.1.3. Köprü Yerlerinde Bulunan Derbentler.....	24
5.3.1.1.4. Derbent Olarak Kullanılan Han ve Kervansaraylar.....	24
5.3.1.1.5. Derbent Örgütüne Dahil Olan Diğer Kuruluşlar.....	24
5.3.1.1.6. Derbentçilerin Görevleri.....	25
5.3.1.2. Köprücüler.....	26
5.3.1.3. Gemiciler.....	26
5.3.1.4. Kaldırımcılar.....	26
5.3.2. Tanzimat Sonrası Kuruluşlar.....	27
6. 1923-2000 DÖNEMİNDE KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER.....	31
6.1. CUMHURİYETİN İLK YILLARINDA KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER.....	31
6.1.1. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Karayolu Politikası Ve Hedefleri.....	31
6.1.2. Karayolları Bayındırlık Yatırımları.....	37
6.1.2.1. 1923-1938 Yıllarında Bayındırlık Finansmanı.....	37
6.1.2.2. 1923-1929 Arası Yapılan Yol Çalışmaları.....	38
6.1.2.3. 1930-1938 Arası Yapılan Yol Çalışmaları.....	39
6.1.2.3.1. 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar.....	40



6.1.2.3.2. 1933-1938 Yıllarında Vilayet Yollarında Yapılan Çalışmalar...	40
6.1.2.3.3. 1933-1938 Yıllarında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar.....	42
6.1.2.4. 1923-1938 Yıllarında Yapılan Köprüler.....	42
6.2. 1938-1950 DÖNEMİNDE KARAYOLLARI.....	45
6.2.1.1938-1945 Dönemi.....	46
6.2.1.1. 1938-45 Dönemi Karayolları Politikası.....	46
6.2.1.2. Karayollarındaki Gelişmeler.....	48
6.2.1.2.1. II. Dünya Savaşı Öncesinde Yol Vergisi.....	48
6.2.1.2.2. Dönemin Diğer Gelişmeleri.....	49
6.2.2. 1945-1950 Dönemi.....	50
6.2.2.1. Dönemin Genel Özellikleri.....	50
6.2.2.2. Karayollarındaki Gelişmeler.....	53
6.2.2.2.1. 1945-50 Dönemi Karayolları Politikası.....	53
6.2.2.2.2. 1946 Yılı Yol Programı .....	54
6.2.2.2.3. Hilts Raporu.....	55
6.2.2.2.4. 9 Yıllık Yol Programı.....	57
6.2.2.2.5. KGM' nin Kuruluşu.....	60
6.2.2.2.6. II. Dünya Savaşı Sonunda Yol Vergisi.....	61
6.2.2.2.7. Kamyon Nakliyeciliğinin Gelişmesi.....	63
6.3. 1950-1960 DÖNEMİNDE KARAYOLLARI.....	65
6.3.1. Karayolları Faaliyetleri.....	65
6.3.1.1. Devlet, İl ve Köy Yollarının Durumu.....	65
6.3.1.2. Asfaltlama Çalışmaları.....	72
6.3.2. Karayollarına Bütçe Ödenekleri ve Yol Vergisi.....	74
6.3.3. Karayolu Ulaşım Araçlarının Artışı ve Taşıma Ücretlerine Etkileri.....	76
6.3.4. Doğu Şehirlerinde Yol Durumu.....	80
6.3.5. Karayollarında Dönemin Sorunları.....	81
6.4. 1960-1980 DÖNEMİ KARAYOLLARININ GELİŞİMİ.....	82
6.4.1. 1960-1970 Dönemi Karayolları Politikaları.....	82
6.4.1.1. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1963-1967).....	84
6.4.1.2. Birinci Boğaz Köprüsü Ve İstanbul Çevre Yolu Etütleri.....	87
6.4.1.3. Güneydoğuda Yapılmakta Olan Yollar.....	88
6.4.1.4. Karayollarında Ticari Nakliyat.....	89
6.4.1.5. İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı(1968-1972).....	91
6.4.2. 1970-1980 Dönemi Karayolları Politikaları.....	95
6.4.2.1. İstanbul Çevre Yolu Ve Boğaziçi Köprüsü Projesi.....	99
6.4.2.2. Haydarpaşa-İzmit Projesi.....	99
6.4.2.3. Eşrefpaşa-Halkapınar (İzmir Geçişi) Projesi.....	99
6.4.2.4. Birinci Boğaz Köprüsü Ve İstanbul Çevre Yolu'nun İnşaatı Ve Hizmet Girmesi.....	100
6.4.2.5. Üçüncü Haliç Köprüsü Projesi.....	100
6.4.2.6. Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977).....	101
6.5. 1980-2000 YILLARINDA KARAYOLLARI.....	105
6.5.1. Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983).....	105
6.5.2. Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989).....	107
6.5.3. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994).....	109
6.5.4. Otoyol Hamlesi.....	112

6.5.5. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü.....	118
6.5.6. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000).....	119
7. SON DÖNEMDE KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER(2000-2010).....	121
7.1. Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)....	121
7.2. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).....	123
7.3. Bölünmüş Yollar.....	125
7.4. Bölünmüş Yol Çalışmaları.....	130
7.5. Karayolu ve GSMH.....	140
8. SONUÇ, BULGU VE ÖNERİLER.....	145
KAYNAKLAR.....	149
ÖZGEÇMİŞ.....	158

## TABLolar LİSTESİ

	Sayfa
TABLO 4.1.: Temel Sektörler İtibariyle GSMH.....	11
TABLO 4.2.: Temel Sektörler İtibariyle Büyüme Hızları.....	12
TABLO 5.1.: Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Sonrası Yol Genişlikleri.....	29
TABLO 6.1.: 1923-38 Arası Bütçeden Karayollarına Ayrılan Pay.....	38
TABLO 6.2.: 1930'da Dünyada ve Türkiye'de Yol Durumu.....	40
TABLO 6.3.: 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar.....	40
TABLO 6.4.: 1933-1938 Yıllarında Yapılan Vilayet Yolları.....	41
TABLO 6.5.: 1933-1938 Arasında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar.....	42
TABLO 6.6.: 1923-38 Arası Yeniden Yapılan ve Onarılan Yollar.....	42
TABLO 6.7.: 1923-1938 Arasında Yapılan Köprüler.....	44
TABLO 6.8.: Türkiye ile Bazı Avrupa Ülkeleri Arasında Karayolu Karşılaştırmaları.	46
TABLO 6.9.: II. Dünya Savaşı'nda Yol için Yapılan Harcamalar.....	47
TABLO 6.10.: 1948-52 Döneminde Marshall Yardımı'ndan Ulaştırma Sektörüne Ayrılan Ödenekler.....	52
TABLO 6.11.: 9 Yıllık Yol Programının İlk Safhasına Dahil Yollar.....	59
TABLO 6.12.: 9 Yıllık Yol Programının İkinci Safhasına Dahil Yollar.....	59
TABLO 6.13.: Yol Vergisi Kanununun 1923-50 Arası Geçirdiği Evreler.....	63
TABLO 6.14.: 1953 Yılı Asfalt Programı.....	69
TABLO 6.15.: 1953 Yılı Tamamlanan Asfalt Uzunlukları.....	69
TABLO 6.16.: 1956 Yılı Harcamaları.....	69
TABLO 6.17.: Her Mevsim Geçit Veren Yollar Uzunluğunda Gelişme Oranları.....	70

TABLO 6.18.: Devlet Ve İl Yolları.....	71
TABLO 6.19.: 1947-1957 Arası Asfalt Artışı.....	72
TABLO 6.20.: 1952 Sonuna Kadar Biten Asfalt Yollar.....	73
TABLO 6.21.: KGM'ye Ayrılan Bütçe Ödenekleri.....	74
TABLO 6.22.: Devlet Yolları Harcamalarının Devlet Bütçesi İçindeki Payı.....	74
TABLO 6.23.: Motorlu Kara Nakil Vasıtaları.....	77
TABLO 6.24.: 1947 ve 1951 Yıllarında Bazı İllerdeki Araç Sayıları.....	79
TABLO 6.25.: Türkiye'nin 5 Önemli Şehrine Gidiş-Geliş Seyahat Süreleri.....	80
TABLO 6.26.: 1960-70 Yıllarında Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımalar.....	83
TABLO 6.27.: Devlet Yolları Toplam Uzunluğu.....	84
TABLO 6.28.: Ulaştırma Yatırımları.....	85
TABLO 6.29.: Yolcu Taşıma Tahminleri.....	86
TABLO 6.30.: Yük Taşıma Tahminleri.....	86
TABLO 6.31.: Karayolu ve Demiryolu Yatırımları.....	86
TABLO 6.32.: İstanbul Boğazı Yıllık Fiili Trafikinin, 2. Etüt Tahminleri İle Karşılaştırılması.....	88
TABLO 6.33.: Etüt İstanbul Vasıta Sayısı Tahmini İle Fiili Durum.....	88
TABLO 6.34.: Türkiye'deki Taşıt, Yol Ve Nakliyat Gelişimi.....	90
TABLO 6.35.: İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri.....	92
TABLO 6.36.: İç Hatlar Yük Taşıma Tahminleri.....	92
TABLO 6.37.: Karayolu Alt Yapı Kapasitesi Tahminleri.....	94
TABLO 6.38.: Karayolu Alt Yapı Kapasitesi Tahminleri.....	95
TABLO 6.39.: 1970-1980 Yılları Arasındaki Devlet Yollarının Genel Satış Durumuna Göre Uzunlukları.....	96

TABLO 6.40.: 1970–1980 Yıllarında Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımalar.....	97
TABLO 6.41.: Bazı Ülkelerde Km <sup>2</sup> Başına Düşen Yol Uzunlukları (1973).....	97
TABLO 6.42.: Bazı Ülkelerin Karayolu Harcamaları.....	98
TABLO 6.43.: İç Hatlar Yolcu Taşımaları.....	102
TABLO 6.44.: İç Hatlar Yük Taşımaları.....	102
TABLO 6.45.: Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri.....	102
TABLO 6.46.: Karayolları Satış Cinslerine Göre Uzunluk Tahminleri.....	103
TABLO 6.47.: Karayolu Taşıt Parkı.....	104
TABLO 6.48.: Ulaştırma, Haberleşme, Radyo-Televizyon Yatırımları.....	104
TABLO 6.49.: Ulaştırma Sektörü Yatırımları (% olarak).....	104
TABLO 6.50.: Ulaştırma Sektörü Hizmetlerinde Dördüncü Plan Hedefleri.....	105
TABLO 6.51.: 1978 – 1983 Dönemi Ulaştırma Sektörü Yatırımları.....	106
TABLO 6.52.: IV. Plan Dönemi Karayolları Altyapısı Fizik Hedefleri.....	106
TABLO 6.53.: Karayolu Taşıt Parkı.....	107
TABLO 6.54.: Şehirlerarası Yolcu Taşımaları.....	108
TABLO 6.55.: Şehirlerarası Yük Taşımaları.....	109
TABLO 6.56.: Ulaştırma Sektörü Yolcu Taşımalarında Gelişmeler.....	110
TABLO 6.57.: Ulaştırma Sektörü Yük Taşımalarında Gelişmeler.....	110
TABLO 6.58.: Bazı Ülkelere Ait İstatistikî Bilgiler, Yol Ağı.....	113
TABLO 6.59.: Yıllar İtibariyle Ulaştırma Sektörü ve Otoyol(KOF) Harcamaları....	114
TABLO 6.60.: Yıllar İtibariyle İşletmeye Açık Otoyol Uzunlukları.....	115
TABLO 6.61.: Yıllara Göre Devlet Ve İl Yolları Uzunluğu (Km).....	116
TABLO 6.62.: Bu Güne Kadar Trafığe Açılan ve Yapımı Devam Eden Otoyollar, 22/10/1990.....	117

TABLO 6.63.: Bütçe Durumu Ve Konsolide Bütçeye Oranı.....	118
TABLO 6.64.: Ulaştırma Sektörü Yolcu Taşımalarında Gelişmeler.....	119
TABLO 6.65.: Ulaştırma Sektörü Yük Taşımalarında Gelişmeler.....	120
TABLO 7.1.: Sektörel Kamu Sabit Sermaye Yatırımları.....	124
TABLO 7.2.: Ulaştırma Hedefleri.....	124
TABLO 7.3.: Yük Taşımalarında Gelişmeler (Milyon Ton-km).....	125
TABLO 7.4.: Yıllara Göre Devlet Ve İl Yolları Uzunluğu (Km).....	126
TABLO 7.5.: Satış Cinsine Göre Yol Ağı.....	127
TABLO 7.6.: Yıllar İtibariyle İşletmeye Açılan Otoyol Uzunlukları.....	127
TABLO 7.7.: 2003 ve 2004 Yıllarında Bitirilen Önemli Bölünmüş Yollar.....	129
TABLO 7.8.: Karayolları Genel Müdürlüğü Bölünmüş Yol ve Tek Yol Çalışmaları.....	131
TABLO 7.9.: Karayolları Genel Müdürlüğü Bölünmüş Yol Çalışmaları Önemli Akslar.....	132
TABLO 7.10.: 1960-1980 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu.....	141
TABLO 7.11.: 1980-2000 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu.....	142
TABLO 7.12.: 2000-2010 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu.....	143

## KISALTMALAR LİSTESİ

KGM: Karayolları Genel Müdürlüğü

YGM: Yollar Genel Müdürlüğü

KAGEP: Karayolları Ağı Geliştirme Projesi

TCUB: Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı

DPT: Devlet Planlama Teşkilatı

TÜİK: Türkiye İstatistik Kurumu

TÜSİAD: Türk Sanayicileri ve İş Adamları Derneği

GSMH: Gayri Safi Milli Hasıla

## GİRİŞ

Toplumsal, ekonomik ve kültürel etkinliklerden ileri gelen doğal bir zorunluluk olması dolayısıyla ulaşım, tüm dünya için büyük bir öneme sahiptir. Ulaşım sayesinde kültürel etkinlikler gelişmekte, üretim ve tüketim arasındaki denge sağlanmakta, iç ticaret ve dış ticaret gelişmektedir.

Ulaştırma sektörü, ekonomik fonksiyonlarının genişliği ve yüksek ulaştırma potansiyeli sayesinde milli ekonominin kalkınması ve gelişmesinde büyük öneme sahiptir. Bu sebeptendir ki Osmanlı İmparatorluğundan bu yana ülkemiz ulaşımına her zaman gereken hassasiyeti göstermeye çalışmıştır. Genel olarak bakıldığında da ulaştırmanın bir ülkenin sosyal, kültürel, içtimai ve özellikle de iktisadi bakımdan öneminin büyük olduğu görülmektedir.

Ülkemizde uygulanan dört tane ulaşım sistemi vardır. Ancak bu sistemlerin her zaman aynı derecede öneme sahip olmadığını görmekteyiz. Örneğin Osmanlı İmparatorluğunda ve Cumhuriyetin ilk yıllarında daha çok demiryollarına ağırlık verilmişken, günümüzde bu ağırlık karayollarına kaymıştır.

Bu çalışmanın amacı, Osmanlı Devletinden bu güne kadar karayollarımız da yaşanan gelişmeleri incelemek ve bugün gelinen noktayı gözler önüne sermektir.

Bu amaç doğrultusunda tezimin birinci bölümünde genel itibariyle ulaşım incelenecektir.

İkinci bölümde Osmanlı Devleti döneminde karayollarının durumu incelenecek, özellikle yollar, menziller ve derbent örgütünün yapısı ve fonksiyonları açıklanacaktır.

Üçüncü bölüm beş kısma ayrılmıştır. Birinci kısımda Cumhuriyet'in ilk yıllarında (1923-38) karayollarının hangi yollardan finanse edildiği, yapılan çeşitli yol



ve köprü çalışmaları incelenecektir. İkinci kısımda 1938-1950 yılları arasında karayolları politikası, uygulanan yol vergisi, 1946 Yılı Yol Programı, Kamyon Nakliyeciliğinin Gelişmesi, 9 Yıllık Yol Programı, KGM' nin Kuruluşu, İl ve Köy Yollarına Yardım, II. Dünya Savaşı Sonunda Yol Vergisi ve Hilts Raporu gibi konular incelenecektir.

3. bölümün üçüncü kısmında 1950-1960 döneminde devlet, il ve köy yolları, asfaltlama çalışmaları, karayollarına ayrılan bütçe ödenekleri, yol vergisi, araç sayılarındaki artış, taşıma ücretlerinin durumu, doğuda yolların durumu ve karayollarının sorunları da detaylı olarak ele alınacaktır. Dördüncü kısımda 1960-80 yılları arasında karayolları politikaları incelenmekle beraber birinci, ikinci ve üçüncü beş yıllık kalkınma planları, güneydoğuda yapılmakta olan yollar, karayollarında ticari nakliyat, İstanbul çevre yolu ve Boğaziçi Köprüsü projesi, Haydarpaşa-İzmit projesi, Eşrefpaşa-Halkapınar (İzmir geçişi) projesi, Birinci Boğaz Köprüsü ve İstanbul çevre yolu, üçüncü Haliç Köprüsü projesi incelenecektir.

Üçüncü bölümün son kısmında da 1980-2000 yılları arasında dördüncü, beşinci, altıncı ve yedinci beş yıllık kalkınma planları, otoyol hamlesi ve Fatih Sultan Mehmet Köprüsü incelenecektir.

Dördüncü bölüm olan son bölümde de Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Bölünmüş Yollar, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı ve hizmete açılan yollar incelenecektir.

Böylece yapılan bu araştırma sonucunda, hem geçmişte karayollarının içinde bulunduğu duruma değinilecek, hem de karayollarında bugün gelinen nokta gösterilecektir.

## LİTERATÜR TARAMA

Türkiye’de ulaştırma alanıyla ilgili olarak çok sayıda çalışma yapılmamıştır. Özellikle de karayollarıyla ilgili yapılmış olan çalışmalar daha çok mühendislik boyutunda ele alınmıştır. Ayrıca karayollarıyla ilgili olarak yapılan az sayıda çalışmalarda da daha çok belirli bir zaman dilimi dikkate alınmış, diğer dönemlerle ilgili karşılaştırmaya gidilmemiştir.

Aynacı, M. (2007), 1960–1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişmesi, adlı yüksek lisans tezinde, Türkiye için ulaştırma sektörünün önemine ve ulaştırma sistemleri arasındaki dengenin iyi sağlanması gerekliliğine değinmiştir. Aynacı, tezinde Cumhuriyetin ilanından 1980 yılına kadar karayolları alanında yapılan politikaları incelemiştir.

Cillov, H. (1962), Türkiye Ekonomisi, adlı kitabında, Türkiye’nin ekonomik değerlerini yansıtmıştır. Türkiye’nin turizminden, hizmet sektöründen, sanayisinden, tarımından bahsederek Türkiye’de var olan sektörlerin bir tahlilini yapmıştır. Yine ulaştırmanın önemine ve memleket ekonomisindeki mevkiine değinmiş, karayollarının öneminden, tarihçesinden, motorlu taşıt vasıtasından, nakliyattan bahsetmiştir.

Gürgözeler, E. (1997), Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923–1938) adlı yüksek lisans tezinde, karayollarının Osmanlı Devleti zamanında ne durumda olduğundan bahsettikten sonra daha çok Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolları alanındaki yeniliklerden, uygulanan politikalardan, hukuki düzenlemelerden, karayollarına verilen önemin sebeplerinden ve karayollarının ülkeye olan katkılarından söz etmiştir.

İhsanoğlu, E., Mustafa, K.(1995), Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri adlı bu kitap, Osmanlı toplumunun modern bilim ve teknoloji transferlerine karşı tavrını ve tutumunu belirli bir faaliyet sahasında tarihi perspektif içinde incelemeyi hedeflemiştir. XIX. asırda Osmanlı devletinde modern haberleşme ve ulaştırma teknolojisindeki gelişmeler incelenmiştir. Osmanlılar tarafından modern teknolojilerin, özellikle haberleşme ve ulaştırma sahalarındaki, çok yönlü kullanımı, menzil teşkilatı ve şehir içi taşımacılığı gibi geleneksel konular üzerinde durmuştur.

Karacan, Ö.(2005), Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar(1923–1938), adlı yüksek lisans tezinde, Osmanlı Devletinin son döneminde yurt savunmasından dolayı bayındırlık işleriyle ilgilenemediği için yolların harap olduğundan, ancak Cumhuriyetin ilanı ile beraber bayındırlık politikasının hız kazandığından, yapılan yol, köprü ve barajlardan bahsetmiştir.

Karlık, R. (1999), Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim, Yapısal ve Sosyal Değişim, adlı kitabında, Osmanlı Devletinden devralınan sosyal, ekonomik, sektörel ve iktisadi fonksiyonların, Türkiye Cumhuriyeti ile beraber geçirdiği yapısal ve sosyal değişim gözler önüne serilmiştir. Ayrıca konumuzla ilgili olarak ulaştırma sektöründeki gelişmelerden ve karayollarının Osmanlı Devleti ve Türkiye Cumhuriyetindeki durumundan bahsedilmiştir.

Karlık, R. (2005), Cumhuriyetin İlanından Günümüze Türkiye Ekonomisinde Yapısal Dönüşüm, adlı eserde temel sektörlerdeki gelişmeler, tarihsel, yapısal ve sosyal değişim açısından incelenmiş metodolojik olarak sektörel bazda bir çalışma yapılmıştır. Bu kitap Türkiye ekonomisinin tüm güncel konularını kapsamaktadır. Türkiye'nin

coğrafi konumu, nüfusu, gelir dağılımı, iç ve dış borçları, özelleştirme, tarım, sanayi, hizmet sektörleri, dış ticareti vs. tüm ekonomik durumları bu kitapta incelenmiştir.

Yülek, M. (2008), Demiryollarını Nasıl İhmal Ettik?, adlı makalesinde, Türkiye'deki altyapı eksiklikleri üzerinde durmuştur. Türkiye Cumhuriyeti'ne, Osmanlı İmparatorluğu'ndan 3,756 km. demiryolu miras kaldığını ve Cumhuriyetle beraber demiryolu uzunluğu 8,697 km' ye çıktığını, Cumhuriyetin ilk dönemlerinde karayolu ulaşım araçlarının gelişmemiş olmasından dolayı daha çok demiryoluna ağırlık verildiğini belirtmiştir. Yazara göre son yıllarda ulaşım daha çok karayolu ile sağlanmaktadır. Bunu karayolları (otoyollar ve asfalt yollar) uzunluğu'nun 1950'de 1.624 km' den 2005 yılında 59.402 km' ye yükselmesiyle netleştirmektedir.

Tuncer, E., Cumhuriyet Döneminin Demiryolu ve Karayolu Hamleleri, adlı makalede, Cumhuriyet Türkiye'sinin başarıları arasında var olan demiryolu ve karayolu alanlarında gerçekleştirilmiş olan devrim niteliğindeki hamlelerin önemli bir yeri olduğunu belirtilmektedir. Makaleye göre Türkiye için Osmanlıdan devralınan kara ve demiryolları gereksinimleri karşılayacak durumda değildir. Cumhuriyetin kurulmasıyla beraber demiryolları ağına oldukça önem verilmiş ve demiryolu ağları artırılmıştır. Karayolları ağında yapılan hamleler 2. dünya savaşından sonraya kalmıştır. Yazara göre, karayolu ve demiryolu alanındaki hamlelerin ikisi de ülke gereksinimleri açısından aynı derecede zorunludur. Ancak kaynakların sınırlı olması nedeniyle demiryolu ve karayolu alanındaki atılımları aynı zamanda başlatılamamıştır. Aynı zamanda karayolu seferberliği başlatıldığı andan itibaren demiryolu ağının kendi kaderine terk edilmiş olması da ayrı bir gerçektir.

## MATERYAL VE YÖNTEM

Bir derleme çalışması olan bu araştırmada kısaca Osmanlı Devletinden günümüz Türkiye'sine kadar karayolu ulaşım sisteminin tarihsel gelişimi ve bugün karayollarında gelinen nokta incelenecektir.

Araştırmamda kitaplardan ilgili bölümleri incelemekle birlikte, daha çok çeşitli dergilere ve makalelere yer verilecektir. Ayrıca konuyla ilgili kamu kurum ve kuruluşlarından özellikle Devlet Planlama Teşkilatı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Türk Tarih Kurumu ve Ulaştırma Bakanlığı'nın yayın, dergi, bülten, istatistik raporları ve makalelerinden yararlanılacaktır. Yine derlenecek istatistikî bilgiler de tablolar halinde sunulmaya çalışılacaktır.

## 4. GENEL HATLARIYLA ULAŞIM

### 4.1. ULAŞIMIN TANIMI ve FONKSİYONLARI

Ulaşım; insanların veya insanların ürettikleri çeşitli maddelerin bir yerden başka bir yere taşınması işlemi olduğundan üretim süreci içerisinde önemli bir yere sahiptir. Üretimle tüketimi birbirine bağlayan önemli bir halka olmasından dolayı etkileri çok yönlü ve kapsamlıdır.

Ulaştırma hizmeti sayesinde yöre ve zaman faydası sağlanılmaktadır. Yöre faydası, bir malın miktarının fazla, ancak faydasının az olduğu yerden miktarının az, fakat faydasının fazla olacağı bir yere ulaştırılmasıyla elde edilen bir fayda çeşididir. Zaman faydası ise, ulaşımda teknik gelişmelerin yaşanmasıyla beraber zamandan kazanılarak sağlanan bir faydadır.

“Ulaştırma talebi başka sektörler tarafından bir hizmet etkinliği olup, sanayi, ticaret, tarım ve turizm bu anlamda ulaştırma talebini doğuran en önemli sektörlerdir”(Şentürk, 15 Aralık 2008).

Ulaştırma kendine özgü üç fonksiyona sahiptir. Bunlar; ekonomik, sosyal ve politik fonksiyonlardır.

#### 4.1.1. Ekonomik Fonksiyonları

Ulaştırmanın en belirgin ve önemli özelliği, ihtiyaç duyulan bir malı, o mala ihtiyaç duyan insanlara ulaştırmaktır. “Ekonomi içinde, insan ihtiyaçlarının tatmini bakımından tüketim kolaylıklarının sağlanması ulaştırma ile mümkün olabilmektedir”(Sağlam, 1977:208).

Günümüzde ulaştırma hizmetlerinin üretimin bir parçası olarak önem kazandığı görülmektedir. “Ekonomi içinde toplam arz ve toplam talebin uyumunu sağlamak üzere ulaştırmayla, hammadde ve yarı maddelerin gerekli yerlere gerekli zamanda iletilmesi

sağlanmalıdır”(Saatçioğlu, 2006:19). Çünkü, üretilen bir mal ancak tüketiciye ulaştırıldığında onun faydası sağlanabilmektedir. Bu faydayı maksimum düzeyde tutabilmek için de en etkin, en verimli ve en ucuz ulaştırma sisteminin kullanılması şarttır.

Üretilen mallar ulaştırma sistemleri sayesinde yer değiştirebilmektedir. Bu taşıma işleminden doğan maliyet de toplam üretim maliyetleri içerisinde taşıma maliyeti olarak yer almaktadır. Bu sebeple seçtiğimiz ulaştırma sistemine göre toplam üretim maliyeti artıp azalabileceği için üretilen mal dikkate alınarak en uygun ulaştırma türü seçilmelidir.

Ulaştırma hizmetleri bütün sektörler için önemli olmasına karşın özellikle gıda ve tarım sektörü için çok daha önemlidir. Çünkü bu sektörlerde ürünlerde bozulmalar meydana gelebilir. Bu sebeple en hızlı ulaştırma hizmetiyle ürünler tüketiciye sunulmalıdır.

Bu noktada şunu da belirtmek gerekir ki artık bilişim teknolojileri sayesinde ihtiyaç duyduğumuz ürünlerin bizim bulunduğumuz bölgede olması da önemini yitirmektedir. Çünkü artık internet sayesinde insanlar istedikleri ürüne kolayca ulaşabilmektedirler.

#### **4.1.2. Sosyal Fonksiyonları**

Ulaştırma hizmetleri sadece bir malın bir yerden diğer bir yere taşınması değil, aynı zamanda insanların da bir yerden bir yere taşınmasıdır. İnsanların ulaştırma hizmetlerinden yararlanabilmeleri için nüfusun bir yerde toplanması gerekmez. Nüfus ülke içine rahatça dağılabilir. Böylece sağlıklı bir şehirleşme de sağlanmış olur.

Ulaştırma hizmetlerinin günden güne gelişmesiyle beraber sadece ülke içinde değil aynı zamanda ülkelerarasında da seyahat mümkün hale gelmiştir. Böylece ülkelerarası sosyal, kültürel ve ekonomik ilişkilerde hızlı bir gelişme sürecine girmiştir.

Ulaştırma hizmetlerinin gelişmesi, özellikle gençlerin kültür ve eğitim düzeylerinin iyileşmesini sağlamaktadır. Böylece köyde yaşayan bir öğrenci kolayca şehre gelerek eğitim alma imkanı bulabilmektedir.

#### **4.1.3. Politik Fonksiyonları**

Diğer birçok sektörle karşılaştırıldığında ulaştırma sektörünün üretken bir sektör olmadığı, ancak üretken birçok sektörün olmazsa olmaz bir yardımcısı olduğu görülmektedir. Bu sebeple politik olarak ulaştırma sektörüne dönük yatırımlara oldukça önem verilmektedir.

Devletin görevlerinin başında milli savunma ve güvenliğin sağlanması yer almaktadır. “Milli savunma ve güvenliğin tam manasıyla gerçekleştirilmesinde ulaştırmanın payı büyüktür”(Sağlam, 1977:209). Ulaştırma hizmetleri sayesinde devlet asli vazifelerini kolayca yerine getirebilecek ve devletin siyasi birliği kuvvetlenecektir.

## **4.2. TÜRKİYE’DE ULAŞIMI ETKİLEYEN FAKTÖRLER**

Türkiye’de ulaşım büyük oranda doğal koşulların etkisi altında belirlenmektedir.

### **4.2.1. Yer Şekilleri**

Türkiye’de dağlar batı-doğu doğrultusunda uzanmaktadır. Bu da kara ve demiryolu ulaşımının kuzey-güney doğrultusunda olmasına izin vermemekte ve kuzey-güney yönlü ulaşım geçitlerle sağlanmaktadır.

Karadeniz ve Akdeniz Bölgesinde dağların uzamış doğrultusuna bağlı olarak kıyı ile iç kesimler arasında ulaşım güçlüğüle yapılmaktadır. Ege bölgesinde ise dağlar kıyıya dik uzandıkları için kıyı ile iç kesimler arasında ulaşım bakımından bir zorluk yaşanmamaktadır.



#### **4.2.2. Yükseklik**

Türkiye’de ortalama yüksekliğin fazla olması, doğuya doğru gidildikçe yükselti ortalamasında artışlar yaşanması ulaşım üzerinde olumsuz bir etki yaratmaktadır. Yüksekliğin artmasına bağlı olarak kar yağışlarının artması kış aylarında yolların kapanmasına neden olmaktadır. Yine yükselti arttıkça kara ve demiryollarında yol yapım maliyetlerinde de artışların yaşandığı görölmektedir.

Ülkemizin kuzeyinde uzanan Karadeniz dağları ile güneyinde uzanan Toros dağları yaklaşık 2000-2500 m.lik yükseltileri ile ülkenin kuzey ve güney kıyı kesimlerini iç kısımlara bağlamada büyük bir engel teşkil etmektedir. Bu sıradağların aşılabilmesi gerek yol yapımı gerekse ekonomik açıdan oldukça güçtür. (Ertin, 25 Kasım 2008).

#### **4.2.3. İklim Şartları**

Çeşitli iklim olayları ulaşım üzerinde etkilidir. İklimin en belirgin etkisi özellikle kış aylarında karayollarında görölen kar yağışlarına bağlı olarak buzlanma ve kayganlaşmadır. Örneğin Doğu Anadolu’da yoğun kar yağışının görölmesi ve karın yerden uzun süre kalkmaması yolların kapanmasına ve ulaşımın aksamasına neden olmaktadır.

#### **4.2.4. Ekonomik Etmenler**

Ulaşımında iyileştirmenin geliştirilebilmesi ve daha iyi bir sistemin sağlanabilmesi iyi bir ekonomi ile mümkündür. Yapılacak olan, tünel, köprü vb. çalışmalar oldukça masraflı çalışmalardır.

### **4.3. TÜRKİYE’DE ULAŞIMIN YERİ VE ÖNEMİ**

“Ulaştırma sektörü, ekonomik fonksiyonlarının genişliği ve yüksek ulaştırma potansiyeli ile milli ekonominin kalkınması ve gelişmesinde en önemli rolü oynayan

sektördür”(Sağlam,1977:208). Genel olarak bakıldığında ulaştırmanın bir ülkenin sosyal, kültürel, içtimai ve özelliklede iktisadi bakımdan öneminin büyük olduğu görülmektedir. Ülke kaynaklarının verimli bir şekilde işletilebilmesi ve de uluslararası ticaretin geliştirilebilmesi için ulaştırma sistemleri çok önemlidir. Küreselleşmeyle beraber ulaştırma sektörünün önemi artmıştır.

Özellikle gıda, ziraat ve sanayi gibi sektörlerde hammadde veya mamuller önceden sadece çevre pazarlardaki alıcılara ulaştırılabilmekteydi. Ulaşımında yenileşme ve gelişmeyle birlikte bu ürünler memleketin dört bir köşesindeki hatta ülke dışındaki tüketicilere rahatça ve hızlı bir şekilde ulaştırılabilmektedir. Bu da memleketin milli servetinin lehine bir durum teşkil etmektedir.

Daha önce de değindiğimiz gibi ulaştırma hizmetlerinde yaşanan gelişmeler sayesinde kişilerin eğitim düzeyleri artmış, bu da beraberinde daha yüksek bir hayat standardını getirmiştir.

Sektörlerin GSMH üzerindeki dağılımını ve büyüme hızlarını aşağıdaki iki tablo üzerinde görebiliriz. Böylece ulaştırma sektörünün ekonomi üzerindeki etkilerini de daha iyi anlayabiliriz.

**TABLO 4.1.: Temel Sektörler İtibariyle GSMH**

SEKTÖRLER	Cari Temel Fiyatlarla: Bin TL		
	2002	2003	2004
Tarım	32.114.840	42.126.246	48.394.672
Sanayi	70.034.336	88.813.240	107.061.273
Madencilik	2.914.077	3.858.087	5.174.424
İmalat	55.764.399	71.910.797	87.609.625
Enerji	11.355.859	13.044.356	14.277.224
İnşaat	11.398.698	12.662.006	15.380.670
Ticaret	55.935.190	71.329.760	88.714.047
Ulaştırma	41.820.643	53.846.171	62.009.162

**KAYNAK:** DPT, 3 Ağustos 2010.

Tablo 4.1.'de temel sektörlerin GSMH'ye katkıları yer almaktadır. Tablomuzda GSMH üzerindeki en büyük payın sanayi sektöründe olduğu görülmektedir. Daha sonra

sanayi sektörünü sırasıyla hizmetler sektörünün alt sektörleri olan ticaret ve ulaştırma sektörü izlemektedir. Bu durum hem 2002 hem 2003 hem de 2004 yılında aynıdır.

**TABLO 4.2.: Temel Sektörler İtibariyle Büyüme Hızları**

SEKTÖRLER	Cari Üretici Fiyatlarıyla, % Pay		
	2002	2003	2004
Tarım	11.6	11.7	11.2
Sanayi	25.2	24.7	24.9
Madencilik	1	1.1	1.2
İmalat	20.1	20	20.4
Enerji	4.1	3.6	3.3
İnşaat	4.1	3.5	3.6
Ticaret	20.2	19.8	20.6
Ulaştırma	15.1	15	14.4

KAYNAK: DPT, 1 Ağustos 2010.

Tablo 4.2.'de de temel sektörlerin büyüme hızları verilmiştir. Ülkemizde 2002, 2003 ve 2004 yıllarında sırasıyla en fazla büyüme hızı birer hizmetler alt sektörü olan sanayi, imalat, ticaret ve ulaştırma sektöründe olmuştur.

#### 4.4. TÜRKİYE'DE ULAŞIM ALT SİSTEMLERİ

Türkiye'de dört tane ulaşım alt sistemi kullanılmaktadır. Bunlar karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemleridir. Ancak Türkiye özel konumu nedeniyle Asya ve Avrupa'yı birbirine bağlayan ana yollar üzerinde yer aldığından daha çok karayolu ve demiryolu ulaşım sistemlerini kullanmaktadır.

##### 4.4.1. Karayolu Ulaşım Sistemi

Karayolu deyince, üzerinde yolcu ve yük nakli yapan motorlu taşıtların hareketinin olduğu mühendislik yapısını anlamak gerekmektedir. (Saatçioğlu, 2006:47).

Karayolu ulaşımının önem kazanması ve gelişmesi 1950'li yıllarda başlamıştır ve son yıllarda da hız kazanmıştır. Bu gelişme karayolu taşımacılığının daha hızlı olmasına ve en ücra yerlere karayolu ile ulaşım olanağının bulunmasına bağlıdır.

Eski bir yerleşim sahası olması nedeniyle tarihteki önemli kara ulaşım yolları Türkiye üzerinden geçmiştir. Kral yolu, İpek yolu gibi önemli ticaret yolları ülkemizde yer almaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi ülkemizde karayollarının uzanış

doğrultusunu yer şekilleri belirlemektedir. Ülkemizde dağlar batı-doğu doğrultusunda uzanıyor olduğundan kara ve demiryolları da batı-doğu doğrultusunda uzanmaktadır.

Ülkemizde hem yolcu hem de yük taşımacılığında daha çok kara ulaşımı tercih edilmektedir. Ülkenin en ücra köşelerine bile rahatlıkla gidilebildiğinden ve maliyet de daha az olduğundan karayolu ulaşımı özellikle tercih edilmektedir.

#### **4.4.2. Demiryolu Ulaşım Sistemi**

Ülkemizdeki ilk demiryolları Osmanlılar döneminde yapılmıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryoluna daha fazla önem verilmiş ve demiryolları ulusallaştırılmıştır. Demiryolu hem önemli kentleri birbirine bağlaması hem de Anadolu'yu çevreleyen denizlerle bağlantıyı sağlaması nedeniyle büyük önem taşımaktadır. Ancak ülkemizde demiryolu taşımacılığının yavaş olması nedeniyle karayolu taşımacılığı daha çok rağbet görmektedir.

Ülkemizdeki ilk demiryolu hattı 1856'da İngilizlerin açmış oldukları İzmir – Aydın arasındaki hattır. İlk şehir banliyösü de İzmir –Buca arasında inşa edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında demiryolu yapımına ağırlık verilmiştir. Ancak 1950 yılından sonra demiryolu yapımı neredeyse hiç yapılmamış ve daha hızlı olduğu için karayoluna ağırlık verilmiştir.

Demiryolları dağların uzanış şekline paralellik göstermektedir. Bunun yanında geçmişte demiryollarında uygulanan teknolojinin çok geride kaldığını ve trenlerin çok yavaş hareket ettiklerini söyleyebiliriz. Ancak son yıllarda hızlı tren uygulaması faaliyete geçirilmiş ve demiryolu ulaşım sistemi yeniden canlandırılmaya çalışılmıştır.

#### **4.4.3. Denizyolu Ulaşımı Sistemi**

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımada özelliği taşımaktadır. Bu nedenle denizyolu ulaşımı bakımından oldukça elverişli bir konuma sahiptir. Aynen

demiryolu taşımacılığında olduğu denizyolu taşımacılığı ekonomik bir yapıya sahip olmasına rağmen oldukça yavaştır.

#### **4.4.4. Havayolu Ulaşımı Sistemi**

Türkiye’de sivil havacılık 1933’ten sonra gelişmeye başlamıştır. Diğer ulaşım türlerine göre daha hızlı olmasına rağmen her yere ulaşım sağlanamadığından ekonomik değildir. Birçok ülkeye uçak seferleri bulunmasına karşın, hava ulaşımı yeterince gelişmemiştir.

“Havayolu ulaştırmasının kitle taşımacılığı, yüksek hızlı, belli koşullar altında geniş ulaşım ağı kurma gibi özelliklerinin yanında güvenli, konforlu ve rahat bir ulaştırma sistemi olması bu sisteme olan talebi etkileyen unsurlardır”(Saatçioğlu, 2006:47). Havayolu ulaşımı daha çok uzun mesafeli yollarda kullanılmaktadır. Bu sistem alt yapı yatırımlarının pahalı olması, yakıt ve işletme maliyetlerinin yüksek olması yönünden bir dezavantaja sahiptir.

#### **4.5. GENEL ANLAMıyla KARAYOLU KAVRAMI**

İnsanlar ilk zamanlarda coğrafyanın elverdiği alanlardan ulaşımda bulunabilmek için yararlanıyorlardı. Buralar akarsu vadileri ve bataklık olmayan kıyı ovaları gibi yerlerdi. Aslında insanların bu ulaşımına elverişli olan alanları hayvan izleri sayesinde buldukları da söylenir. “Zamanımızda dilimizde ‘keçi yolu’ olarak da adlandırılan, hayvanların izledikleri güzergahların bir süre sonra ‘patika’ adı verilen yaya yoluna dönüşmesi bu fikri kuvvetlendirmektedir”(Tümertekin, 1977:275). İnsanlar önceleri yakın çevrelerindeki yolları kullanarak yiyecek, su, yakıt gibi ihtiyaçlarını karşılamayı istemişlerdir. Ancak daha sonraları sınırlı da olsa ticaret sayesinde uzak mekanlara ulaşabilmek için yeni yol arayışına başlamışlardır.

İlk gerçek yollar tekerleğin icat edilmesi ve tekerlekli arabaların bulunmasıyla ortaya çıkmıştır. “Coğrafi konumu nedeniyle çok sayıda uygarlığın geliştiği ve

birbiriyle kaynaştığı bir yer olan Anadolu'nun yol tarihi de çok eski dönemlerden başlar”(Şen, 2003:1). “Tekerekli arabalar ve kağnılar için ilk inşa edilen yol sisteminin M.Ö. 7. yüzyılda Asur İmparatorluğunda meydana getirilmiş olduğu ileri sürülmektedir”(Tümertekin, 1987:278). Anadolu da ilk sistemli yol güzergahımız Kral Yolu'dur. Kral Yolu daha sonraki zamanlarda yerini Roma Yollarına bırakmıştır. Roma yollarının ilk yollar içerisinde oldukça fazla ün yapmış olmasının altında, Romalıların fethettikleri yerlerde öncelikle yol çalışmaları yapmış olmaları yatmaktadır.

Modern karayollarının inşası 19. yüzyılda Thomas Telford(1751-1834) John London Mc Adam(1756-1836) adlı iki İngiliz mühendisin geliştirdikleri makadam adında stabilize yol tekniğiyle başlamıştır. (Tümertekin, 1987:283). Doğal yolun öncelikle basınçla sertleştirilmesi ve akabinde üzerinin asfalt yada betonla örtülmesi tekniği ilk olarak 1760'lı yıllarda İngiltere'de daha sonrada diğer ülkelerde uygulanmaya başlanmış ve şehirler birbirine bağlanmıştır. Dünyada birçok ülke bu asfalt yollarla daha yeni tanışırken İngiltere başka bir ulaşım sistemi olan demiryollarını keşfetmiş ve böylece bugün de halen yaşanan karayolu-demiryolu rekabeti başlamıştır.

## 5. OSMANLI DEVLETİNDE KARAYOLU SİSTEMİ

### 5.1. OSMANLI DEVLETİNDE YOLLARA GENEL BAKIŞ

Yol sistemleri, tarihin her döneminde hem ekonomik, hem sosyal, hem askeri, hem de kültürel olarak büyük öneme sahip olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti yollara gereken hassasiyeti gösterememiş, yol konusunda devletten çok hayrat kurumları denilen özel teşebbüsler çaba sarf etmiştir.

Osmanlı devleti kısa sürede küçük bir Anadolu beyliğinden koskocaman ve dünyaya hükmeden bir imparatorluk haline gelmiştir. Tabi ki bu kadar geniş bir coğrafyaya hükmeden Osmanlı Devletinin de oldukça güçlü ve iyi bir ulaştırma sistemine sahip olması şarttır. Çünkü ancak bu şekilde bu imparatorluğu ve hükümdarlığı devam ettirebilirdi.

“Yüzyıllardan beri doğu ile batının kesişim noktasında yer alan Anadolu toprakları üzerinde birçok medeniyet kurulmuştur. Bu medeniyetlerde ticari faaliyetlerini geliştirebilmek maksadıyla karayollarına ağırlık vermişlerdir”(Karacan, 2005:14). Osmanlı Devleti de bunun farkında olan büyük bir imparatorluk olması dolayısıyla iyi bir yol şebekesi için uğraşlar vermiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun kurulduğu dönemden İstanbul'un fethine kadar ki geçen sürede (ticaretin gelişmesinde de büyük katkıları olan) Anadolu Selçuklu Devletinden kalma kervan yolları kullanmıştır. Bu sebeple Osmanlı Devletinin izlediği yol politikasını Selçuklulardan aldığını söyleyebiliriz.

Dünya ticaret merkezlerinin değişimi, yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da isteklere uygun biçime getirmiştir. İstanbul'un başkent olması da, İstanbul merkezli bir yol sistemini beraberinde getirmiştir. (As, 2006:29).

“Bu dönemde denebilir ki en önemli değişim, Türkiye’yi bir uçtan ötekine kesen ana yollar yerine; kıyı şehirlerinden, limanlardan Anadolu içlerine giden yolların gelişmiş olmasıdır” (T.C. Bayındırlık Bakanlığı, 1973:12). Yani Osmanlı Devletinin ilk zamanlarında daha çok güvenli ve ucuz olması dolayısıyla denizyolları ve 19. yüzyılın 2. çeyreğinde de, demiryolları tercih edilmiş, karayolu arka planda kalmıştır. Bu durum otomobillerde gelişim yaşanana kadar sürmüştür.

Osmanlı devleti karayollarına özellikle imparatorluğunun son 50 yılında gereken önemi verebilmiş ve oldukça iyi noktalara getirmiştir. “Gerçek anlamda yapıcı valiler, buldukları illerde yol yapımına önem vermişler, günümüzde bile kullanılan yolları yapmışlardır”(As, 2006:29). Bu valilerden en önemlileri Tuna ve Bağdat valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve Sivas ve Aydın valiliklerinde görev yapan Halil Rıfat Paşadır.

Ancak Osmanlı devletinde karayollarının bu yükselişi devamlı olmamıştır. “Osmanlının, XVII. yüzyılda, batılı devletler karşısında almaya başladığı askeri yenilgiler ve ardından başlayan çöküş dönemi, her alanda olduğu gibi yol örgütünde de kendini göstermiştir”(Karacan, 2005:15). Yol örgütünde meydana gelen bozulmalar Tanzimatın ilanına kadar sürmüştür.

1848 yılında Tanzimatın ilanından sonra, yol çalışmalarıyla ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığı kurulmuş ve yol çalışmaları Ebniye Nizamnamesi’ne göre yapılmıştır. “Modern anlamda yol yapımı konusunda ilk adım 1866’da yürürlüğe giren, ‘Turuk-u Muabir Hakkında Nizamname’ ile atılmıştır”(Karacan, 2005:15). Ayrıca tüzükte ‘Memalik-i Mahruresi Şahanede Turuk-u Muabirin Suret-i İmal ve İdaresine Dair Talimat-ı Umumiye’ bulunmaktadır. Buna göre, Osmanlı’da büyük ve küçük yollar dört sınıfta toplanmıştır. Ayrıca tüzük hükümlerine göre yollar yapılırken



uyulması gereken kurallarla, yollarda çalışma yükümlülükleri konusunda bazı kurallar getirilmiştir.

“1866 yılında çıkarılan tüzüğün bir benzeri de 1870 yılında çıkarılmıştır. Çıkarılan bu tüzükte de yollar dört sınıfa ayrılmış, ancak sınıflandırma da metrik sistem kullanılmıştır”(Karacan, 2005:17). Bu iki tüzük arasında bazı maddelerde farklılıklar vardır. Yine 1870 yılından sonra 1879, 1910, 1913 yıllarında da yollarla ilgili düzenlemeler yapılmıştır.

Milli mücadele dönemlerinde de 1913 yılında çıkartılan Yol Vergisi Kanunu'nda düzenlemelere gidilmiştir. Ülkenin içinde bulunduğu ekonomik durumda göz önüne alınarak kanun metninde yeniden düzenlemeler yapılmıştır. 21 Şubat 1921 tarihinde kabul edilen kanunla yükümlülüğe bir bedel düşünülmüş ve böylece bu yolla bayındırlık yatırımlarına yeni bir kaynak sağlanması hedeflenmiştir.

Osmanlı dönemindeki sosyal ve ekonomik ilerlemelere paralel olarak yollar daha da gelişmişti. Anadolu ve Rumeli'de üç ana kola ayrılan Osmanlı yol sistemi, ana güzergahları iç bölgelere ve liman kentlerine bağlayan tali yolları da kapsamaktaydı. Bununla birlikte, bazı tali yollar bağlantı yolları olmalarına rağmen ana yollar kadar yoğun bir trafiğe sahipti ve ana yol konumundaydı. (Ertaş, 4 Ocak 2009).

Bu kollar sağ, orta ve sol kol güzergahları adını almıştır. Her kol anayollardan ve ana yolları şehir ve kasabalara bağlayan tali yollardan oluşmaktadır.

“Anadolu'da sağ kol güzergahı, Üsküdar-Gebze-İzmit-İznik-Eskişehir-Konya-Adana-Antakya yolu ile Halep ve Şam'a uzanmaktaydı”(Şen, 2003:3). Bu yol Kutsal Topraklar Yolu yani Hac yolu olarak bilinmektedir. Çünkü Anadolu'da Hac ziyaretine gitmek için bu yol kullanılmaktadır. Bu sebeple bu yol çok işlek bir yapıya sahiptir.

“Ancak hac ziyareti için kullanılıyor olması, yolun seferberlik zamanlarında kullanılmadığı anlamına gelmemiş; ordu, Irak, İran, Suriye ve Mısır’a yaptığı seferlerde bir iki istisna dışında neredeyse aynı güzergahı kullanmıştır”(Hallaçoğlu, 1982:48). Bu yollar özellikle Osmanlı’nın kuruluş dönemlerinde savaşlar için oldukça fazla kullanılmıştır.

“Anadolu orta kol güzergâhı, Bağdat-Basra yoludur ve Üsküdar – Gebze – İzmit – Bolu– Tosya – Merzifon – Tokat – Sivas – Malatya – Harput – Diyarbakır – Nusaybin – Musul - Kerkük güzergâhına sahiptir”(As, 2006:30). Bu yollar da Osmanlı’nın savaşlarda kullandığı stratejik yollar arasında yer almaktadır. Ayrıca o dönemlerde İstanbul ile Bağdat arasının 455 saatte alındığı söylenmektedir.

“Anadolu sol kol güzergahı, Üsküdar-Gebze-İzmit-Bolu-Tosya-Merzifon-Ladik-Niksar-Şebinkarahisar-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Kars’a ve oradan da Tebriz’e ulaşan yoldur”(Şen, 2003:4). Bu yol daha çok İran’la yapılan savaşlarda kullanılan stratejik bir öneme sahiptir. Aynı zamanda o zamanlar şehirler arası mesafelerin çok uzun zamanlarda alındığı da bir gerçektir. Bu dönem şartlarında İstanbul-Erzurum arası 266 saatte alınmaktadır.

Osmanlı devletinde olduğu gibi Rumeli’de de sağ, orta ve sol kol güzergahı şeklinde yapılan bir sınıflandırma olduğu bilinmektedir. Aynı zamanda hem Osmanlı’da hem de Rumeli’deki bu yollar üzerinde ulaklara kolaylık sağlaması için menzil noktaları bulunmaktadır.

“Ancak bu konaklama noktaları birbirine eşit uzaklıklarda olmayıp her bir menzil coğrafi şartlara, emniyet ve menzil ihtiyaçlarının (yiyecek, içecek, saman, odun gibi...) sağlanabileceği yerlere göre değişik mesafelerde kurulmuştur”(Hallaçoğlu, 2002:51).

## 5.2. ANADOLU'DA YOLLAR VE MENZİLLER

Osmanlı Devleti, merkezin taşra ile olan irtibatını, sefer sırasında ordunun cepheye ulaşımını, hac mevsiminde hacıların Mekke-Medine'ye ulaşımını ve devletin resmî haberleşmesini ana yollar üzerinden menzilhâne sistemi vâsıtasıyla sağlamıştır.

Menzil çeşitli anlamlarda kullanılmaktadır. Yolculukta dinlenmek amacıyla durulan, konaklanan yer, konak; iki konak arasındaki uzaklık; bir günlük yol; at değiştirmek ya da konaklamak için kervanların ve posta tatarlarının indikleri bina ya da han anlamlarına gelmektedir. Osmanlıda menziller üç değişik amaçla kullanılmaktadır. Bu menziller haberleşme amacıyla, askeri amaçla ve hac amacıyla kullanılan menzillerdir.

### 5.2.1. Haberleşme Menzili:

Osmanlı'da haberleşme devletin idarî ve bürokratik kararlarının merkezden taşraya iletilmesi ihtiyacının bir sonucu olarak büyük önem arz etmektedir.

“Bu muhaberatin düzenli olarak gerçekleşmesi emir ve fermanların gideceği yerlere zamanında ulaştırılması için ana yolların geçtiği yerleşim birimlerinde belirli mesafelerle “menzilhane” tabir edilen mekanlar tesis edilmişti”(Güneş, 14 Şubat 2010).

Fermanlar, kanunnâmeler vb. bürokratik yazılar merkezlere Menzil sistemi aracılığıyla iletiliyordu. Merkezî yönetim ile eyalet ve sancaklar arası iletişimin gerçekleşmesi, koşucu, ulak, çapar, tatar isimleri verilen özel olarak yetiştirilmiş mesaj taşıyıcılarla yapılmıştır. Bu ulakların haberleri merkezden taşraya kolayca taşıyabilmesi için ulaklara binek hayvanlar temin edilmiştir.

İlk zamanlarda Ulaklara, haberleri taşırken ihtiyaçları olan her şeyi her kim olursa olsun temin etme, gerekirse atlara el koyma, atının ve kendisinin ihtiyaçlarını karşılama hakkı tanınmış ancak zamanla bu yetkinin kötü sonuçlar vermesi üzerine ulakların haklarına sınırlamalar getirilmiş ve halkın ziyarı giderilmeye çalışılmıştır.

Ulaklar için beygir beslemek ve beygirleri menzillere uğrayan ulakların kullanımına sunmak üzere hazır bulundurmak, ordunun veya askeri bir kıtanın istirahatını ve doyurulmasını temin etmekle sorumlu olan görevlilere de Menzilci denilirdi. (Güneş 14 Şubat 2010).

Menzilhanelerin gelir ve giderleri günü gününe bir deftere kaydedilerek altı ayda yada bir senede hesap sonuçları merkeze incelenmek üzere gönderilirdi. Böylece devlet işi için giden ulakların ücretleri hesaplanır, kirâ bedelleri devlet tarafından ödenirdi. (Sak ve Çetin, 26 Ocak 2010:188-189).

Tüm düzenlemelerde olduğu gibi burada da başlangıçta alınan olumlu sonuçlara rağmen sonunda çeşitli usulsüzlükler yaşanmıştır. Bunların en önemlisi de kiracıbaşların tuttukları gelir-gider defterlerinde yaptıkları usulsüzlüklerdir. Bazı kiracıbaşlar olmadığı halde defterlerine fazladan giderler eklemişler, yakınlarının kirahanelerden ücretsiz yararlanmalarına izin vermişlerdir. Bunun sonucu olarak da haberleşme masraflarında artışlar yaşanmıştır.

### **5.2.2. Askeri Menziller:**

Askeri Menziller, orduların iâşe, ikmal, konaklama ve temizlik gibi ihtiyaçlarının temini için kullanılmaktadır. Bünyelerinde barındırmak zorunda oldukları insan ve hayvan sayısı ile orantılı olarak, genellikle yerleşim yerlerinin dışında, su bulunan geniş düzlükler üzerinde kurulmaktadırlar. (Çetin, 14 Şubat 2010). Askerler bu menzilhanelerde dinlenir, hayvanlarının yem, su ve lojistik ihtiyaçlarını tedarik ederlerdi.

“Bunun yanında askerî menziller, sefer kararından sonra merkezden gönderilen fermânlar doğrultusunda eyâletlerde bulunan kapıkulu askerleri ile sipahilerin orduya katıldığı toplanma merkezleriydiler” (Sak ve Çetin, 26 Ocak 2010:202).

Osmanlı Devleti, menzillere sevk edilecek ihtiyaç maddelerini Ocaklık adı verilen asli gelir kaynaklarından elde etmektedirler. Bunlar kaza veya köylere ait avârız ve nüzul vergilerinin bir kısmının veya tamamının gelir kaydedilmesinden oluşan gelir kaynaklarıdır. (Çetin, 14 Şubat 2010).

### **5.2.2. Surre ve Hac Menzilleri:**

Hac menzilleri, hac kabilelerinin güvenli bir şekilde konaklayabilecekleri ve rahatça ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri büyük köyler ile kazâ merkezlerinden oluşmaktadır. (Çetin, 14 Şubat 2010).

Günümüzde Türkiye’de hac yolculuklarında ulaşım oldukça rahattır ve kısa sürelidir. Yaklaşık 3 saat gibi kısa bir sürede yolculuk tamamlanmaktadır. Oysa Osmanlı Devleti zamanında hac yolculukları yaklaşık üç ay sürmekteydi. Bu sebeple Osmanlı devleti hac vazifesini yapan hacıların ve surre alayının istirahat ve güvenliğini sağlayabilmek için hac menzillerine ihtiyaç duymuştur.

Hacılar ve surre alayı daha yola çıkmadan surre ve hac menzillerine fermanlar gönderilir ve gerekli hazırlıkların yapılması istenirdi. Burada dikkat çekmek gerekir ki asıl önemli olan güvenli bir yolculuktur ve menzillerde asıl buna dikkat çekilir.

## **5.3. YOLLARLA İLGİLİ KURULUŞLAR**

### **5.3.1. Kuruluştan Tanzimat’a Kadar Osmanlı Yollarıyla İlgili Kuruluşlar**

“Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluşundan Tanzimatın ilanına kadar umumi yollar devlet tarafından, hususi yollar ise tımar, zeamet ve hayır sahiplerinin himmetiyle inşa ve tamir olunurdu”(Eldem, 1994:95).

Osmanlı Devleti, karayollarında daha çok askeri amaçlarla çalışmalar yapmıştır. Bu amaçla fetih bölgesi üzerinde yol güzergahları ya tamir edilmiş ya da yeni yollar açılmıştır. Tabii ki bütün bu çalışmalar da güçlü bir kuruluş ve örgütü gerekli kılmıştır.

### **5.3.1.1 Derbent Örgütü:**

“Osmanlıda derbentlerin teşkilatlı bir müessese olarak II. Murad (1421–1451) ve II. Mehmed (1451–1481) devirlerinden itibaren ortaya çıktığı belirtilmektedir.”(Ersoy, 1 Şubat 2010).

Esas itibariyle derbent örgütünün görevi, Anadolu ve Rumeli'nin dağlık bölgelerindeki geçit ve yolları korumak, askeri yolların kavşak noktalarını korumak ve yolcuların güvenliğini sağlamaktır. Bu amaç doğrultusunda Derbent teşkilatı, önemli yolların kavşak noktaları üzerinde ve ıssız kalmış topraklardaki önemli geçitler üzerinde ki merkezi noktalarda kurulmak zorundadır.

Bir bölgenin derbent kabul edilebilmesi için o bölgenin kadısının veya herhangi bir kişinin, sebebiyle beraber isteğini bildirmesi gerekiyordu. Kadının bu isteği vilayet muharriri tarafından incelenerek karara bağlanırdı. Eğer vilayet muharrirleri müspet bir sonuca varırlarsa, derbentçiler avarız-ı divaniye ve tekalifi örfiye vergilerinden muaf kabul edilerek Mevkufat Kalemindeki defterlere kaydedilirdi. Bu durumda civar kadılara ve sancak beylerine birer hüküm gönderilirdi. Aynı zamanda derbentçilere de bir vesika verilirdi. “Derbent kurulmasında aranılan temel kriterler, ‘korkulu, tehlikeli ve sık sık eşkıya baskınına maruz kalan’ yer olması gereğidir”(Şen, 2003:8). Seçilecek olan derbentçi, Derbentin büyüklüğüne göre bir, iki, üç veya daha fazla kişi olabileceği gibi tüm bir köyde derbentçi olabilirdi.

Derbentler dört ana grupta toplanmaktadır. Bunlar derbent olarak kullanılan kaleler, büyük vakıf şeklindeki derbentler, köprü yerlerinde bulunan derbentler ve derbent olarak kullanılan han ve kervansaraylardır. (Saritepe, 14 Şubat 2010).

#### **5.3.1.1.1. Derbent Niteliğinde Kaleler:**

Kaleler tehlikeli yerlerde, önemli geçit ve kavşaklarda kurulur ve derbent niteliği taşırlardı. Fırat kenarındaki Caber Kalesi, Ceyhan kenarındaki Misis kalesi bu niteliği

taşıyan derbentler arasında yer almaktadır. “Hudut bölgelerinde de bu şekilde derbentler mevcut olup, sonradan emniyet mülahazası ile kale haline getirilmişlerdir”(Orhonlu, 1990:24).

#### **5.3.1.1.2. Büyük Vakıf Şeklindeki Derbentler:**

Osmanlı Devletinde toprak her şey demektir. Bu sebeple işlenmeyen toprakların işlenip kullanılabilir hale getirilebilmesi, zirai sahada büyük işletmeler ve sulama tesisleri meydana getirilebilmesi için büyük vakıflar kurulmakta ve bu vakıflar da derbent niteliği taşımaktadır.

#### **5.3.1.1.3. Köprü Yerlerinde Bulunan Derbentler:**

“Anadolu’dan çeşitli yönlere giden önemli ulaşım ve ticaret yollarının geçtiği dağlık bölgelerde bataklık veya akarsular üzerinde derbent âdeti üzerine köprü inşası yönüne gidilir, gelip geçen yolcuların emniyeti sağlanırdı”(Keçici, 2008:44). Böylece Köprüler derbent, köprücüler de derbentçi niteliğinde bulunurlardı. Köprücülerin görevi, köprülerin bakım ve onarımını yapmaktan daha ziyade güvenliğini sağlamaktır.

#### **5.3.1.1.4. Derbent Olarak Kullanılan Han ve Kervansaraylar:**

Osmanlı Devletinde ticaret yolları ve önemli geçit ve köprü yerleri üzerinde kurulmuş her 30-40 km. de bir, farklı şekil ve hacimlerde han ve kervansaraylar bulunmaktadır. Bu han ve kervansaraylar derbent niteliğinde olup, derbentçiler de yolların ve köprülerin güvenliğiyle görevlidir. “Bu binalar imparatorluğun her asrında en önemli yol ve kavşaklarda zengin devlet adamı ve şahsiyetleri tarafından inşa edilmişlerdir”(Orhonlu, 1990:29). Böylece buralarda yolcular ve tüccarlar akşamları güvenli bir şekilde konaklıyor ve her türlü ihtiyaçlarını karşılayabiliyorlardı.

#### **5.3.1.1.5. Derbent Örgütüne Dahil Olan Diğer Kuruluşlar:**

-Beldarlar; geçit ve boğazları tutan, savaş zamanında ordunun geri hizmetinde bulunan ve ücret karşılığı çalışan görevlilerdir. Beldarları derbentçilerden ayıran özellik

de, beldarların ücret karşılığı çalışıyor olmalarıdır. Ücret alıyor olmalarından dolayı herhangi bir vergiden muaf değildirler. Beldarlara ödenen maaş ve ücret yıllık olarak buldukları yerin tevzi defterine dahil edilerek halktan alınmaktadır.

-Martoloslar; kale muhafızlığı, askeri teşkilat ve bekçilik görevleri bulunmaktadır. Martolos başı dışında geri kalanlar ücret karşılığı çalışmaktadırlar. Ayrıca Martolosların, Martolos olduklarına dair ellerinde bir nişanlı berat bulundurmaları gerekmektedir.

“Kanuni Sultan Süleyman zamanında yalnız sınır boylarında değil, gerilerde de görev yapıyorlardı.”( TC. Bayındırlık Bakanlığı, 1973:18). Görevleri dolayısıyla Martolosları iki kısma ayırmak mümkündür. Bunlar: hudut boylarında kale muhafızlığı yapmak ve derbent ve geçitlerde bekçilik yapmaktır.

Derbentçi olarak görevli olan Martoloslar hudut gerisinde bulunurlardı. Derbentçi gibi görev yapan martoloslardan bazıları maden işlerinde çalışmaktadır. Madenlerdeki çalışma fiilen olduğu gibi madenlerin güvenliğini sağlamak şeklinde de olmaktadır.

-Pandorlar, ücretli askerlerdir. Yerli halktan seçilen ücretli derbentçiler olarak ‘zaptiye neferi’ kimliğine sahiptirler. Ücretli Pandorlar derbentlerin ve karakolhanelerin beklenmesi işini yapmaktadır. Başları olan Pandorbaşı, halk tarafından kabul gören savaşçı ailelerden seçilir ve pandorbaşılık babadan oğla geçerdi. Pandorbaşının görev yapabilmesi için halkın ve kadının onayı şarttır.

“Pandorlar Hristiyan olmakla beraber, başlarına tayin edilmiş olan kimse Müslüman idi”(Orhonlu, 1990:97).

#### **5.3.1.1.6. Derbentçilerin Görevleri:**

- Derbentçiler, günümüzde jandarmaların yaptığı gibi, yol ve geçitlerde güvenliği sağlamaktadır. Özellikle hac mevsiminde hacıların ve surre alaylarının



güvenliği derbentçiler tarafından sağlanmaktadır. “Derbentçiler buldukları yerlerin güvenliğini sağlamakla beraber, gerektiğinde kılavuzluk da ederler ve bölgelerinde birinin kaybı olursa, kendi mallarından öderlerdi”( TC. Bayındırlık Bakanlığı, 1973:18).

- Derbentçiler güvenlik yanında yolların bakım ve onarımını da yapmaktadır.

- Derbentler ıssız alanlara kuruldukları için, kuruldukları bölgeleri şenlendirmektedir.

#### **5.3.1.2. Köprücüler:**

Köprücüler, köprülerin onarım ve yapım işlemini yerine getiren görevlilerdir. Köprücüler, yaptıkları hizmete karşılık bazı vergilerden muaf tutulurlardı. (Şen, 2003:9).

Köprücülük istendiği takdirde babadan oğula geçen bir görevdi. Köprücülere bu işlerle görevlendirildiklerini kanıtlayan “berat” verilir ve her padişah değişikliğinden sonra yenilenirdi. (As, 2006:34).

#### **5.3.1.3. Gemiciler:**

Karayollarında ulaşımın aksamadan devam etmesini sağlamakla görevlidirler. Köprü olmayan ya da yapılamayan büyük sulardan karayolu geçişini sağladıkları için bunlara gemici denirdi.

#### **5.3.1.4. Kaldırımcılar:**

“Toprak zemine taş döşemek şeklinde yapılan yollara kaldırım, bunları yapan teşkilata da kaldırımcılar denilirdi”(Şen, 2003:8). Sadece kaldırımları değil yolun tamamını yapan görevlilerdir.

Kaldırımcılar da derbentçiler, gemiciler, köprücüler gibi aynı vergi muafiyetinden yararlanmalarına rağmen onlardan farklı olarak, yaşadıkları şehir ve kasabalardan ancak yol yapılması gereken zamanlarda ayrılırlardı. (Hallaçoğlu, 1995:165).

### 5.3.2. Tanzimat Sonrası Kuruluşlar

Tanzimat dönemi Osmanlı Devletinde bir yenileşme ve modernleşme dönemidir. Bu dönemde devletin tüm alanlarında olduğu gibi ulaştırma alanında da yenileşme hareketi kendini göstermiştir. “Tanzimatla birlikte önceki dönemlerde derbent köyleri, köprücüler gibi vergi muafiyetinden yararlanan teşkilatlar ile devlete fazlaca yük getirmeden ulaştırmayı sağlama politikasının yerini devlet icraatı fikri almıştır”(As, 2006:36). Böylece köprü ve yol yapımları, çeşitli inşaatlar artık devlet tarafından finanse edilmeye başlamıştır.

“Tanzimatla birlikte Osmanlı İmparatorluğu’nda Batı’da kullanılmaya başlanan modern yol yapım teknikleri yavaş yavaş kabul görmüştür”(Şen, 2003:14). Ancak bu teknikleri kullanarak yapılan yollar sınırlı olarak sadece İstanbul , İzmir gibi büyük kentlerde oluşmuştur.

Tanzimat öncesinde Osmanlı Devleti yollar için çok fazla bütçe ayırma yoluna gitmemiştir. Ancak 1848’den sonra yol çalışmaları için devlet bütçesinden pay ayrılmaya başlanmış, İstanbul’a özgü olarak Ebniye Nizamnamesi düzenlenmiş ve yol için yapılan harcamalar kaldırım tertibatından ödenmiştir. Bu tarihten sonra yapılacak olan her türlü yapım çalışmaları 1848 de kabul edilen Ebniye Nizamnamesine göre düzenlenip uygulanacaktır.

İstanbul ve çevresinin yol, su gibi ihtiyaçlarını karşılayabilmek amacıyla 1848’de Nafia Nezareti kurulmuştur. Ayrıca bu nezaret ticaret, tarım, orman, posta-telgraf gibi hizmetleri de yerine getirmekle yükümlüdür.

1850 yılında gelindiğinde, araba geçişine uygun ilk yolların yapımına başlanmıştır. Bu yollar, 1865’te tamamlanan, 34.5 km.lik Bursa-Gemlik ve 34 km.lik Bursa Mudanya şoseleri ile 1872’de tamamlanan 314 km.lik Trabzon-Erzurum yollarıdır. (As, 2006:36).

Araba geçişlerine uygun olan yolların yapılması hem çok masraflı hem de çok uzun zaman alan işler olduğu için Osmanlı devletinde 1856'da Memalik-i Mahruse-i Şahannede Turuk-u Maabirin Suret-i imal ve idaresine Talimat-i Umumiye (Osmanlı Ülkesi Yollar ve Geçitlerinin Yapım Tarzı ve İdaresi Genel Yönetmeliği) yayınlanmıştır.

Böylece Avrupa'da olduğu gibi bireylere yeni yapılacak yol inşaatında çalışma mükellefiyeti getirilmiştir. Bunun yanı sıra her vilayetteki baş mühendis, yol güzergâhını valinin istekleri doğrultusunda hazırlayıp, her ilçenin yapmakla sorumlu olduğu yeri arazide kazıklarla belirlemekle yükümlü tutulmuştur. (Şen, 2003:16).

1863 yılında yolların ve geçitlerin durumunda düzenlemeye gidilmesi amacıyla Yollar ve Binalar Yönergesi(Turuk ve Ebniye Nizamnamesi) çıkarılmış, 1869'da bazı değişikliklere uğramış ve 19 Nisan 1882 (23 Zilhicce 1299) de yürürlükten kaldırılmıştır. Yerine de "Ebniye kanunu" çıkarılmıştır. (As, 2006:37).

1866'da Ticaret Nezareti'ne bağlı olan Turuk-u Maabir İdaresi(Yollar ve Geçitler Müdürlüğü) kurulmuş ve belki de ilk defa karayollarıyla ilgi köklü değişiklikler ve kurallar getirilmiştir. Bu nizamnamede yollarda bulunacak personelin ne gibi görevleri olduğu da ayrıntılı olarak belirtilmiştir. Nizamnamenin ilk bölümünün ilk maddesine göre 4 çeşit yol oluşturulmuştur.

- “1. sınıf yollar, illeri İstanbul'a iskelelere ve demiryollarına bağlayan büyük (caddeler) yollar.
2. sınıf yollar, il ve elviye merkezleri arasındaki il yolları,
3. sınıf yollar, ilçeyi ilçeye, büyük yollara, demiryolları ve iskelelere bağlayan sancak yolları.

4. sınıf yollar, 3. sınıf gibi , fakat sürekli gidiş-gelişe açık olmayan yollar olmak üzere 4 sınıfa ayrılmıştır” (As, 2006:37).

Bu yollar için kabul edilen genişlikler madde 2 de belirlenmekle beraber şu şekildedir.

**TABLO 5.1.: Osmanlı Devleti’nde Tanzimat Sonrası Yol Genişlikleri**

	Şose(m)	İki taraf satırlar(m)	Toplam(m)
1. sınıf yollarda	7.00	2.00	9.00
2. sınıf yollarda	5.50	1.50	7.00
3. sınıf yollarda	4.50	1.00	5.50
4. sınıf yollarda	0.00	0.00	3.00

KAYNAK: (As,2006: 38)

Bu nizamnamede devlet yollarının yapımında 16-60 yaş arasında ki nüfus bedeni olarak yol yapımında mükellef kılınmıştır. (Şen, 2003:17). Bu yükümlülükler din sorumluları, askerler ve öğretmenler için geçerli değildir. Bedensel olarak çalışmak istemeyen yükümlüler olursa, yükümlülük bedellerini nakit olarak ödeyebilmekteydiler.

Nizamnamenin 2. bölümünde “amele-i mükellefe”nin nasıl toplanacağı, üçüncü bölümde, yol yapımının nasıl uygulanacağı ve mali işlemlerin nasıl olacağı anlatılmaktadır. Dördüncü ve son bölümde ise yolların bakımı ve onarımı üzerine maddeler yer almaktadır.

1870’de Nafia Nezareti kurulmuştur. Böylece yollarda yapılacak olan işlemler bir plan dahiline alınmıştır. Böylece Valiler yollarda yapacakları düzenlemelerle ilgili olarak bir program hazırlamak ve bu programı merkeze onaylatmakla zorunlu kılınmıştır.

1880 yılında bütün imparatorluğun bayındırlığını kapsayan bir proje hazırlanmış ve Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi tarafından Bab-ı âli (Osmanlı hükümeti)’ye sunulmuştur.

Bu proje çerçevesinde yollar devlet yolları ve il yolları olarak iki kısımda sınıflandırılmıştır. Devlet yollarının masrafları devlet bütçesinden, il yollarının finansmanı da il(vilayet) özel idarelerinin bütçesinden finanse edilmiştir.

Bu yol programı da, Birinci Dünya Savası'nın 1914'te patlak vermesiyle uygulanmaya konamamıştır. Şirket ancak 400 km.lik bir yol yapabilmiştir”(As, 2006:42).

Osmanlı devleti yol yapımı üzerine aldığı bütün bu tedbirlere ve düzenlemelere rağmen çok başarılı sonuçlar alamamış, sağlıklı bir ulaşım alt yapısı oluşturamamıştır.

Osmanlı devleti, İmparatorluğun ilk zamanlarında daha çok fetihlerle ilgilenmiş yol yapımını ikinci planda bırakmak zorunda kalmıştır. Ancak, “Osmanlı devleti gibi, yaşadığı dönemde ve özellikle de 1700'lü yıllara kadar cihanın her yönüyle en güçlü müesseselerini kuran bir devletin karayolları meselesini sadece askeri amaçlara bağlamak kanaatimizce çok gerçekçi bir yol olmaz”(Gürgözeler, 1997:16-17). Elbette askeri amaçlar ön planda tutulmuştur ama bu doğrultuda yol yapımı da askıya alınmamıştır.

Ayrıca Osmanlı devleti yol yapımı için bütçesinden para ayırma yoluna da gitmemiş, gerekli olan sermayeyi dışarıdan beklemiştir.

Osmanlı devleti daha çok gelişme döneminde yol yapımına önem vermiştir. Osmanlı Devleti bu dönemde sadece askeri amaçlarla yol yapmamış, ticaretin gelişmesi için de gereken yolların yapımına ağırlık vermiştir.

“Osmanlı Devletinden Türkiye Cumhuriyetine geçen yolların uzunluğu 18.335 km. olarak hesap edilmektedir. Bu yolların 13.885 km. si bozuk ve baştan başa tamire muhtaç, 4.450 km.si de toprak yoldur”(Karacan, 2005:19).

## 6. 1923-2000 DÖNEMİNDE KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

### 6.1. CUMHURİYET'İN İLK YILLARINDA KARAYOLLARINDAKİ GELİŞMELER

#### 6.1.1. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Karayolu Politikası Ve Hedefleri

Osmanlı Devleti, teknik bilgi yetersizliği, yaşadığı mali sıkıntılar, savaş ve ihtilaller yüzünden yolları, Türkiye Cumhuriyeti'ne çok da iyi durumda devredememiştir.

Cumhuriyete devredilen yollar, bugünkü yol anlayışımızla ilgisi olmayan yollardı. Büyük bölümü yalnızca kâğıt üzerinde varolan 18 bin km.lik karayolu ağı, ülkenin gereksinimlerine yanıt vermekten oldukça uzaktır. (Tuncer, 29 Ocak 2010).

Cumhuriyet döneminin kuruluş yıllarında ekonomi iyi durumda değildi. Devlet yöneticileri diğer ülkelerin gerisinde olduklarının ve ülkeyi bu durumdan kurtarmak için karayollarına ihtiyaç olduğunu farkındaydı. Onlara yetişmek yani milletlerarası büyük yarışmada boy gösterebilmek için evvela iyi yollara ihtiyaç vardı. (Berkas, 1951:60-61). Karayollarının önemini fark eden devlet, kazma kürekli yol yapımına başlamıştır.

Cumhuriyet öncesinde yol yapımı konusunda çok fazla düzenlemeye rastlanmadığı görülmektedir. Çünkü istenenin aksine demiryollarına ağırlık verilmiştir. Cumhuriyet Döneminde ise Osmanlı devletine nazaran yol çalışmaları hız kazanmıştır.

Amaçlanan ulaşım sistemine erişildiğinde, her şeyden önce yerleşim birimleri arasındaki seyahat süresi kısalacak, yurdun her noktasına erişilebilecek, atıl durumdaki kaynaklar kullanılabilir hale getirilecek, yurt savunması, ülke güvenliği ve ülke imarına hizmet edilecek, kültür, sanat ve eğitim yaygınlaşacak, doğal afetlere uğrayan felaketzedelere yardım kolaylaşacaktır. (Şen, 2003:41).

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. Bunun için de 4 iş günü yol çalışmasına katılmak veya bedel ödemek gerekmektedir. (Durgun, 15 Aralık 2008:29).

19 Ocak 1925 yılında, Mükellefiyet-i Bedeniye(yol mükellefiyeti) kanunu çıkartılmıştır. "Yasada, bedeni yol mükellefiyeti, yılda 6-12 olarak, mükelleflerin ikametgahlarından 40 km.ye kadar olan mesafedeki yol çalışmalarına katılmaları şeklinde belirlenmiştir"(Şen, 2003:70). Eğer mükellefler borçlarını bedeni olarak değil de nakdi olarak ödemek isterlerse, elde edilecek olan gelir yolsuz bölgelerde değerlendirilecektir.

1922 yılında bir defaya mahsus makdu ve nispi olarak alınacak olan iki çeşit vergi 'Askeri Ulaştırma Mükellefiyeti' kanunu ile kabul edilmiştir.

16 Kasım 1922 tarihinde 'Yol Para Bedeli' kanununda bazı değişiklikler yapılmıştır. "Yol Bedeli Nakdisi Kanununun birinci maddesinin köy ve mahalle imam ve muhtarlarının yol nakit para bedelinden istisnaları hakkındaki fıkrası kaldırılmıştır"(Gürgözeler, 1997:71).

Yol yapımını sağlamak için getirilen sistem, esasında aynı ve nakdi olarak ödenebilen yıllık bir baş vergisidir. Yine bu sistemde il yollarının yapımı il özel idarelerine bırakılırken devlet yollarının yapımı genel bütçeye, köy yolları ise, köylülerin beden gücüne bırakılmıştır. (As, 2006:84).

Durumları iyi olan yükümlülerden bedenen çalışmak istemeyen olursa, o bölgedeki işçi rayicine denk gelen yol vergisini ödeyerek yükümlülüğünü yerine getirmek zorundaydı.

22 Haziran 1927 tarihinde Tevhidi Turuk Kanunu çıkartılmıştır. Tevhidi Turuk kanunuyla Turuk-u Umumiye ve Turuk-u Hususiye ayrımı kaldırılmış, devlet ve il yolları birleştirilerek tüm yolların yapım, onarım ve bakımları il özel idarelerine bırakılmıştır. (Gürgözeler, 1997:73). Bu yasaya göre önemli köprüler ile yapım ve onarımının geciktirilmemesi gereken bazı yolların yapımı, onarım atölyelerinin kurulması, makinistlerin eğitilmesi gibi faaliyetler Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştır. (Şen, 2003: 71). Böylece her vilayet sınırları içindeki tüm yolların yapımını üstlenerek bu çalışma için bütçeden kaynak yardımı alacaktır.

Yine bu kanun çerçevesinde Vilayet Genel Kurullarınca 1927 yılının sonuna kadar hazırlanacak olan 5 yıllık planlar Bayındırlık ve İçişleri Bakanlığının onayına sunulacak ve 1929 mali yılıyla beraber uygulamaya konulacaktır.

1927-28 yıllarında karayollarıyla ilgili yoğun çalışmalar yapılmış ve fiilen köylü halk kullanılmıştır. Bu durumda öşür vergisinin yerine alınan yol vergisinin rolü vardır. Bu vergiyle yetişkin her erkek belirlenen miktarda fiili iş gücünde çalışmak zorunda olmasına rağmen zengin kesim çalışmak yerine nakdi ödeme yapmayı tercih etmiştir. Köylü ise fiilen yol çalışmalarında bulunmuştur.

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görüyoruz. Ülkemizde teknik anlamda çıkarılan ilk kanun denilebilecek 1525 sayılı kanunla yolların belirli bir program dahilinde ve ileri teknoloji kullanılarak yapılması, yollar yapılırken iktisadi ve askeri görüşlerin dikkate alınması istenmektedir. (As, 2006:152). İleri teknoloji kullanılması sayesinde ülkenin mali kaynakları boşa sarf edilmeyecek, ileride ikinci bir masraf gerekmeyecektir. Bunu sağlamak amacıyla mühendislerimiz İtalya, İsviçre ve Fransa gibi ülkelere yeni teknolojileri öğrenmeleri için gönderilmiştir.



2 Haziran 1929 da kabul edilen 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu dahilinde TC. çatısı altındaki tüm yol ve köprülerin yapım ve onarım işleri Bayındırlık Bakanlığına verilmiştir. Böylece devletçe lüzumlu görülen yolların genel doğrultuları iktisadi ve askeri görüşlere uygun olarak ilgili makamlarla birlikte tespit edilmiştir. (Gürgözeler, 1997:74-75). Bu yollardan yapımı bitenlere de Milli Şose ismi verilmiştir.

Nafia Nezareti tarafından yapılacak Milli şoseler ve büyük köprülerin, Nafia Nezaretinin teklifi üzerine Bakanlar Kurulu'na belirlenecek sıraya göre yapılması karar altına alınmıştır. (As, 2006:146). Milli yolların yeniden yapılmasında, onarım ve bakımlarında teknolojinin en ileri esasları kullanılmıştır. Yolların yapımında kullanılan kalite ve şartlar Bayındırlık Bakanlığınca belirlenmiştir.

“Bu kanunun yayımlanmasından sonra büyük köprülerin yapımına özel bir önem verilmiş ve Turuk-u Muabir Müdüriyeti Umumiyesi'ne bağlı bir şube kurularak bütün köprülerin projeleri bu şube tarafından hazırlanmıştır”( Bayındırlık Bakanlığı, 1973:37).

Şose ve Köprüler Kanununun hükümleri gereğince Nafia Vekaleti 3594 km.lik bir yol ağını 45 milyon lira harcama ile gerçekleştirmek üzere iki ayrı kararnameyi yürürlüğe koymuştur. (Ergün, 1985:75). Kanunun yayımlanmasının ardından bayındırlık çalışmaları düzene girmişse de 1929 yılı Dünya Ekonomik Buhranı sonucu tam olarak uygulanamamıştır.

Bu buhran sonucunda dünya piyasalarında tarım ürünleri ve hammadde fiyatları düşmüştür. Tabii ki Türkiye de bir tarım ülkesi olması dolayısıyla bu buhrandan oldukça fazla etkilenmiştir. 1929 buhranı sebebiyle yol vergisi miktarı indirilmiş, Nafia'ya bırakılan pay da %15'e düşürülmüştür. Yine buhran sebebiyle vilayetlerin,

fakirleşen diğer kaynakları dolayısıyla yol vergisi hasılatı başka hizmetlere aktarılmış, il yolları inşa ve bakımı adeta durdurulmuştur. (As, 2003:84).

“8 Haziran 1930 yılında 1688 sayılı yasa çıkarılmıştır. “Bu yasayla, Bayındırlık Bakanlığı, 1930’dan 1942’ye kadar illerden alacağı yol vergisi hissesi karşılığı olmak üzere 60.000.000 lira taahhüde girme yetkisini almıştır”(Şen, 2003:75). Böylece tamamlanan Bayındırlık teşkilatı, ilk iş olarak Balya-Çanakkale yolu ile Hopa-Borçka yolunu yapmaya başlamıştır.

1930 yılında başlayan Devletçilik dönemiyle beraber yol konusuna tekrar eğilim yaşanmıştır. 5 Ocak 1931 yılında Birinci Ziraat Kongresi toplanmıştır. Bu kongrede Köyleri nahiyelere, nahiyeleri kasabalara, kasabaları da birbirine ve ana yollara bağlayarak memleketin yol şebekesinin tamamlanması hedeflenmiştir. Yine bu kongrede yol çalışmalarında ileri teknoloji kullanılmadığından milli servetimizin boşa harcandığına dikkat çekilmiştir.(Gürgözeler, 1997:58).

29 Temmuz 1931 tarihinde 1929 yılı buhranının olumsuz etkilerini gidermek amacıyla 1882 sayılı Buhran Vergisi yasası çıkartılmış ve alınan yol vergileriyle ilgili değişiklikler yapılması karara bağlanmıştır.

Başkent olması dolayısıyla Ankara’nın imar çalışmalarına oldukça önem verilmiş ve 1933 yılında çıkartılan bir kanunla, Ankara İli İmar Müdürlüğüne istimlaklar için 50 bin lira verilmiş, Ankara’nın ve çevre yollarının yapımına hız kazandırılmıştır.

“1933 yılı istatistiklerine bakıldığında ülkemizde; 4.257 otomobil, 315 otobüs, 2.561 kamyon, 442 motosiklet olduğu görülür. Bu rakam 1938’de ise; 5.713 otomobil, 1.297 otobüs, 4.352 kamyon, 779 motosiklet olduğu bilinmektedir”(Gürgözeler, 1997:51). Bu rakamlar 1922 yılının sonunda kurtuluş mücadelesinden yeni çıkmış bir

ülke için oldukça iyidir. Buradan Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşım konusundan daha önemli ve öncelikli konuları olan Türkiye'nin, her şeye rağmen ulaşım konusunu bir kenara atmadığını ve üzerinde çalışmalar yaptığını anlamaktayız.

1923-33 döneminde karayollarında görülen yetersizliğin esas sebebi devletin yaşadığı mali sıkıntılardır. Bu sebeple devletçe finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına yeterli kaynak sağlanamamıştır. Ayrıca demiryollarına ağırlık verilmiş olması, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarının, karayolları için ayrılacak payını sınırlandırmıştır. (As, 2006:83).

26 Mayıs 1934 yılında Nafia Vekaleti Teşkilat ve Vazifelerine Dair kanun yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre Nafia Vekaleti; İcra Vekilleri Heyetine dahil bulunan bir vekilin emir ve idaresi altında Müsteşarlık, Yüksek Fen Heyeti, Teftiş Heyeti, Hususi Kalem Müdürlüğü, Yüksek Mühendislik Mektebi Rektörlüğü, Nafia Fen Mektebi Müdürlüğü, üç İdare Reisliği, iki Umum Müdürlüğünden oluşmaktadır. (Bayındırlık Bakanlığı, 1973:37).

14 Haziran 1935 yılında Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü ayrı bir yapıya kavuşmuştur.

1935 yılında Türkiye'nin de katıldığı Peşte Konferansında Londra-İstanbul yolunda düzenlemeler yapılması için bir kararname yayınlanmıştır.

1936 yılında bir dış yardım sağlanmıştır. İsveç grubundan sağlanan yardımla inşaat ve tamirat için gerekli harcamaların yapılabilmesi için bir kanun çıkartılmıştır.

22 Haziran 1938 yılında İzmir ve çevresindeki turistik yollarda yenileme ve düzenleme yapılması için İzmir ve Çevresi Turistik Yollar Projesi geliştirilmiştir.

1923 yılında 18.335 km. olan karayollarımızın 1933 yılı sonunda 37.400 km.ye, 1938 yılında 40.235 km.ye ve 1939 yılında da ancak 40.900 km.ye ulaştığı

görülmektedir. Ancak bu rakamın 21.200 km.sinin çoğu işlemez ve toprak yol olduğu, şose adı verilen yol şebekesinin ise 1923 yılında 13.800 km.den 1933 yılında ancak 16.100 km.ye çıkabildiği, bununda 8.200 km.sinin bozuk olarak vasıflandırıldığı anlaşılmaktadır. Yapılan tüm çalışmalara rağmen ancak 2. Dünya Savaşı sonrasında karayolları konusunda köklü bir gelişme yaşanabilmiştir. (As, 2006:82-83).

“1939 da 279 km.lik bitümlü yol dışında, üst yapılı yolların hepsi kırma taş kaplı yollardan ibarettir ve beton, parke ve stabilize yol mevcut değildir”(As, 2006:86).

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

ABD’de 1895’li yıllarda, İtalya’da 1900’lü yıllarda ve ardından da Almanya, Fransa gibi ülkelerde otomobil sanayinde gelişmeler yaşanmıştır. Türkiye’de ise 1939 yılında başlayan II. Dünya Savaşı, motorlu taşıtların gelişmesini ve yaygınlaşmasını sağlamıştır. (Coşkun, 22 Aralık 2009).

1939 yılında, yılda yaklaşık 45 milyonluk motorlu taşıt üretimi olmuştur. Türkiye’de motorlu taşıt sayısı 1914 yılında 187, 1920’li yıllarda ise 1000 civarında gerçekleştirilmiştir. Bu araçların neredeyse tamamı da büyük şehirlerde toplanmıştır.. 1923 yılında(askeri olanlar hariç) 7153 adet olan motorlu kara taşıtı 1938’de ancak 9499’a ulaştırılabilmektedir. (As, 2006:85).

## **6.1.2. Karayolları Bayındırlık Yatırımları**

### **6.1.2.1. 1923-1938 Yıllarında Bayındırlık Finansmanı**

Cumhuriyetin ilk yıllarında ülkenin geri kalmışlığına, yollara gereken ilginin gösterilmemesi sebep olarak gösterilmişse de, tabloda da görüldüğü gibi hükümetin karayolları için bütçeden ayırdığı pay, yine de oldukça düşük düzeylerde kalmıştır.

**TABLO 6.1: 1923-38 Arası Bütçeden Karayollarına Ayrılan Pay**

	GENEL BÜTÇE	BAYINDIRLIK PAYI	KARAYOLLARI PAYI
1923	-	2.018.001	-
1924	140.433.369.80	17.385.888	1.800.000
1925	183.932.767.10	19.667.285	3.000.000
1926	190.103.554	14.279.631	2.150.000
1927	194.454.619	25.723.043	1.523.042
1928	207.169.388	32.717.788	1.087.600
1929	220.408.976	33.013.867	786.360
1930	222.646.523	33.013.867	800.000
1931	186.582.005	26.406.377	535.514
1932	169.146.747	10.046.993	360.440
1933	170.474.794	14.296.993	360.440
1934	184.075.636	12.402.807	287.920
1935	195.011.053	12.440.005	527.610
1936	212.755.580	14.670.790	1.028.000
1937	231.017.776	15.773.108	527.610
1938	249.954.020	8.892.040	704.160

KAYNAK: (Karacan, 2005:22-25,45-52).

Özellikle 1923-1929 yılları arasında genel bütçeden karayolları için pay ayrılmışsa da bu miktar demiryolları için ayrılan miktarın altında kalmış ve yeterli olmamıştır.

1929 yılı hem Türkiye hem de dünya için büyük bir buhran yılı olmasına rağmen tabloda da görüldüğü gibi, ülkemiz genel bütçe miktarını artırabilecek durumdadır. Fakat buna rağmen karayolları için ayrılan pay düşük düzeylerde kalmıştır.

#### **6.1.2.2. 1923-1929 Arası Yapılan Yol Çalışmaları**

Cumhuriyetin ilk yıllarında ilk olarak şose ve platform genişlikleri düzeltilmiştir. Şose genişlikleri 5 metreye, platform genişlikleri 7 metreye çıkartılmıştır. Şoselerde blokajı olmayanların yerine, en az on beş santim blokaj üzerine yaklaşık yirmi santim kırılmış taş konulmuştur.

“Nafia vekili Fevzi Bey 1924 yılı içinde kırk altı köprü, doksan menfez, kırk iki kilometre yeni yol, 574 kilometre yol tamiri yapıldığını açıklamıştır”(Karacan, 2005:38). Ayrıca Kayseri’de de 19 km. yeni yolun yapıldığını belirtmiştir.

Arazinin uygun olmaması sebebiyle Hopa-Borçka yolunda nakliyat işlemleri hayvan sırtında yapılmaktaydı. Yolun inşasına 1925 yılında vilayet tarafından teşebbüs edilmiş ancak 1930 yılında bu yolun ikmal işi nafia vekaleti tarafından müteahhide ihale edilerek 1933 yılı ortalarında tamamlanmıştır.

1926 yılında 1930 km.lik tamirat sürerken, 880 km.lik şose onarımı tamamlanmıştır. 742 adet küçük köprü ve menfez yeniden inşa edilmiş, 331 köprü ve menfez üzerinde de onarım yapılmıştır. 1927 yılında 2316 km.lik yeni bir yol inşasına başlanmış ve bunun 516 km.sinin silindirajı tamamlanmış, 493 km.si onarılmıştır. İnşa edilen küçük köprü adedi 623 iken 5286 menfez ve köprü üzerinde de onarım yapılmıştır. (As, 2006:161).

1923-1927 yıllarına bakıldığında, “Bu dört yıllık çalışma sonunda; şoselerin uzunluğu 913 km. artmış, harap yollardan 8282 km.si iyi hale getirilmiş, tesviye-i türabiyeye 2805 km. ilave edilmiş ve umum yolların tümü 18335 km.den 22053 km.ye çıkarılarak 3718 km. artış göstermiştir”(Karacan, 2005:38).

1927-28 yıllarında yol ve köprüler için 1.916.593 lira harcanmıştır. Bu dönemde “yolların toplam uzunluğunda meydana gelen 1617 km.lik artışa rağmen, iyi haldeki şoseler azalmış, esaslı tamire muhtaç kısımlar çoğalmış ve şoseler toplamından 368 km. büsbütün harap olarak tesviye-i türabiyeye haline getirilmiştir”(Karacan, 2005:39).

İlk kez 1929 yılında anayollara asfalt yol yapma uygulamasına geçilmiştir. “Bayındırlık Bakanlığı, 1929 yılında asfalt yol tetkikleri için Avrupa’ya, özellikle İtalya ve Fransa’ya bir heyet göndermiştir”(Şen, 2003:78).

### ***6.1.2.3. 1930-1938 Arası Yapılan Yol Çalışmaları***

Yol çalışmalarında en kapsamlı çalışmalar 1929 yılı ve sonrasında gerçekleşmiş, yol konusu belirli bir program çerçevesinde ele alınmış ve ayrıca yol konusuna hem iktisadi hem de askeri açıdan dikkat edilmiştir.

Yollar yapılırken ucuz yapım teknikleri değil, zamanın en ileri teknolojisi kullanılarak sağlam ve uzun ömürlü yollar yapılmaya çalışılmıştır.

**TABLO 6.2.: 1930'da Dünyada ve Türkiye'de Yol Durumu**

Ülkeler	1000 mil <sup>2</sup> 'ye düşen yol (mil)
Türkiye	66
Çin	18
Brezilya	23
Rusya	94
İtalya	953
Almanya	1201
Belçika	1607
İngiltere	2039
Japonya	4470
İspanya	278

**KAYNAK:** Tütengil, C. O., İçtimai ve İktisadi Açından Türkiye'nin Karayolları, s.25.

Tablo 6.2.'de görüldüğü gibi 1930 yılında 1000 mil<sup>2</sup>'ye düşen yol miktarı bakımından Türkiye bir çok Avrupa ülkesinden hatta Avrupa ülkeleri içerisinde gelişmişlik açısından en kötü durumda olan ülkelerden biri sayılabilecek İspanya'nın bile gerisinde kalmıştır. (As, 2003:162).

1938 yılında ülkeler bazında yapılan karşılaştırmalarda da Türkiye'de 1000 km<sup>2</sup>'ye 49 km. yol düşerken Bulgaristan'da 149, Yugoslavya'da 157, Macaristan'da 683 ve Fransa'da 1842 km. yol düştüğü görülmektedir. (Tütengil, 1961:25).

#### **6.1.2.3.1. 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar**

**TABLO 6.3.: 1931-1933 Yılları Arasında Vekalet Tarafından Yapılan Yollar**

YOLUN YAPIM DÖNEMİ	YOLUN ADI	KM	MALİYET
1929-1932	Balya-Çanakkale	160	2.966.000
1930-1933	Hopa-Borçka	36	656.000
	Ankara-Çubuk		225.000
	Malatya-Elazığ	24	306.000
1930-1934	Trabzon-Doğubeyazıt	510	
1930-1934	Trabzon-Erzurum	320	

**KAYNAK:** (Karacan, 2005:61), (As, 2006:172).

#### **6.1.2.3.2. 1933-1938 Yıllarında Vilayet Yollarında Yapılan Çalışmalar**

1933-38 döneminde Balya-Çanakkale şosesi ile Hopa-Borçka şosesi dışında modern anlamda yol olarak nitelendirebileceğimiz yol yoktur. İhtiyacımız olan yirmi

bin km.lik yolun yapımı için de 300.000 liraya ihtiyaç vardır. Ancak memleketimizin iyi bir programla yol yapmaya ne kudreti ne de kuvveti vardı. Yapılabilecek tek şey gereken kaynakların bir elden ve düzgün kullanılmasıdır. (Karacan, 2005:61).

Bu dönemde 1080 km. yeni yol, 3305 km. esaslı tamir, 9330 adet yeni menfez inşası, 6981 adet eski menfez tamiri yapılmıştır. Bu dönemde yapılan yollar şunlardır:

**TABLO 6.4.: 1933-1938 Yıllarında Yapılan Vilayet Yolları**

İLLER	KM	ÇALIŞMA SEBEPLERİ
AFYON	7	Şose inşaat ve tamirati, Yol iyileştirme çalışmaları yapılmıştır.
AĞRI	-	Tekerlekli araçların geçişini sağlamak için tamirat çalışmaları yapılmıştır.
AMASYA	161	Tamirat ve düzeltme işlemleri yapılmıştır.
ANKARA	573	Her mevsim kullanabilir olması için şose ve tamirat çalışmaları yapılmıştır.
ANTALYA	-	Düzenleme ve şose çalışmaları yapılmıştır.
BALIKESİR	463	Yol iyileştirme çalışmaları yapılmıştır.
BİLECİK	-	Şose inşaat ve tamirati yapılmıştır.
BİTLİS	-	Geçişe engel olan arızaların tamirat ve düzeltme çalışmaları yapılmıştır.
BURDUR	-	Yol iyileştirme çalışmaları yapılmıştır.
BURSA	-	Yaz-kış işlek bir yol olması ve Uludağ'ın mesire alanı olması için bozuk kısımların düzeltilmesi için çalışmalar yapılmıştır.
ÇANAKKALE	16	Şose yapımı ve ahşap köprülerin betonarme köprü haline getirilmesi için çalışmalar yapılmıştır.
ÇANKIRI	109	Her türlü aracın geçişi için düzenleme ve menfez tamir ve inşası yapılmıştır.
ÇORUM	443	Yaz-kış ulaşımına imkan sağlayacak hale getirilmiştir.
DIYARBAKIR	684	Bu yol üzerinde geçişe mani alanlarda düzenleme çalışmaları yapılmıştır.
EDİRNE	-	Toprak tavsiye ve şose inşa ve tamir işleri çalışmaları yapılmıştır.
ELAZIĞ	-	Yolların yaz-kış kullanabilir olması için yapılan çalışmaları yapılmıştır.
ESKİŞEHİR	91	Tamir ve şose çalışmaları yapılmıştır.
İÇEL	-	Her mevsim geçişe uygun olması için tamirat çalışmaları yapılmıştır.
ISPARTA	-	Tavsiye ve tamirat işleri yapılmıştır.
İSTANBUL	111	Büyük kısmı bakımsız olan yol üzerinde tamirat çalışması yapılmıştır.
İZMİR	290	İzmir'in turizm ve ekonomi açısından öneminden dolayı bu yollar üzerinde asfaltlama çalışması yapılmıştır.
KARS	1100	Şose çalışması
KASTAMONU	-	Her ana geçişe müsait olması için gereken yol çalışmaları yapılmıştır
MALATYA	24	Şose çalışması yapılmış ve yollar kış şartlarına uygun hale getirilmiştir.
MUĞLA	48	Trafik yoğunluğundan yıpranmış olan yolların düzeltilmesi için gerekli çalışmalar yapılmıştır.
ORDU	-	Yol ve köprülerde gerekli tamiratlar yapılmıştır.
SİVAS	500	Tamir çalışmaları yapılmıştır.
SIİRT	-	Düzenleme ve iyileştirme işlemleri yapılmıştır.
YOZGAT	-	Bozuk olan yollarda iyileştirme ve şose çalışmaları yapılmıştır.
ZONGULDAK	-	Maden kömürü sebebiyle önemli olan ilde köprü, menfez ve şose tamirati yapılmıştır.

KAYNAK: (Karacan, 2005:62-68).



### 6.1.2.3.3. 1933-1938 Yıllarında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar

**TABLO 6.5.:** 1933-1938 Yıllarında Doğrudan Nafia Vekaleti Tarafından Yapılan Yollar

YAPIM DÖNEMİ	YOLUN ADI	KM	ÇALIŞMA SEBEBİ	MALİYETİ
1931-1937	Trabzon İnan Transit Yolu	512	Viraj ve Uçurumlar	3.650.000
	Ankara-Çubuk Asfaltı	9.5	Ankara'nın önemi	
1937	İstanbul Edirne Avrupa Yol.	160		

KAYNAK: (Karacan, 2005:69)

Aşağıdaki tabloda cumhuriyet döneminin ilk yıllarından itibaren yeniden yapılan veya onarılan yollarla ilgili bilgiler verilmektedir.

**TABLO 6.6.:** 1923-38 Arası Yeniden Yapılan ve Onarılan Yollar

YIL	Yeniden Yapılan Yollar	Onarılan Yollar
1924	33	233
1925	...	...
1926	...	880
1927	488	467
1928	335	573
1929	260	701
1930	282	577
1931	282	548
1932	322	785
1933	373	669
1934	225	757
1935	256	633
1936	254	623
1937	320	623
TOPLAM	3430	8069

KAYNAK: (As, 2006: 85).

### 6.1.2.4. 1923-1938 Yıllarında Yapılan Köprüler

Köprüler yol yapımında her bölgeden geçiş ve ulaşımı sağlayabilmek için gerekli yapılardır. Çünkü bazen iki yol, dere ve nehirler tarafından ayrılabilir. Bu durumda da köprüye ihtiyaç vardır.

19. yüzyılda tüm dünyada köprücülükte büyük hareketler olmuştur. Ancak bu hareketliliğin Osmanlı Devletinde de yaşandığını söylemek güçtür.

“Bir yerde köprü yapılabilmesi için o yerin trafik bakımından yeterli yoğunluğa sahip olması; yani, o bölge halkının orada bir köprüye kaçınılmaz olarak gereksinim duymaları gerekiyordu”(Şen, 2003:91).

Anadolu'da Osmanlı İmparatorluğundan kalma sadece 105 kadar büyük şose köprüsü vardır. Fırat üzerinde Muş, Sakarya nehri üzerinde Geyve köprüsü, Kızılırmak üzerinde Osmancık, Yeşilirmak üzerinde de Amasya'dan başka emniyetli geçiş yapılabilecek köprü yoktur. (Karacan, 2005:40).

Osmanlı Devletinde az sayıda olan ve iyi durumda olmayan bu köprüler için, Cumhuriyet döneminde çalışmalara hız verilmiştir. Çünkü Türkiye topraklarının engebeli olması ve sularla çevrili olması köprüye olan ihtiyacı artırmaktadır.

“Köprücülük faaliyetlerinde, Atatürk'ün koyduğu 'günde 2 m köprü' ilkesi ile harekete geçilmiştir. Daha sağlam olan ve daha az bakım gerektiren; halkın işgücüyle gerçekleştirilebilecek kargir ve betonarme köprüler tercih edilmiştir”(Şen, 2003:91-92).

**TABLO 6.7.: 1923-1938 Arasında Yapılan Köprüler**

S.No	Adı	Bulunduğu Yol	Bulunduğu Su	Uzunluk	Bedeli	Bitiş
1	Garzan	Garzan-Diyarbakır	Garzan Suyu	36	78.101.64	1924
2	İrva	Beykoz-Bozhane	İrva Deresi	50	59.236.95	1925
3	Adağide	Ödemiş-Adağide	K.Menderes	3*26	64.073.00	1925
4	Çiftlik	Çiftlik içi	Ankara Çayı	25	33.848.95	1926
5	Etimesgut	Ank-Etimesgut	Ankara-Çayı	40	54.913.92	1926
6	Avanoz	Kırşehir-Avanoz	Kızılırmak	160	52.280.88	1926
7	Etlük	Ankara-Etlük	Çubuk Çayı	2*10,5+15	56.607.00	1927
8	Ziraat	Ankara-Keçiören	Çubuk Çayı	2*10,5+15	82.556.48	1927
9	Güzelhisar	İzmir-Bergama	G.Hisar Çayı	11*11	57.450.00	1927
10	Sarayköy	Denizli-Buldan	Menderes	2*25+30	87.629.78	1927
11	Kirazlık	Bartın-Safranbolu	Kirazlık	50	75.539.82	1928
12	Ankara	Zong-Devrek	Üzülmездere	26	39.892.75	1928
13	Akçay	Nazilli-Bozdoğan	Akçay Deresi	5*35	211.020.30	1928
14	Arslan	Ereğli-Devrek	Çaylıoğlu	2*24	33.635.58	1929
15	Porsuk	Kütahya-Afyon	Porsuk Çayı	82,30	28.979.91	1930
16	Sarıoğlan	Kayseri-Sivas	Sarıoğlan	3*10	28.533.56	1930
17	Güngörmez	Balıkesir-Edremit	Güngörmez	3*23,8+2*7	95.772.40	1930
18	Çanakale	Ç.kale-Balıkesir	İncesu	25	25.922.09	1931
19	Selik	Ç.kale-Balıkesir	Seklik	3*14	84.393.33	1931
20	Çandere	Ç.kale-Balıkesir	Çanderesi	6*20	24.403.64	1931
21	Müst E.C.A.p	Balya-Ç.kale	Müst E.C.A.p	2*12+12,8	24.403.64	1931
22	K.Agonya	Balya-Ç.kale	K.Agonya	3*8	25.784.82	1931
23	B.Agonya	Balya-Ç.kale	B.Agonya	3*26	69.490.35	1931
24	Ömerli	Üsküdar-Şile	İrva	72	85.327.80	1931
25	Damlaçay	Aydın-Çine	Damla	2*27,8+28,4	98.147.04	1931
26	Nazilli	Nazilli-Bozdoğan	Menderes	72	91.044.89	1931
27	Kalabaka	Aydın-Çine	Kalabaka	68	76.368.70	1931
28	Çarşamba	Samsun-Çarşamba	Yeşilirmak	10*6+2*7	252.963.37	1931
29	Bakırçay	İzmir-Bergama	Bakır Çayı	2*26,5	45.008.69	1931
30	Kumçay	Saruhanlı-Ahmetli	Kum Çayı	72,8	53.345.55	1931
31	Manavgat	Manavgat-Alanya	Manavgat	8,5+60+11	102.013.83	1932
32	Koyunağılı	Ankara-Sarıköy	Sakarya	81,7	68.210.15	1932
33	İsmetpaşa	Malatya-Elazığ	Fırat	109+4*12	322.400.00	1932
34	Vezirhan	Bilecik-Gölpazarı	Sakarya	2*45	68.513.23	1932
35	Silahtarağa	Karaköy-S.ağa	Alibey Deresi	34	122.917.47	1932
36	Sünnet	Karaköy-S.ağa	Kağıthane	34	122.917.47	1932
37	Nişankaya	Ç.kale-Balya	Sarıcizeli	2*18	23.924.60	1932
38	Keloğlu	Tarsus-Adana	KeloğluDeresi	25	26.179.35	1932
39	Fevzipaşa	Boyabat-Taşköprü	Kökırmak	2*26	25.718.71	1932
40	Akçaağıl	Suşehri-Koyulhisar	Kelkit	70	70.415.79	1933
41	Aksu	Antalya-Alanya	Aksu	110	87.558.17	1933
42	Arapsun	Arapsun-Kırşehir	Kızılırmak	131,3	68.004.96	1934
43	Paşur	Diyarbakır-Siirt	Paşur Suyu	50	53.898.76	1934
44	Gezer	Diyarbakır-Siirt	Gezer Suyu	54,7	19.798.23	1934

45	Körkün	Adana-karaisalı	Körkün	71,5	47.384.99	1934
46	Cezirdere	Samsun-Ordu	Cezirdere	64	152.029.50	1934
47	Curidere	Samsun-Ordu	Curidere	81	152.029.50	1934
48	Elekçi	Samsun-Ordu	Elekçi	64	152.029.50	1934
49	Akçaova	Samsun-Ordu	Akçaova	81	152.029.50	1934
50	Onuncuyıl	Ankara-Bey pazarı	Kimil Çayı	116,2	24.848.35	1934
51	Göksu	Besni-Adıyaman	Köksu	104,2	44.831.50	1935
52	Gediz	Menemen-Berga.	Gediz	156,65	99.562.24	1935
53	Borçka	Hopa-Borçka	Çoruh	113	74.805.62	1935
54	Arslan	Ç.kale-Ezine	Sarımsak Çay	90	25.814.00	1935
55	Tüney	Ankara-Çankırı	Terme Çayı	70	20.236.13	1935
56	Karabekir	Çerklı-Sungurlu	Delice Suyu	32	16.697.97	1935
57	Bolaman	Samsun-Ordu	Bolaman	65	52.694.84	1936
58	Dalaman	Muğla-Fethiye	Dalaman	107	58.244.94	1936
59	Ovaçayı	Ankara-Gerede	Ovaçayı	80	32.211.00	1936
60	Çubuk	Ankara-Çubuk	Çubuk	35,4	9.799.00	1936
61	Yalakdere	Yalova-K.Mürsel	Yalakdere	53	17.711.00	1936
62	Hasanpaşa	Bursa-Karaköy	Hasanpaşa	97,4	33.408.61	1936
63	Sazlıdere	Edirne-İstanbul	Sazlıdere	28,32	13.512.94	1937
64	Karıncadere	Burhaniye-Ayval.	Karıncadere	74,92	27.491.94	1937
65	Afatlar	Ankara-Gerede	Afatlar	42,25	16.266.19	1937
66	İnce	Kırklareli-Edirne	İnce	108,2	45.269.80	1937
67	Arfin	Kilis-İslahiye	Afrin Çayı	54	23.935.50	1937
68	Memikan	Malatya-Elazığ	Memikan	64,6	23.640.00	1937
69	Karadere	B.kesir-Bandırma	Karadere	90	114.632.78	1937
70	Yayaköy	B.kesir-Bursa	Yayaköy	78	114.632.78	1937
71	Ergene	Muratlı-B.Karıştı.	Ergene	69,7	34.737.72	1937
72	Faldı	Niksar-Reşadiye	Kelkit	54	19.799.95	1937
73	Kebanmadeni	Elazığ-Arapkir	Fırat	112	68.355.00	1937
74	Sakarya	Adapazarı-Bolu	Sakarya	106	72.081.58	1937
75	Bafra	Bafra-Alaçam	Kızılırmak	251	221.062.50	1937
76	Kemah	Malatya-Erzincan	Fırat	52,8	48.204.26	1937
77	İliç	Malatya-Erzincan	Fırat	68	48.204.26	1937
78	Hacıkamil	Urfa-Siverek	Hacıkamil	50,8	36.335.08	1938
79	Altınova	İzmir-Ayvalık	Altınova	42,25	27.086.36	1938
80	Devrek	Zongulda-Devrek	Devrek	60	25.740.00	1938
81	Singeç	Elazığ-Hozat	Singeç	54	29.419.00	1938
82	Değirmendere	Muradiy-Menem.	Değirmendere	60	40.425.91	1938
83	Kavak	Gelibolu-Keşan	Kavak	55,5	20.767.47	1938
84	Bozkurt	Sakışla-Akçakışla	Kızılırmak	142	9.700.00	1938
85	Şeker	K.monu-İnegöl	Gökırmak	32.46	25.229.57	1938
86	Kıvrımçayı	K.monu-Boyabat	Kıvrım Çayı	42,25	30.535.00	1938
	TOPLAM			6457,90	4.85370916	

KAYNAK: Bayındırlık işleri Dergisi, Eylül 1938, S: 5 , s.350-353

## 6.2. 1938-1950 DÖNEMİNDE KARAYOLLARI

“Cumhuriyet devrinde ilk olarak demiryolu yapımına önem verilmiş, bu sırada pek lüzumlu sayılan bazı yapım ve bakım işleri dışında karayollarına fazla ilgi

gösterilmemişti”(Darkot, 1972:205). Fakat bu durum 1938 yılından sonra değişme göstermiştir.

### 6.2.1.1938-1945 Dönemi

#### 6.2.1.1. 1938-45 Dönemi Karayolları Politikası

“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).

Fakat nitelikleri itibariyle bakıldığı zaman 1938-45 dönemi içerisinde de yol şebekeleri konusunda tam teçhizatlı bir iyileşme yaşanmamıştır. 1939 yılında karayollarının uzunluğu 40.900 km.den, 1945 yılında 43.411 km.ye çıkarılmıştır. Bu dönemde yapılan toplam yol şebekesi içerisinde üst yapıllı yolların miktarı daha fazladır.

1938-45 döneminde dikkate değer tek gelişme, parke yollarının 352 km.den 805 km.ye çıkarılmış olmasıdır. Bu sıçramanın iki sebebi vardır. Birincisi 29 Haziran 1939’da Hatay’ın anavatana ilhakı ile elde edilen çok iyi nitelikli asfalt yollar, ikincisi de askeri zaruretlerle Trakya ve Marmara bölgeleri ile Mersin-Adana-Ulukışla arasında asfalt üstyapılı yeni yollar inşa edilmesidir. (As, 2006:249).

Görüldüğü gibi savaş nedeniyle büyük finansal güçlükler yaşanmakta ve bu durum da hem yeni yol yapılmasını hem de eski yolların iyi koşullarda inşa ve tamir edilmesini güçleştirmektedir. Bunun için askeri bakımdan oldukça önem taşıyan bölgelerde müttefiklerimizin yardımıyla yol inşa ve tamir işlemleri yapılmıştır.

**TABLO 6.8.: Türkiye ile Bazı Avrupa Ülkeleri Arasında Karayolu Karsılaştırmaları**

Ülkeler	1000 km <sup>2</sup> 'ye düşen yol	10.000 kişiye düşen yol
Türkiye	49	27
Bulgaristan	149	28
Yugoslavya	157	28
Macaristan	683	402
Fransa	1182	156

KAYNAK: Tütengil, a.g.e., s.25.

Tablo 6.8.'de görüldüğü gibi bu beş ülke arasında km<sup>2</sup> ye düşen yol miktarı en az olan ülke Türkiye'dir. Ayrıca bu dönemde demiryollarındaki farkın karayollarına göre daha yüksek olduğunu da söyleyebiliriz. Örneğin, Türkiye'de demiryolu yoğunluğu Almanya'nın neredeyse dokuzda biri seviyesindedir. (Yülek, 3 Mart 2010).

Şoseler için ayrılan ödenek, 1930'lu yılların başlarında 2 milyon lirayı pek geçmezken, savaş yıllarında bu ödeneğin umumi müttefikler için ayrılan paranın bir kısmı da eklenerek 8 milyon liraya çıkarıldığı görülmektedir.

**TABLO 6.9.: II. Dünya Savaşı'ndan Yol için Yapılan Harcamalar**

Yıl	Harcama	Yapılan Yeni Yol (km)	Yapılan Büyük Körtü	Bakım Altındaki Yol (km)
1939	3.930.446	66	15	-
1940	9.271.867	281	8	-
1941	8.977.481	523	7	-
1942	11.383.690	357	2	-
1943	15.440.464	432	2	830
1944	15.462.424	389	-	2150
1945	8.162.724	454	5	3860
TOPLAM	72.629.096	2.502	39	6840

KAYNAK: As, 2006: 250)

Ayrılan bu ödeneklere rağmen yine de tam bir başarı sağlanamamıştır. Bunun çeşitli sebepleri bulunmakla beraber bazıları şöyle sıralanabilir:

İlk olarak bir yol teşkilatı kurulmamıştır. Devlet, il ve köy yolları farklı çalışan birimlerin eline bırakılmıştır. Ayrıca yol yapımında modern tekniklerin gerisinde kalınması da istenilen başarının elde edilememesinin sebeplerinin başında gelmektedir. Yol yapımında modern teknikler kullanılmadığı içinde savaş sonunda yolların harap ve viran olması kaçınılmaz olmuştur.

1942 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından bir yasa tasarısı hazırlanmıştır. "Bu tasarı Türkiye'nin ihtiyaç duyduğu yolları Devlet yolları, 1.Sınıf İl Yolları, 2. Sınıf İl Yolları ve Köy Yolları olmak üzere dörde ayırmıştır"(Şen, 2003:84). Ayrıca bu

tasarıda makineli yol yapımının önemi vurgulanmış, vergiler kişinin refah seviyesine göre alınmaya başlanmıştır.

1943 yılında Bayındırlık Bakanlığı yeniden bir yol yasa tasarısı hazırlamış ve bu tasarı ile 1943 yılında ülke için gerekli olan yol ağının gerçekleştirilmesi sağlanmak istenmiştir. “Türkiye’de, Avrupa ülkelerinde olduğu gibi bir yol ağı oluşturulacağı belirtilmiş, çağdaş uygulamalar ile yapılacak olan 23.000 km.lik yolun en kısa sürede tamamlanması temel hedef olarak açıklanmıştır”(Şen, 2003:86-87).

### ***6.2.1.2. Karayollarındaki Gelişmeler***

#### ***6.2.1.2.1. II. Dünya Savaşı Öncesinde Yol Vergisi***

Yol yapım faaliyetleri II. Dünya Savaşında finansal kaynakların savaş için harcanıyor olması ve yol işlerinde çalışacak olan erkek nüfusun savaşa katılmasından olumsuz etkilenmiştir. Yine de tüm bu olumsuz şartlara rağmen hükümet yol çalışmalarını sürdürebilmek için gayret sarf etmiştir. Çünkü milli savunmada başarı sağlayabilmek için iyi bir ulaşım ağına da ihtiyaç vardır.

21 Mayıs 1943’te kabul edilen 4427 sayılı yasa ile yol vergisi 4 liradan 8 liraya çıkartılmıştır. Bu kanun tasarısı sunulurken ‘Halen geçerli olan Şose ve Köprüler Kanununun’ maksadını temin edememesi gerekçe olarak gösterilmiştir. Çünkü Şose ve Köprüler Kanunu nezdinde mükelleflerden toplanan verginin büyük bir kısmı başka alanlarda kullanılmaktadır. İşte bu durumun önüne geçebilmek için kanuna yeni bir madde eklenmiştir.

Ayrıca senesi içinde harcanmayan ödeneklerin bir sonraki seneye aktarılması kabul edilerek ödeneklerin iptali önlenmiştir.

Ancak bu kanun istenen sonucu verememiş ve yollar için harcanması gereken para başka amaçlarla kullanılmıştır. Bu nedenle bu kanun 1 Haziran 1945’te kaldırılmış

ve yerine 4751 sayılı yasa getirilmiştir. Bu yasayla bu tarihten itibaren yol vergisi yine 4 lira olarak alınmaya başlanmış ve bedeni mükellefiyet de 6 gün olarak belirlenmiştir.

Türkiye, savaş döneminde kazanan ülkelerin tarafında olması dolayısıyla prestij kazanmış, ABD ile ilişkileri güçlenmiştir. ABD çeşitli alanlarda uzmanlaşmış ekiplerini ülkemize göndermiş ve Marshall Yardımıyla ülkemize araç ve gereç yardımında bulunmuştur. Bu 100 milyon dolarlık yardımın 5 milyon dolarlık kısmı ulaşım alanında kullanılmak üzere tahsis edilmiştir.

#### ***6.2.1.2.2. Dönemin Diğer Gelişmeleri***

“26 Mayıs 1939 da 3611 sayılı kanun kabul edilmiştir. Bu kanunla Nafia Vekaleti yeniden örgütlenmiştir. Yeni örgüt şöyle idi”( Bayındırlık Bakanlığı, 1973:39): Örgütün merkez teşkilatında; Demiryolları Ve Limanlar İnşaat Reisliği, Su İşleri Reisliği, Şose Ve Köprüler Reisliği, Yapı Ve İmar İşleri Reisliği, Nafia Şirket Ve Müesseseleri Reisliği, Yüksek Fen Heyeti, Teftiş Heyeti, taşra teşkilatında da; Nafia Müdürlükleri, Milli Şose Ve Büyük Köprüler Mıntuka Müdürlüğü, Demiryol Ve Limanlar İnşaat Müdürlükleri, Nafia Şirket Ve Müesseseleri Komiserlikleri, Su İşleri Müdürlükleri, Yüksek Mühendis Mektebi Ve Teknik Okulu bulunmaktadır.

“Savaşın sonlarına doğru karayolları konusunda atılan somut adımların meyvelerinin toplandığı, 1942 yazında yapımına başlanan Mersin-Ulukışla asfalt yolu ile Tarsus-İskenderun makadam Şosesinin, 1945’e girildiğinde bitirildiği görülmektedir”(As, 2006:273).

Bu dönemde, il özel idaresinin Bursa ve çevresinde yapacağı yollar için hazine destek vermiştir. Hazinesinin bu desteği vermesinin sebebi ise Bursa'nın tarım açısından oldukça önemli olmasına karşılık, İstanbul ve Anadolu ile olan yol ağlarının zayıf olmasıdır.



Karayolu konusunda II. Dünya Savaşı sırasında yaşanan en büyük sıkıntılardan birisi de lastik sorunudur. Savaş sırasında ihracat ve ithalatta kısıtlamalara gidilmiştir. Oto lastikleri de bu kısıtlamalardan etkilenmiştir. Ticaret Bakanlığı bu sorunu çözmek için yaptığı çalışmalar akabinde, 18 Ocak 1941 yılında İstanbul vilayetine bir emir göndermiştir. Bu emre göre mevcut lastikler ve elde edilecek diğer lastikler, önce resmi dairelerin ihtiyaçlarına kullanılacaktır. Kamyon lastiklerinin %70'i Anadolu'ya gönderilirken otomobil lastiklerinin de %70'i İstanbul'a gönderilecektir. (As, 2006:274).

### **6.2.2. 1945-1950 DÖNEMİ**

#### **6.2.2.1. Dönemin Genel Özellikleri**

1945-50 döneminde her ne kadar savaş ortamından barış ortamına geçilmişse de Türkiye birkaç yıl daha milli savunmaya dönük yatırımlarına devam etmiş, bunu sağlamak için de ulaştırma alanına yeteri kadar önem verememiştir.

Bu dönemde Demokrat Parti, parti programında ulaştırma konusuna değinmiştir. Milli ekonominin gelişmesi için ulaştırma ekonomisine önem verilmesi gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca demiryolları inşaatının sürmesi, ulaşırmada ucuzluk sağlanması gibi tavsiyelere de yer verilmiştir. (As, 2006:295).

Peker Hükümeti '7 Eylül Kararları'nın ardından istifa etmiştir. 10 Eylül 1947 tarihinde Başbakanlığa Hasan Saka gelmiş ve I. Saka hükümeti 8 Haziran 1948'e kadar görev yapmıştır. I. Saka hükümeti programında milli ekonomide birliği, dış ticarete gelişmeyi ve savunmayı sağlayabilmek için ulaştırma sistemlerinin geliştirilmesine olan ihtiyaçtan bahsedilmiştir. Ayrıca ulaştırmanın en önemli unsuru olan demiryollarının genişletilmesine de devam edeceklerini belirtmiştir. Ulaşırmada güvenliğin, süratin ve ucuzluğun önemine dikkat çekmiştir. Memleketin bütün merkezlerini birbirine ve bunları limanlara; köyleri birbirine ve kasabalarla şehirlere bağlayan geniş bir yol

şebekesinin gerekliliği belirtilmiş, yolların modern teknik esaslara göre yapılmasını sağlamak konusunda teminat vermiştir. (As, 2006:295-296).

I. Saka hükümetine karşılık 10 Haziran 1948-14 Ocak 1949 tarihli II. Saka hükümeti programında bayındırlık konularına ve diğer konulara özel olarak yer vermemiştir.

1948 yılında Türkiye'nin karayollarının uzunluğu 44.136 km. ye ulaşmıştır. Bunun 12.246 km.si her mevsimde geçit vermektedir. Geçit veren yolların 9.093 km.si Devlet, 3.153 km.si İl yoludur.

1948 yılından bu yana asfalt kaplama ve stabilize yollarda büyük artış görülmüştür. Buna karşılık bozuk makadamlarda ise azalmalar olmuştur.

16 Ocak 1949-22 Mayıs 1950 tarihleri arasında da Günaltay hükümeti görev yapmıştır. Bu hükümet açıklamış olduğu programında bayındırlıktan dolayı olarak söz etmiştir.

ABD ve üyesi olduğumuz diğer uluslararası kuruluşlar, iktisadi ve askeri işbirliği için ölkemize bazı uzmanlar ve heyetler göndermiştir. Yapılan incelemeler sonucunda pek de parlak olmayan raporlar sunulmuştur. Bu ağır eleştiriler dolayısıyla Türkiye, ulaştırma alanında farklı uygulamalara yönelmiş ve durumu iyileştirmeye çalışmıştır.

İlk heyet ölkemize 1947 yılında gelmiştir. M.W. Thornburg başkanlığındaki bu araştırma grubu, Türkiye'de hiçbir faaliyet alanının demiryolları ile karayollarından daha geri bir seviyede olmadığını rapor etmiştir. Bu heyet Türkiye'deki tarım, endüstri, sağlık, eğitim ile diğer sosyal ve siyasal alanlardaki hizmetlerin iyileştirilmesini ulaştırmadaki iyileşmeye bağlamıştır. (As, 2006:297-298).

Gelen diğerk bir heyet de Milletlerarası İmar ve Kalkınma Bankasına aittir. Bu rapor James M. Barker tarafından yürütüldüğü için, bu rapora Barker Raporu denilmektedir. Bu heyetin geliş amacı, Türkiye'nin bir dış yardım veya krediye ihtiyacının olup olmadığını belirlemek ve ihtiyacın sebebini tespit etmektir. Yapılan incelemeler sonucunda Türkiye'de ulaştırma sektörünün son derece elverişsiz olduğu gözler önüne serilmiştir. Bu raporda aynı zamanda Türkiye'nin ekonomik gelişmesini engelleyen sebepler arasında ucuz taşıma imkanlarının yetersiz olması gösterilmiştir.

Bu yapılan incelemeler sonucunda ülkemize gereken yardımlar ve krediler temin edilmiştir. Zamanın hükümeti de verilen bu mali yardımla savaş sonrasında yıpranmış olan yolların tamirini ve tamir için gerekli olan araç ve gereçlerin teminini sağlamıştır.

ABD, ülkemize gönderdiği heyetler sonucunda, Türkiye'ye mali yardımlarda bulunmuştur. Bu yardımlar Marshall Yardımları olarak ifade edilmektedir. Türkiye Marshall Planına 1948 yılının Temmuz ayında alınmıştır.

**TABLO 6.10.: 1948-52 Döneminde Marshall Yardımı'ndan Ulaştırma Sektörüne Ayrılan Ödenekler**

Yıllar	Karayolları(\$)	Demiryolları(\$)	Denizyolları(\$)
1948-49	5.000.000	-	-
1949-50	10.000.000	4.474.000	9.414.810
1950-51	3.500.000	19.127.830	19.539.000
1951-52	-	18.172.430	10.713.160
TOPLAM	18.500.000	41.774.260	39.666.970

KAYNAK: As, 2006: 299)

Türkiye, 1948-1952 yılları arasında toplam 352 milyon dolar Marshall yardımı almıştır. Bu yardımın 175 milyon doları Amerikan piyasalarından doğrudan mal alımına yönelik, 84 milyon doları nakit borçlanma, 73 milyon doları hibe ve 17 milyon doları da şarta bağlı olarak verilmiştir. Alınan bu yardımlar tarımın modernasyonu, karayolu inşası, liman ve rıhtım yapımı gibi alt yapı hizmetlerinde kullanılmıştır. (Tarakçı, 26 Ocak 2010).

1947-50 arasındaki döneme baktığımızda, uluslararası kaynaklarında artmasıyla karayollarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. “Fakat asıl büyük gelişme 1948’de mali ve teknik bakımdan büyük ölçüde dış yardım sağlandıktan sonra kaydedildi”(Darkot, 1972:206). Bu dönemde artık Türkiye’nin her tarafına karayoluyla gidilebilme imkanına erişilebilmiştir. Ülkenin engebeli ve zor geçit veren doğudaki dağlık bölgelerine bile artık yılın 1 ayı değil 8 ayı kolayca ulaşım sağlanabilmektedir.

### ***6.2.2.2. Karayollarındaki Gelişmeler***

#### ***6.2.2.2.1. 1945-50 Dönemi Karayolları Politikası***

Aslında 1947 yılındaki karayollarının durumu 1945 yılındakinden çok farklı değildir. 1945’den 1947’ye asfalt yollarda 127 km. artış yaşanırken şose yollarda 172 km. azalma yaşanmıştır. Savaş sonrası dönemde karayollarında tam bir iyileşmeden söz edilemez. Tersine savaş döneminde yolların büyük kısmı harap olmuştur.

1947 yılında harita üzerinde 43.977 km. olarak görülen karayollarının, sadece 932 km.si asfalt, 11.292 km.si iyi şose vasfında, 7772 km.si bozuk şose, 13.385 km.si tesviye yol ve 10.085 km.si ham yol şeklindedir. (As, 2006:306).

1945-47 dönemlerinde durumun bu şekilde olması hükümetin daha ciddi ve kararlı politikalar belirlemesine vesile olmuştur. Çünkü artık karayollarında yaşanan olumsuzlukların ülke ekonomisine olumsuz etkileri olduğu daha iyi anlaşılmıştır. Oluşturulacak olan bu politikaların uygulanabilmesi için de dışarıdan gelecek olan mali yardım ve kredilere büyük ihtiyaç vardır.

Karayollarımızın inşa ve bakımı için 1947 yılından itibaren, Amerikan Hükümeti önceleri Askeri Yardım Heyeti tarafından daha sonra da E.C.A. tarafından mali yardımlarda bulunmaya başlamıştır. Amerika’dan gelen mali yardımların dışında, bir de Amerikan Devlet Yollar İdaresinden teknik personeller ülkemize gönderilmiş, hem yolların inşa ve bakımında hem de bizim teknik personelimizin yetiştirilmesinde

kendilerinden yararlanılmıştır. 1948 yılında da ilk defa stabilize yol inşaatına Amerika'nın yardımıyla başlanmıştır.

“1946'da 43.463 km. olan toplam karayolu uzunluğu, 1950'de 47.080 km.ye ulaşmış bulunmaktadır. Bu yolların 24.306 km.si devlet, 22.774 km.si ise il yolları olarak görülmektedir”(As, 2006:307).

1945'te 805 km., 1947 de 932 km. olan sert satırlı yol uzunluğu, 1950 de 1584 km.ye ulaşmıştır. Stabilize yol 1947 de mevcut değilken, 1948'de 430 km.ye, 1949'da 2830 km.ye ve 1950'de 4625 km.ye çıkmıştır. Motorlu kara nakil vasıtaları da 1946 da 10.245'ten 1950 de 26.400'e ulaşmıştır. (As, 2006:307).

#### **6.2.2.2. 1946 Yılı Yol Programı**

1946 yılına gelindiğinde halen karayollarında durum oldukça kötü durumdaydı. Ülkenin onarılması ve yapılması gereken yol ihtiyacı oldukça fazlaydı. Tüm bu yol ihtiyacının bir anda karşılanması mümkün olmayacağı için 1946 yılında önem bakımından ilk sıralarda yer alan yolların yapılması için bir yol programı oluşturulmuştur.

Bu program, gözlem yapmaları için 1945 yılında ABD'ye gönderilen Vecdi Diker ve Vehbi Ekesan adlı iki mühendis tarafından oluşturulmuştur. Bu mühendisler ABD'nin Türkiye ile benzerliği olan çeşitli bölgelerinde gözlemler yapmış ve bir rapor hazırlamışlardır. Diker hazırladığı raporda, yüksek standart ve geniş çaplı bir çalışma yerine mevcut yolların ıslah çalışmasının yapılmasını ve 15.000 km.lik bir yol ağının yapılmasını önermiştir. Raporda ayrıca kalifiye elemanlara da ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Program, Bayındırlık Bakanı C. Kerim İncedayı tarafından imzalandıktan sonra illere, genel müfettişliklere, Başbakanlığa, diğer bakanlıklara ve Genelkurmay Başkanlığına sunulmuştur.

Bu programda önemli olan öncelikli husus yolların yapımında dayanıklılığın şart olmasıdır. Bu noktada 20.000 km.lik kısmın yapım ve bakımı devletçe gerçekleştirilecektir. Bu 20.000 km.lik yolun yapım ve bakım masrafları için 200 milyon liraya ihtiyaç olduğu dönemin gazetelerinde belirtilmiştir. Geriye kalan 23.000 km.lik yolun 15.000 km.si illerin sorumluluğuna bırakılmıştır. Kalan 8.000 km.lik kısım da ileriki zamanlarda yine devlet tarafından üstlenilecektir.

Bu programla ilgili İncedayı, 23 yıllık Cumhuriyet Devri'nde karayolları için harcanan 150 milyona karşın iki vilayeti bile birbirine bağlayacak yolun neredeyse hiç olmadığını belirtmiştir. Bu sebeple konuya ehemmiyet gösterilmesini istemiştir. (As, 2006:309).

1947 yılında 43.977 km.lik karayolu ağının sadece 12.677 km.si yılın tüm zamanlarında kullanılabilen yol iken, 77.660 km.lik karayolu ağı onarıma muhtaç şoseler ve geri kalan kısım ise toprak yoldur.

#### **6.2.2.2.3. Hilts Raporu:**

1948 yılında ABD yönetimi tarafından hazırlatılan Hilts Raporu, Türkiye'de ulaşım ağırlığının demiryolundan karayoluna kaydırılması ve bunun için de Yollar Genel Müdürlüğü'nün kurulması gerektiğini belirtmiştir. (Vergül, 26 Ocak 2010).

Yol sorunumuz konusunda önemli bir dönem noktası oluşturan raporun esas amacı, Türkiye için her mevsim geçişe elverişli ve uzun yol ağları kurmaktır. Bu heyet tarafından hazırlanan rapor karşılığında 1948-1950 döneminde Marshall Planından 1.700.000 dolar ücret ödenmiştir.

Marshall Planı çerçevesinde sağlanan yardımlarla başlatılan karayolu yapımı 1950'li yıllardan sonra hızlı bir gelişim göstermiş olmasına karşın demiryollarında dengeli bir finans dağıtımı sağlanamadığı için demiryolu teknolojisiyle paralel bir değişim gösterememiştir. (Demirkol, 27 Kasım 2008).

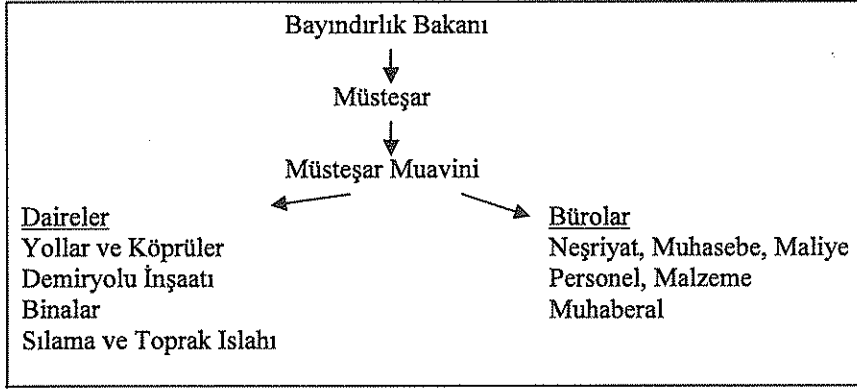
Hilts raporunda temel olarak karayolu taşımacılığının demiryollarına göre üstün olduğu görüşü üzerinde durulmuş, karayolu taşımacılığının demiryolu taşımacılığına oranla daha ucuz bir taşımacılık türü olduğu iddia edilmiş ve bu görüş örnekler verilerek kanıtlanmaya çalışılmıştır.

Hilts Raporuna göre karayolları demiryollarına göre bir üstünlüğe sahiptir. Çünkü gerek yolcu otomobili ve otobüs, gerekse kamyon nakliyatı demiryolu nakliyatından daha süratli ve kapıdan kapıya servis temin eden bir nakliye sistemine sahiptir. (Güven, 1982:88).

Tütengil'e göre Hilts Raporunda dikkate değer tavsiyeler yer almaktadır. Raporda yer alan bu tavsiyeler arasında Yollar Fonu'nun kurulması, bütçeden her yıl yol yapımı ve ıslahı için asgari bir ödeneğin ayrılması, şoför yetersizliği için ordu kuvvetlerinden yararlanılması, yollar fonuna ayrılan paraların başka amaçlarla kullanılmamasının yasal güvencelere bağlanması yer almaktadır.

Hilts Raporuna göre Bayındırlık Bakanlığı'nda güçlü bir teşkilatlanma şarttır. Yol ve köprülerin inşa ve bakımının yine Yollar ve Köprüler Genel Müdürlüğü tarafından yapılması uygun görülmüş ancak yine de bir tavsiyede bulunulmuştur: "YGM, gerektiğinde bizzat kullanabileceği gelir kaynakları yaratmalı ve başlı başına muhasebe, muhabere, malzeme ve personel servislerini kurmalıdır"(As, 2006:319). Bu noktada Hilts, teşkilat yapısı konusunda bir proje belirlemiştir. Bu proje şemada gösterilmiştir.

**ŞEKİL 6.1.: Hilts Teşkilat Yapısı**



**KAYNAK:** As, E, Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları(1923-1960), T:C Dokuz Eylül Üniv., Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Doktora Tezi, İzmir, 2006.

Hilts Raporuna göre, yol finansmanı konusunda en verimli sistem 'tahsisî varidat' sistemidir. Bu sisteme göre halktan toplanan yol vergilerinin tamamı yol için açılan bir fonda toplanıp son kuruşuna kadar yol için harcanmalıdır.

Hilts, Türkiye'nin 50 bin km. yola ihtiyacı olduğunu, bunu sağlamak için 2.5 milyar lira gerektiğini, ayrıca 150 bin km.lik de köy yoluna ihtiyaç bulunduğunu, köy, yollarının da 1.5 milyar lira tutacağını, böylece toplamda 4 milyarın gerekli olduğunu belirtmektedir. (As, 2006:320-321).

Hilts raporuna göre; demiryolu, denizyolu, karayolu ve havayolu nakil imkanlarının birbirleriyle koordine olmaları gerekmektedir. Ayrıca; devlet yolları üzerinde işlemekte olan tüm nakil araçlarının hacim, sınıf, ağırlık, orijin ve yönleri hakkında YGM teşkilatı tarafından bir seyrüsefer etüdü oluşturulmalı ve yol trafiğinin ülke ekonomisi üzerindeki etkisi de en kısa zamanda araştırılmalıdır.

#### **6.2.2.2.4. 9 Yıllık Yol Programı:**

26 Şubat 1948'de Hilts'in Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek'e sunmuş olduğu rapor doğrultusunda, adı geçen daire ile işbirliği sağlandıktan sonra, 3\*3=9 şeklinde formüle edilebilecek ve toplam dokuz yılda kademeli olarak tamamlanacak olan karayolları ağını geliştirmeyi amaçlayan bir yol programı oluşturulmuştur.



Amerikalılar programın 3\*3=9 şeklinde tamamlanmasının daha temkinli ve daha uygun olduğunun kanısındadır. Ancak bizim hükümetimiz açısından düşünüldüğünde 9 yıllık bir program çok uzun bir zaman dilimini ifade etmektedir. Bu doğrultuda Bayındırlık bakanımız da dışardan temin edilecek kredi yardımlarıyla bu programın daha kısa bir zaman diliminde inşa edilebileceği kanısındadır.

“Program, Bakanlar Kurulu’nun 8 Ağustos 1948 tarihli ve 3/7840 sayılı kararıyla onaylanmıştır”(As, 2006:323). Bayındırlık Bakanının Programı TBMM’ye değil de Bakanlar Kurulu’na onaylatmasının sebebi gereksiz prosedürlerden kaçınmak istemesidir. Programda yapılacak değişikliklerde her seferinde TBMM’nin kararına ihtiyaç duyulması zaman kaybına sebep olacak ve işler durma noktasına gelebilecektir.

9 yıllık yol programı çerçevesinde Amerikanın da isteğiyle 3 önemli mesele üzerinde kararlar alınmıştır. Bunlar; Karayolları Genel Müdürlüğünün kurulması, inşa edilecek yollarda modern sistemlerin kullanılması ve mevcut yollarda düzenli bir tamir yapılarak korunmalarının sağlanmasıdır.

Yolların bakımı son derece önemlidir. Çünkü 1948 yılından önce yapılan yollarda hemen hemen hiç bakım yoktur. Bu nedenle İkinci Dünya Savaşı sonrasında 1947 de Türkiye Ekonomik Kalkınma Planında ‘mevcut şose ve köprülerin esaslı bir tamire tabi tutulması’ karara bağlanmıştır. (Ergün, 1985:79).

Program dahilinde hafif inşa ve tamir işleri Yollar Müdürlüğüne, daha ağır inşa işleri de müteahhitlere bırakılmıştır. Programın ilk safhasındaki yollar aşağıda gösterilmektedir.

**TABLO 6.11.: 9 Yıllık Yol Programının İlk Safhasına Dahil Yollar**

Yolun Adı	Uzunluk(km)
İstanbul-Beypazarı-Ankara	474
Ankara-Aksaray-Tarsus	496
Mersin-Toprakkale	150
Ankara-Eskişehir-İzmir	750
Geyve-Eskişehir-Afyon-Antalya	540
Bandırma-Manisa	269
İzmir-Aydın-Kalaycıdağ	469
Kalaycıdağ-Bolu-Ankara	318
Yeniçağa-Zonguldak	116
Afyon-Ulukışla	449
Konya-Kulu-İltisakı	164
Ankara-Yozgat-Erzincan	884
Çerikli-Çorum-Samsun	307
Sivas-Kayseri-Kemerhisar	345
Elazığ-Bingöl-Muş	283
Bahçe-G.antepe-Urfa-D.Bakır	421

KAYNAK: 1948-1960 Yılları KGM Çalışmaları Hakkında Rapor, Bayındırlık Bakanlığı KGM Plânlama Fen Heyeti, Nisan 1961.

Programın ikinci safhasındaki yolların toplam uzunluğu 7011 km. olup daha çok işlerlik kazandırılacak yapıdaki yollardır. Bu yollar aşağıdaki tabloda gösterilmektedir.

**TABLO 6.12.: 9 Yıllık Yol Programının İkinci Safhasına Dahil Yollar**

S.No.	Yolun Adı	S.NO.	Yolun Adı
1	Bulgar Sınırı-İstanbul	13	İnebolu-Ankara
2	Havza-Eceabat	14	Gölbaşı-Boğazköprü
3	Çanakkale-İzmir	15	Ereğli-Hopa
4	Aydın-İçel	16	Merzifon-Malatya
5	Konya-Manavgat	17	Adana-Karataş
6	Konya-Silifke	18	Hatay yolları
9	Baladız-Çeltikçi	19	Elazığ-Mardin
10	Çanakkale-Bandırma	20	Diyarbakır-Silvan
11	Sığırcı-Bilecik	21	Muş-Tatvan
12	Bursa-İzmit	22	Trabzon-Erzurum-İran sınırı

KAYNAK: Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyaç Raporu, Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949, s. 7-8.

“Üçüncü safhadaki yollar ise 7349 km.dir ve devlet yol sisteminin her yere ulaşmasını sağlayacak niteliktedir. Buna ek olarak, ABD'nin özel isteğiyle ve özel ödenekle yapılmakta olan İskenderun-Erzurum yolu vardır”(As, 2006:325).

Cumhuriyetin ilanından 1948 yılına kadar demiryolları politikası ulaşımda önemli sayılmakla beraber bu durum 1948 yılında değişmiş ve karayollarında çok

önemli bir dönüm noktasına gelinmiştir. 1948 ve sonrasında karayollarına verilen önemin esas sebebi yurt savunması, iktisadi zaruretlere, içtimai icaplar ve iç-dış turizm şeklinde açıklanmıştır. (As, 2006:325).

#### **6.2.2.2.5. KGM' nin Kuruluşu**

1948 yılında dile getirilen bu mesele ancak 27 Mayıs 1949 yılında Günaltay Hükümeti zamanında meclise sunulmuştur. Ayrıca KGM teşkilatının kuruluşunda Amerikalı yol uzmanlarının görüş ve fikirleri dikkate alınmıştır.

Karayollarında, Karayolu Genel Müdürlüğü'nün kurulduğu 1 Mart 1950 tarihinden itibaren birçok gelişme gerçekleşmiştir. İlk dönemlerde büyük yerleşme merkezlerinin birbirlerine bağlanması amaçlanmıştır. İnsan gücü ile inşaat yerine, makineli inşaatın öne çıkması sonucunda daha başarılı gelişmeler sağlanmıştır. (Evren 29 Ocak 2010).

“Karayolları Genel Müdürlüğü, Şose ve Köprüler Reisliğinden %4'ü asfalt, 596'sı bozuk evsafli stabilize, makadam ve ham yollar olmak üzere 47.080 kilometrelik bir yol ağı devralmıştır”(TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:91). Devralınan bu yolların standardı oldukça düşük durumda olduğu için yapılan tüm bakıma karşılık randıman alınamamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun, 11 Şubat 1950 yılında kabul edilmiştir.

KGM'nin görevlerini şu şekilde sıralayabiliriz:

\_ Otoyol, Devlet ve İl yolları ağını tespit etmek ve bu ağdaki değişiklikleri hazırlamak (Saatçioğlu, 2006:119),

\_ Yol ağı üzerindeki yol ve köprüleri inşa ve ıslah etmek, onarmak ve sürekli bakım altında bulundurmak ve bu konularda gerekli eğitimi yapmak,

\_ Yolların kullanılması, yol ve trafik güvenliği ve bakımına ait esas ve kaideleri tespit etmek, yürütmek ve uygun göreceği yol işaretlerini tesis etmek,  
\_ Görevi ile ilgili işler için harita, etüt ve proje işlerini yapmak ve yaptırmak,  
\_ Genel Müdürlüğün çalışmalarına ait bilgileri toplamak, yayınlamak,  
\_ Yolların kullanılması, yol ve trafik güvenliği ve bakımına ait esas ve kaideleri tespit etmek, yürütmek ve uygun göreceği yol işaretlerini tesis etmektir.

KGM' nin gelirleriyle ilgili bilgiler 19. maddede belirtilmiştir. Bu gelirleri şöyle sıralayabiliriz.

1- 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanununca Bayındırlık Bakanlığı'na ayrılan hisse,

2- 1718 sayılı İstihlak Vergisi hakkındaki kanun ile 3828 sayılı kanun gereğince akaryakıtlardan alınan İstihlak Vergisi,

3- 5336 sayılı kanun gereğince benzin ve benzin türlerinden alınan yol vergisi,

4- Akaryakıtlardan elde edilen gümrük resimleri,

5- Devlet bütçesi yardımları,

6- Faizlerden elde edilen gelirler,

8- Hurdalaşan yol makineleri, atölyeleri, eşyaları ve gayrimenkullerin satışlarından elde edilen gelirler,

9- Taahhütlerini yerine getirmeyen yol işleri müteahhitlerinden alınacak gecikme tazminatlarıdır.

#### **6.2.2.2.6. II. Dünya Savaşı Sonunda Yol Vergisi**

Bu dönemde alınan yol vergileri kişi başına alındığından bu vergiye kelle vergisi denilmektedir. Yol vergisinde gelirin dikkate alınmaması kelle üzerinden alınması tepkilere sebep olmaktadır.

Bu tepkiler doğrultusunda 1948 yılı Kasım ayında geçici komisyonla vergi tasarısı görüşmelerine başlanmıştır. Bu görüşmelerde komisyon üyelerinin bir kısmı yol vergisinin gelire orantılı olarak alınmasını, kimisi de araba, kamyon gibi taşıtları olanlardan yol vergisinin alınması gerektiğini belirtmiştir. Bu görüşmeler doğrultusunda 1948 Aralık ayında kanun tasarısı meclise sunulmuştur. Bu kanun tasarısı Hasan Saka hükümeti tarafından hazırlanmıştır.

Tasarıya göre 18-60 yaş arasındaki tüm erkek ve kadınlardan yol vergisi alınacaktır. Dikkat edilirse daha önce kadınlardan vergi alınmamasına karşın burada alınmaktadır. Ayrıca sadece erkekler için bedeni mükellefiyet hakkı tanınmaktadır. Bu şekilde sağlanan vergiden yılda 60 milyon lira elde edilmesi beklenirken bu paranın sadece yol için harcanacağı da belirtilmektedir. Bu kanun tasarısı Şemsettin Günaltay hükümetin kurulmasından sonra geri çekilmiştir.

Günaltay hükümeti yol vergisi kanun tasarısını geri çektikten sonra Şubat 1949 yılında yeni bir kanun tasarısını meclise sunmuştur. Bu tasarıda benzin üzerinden vergi alınması ve bir gelir elde edilmesi planlanmaktadır.

Meclise sunulan bu benzin vergisi hakkında muhalefet milletvekilleri oldukça fazla eleştiride bulunmuşlardır. Bazı milletvekilleri benzinin kilosu üzerinden alınacak 11 kuruşluk verginin sanıldığı gibi iyileşme sağlamayacağını, hayat pahalılığı ve daha çok da nakliyat üzerinde olumsuz sonuçlar doğuracağını belirtmiş ve bu uygulamaya tepki göstermişlerdir.

Bütün bu tartışmaların temelinde benzinin en az su kadar değerli olması yatmaktadır. Ayrıca milletvekillerinin de değindiği gibi benzin nakliyat için vazgeçilmezdir. Eğer yurdumuzda iyi işleyen, süratli ve ucuz bir yol şebekesi kurmak

istiyorsak benzin üzerindeki verginin kaldırılması gerekmektedir. Ancak bu sayede nakliyatında gelişmesi sağlanacaktır.

**TABLO 6.13.: Yol Vergisi Kanununun 1923-50 Arası Geçirdiği Evreler**

Kanun No	Mer'iyet Tarihi	Şose ve Köprüler Reislığı		İl Özel İdareleri		Verginin Dağılışı		
		Nakdi	Bedeni	Nakdi	Bedeni	Şos ve Köp. R.	İl Özel İ.	Belediye
524	13.01.1925	-	6	-	12	-	-	-
1525	01.06.1929	8	10	10	12	50	50	-
1882	01.06.1931	4	6	6	8	15	85	-
4427	01.06.1943	8	6	10	8	15	85	-
4451	01.06.1945	4	6	6	8	15	85	-
5237	01.08.1948	4	6	6	8	15	65	20

KAYNAK: As, 2006:338)

#### 6.2.2.2.7. Kamyon Nakliyeciliğinin Gelişmesi

“1939 yılında başlayan II. Dünya Savaşı motorlu taşıtların gelişmesini ve yaygınlaşmasını sağlamış ve bu gelişmeler neticesinde, motorlu taşıtların düzenli olarak akışını sağlayacak yol ağlarının geliştirilmesi gündeme gelmiştir. (Coşkun ve Ergen, 22 Aralık 2009).

Karayollarındaki gelişmeye bağlı olarak kamyon nakliyeciliği de ülkemizde 2. Dünya savaşı sırasında gelişme göstermiştir. Yani bu durum bir nevi savaşın ülkemiz ekonomisine katkısı sayılabilir.

Hava, deniz ve demiryolu taşımacılığında taşımacılığın bitiş noktası sabit ve büyük terminaller olurken, taşımaya konu olan yüklerin varış noktaları bu terminaller olmamakta, yükler başka taşıma modları kullanılarak (genellikle karayolu) nihai varış noktalarına ulaştırılabilmektedir. (Karagülle, 2007:27). Hal böyle olunca da karayolu yük taşımacılığı ön plana çıkmıştır.

“Karayolu taşımacılığı, üretim yerinden tüketim mahalline aktarmasız ve hızlı taşıma yapılmasına uygun olması nedeniyle, diğer taşıma türlerine göre daha fazla tercih edilmektedir”(Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama Ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği (Mevzuatı İzleme, Değerlendirme Ve Ekonomik

Araştırmalar Yönetmenliği), 2001). Ayrıca karayolları ulaşımının tercih edilmesinde hızlı olması, kısa mesafede, az miktarda yük ve yolcu taşınabilmesi, ulaşım aracı maliyetinin az olması, satıcıdan alıcıya tek araçla ulaşılabilmesi, yük taşımacılığında ambalajlamanın daha ucuz olması da etkilidir. (Aksoy, 22 Aralık 2009)

Savaş yılları içinde çeşitli nakliye zorlukları, demiryollarının elindeki vagon ve lokomotif miktarının azlığı, üretim artışı, şehirlerin kalabalıklaşması ve toprak ürünlerinin şehirlerde değerli hale gelmesi ülkemizde kamyonculuğun ve nakliyatının hızla gelişmesini sağlamıştır. Nakliyatın hızlı bir şekilde gelişmesiyle beraber de kamyoncular, nakliyat işlerini hızlandırmış; fakat ihtiyacın artması ve vasıta azlığı nedeniyle yüksek nakil ücretleri almak zorunda kalmışlar ve doyurucu kazançlar sağlamışlardır.

Nakliye işinden bol kazanç sağlanması insanları bu yola daha fazla sevk etmiştir. İnsanlar birikmiş paralarıyla kamyon almaya başlamış ve gerek şehir içi gerekse de şehirlerarası nakliye işine başlamışlardır.

Karayolu yük taşımacılığında fiyatlandırma güzergaha göre yapılmaktadır. Takip edilecek güzergaha göre yakıt gideri farklılaşacak ve fiyat değişecektir. Ayrıca, yolun süresi ve ek sürücü de fiyatı arttırıcı bir unsurdur. (Karagülle, 2007:69).

Nakliyatın gelişmesinin hem olumlu hem de olumsuz sonuçları vardır. Olumlu sonuçları arasında; ülkede ticareti canlandırması, ürünlerin kırsal bölgeden kentsel bölgelere ulaşmasının sağlanması ve yeni iş kollarının sağlanması sayılabilir.

Olumsuz sonuçlarının arasında trafik kazaları ve kaçakçılık sorunları başta gelmektedir. Bir başka olumsuz sonuç da İstanbul'a gelen kamyonların şehre gelince hemen mal bulamamasıdır. Bu durumda kamyoncular şehirde izin sürelerinden fazla bulunabiliyor ve şehir içinde izinsiz nakliye yapıyorlardı. Bu da fiyat kontrolünü

düzensizleştiriyordu. Ayrıca vapur ve trenlerle yapılan nakliye işinden vergi alınırken kamyonlardan vergi alınmaması da ayrı bir eleştiridir.

Nakliyat işlemlerindeki canlılık özel sektörleri canlandırmış, nakliyatta ticaret geliştirilmiş, şirket, dernek ve kooperatifler kurulmuş, kamyonlar için gerekli yedek parça, lastik gibi ürünlerin satışına ağırlık verilmiştir.

Özel sektörün ilk önemli girişimi, Bakanlar Kurulu'nun 19 Nisan 1944 tarih ve 3/741 sayılı izniyle 50 yıl süreyle ve 210.000 lira sermaye ile kurulan *Tatko* Otomobil Lastik ve Makine Ticareti *T.A.S'* dir. Bunu, İzmir'de kurulan Oktaş Otomobil-Kamyon Ticareti *T.A.S.* izlemiştir. 25.02.1949 tarih ve 3/8744 sayılı kararname ile kurulan şirketin sermayesi, her biri 500 TL. değerinde 400 hisseye bölünmüş 200.000 TL.'dir. (As, 2006:341).

### **6.3. 1950-1960 DÖNEMİNDE KARAYOLLARI**

14 Mayıs 1950'den sonra 1923'ten beridir tek başına ülkeyi idare eden Cumhuriyet Halk Partisi'nin elinde olan iktidar, halk oyu ile Demokrat Parti'ye devredilmiştir. Seçim sonuçlarına göre DP %52.7 oy alarak 408 milletvekilliği kazanırken CHP %39.4 oyla 69 milletvekili ile temsil edilme hakkı kazanmıştır. Atatürk'ten sonra 11,5 yıldır cumhurbaşkanlığı görevinde bulunan İsmet İnönü artık ana muhalefet lideri olmuştur.

#### ***6.3.1-Karayolları Faaliyetleri***

##### ***6.3.1.1 Devlet, İl ve Köy Yollarının Durumu***

Bu dönem içerisinde ülkemizde mevcut 10 yol bölgesi vardır. 1. yol bölgesi Trakya, İstanbul, Kocaeli, Bursa, Bilecik il sınırlarını içermektedir. Bölgeye 1951 yılı için 1.5 milyon liralık tahsisat verilmiş ve bu yardım daha çok yolların bakımına ayrılmıştır. (As, 2006:408).



1951 yılı içerisinde bölge yollarından Lalapaşa-Edirne, Uzunköprü-Meriç yolu ve Hendek'te Sarıbayır'da bulunan tehlikeli virajlar ve köprüler bu dönemde ıslah edilmiştir. İzmit-Sapanca yolu asfalt olarak yapılmıştır. Bu bölümün maliyeti 2.7 milyon lira tutmuştur ve 1952 Şubat ayında bitirilmesi öngörülmüştür. Yolların yapım ve bakımı için kullanılan malzemeler Marshall Yardımlarıyla temin edilmekle beraber bu kaynağın yetersiz olduğu dile getirilmiştir.

“Karayollarına ayrılan Amerikan yardımları toplamı, 1948-1957 yıllarında 118.818.303 TL. karşılığında olan 42.134.150 dolara ulaşmıştır. Aynı dönemde karayolları makine parkı, 1948'de 536'dan 1957 yılında 8248'e yükselmiştir”(Güven, 1982:90).

2500 km.yi bulan 4. bölgenin merkezi Ankara'dır ve sınırları içerisinde de Eskişehir, Bolu,Zonguldak, Çankırı ve Kastamonu illeri vardır. Bu bölgede trafik yoğunluğu oldukça fazladır. Özellikle İstanbul'u Ankara-Koçhisar-Çankırı aracılığıyla Güney havzasına bağlayan 1 nolu devlet yolu en yoğun trafiğin yaşandığı yollardandır.

4. Bölgenin 1950 yılında 2189 km. bakımda yolu bulunmaktayken 1951 yılında bakımda olan yollar 2408 km.ye çıkmıştır. Ayrıca 4. bölgede 1950 yılında 1.267.231 lira tutarındaki 61 adet keşif kabul edilmiş ve inşaatları tamamlanmıştır. 1951 yılında ise il yollarına yönelik 2.149.832 liralık bir tahsisat yapılmıştır.

Bu dönemde bir asfalt ekibi oluşturulmuştur ve ilk olarak da Ankara-Eskişehir yolunun Eskişehir'den itibaren 50 km.si asfaltlanmıştır. Daha sonra sırasıyla Ankara-Konya yolunda 70 km., Ankara - Bolu – İstanbul yolunda da toplam 35 km. Roadmix kaplama inşa edilmiştir. Yolun genel müdürlüğe getirdiği gelir günde ortalama 10-15 bin liradır. Asfalt ekibi daha sonra sırasıyla Ankara-Haymana yolunda 25 km. ve

Ankara – Beypazarı - İstanbul yolunda 25 km. asfalt kaplama ve son olarak, Ankara - Kayaş arasında 10 km. Roadmix kaplama yapmıştır.

4. bölgede 1951 yılında 147.5 km. yol, 19 adet betonarme köprü, Kastamonu Devrek ve Eskişehir şube tesisleri, Akköprü’de merkez ambar binası ihale suretiyle inşa edilmiştir. Bunların keşif bedeli 929.680,92 liradır. 1951 yılında halen inşası devam eden bir başka yol da Elmadağ-Kırıkkale-Çerikli yoludur. Bu yol üzerinde 14 köprü bulunmaktadır. 70 km. uzunluğundaki bu yolun keşif bedeli de 3.535.231 liradır.

1950’de devlet yolu ağı 22.826 km.dir ve bunun 18.365 km.si bakım altına alınmıştır.1951 yılında ise, Bakanlar Kurulu’nun 26.03.1951 tarih ve 31/12760 sayılı kararıyla 24.306 km. olarak belirlenen devlet yolları ağından 20.824 km.si düzenli bakım altına alınmıştır.

1950 yılında devlete ait olan yol inşaat makineleri ile 32 çeşitli yerde 699 km. yol inşa edilmişken 1951 yılında 29 yerde 1172 km.lik yol inşasına başlanmıştır. En yoğun trafiğe sahip olan 15 parça yol üzerinde 1950’de 431 km.; 1951’de ise 25 parça yol üzerinde 733 km.lik asfalt kaplama işine başlanmıştır.

1950’de Mütcahhitlere ihale suretiyle 14 parçadan oluşan toplam 375 km. yol inşasında çalışılmıştır. 1951’de ise toplam 609 km. tutan 16 parça yolun inşası, mütcahhitlere ihale suretiyle faaliyete geçirilmiştir. Yine 1950’de ihale yoluyla 70 köprünün inşası üzerinde çalışılmış ve toplam 26 köprü tamamlanmıştır. 1951 yılında da, 118 köprünün ihale suretiyle inşası için faaliyete geçilmiştir.

1952 yılı içerisinde yeni inşa ve tamir olunan yollarının uzunluğu 3190 km.dir. Ayrıca, uzunluğu 17 bin m. yi bulan 300’ü askın büyük köprü inşası üzerinde çalışılmıştır. Trafığın oldukça fazla olduğu 645 km. yol asfaltlanmış, 19 bin km. Devlet

yolu devamlı bakım altında tutulmuş, 3132 km. yol üzerinde de bazı tamirat isleri yapılmıştır.

1953 yılında karayolu için 150.300.000 liralık bir program belirlenmiştir. Planlanan bu ödenek yol, köprü, makine, tesis ve etütler içindir. Bu harcamanın 137.575.000 lirası 1953 bütçesine konulan ödenekten temin edilmiştir.

1953 yılı yol programına göre, 1317 km. uzunluğundaki bir yolun şebekesinin, toplam 15.925.000 lira harcanarak tamamlanması planlanmıştır. Bu plan dahilindeki yollar şöyledir; İstanbul–Pendik, İzmir–Bergama, Manisa–Akhisar, Konya–Çakmak, Burdur–Antalya, Ankara–Hamidiye, Ankara–Esenboğa, Ankara–Ayaşbeli, Mersin–Silifke, İskenderun–Toprakkale, Kırşehir–Mucur, Boğazköprü–Kayseri, Samsun–Terme, Reşadiye–Koyulhisar, Kavak–Ladik, Görele–Trabzon, Elazığ–Muş, Diyarbakır–Mardin, Erzurum–İspir–Rize, Tortum–Şelale, Tutak–Erceys, Haydarköprü–Tuğ yollarıdır.

1953 yılında yapılması planlanan yollardan İstanbul-Ankara yolunun İzmit içinden geçmesinin planlanması , İzmit’te iki grup oluşturmuştur. Bir grup yolun şehrin içinden geçmesini istemezken kimisi de şehrin içinden geçmesini istemiştir. Yolun şehrin içinden geçmesini istemeyenlerin dayanağı, istimlâk yüzünden mesken buhranı olacağı ve kazaların çoğalacağı endişesidir. Yolun şehrin dışından geçmesini istemeyenlerin dayanağı ise, çok işlek bir yoldan geçerek önemli sayıdaki yolcunun maddi anlamda İzmit’e katkıda bulunmasını engelleyeceği kaygısıdır. Sorun Bayındırlık Bakanlığı’na intikal etmiş, bakanlık da yolun şehrin içinden geçmesine karar vermiştir.

1948 de yapımına başlanan ve yolun bir bölümünü oluşturan Pendik–İzmit yolu 1 Kasım 1953’te hizmete açılmıştır. İstanbul’dan Anadolu’ya gitmek için bu yol kullanılmış ve İstanbul İzmit mesafesi 2.5 saatten 1 saat 15 dakikaya inmiştir.

**TABLO 6.14.: 1953 Yılı Asfalt Programı**

Bölge	Yolun Adı	Yap. Uzunluk	Tutarı
I	Bursa-Gemlik	10	60.000
I	İstanbul-Yassıviran	41	75.000
I	İstanbul-Edirne	100	360.000
I	Ankara-Bolu-İstanbul	8	24.000
I	İstanbul-Şile	23	115.000
I	Bursa-Yalova	15	45.000
I	Bursa-Mudanya	10	30.000
I	Ankara-Geyve(Sapanca-İzmit)	26	100.000
II	İzmir-Selçuk	38	145.000
II	İzmir-Menemen	17	50.000
III	Konya-Ankara	60	210
III	Antalya-Burdur	10	40
IV	Ankara-Bolu-İstanbul	42	180.000
IV	Ankara-Eskişehir	30	90.000
IV	Ankara-Koçhisar	30	90.000
V	Mersin-Tarsus	30	180.000
V	Tarsus-Ulukışla	120	390.000
V	Mersin-Silifke	30	180.000
V	Toprakkale Ayrımı-Kanlıgeçit	33	120.000
V	Ankara-Aksaray 4. böl.h.	40	150.000
V	Ankara-Reyhanlı	50	150.000
VI	Kayseri-Sivas	20	75.000
VII	Samsun-Bafra	9	50.000
TOPLAM		792	5.950.000

KAYNAK: Karayolları Bülteni, Yıl: III, S:33 , (Temmuz 1953), s.12

**TABLO 6.15.: 1953 Yılı Tamamlanan Asfalt Uzunlukları**

Bölge	Program	Yapılan	Tamamlanma %'si
1	294	297	101
2	172	173	100
3	72	87	120
4	214	243	115
5	233	191	82
6	10	30	300
7	30	28	93
8	70	70	100
Toplam	1095	1119	102

KAYNAK: As, 2006: 412)

**TABLO 6.16.: 1956 Yılı Harcamaları**

Yapılan İş	Harcanan Para(milyon TL)
Bakım	28.5
Yol Yapım İhaleleri	40.5
Emanet Suretiyle Yol Yapımı	49.1
Asfaltlama	6.1
İstimlak	17.6
Ettüd,Makine,İdari Giderler,Çeşitli Masraflar	101.5
Toplam	288.8

KAYNAK: As,2006: 413)

1956 yılında devlet yollarının 1392 km.sine toprak tesviyesi ve 1652 km.sine de stabilize kaplama yapılmıştır. Ayrıca 2790 km. uzunluğunda 81 adet köprünün de inşaatı bitirilmiştir. Karayollarında yapılan tüm bu işlemler için yapılan harcamalar da yukarıdaki tabloda yer almaktadır.

1956 yılında, devlet yollarının yaklaşık 3000 km.lik bölümü geçit vermemektedir. Daha sonra 1956 yılı içinde 714 km. yol geçit verir hale getirilmiş ve bu şekildeki yol uzunluğu 2286 km. ye düşürülmüştür.

1957 yılına gelindiğinde ise bu uzunluğun 2106 km.sinin geçit verir hale gelmesi programlaştırılmıştır. Bu plan doğrultusunda hareket edilmesine rağmen, 1957 sonuna gelindiğinde 24.624 km.lik devlet yolu ağının ancak 20.732 km.si her mevsimde kullanılabilir hale getirilmiştir. Plan doğrultusunda ulaşılmak istenen hedef 24.306 km.dir.

**TABLO 6.17.: Her Mevsim Geçit Veren Yollar Uzunluğunda Gelişme Oranları**

Yıllar	Gelişme Oranı
1948	100
1950	147
1952	187
1954	199
1956	221
1957	228

**KAYNAK:** Tütengil, C.O.,(1961), İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul.

1958 yılında yol çalışma programında gösterilen 3140 km.lik devlet yolunun ve eksiklikleri görülen 717 km. yolun eksikliklerinin tamamlanması amaçlanmıştır. Yine 1958 yılında hiç geçit vermeyen devlet yollarının uygun hale getirilmesi, 2186 km. yoldan 923 km.sinin tesviyesi, 762 km. sinin de stabilizesi tamamlanmıştır.

1958'de asfaltlama programında yer alan 2167 km. yoldan 1678 km.lik kısmı asfaltlanmış, 47 projede de onarım işleriyle uğraşmıştır. Yine bu yılda 2955 km. uzunluğunda 80 köprü inşası tamamlanmıştır.

1958 yılında toprak tasviyeli yollarda ham yolların payı ve mutlak uzunluğu azaltılmış, üst yapıllı yollar toplamı 1950’de 24.214 km. iken dönem sonunda bu uzunluk 42.049 km.yi bulmuştur. Ayrıca nispeten düşük kalite olarak nitelendirilen ve 17.965 km. olan kırmataş kaplı yolların uzunluğu 4.068 km.ye düşmüş, bitümlü yolların uzunluğu ise yaklaşık %22’lik bir artışla 6.880 km.ye yükselmiştir. (Saatçioğlu, 2006:115).

1950’de köy yollarının yapımı için “köy yolu teknikeri” yetiştirmek üzere bölgelerde çeşitli kurslar açılmıştır. Ayrıca köy yollarındaki çalışmalarda kullanmak için genel müdürlük tarafından 70 Huskey grayder, 200 adet Fresco tipi Skyrper, THK fabrikalarına sipariş edilmiştir.

1950’de köy yolları için 7 milyon lira ödenek ayrılmışken, DP Hükümeti bu ödeneği 1951’de 12 milyon liraya, 1952 bütçesinde de 25 milyon liraya çıkarmıştır. DP,1955 yılında Bayındırlık Bakanlığı tarafından köy yollarının ıslahıyla ilgili bir proje hazırlatmıştır. Bu projenin ana hatlarını, köylerde imece usulü ile yapılacak olan “Ana köy yolları” oluşturmaktadır.

**TABLO 6.18.: Devlet Ve İl Yolları**

Yıllar	Devlet Yolu (KM)	İl Yolu (KM)	Toplam (KM)
1948	9.093	3.153	12.246
1949	11.362	3.742	15.104
1950	13.326	4.139	17.465
1951	14.747	5.001	19.748
1952	17.044	5.530	22.574
1953	17.690	6.793	24.483
1954	18.095	7.433	25.528
1955	18.858	10.551	29.409
1956	20.051	12.370	32.421
1957	20.732	15.220	35.952
1958	21.605	16.413	38.018
1959	22.943	15.431	38.374
1960	23.554	16.703	40.257

**KAYNAK:** Cillov, H., (1962), Türkiye Ekonomisi, İÜ Yayınları No:962 İktisat Fakültesi No:132, İstanbul.

### 6.3.1.2. Asfaltlama Çalışmaları

Ulaştırma ihtiyacı arttıkça yolun da kendini bu duruma uydurması gerekmiş ve trafik yükünün çok arttığı yollar gidiş geliş son derece elverişli bir yol olan asfalta çevrilmiştir. (Tütengil, 1961:22).

Tarihin en eski yol yapım malzemelerinden biri olan asfalt, geliştirilen teknik özellikleri ile yüksek performanslı, uzun ömürlü, güvenli ve çevre ile uyumlu yolların yapımına imkan tanımaktadır.

Modern Avrupa'da ilk asfalt kullanımı ancak 19. yüzyılda mümkün olmuştur. 1802 yılında Fransa'da köprü ve trotuar zeminlerini kaplama işlerinde asfalt kullanıldığı tespit edilmiştir ve Amerika Birleşik Devletleri'nin Philadelphia şehrinin 1838 yılında trotuar inşaatı için bir miktar asfalt ithal etmiş olduğu bilinmektedir. 1870 yılında, Belçikalı kimyager E.J. de Smadt tarafından ilk defa New Jersey'de asfalt yol kaplaması yapılmıştır. Washington'da, 1876 yılında ithal asfalt ile yol kaplaması gerçekleştirilmiştir.

Ulaştırmada ihtiyacın artması dolayısıyla Türkler, yolların kalitesini geliştirmeyi amaçlamış ve bunun sonucu olarak da trafiğin arttığı yollar asfalta çevrilmeye başlanmıştır. Aşağıdaki tabloda da görüleceği gibi özellikle 1950-1960 yılındaki dönemde asfaltlı yollarda artış yaşanmıştır.

**TABLO 6.19.: 1947-1957 Arası Asfalt Artışı**

Yıllar	Asfalt Kaplama
1947	509
1950	892
1953	1626
1955	3077
1957	3959

KAYNAK: (As, 2006: 415)

Tablo 6.19.'da görüldüğü gibi 1947'den 1957 yılına kadar asfalt kaplama yollar bakımından sürekli artış göstermiştir.

Türkiye’de ilk asfalt uygulamaları Osmanlı döneminde başlamış ve makadam kaplamaların yapımında Fransız’lardan destek alınmıştır. Cumhuriyet döneminde, 1929’da başlayan asfalt kaplama yapımı, 1948’de ABD’den sağlanan Marshall Teknik yardımı ile yaygınlaştırılmış ve 1950’de Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması ile sürekli gelişim göstermiştir.

Türkiye’de ilk kez 1950 yılında Ankara-Bolu-İstanbul yolunun 239-259 ve 262-272. kilometrelerinde Roadmix adı verilen asfalt kaplama türü yapıldığı görülmektedir. Ancak bu inşaatın sonbaharda yapılması, dayanıklı bu asfalt türünün kısa zamanda bozulmasına sebep olmuştur.

**TABLO 6.20.: 1952 Sonuna Kadar Biten Asfalt Yollar**

Bölge	Yolun Adı	Biten KM.
I	Yalova-Bursa	12
I	Bursa-Mudanya	4
I	Bursa-Eskişehir	10
I	İstanbul-Edirne	75
I	Kuleli-Edirne	35
II	İzmir-Bornova	5
II	İzmir-Menemen	10
II	İzmir-Selçuk	55
III	Konya-Ankara	80
IV	Ankara-Koçhisar	96
IV	Ankara-Kızılcahamam	32
IV	Ankara-Bolu-İstanbul	36
IV	Eskişehir-Bursa	24
V	Karataş-Adana	25
V	Adana-Karataş	22
V	Adana-Toprakkale	117
V	Toroslar Muhtelif	40
V	Mersin-Silifke	10
VII	Samsun-Bafra	10
VII	Van-İskele	5
VII	Diyarbakır-Tayyare alanı	5
TOPLAM		708

**KAYNAK:** Karayolları Bülteni, Yıl: II, S:14 , (Temmuz 1952), s.7

Düşünüldüğünde yolların asfaltla kaplanması bütçeye artı bir yük getirecektir. Ancak zamanla asfalt yollar bu harcamayı karşılayacak şekilde verimlilik göstermektedir. Çünkü asfalt kaplama sayesinde bakım-onarım, trafik işletme



masraflarında azalma olacak, nakliye ücretleri düşecektir. Ayrıca, asfalt kaplamalar sayesinde seyahatler daha kısa sürede yapılabilecek ve zamandan kazanç sağlanacaktır.

Asfalt yollar konusunda bu dönemde yaşanan gelişmeler şöyledir. 1949'da tek ekiple başlanan makineli asfalt inşaa faaliyeti, 1958'e gelindiğinde 16 sathî kaplama, 4 beton asfalt ve Roadmix olmak üzere 21 ekiple yapılır hale gelmiştir. KGM'nin 1949'da 7 bin ton olan asfalt kapasitesi varken bu durum 1958'de 60 bin tona çıkarılmıştır. 1949 yılında 546 km. ye yakın bulan asfalt yol uzunluğu, 1957'de 5000 km. ye yaklaşmıştır.

### 6.3.2. Karayollarına Bütçe Ödenekleri Ve Yol Vergisi

**TABLO 6.21.: KGM'ne Ayrılan Bütçe Ödenekleri**

YILLAR	BÜTÇEDEN AYRILAN ÖDENEK	İL VE KÖY YOLLARININ PAYI
1950	53.600.000	
1951	83.000.000	12.000.000
1952	140.000.000	
1954	185.665.716	
1956	313.730.627	59.000.000 + 20.000.000
1957	770.000.000	

KAYNAK: (As, 2006: 418-421)

**TABLO 6.22.: Devlet Yolları Harcamalarının Devlet Bütçesi İçindeki Payı**

Yıllar	Harcamalar	Devlet Bütçesine Nisbet(%)
1950	55.741	2.9
1951	84.064	4
1952	133.654	4.9
1953	148.145	5.5
1954	139.790	4.5
1955	240.808	7.2
1956	282.044	7.1
1957	376.237	7.5
1958	437.991	7.7
1959	627.180	7.8
1960	601.135	7.9

KAYNAK: Cillov, H., (1962), Türkiye Ekonomisi, İÜ Yayınları No:962 İktisat Fakültesi No:132, İstanbul.

Tablo 6.21. ve 6.22'da görüldüğü gibi 1950 ve 1951 yıllarında açık yaşanmıştır. Ayrıca tablo 6.20.'da 1953 ve 1960 yılları hariç diğer yıllarda devlet yollarına yapılan harcamalar sürekli olarak artış göstermiştir. Devlet yollarına yapılan harcamaların devlet bütçesine oranının en düşük olduğu yıl 1950, en fazla olduğu yıl da 1960 yılıdır.

1950'nin sonlarına doğru DP tarafından bir kanun tasarısı hazırlanmıştır. Bu tasarıya göre, vergi mükelleflğinde üst yaş sınırı 60'dan 65'e çıkarılmıştır. "Erkeklerle beraber aynı işlerde çalışan kadınlarla şahsi geliri bulunan kadınlar da bu vergiye tabi olacaklardır. "Aynı tasarıda, otomobil, kamyon, otobüs vb. taşıtlardan alınmakta olan yol vergisi de daha esaslı şekle sokulmuş, benzin ve motorinden yurda ithal sırasında alınmakta olan yol vergisi de bazı düzenlemelerle bu tasarıya eklenmiştir"(As, 2006:423).

1951 yılı Mart ayında meclis açılış konuşmasında Cumhurbaşkanı Celal Bayar, yol vergisinin vatandaşlardan adil bir şekilde alınmasının gerekliliğinden bahsetmiştir. Buna yönelik olarak yapılan hazırlıklar arasında, çiftçi ve köylüden 4 liradan fazla vergi alınmaması konusu da vardır.

1951 yılı sonlarında ise yol vergisinin kaldırılacağına yönelik konuşmalar başlamıştır. Kaldırılmasının istenmesinin asıl sebebi, verginin adaletsiz olması, kişi vergisi olarak alındığından asfaltlı yollardan yararlananların da, yararlanmayanların da aynı vergiyi ödemesidir.

Ancak bu vergi iktidar tarafından kaldırılmak istense de kaldırılması kolay olmamıştır. Çünkü bu vergi bütçeye 43 milyon lira gelir sağlamaktadır. Eğer bu vergi kaldırılacak olursa yerine yeni yükümlülüklerin gelmesi kaçınılmaz olacaktır. Bunu göz önünde tutan iktidar da bir kanun teklifi hazırlamıştır. Bu kanun teklifine göre; yol vergisi kalkacak, fakat benzin, mazot ve gazdan alınan vergilere bazı eklemeler yapılacaktır.

29 Şubat 1952 tarih ve 5889 sayılı yasa ile yıllarca adaletsiz bir şekilde toplanan yol vergisi yürürlükten kaldırılmıştır.

DP hükümeti, bu tasarıyı hazırlarken, öncelikle var olan yol vergisinde uygun ve adil bir düzenleme yapmayı planlamış; fakat bazı sakıncaları olacağını düşünerek bundan vazgeçmiştir.

Yol vergisinde yaşanabilecek bu sakıncalar; mükelleflerin malî imkânlarının tespitinin imkânsız olması, ülkede kurulmakta olan gelir vergisi fikir ve nizamının yerleşmesini engellemesi, alınacak yol vergisinin gelir vergisine dayandırılmasıyla gelir vergisine zam yapılmış gibi olacaktır. (As, 2006:426).

Bütün bu sakıncalardan dolayı yol vergisi tamamen kaldırılmıştır. Kaldırılan yol vergisi yerine, o dönemde benzin üzerinden alınan 11 kuruşluk yol vergisinin 15 kuruşa çıkarılması, diğer akaryakıtlardan gazyağı vb.nin her bir kilosundan 7 kuruş ve motorin ve mazotlardan kilo başına 5 kuruşluk bir vergi alınması öngörülmüştür. Yapılan bu düzenlemelerden sonra Ankara-İstanbul arasında nakil olunacak eşyanın bir kilosuna düşecek vergi artışının ancak 4 paradan ibaret olduğu belirtilmiştir. Hükümetin bu kanunla 89 milyon vergi zammı gerçekleştirmesine karşılık, 268 milyon vergi indirimini yapmayı başardığı belirtilmiştir. Bu yolla temin edilecek gelirin % 45'inin KGM'ye , % 40'ının özel idarelere, %15'inin belediyelere verilmesi kararlaştırılmıştır.

1957 yılına gelindiğinde Dahili İstihlak Vergisi ile 3828 sayılı yasa gereğince alınan akaryakıt istihlak ve yol vergisi kaldırılmış ve bunun yerine 1 Mart 1957'de yürürlüğe giren 6802 sayılı yasa ile Akaryakıt İstihsal Vergisi yürürlüğe girmiştir. 1 Mart 1957'deki bu yasa ile Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ayrılan pay % 40'a, İl Özel İdareleri'ne ayrılan pay da % 22'ye indirilmiştir. Tüm bu kanunlar ve düzenlemelerden sonra karayollarının genel bütçeye katkı payı 1955'te % 61 'e düşmüştür.

### **6.3.3. Karayolu Ulaşım Araçlarının Artışı ve Taşıma Ücretlerine Etkileri**

“İstatistik Genel Müdürlüğü'nün 1956 yılı başında hazırlamış olduğu istatistiğe göre, Türkiye'de belediyelere kayıtlı 28.599 otomobil, 30.250 kamyon ve 6671

motosiklet vardır. Otomobillerin 15.782'si özel, 10.508'i taksi, 2309'u da resmi plakalıdır”(As, 2006:427).

Karayollarının artışıyla birlikte, kamyonculuk kârlı bir sektör halini almış ve yük taşımacılığı da demiryolundan karayoluna kaymıştır. 1950 yılına kadar işletilen demiryolu hattı uzunluğu 3756 km.den 7671 km.ye çıkmışken, 1950-70 döneminde yapılan tüm demiryollarının uzunluğu 314 kilometreyi geçmemiştir. (Güven, 1982:112).

Karayollarındaki bu iyileşme sayesinde ulaşım alanında yatırım yapan yabancı şirket yöneticileri de ülkemize gelerek birtakım girişimlerde bulunmuştur.

Karayollarında ve kamyon nakliyeciliğindeki hızlı artışla beraber 1953 yılı ortalarından sonra, İzmir'de bir traktör ve kamyon fabrikası ve bunun için de iki önemli bankanın kurulacağı, bu fabrikaya sermaye ile katılmak için başvuracağı belirtilmiştir. Ayrıca, Türkiye Sanayi ve Kalkınma Bankası da geniş kredi yardımıyla bulunmak için Avusturyalı 3 fabrikayla anlaşma imzalamıştır. Ancak bu girişimler başarısız olmuştur.

**TABLO 6.23.: Motorlu Kara Nakil Vasıtaları**

Vasıtalar	1945	1950	1955	1960
Otomobil	3.406	10.071	28.599	37.616
Kamyon	4.484	13.201	30.250	48.094
Otobüs	988	3.185	6.671	8.881
Motosiklet	736	2.661	9.510	8.215
Toplam	9.615	29.118	75.030	102.806

KAYNAK: Cillov, H., (1962), Türkiye Ekonomisi, İÜ Yayınları No:962 İktisat Fakültesi No:132, İstanbul.

Tablo 6.23.'de sadece motosiklet üretiminde 1960 yılında bir azalma olmuştur. Diğer tüm vasıtalarda bütün yıllarda sürekli olarak artış yaşanmıştır.

“1955 yılından başlayarak Amerikan kökenli taşıt araçlarında, sayıca bir üstünlük göze çarpmaya başlamış ve karayolu taşıt parkının ve bu yollar üzerinde seyreden araçların yakıt tüketiminde büyük artışlar görülmüştür”(Güven, 1982:90).

1955 yılına gelindiğinde bu kez Amerikalılar ülkemizde yatırım yapmak için girişimlerde bulunmuş ve sonuçta anlaşma sağlanmıştır. Amerikan Federal Motor Truck

Company ile MKE, Ziraat Bankası, Türk Express Bank, Çukurova Tarım Satış Kooperatifleri Birliği ve İzmir Tarım Satış Kooperatifi arasında imzalanan anlaşma doğrultusunda, merkezi Ankara'da olmak üzere Federal Kamyonları T.A.S. adlı şirket kurulmuştur. (As, 2006:428).

Kurulan bu şirket, Federal Motor Truck Company'nin Amerika'da imal edeceği 10 tona kadar çeşitli askeri ve sivil, motorlu nakil vasıtaları ile bunlar için gerekli vinç vb. aksamı ve Amerikan ürünü tüm kamyon ve binek otomobilleri yedek parçalarını imal edecektir.

Şirket, Kırıkkale'de mevcut tesislerin bir kısmında, amacına uygun hazırlıklar yapıldıktan sonra hemen faaliyete geçecek, ilk altı ayda 250 ve faaliyet yılı sonunda da 1000 kamyon yapacaktır. Ayrıca gelecek yılların programının, 5 yıl içinde yılda en az 5000 kamyon imal edecek şekilde hazırlanması da öngörülmüştür.

Bu dönemde köylüye ve de kırsal alana yönelik olarak yapılan iyileştirmeler, köylüyü makineli tarıma ve bu doğrultuda traktör kullanımına sevk etmiştir. Bu değişimin sonucunda ilk olarak DP hükümeti, İngiliz Brockhouse Engineering Company firmasına 500 bin sterlinlik ve 1000 traktörlük bir sipariş vermişlerdir.

1953 yılında ülkemizde traktör ve ziraat makinesi ithal ederek ticaret yapan firma sayısında artış olmuştur. 1939'da bu ticareti yapan firma sayısı 6 iken , 1953 yılında firma sayısı 120'ye yükselmiştir.

Ulaşım araçlarının artışı, halkın kültürel düzeyinin yükselmesinde yani eğitim-kültür alanında olumlu sonuçlara vesile olmuştur. Çünkü araçların artmasıyla ulaşım kolaylaşmış, insanlar başka şehirlerde eğitim için kolay seyahat edebilmişlerdir. Ulaşım araçlarındaki artış her zaman olumlu sonuçlar doğurmamıştır. Ulaşım araçlarındaki artışla beraber trafik kazalarında da artış görülmüştür. KGM Trafik İstatistiklerine göre

1952’de 2451 kaza meydana gelmiş olmakla beraber, kazaların % 33’ü, ölümlerin % 75’i şehirler arası yollardadır.

**TABLO 6.24.: 1947 Ve 1951 Yıllarında Bazı İllerdeki Araç Sayıları**

	1947			1951		
	Otomobil	Otobüs	Kamyon	Otomobil	Otobüs	Kamyon
İstanbul	2052	195	1020	4495	346	2677
Konya	47	48	263	86	81	436
Elazığ	27	11	111	35	5	98
Adana	135	53	257	256	81	339
İzmir	387	142	430	959	318	759
Samsun	78	36	175	114	60	185
Trabzon	49	32	205	103	66	339

KAYNAK: (As,2006: 432)

Karayolu ağındaki iyileşme ve gelişme sayesinde, taşıma maliyetlerinde de ucuzlama olmuştur. Örneğin 1947’de karayollarında eşya naklinin ortalama bir ton/mili yaklaşık “13 cent”e mal olurken, 1951’de bu rakamın “7 cent”e düştüğü görülmektedir. Maliyetlerdeki bu azalma sayesinde Haziran 1950’den 1951 Haziranına kadar geçen sürede, yıllık tasarruf 32 milyon doları bulmuştur.

KGM’ye bağlı Plânlama ve Programlama Fen Heyeti’nin 1952 yılını kapsayan bir araştırmasına göre, yollardaki gelişme sonucunda zamandan 85 milyon, lastikten 19 milyon, akaryakıttan 70 milyon, kazalardan 9 milyon ve tamirattan da 23 milyon olmak üzere toplam 206 milyon liralık tasarruf sağlanmıştır. (As, 2006:431).

Aşağıdaki tabloyu etkileyen faktörlerden birisi yolların kullanılabilirliğiyle ilgilidir. 1948 yılından önce bu şehirlere giden yolların ancak bir kısmı 12 ay boyunca geçit verir haldeyken, 1951’de kar küreme vb. makineler sayesinde yolun tamamı yılın her ayında geçit verir hale getirilmiştir.

**TABLO 6.25.: Türkiye'nin 5 Önemli Şehrine Gidiş-Geliş Seyahat Süreleri**

Ankara'dan	Yolun Otobüsle Süresi Saat		Ton Başına Nakil Bedeli L.		Yolcu Başına Nakil Bedeli L.		Azalma Miktarı Lira		Azalış Yüzdesi	
	1949	1951	1949	1951	1949	1951	Ton Başına	Yolcu Başına	Ton Başına	Yolcu Başına
İstanbul'a	18	14	120	45	15	10	75	5	62	33
Kayseri'ye	11	9	55	30	8.5	6	15	2.5	33	30
Zonguldak'a	14	9	100	60	15	9	40	6	40	40
Samsun'a	20	16	150	50	16	11	100	5	66	31
Konya'ya	9	5	100	30	10	5	70	4	70	50

KAYNAK: (As, 2006: 432)

Karayolu yük taşımacılığında aşırı rekabet hakimdir. Bu rekabet de beraberinde taşıma ücretlerinin düşmesini ve araçların gereğinden fazla yüklenmesini getirmektedir. “Bu durum alt yapının bozulmasına ve milli servet olan araçların vaktinden önce yıpranmasına yol açmaktadır”(Sağlam, 1977:214).

#### 6.3.4. Doğu Şehirlerinde Yol Durumu

1950 yılına gelindiğinde halen Doğu ve Güneydoğu'nun yollarının durumu iç açıcı durumda değildir. Çoğu yollar değil kışın, yazın bile motorlu taşıtların geçişine imkan vermemektedir. Buradan hükümetlerin yaptıkları çalışmalarda, projelerde Doğu ve Güneydoğu'yu çok fazla göz önüne almadıklarını görmekteyiz.

1952 yılında mecliste bütçe görüşmeleri sırasında KGM bütçesi görüşülürken bazı milletvekilleri, 1950 yılında doğu şehirlerinin bayındırlığı için ayrılan miktarla batı şehirleri için ayrılan miktar arasında uçurumlar olduğunu belirtmiştir. Yani batı illerine birer milyon verilirken, doğu illerimize 400 bin lira verildiğini ve bunun utanç verici olduğunu belirtmiştir. Ekinciye göre DP iktidarının hükümeti devralmasıyla 1951 bütçesinde, doğu için ayrılan bayındırlık bütçe payı 10 milyona çıkarılmış, fakat bu da yeterli olmamıştır. Çünkü 27 yıl boyunca buraya hiçbir bayındırlık hizmeti getirilmemiştir.

Doğu ve Güneydoğu'dan daha çok Batı ve İç Anadolu'ya yol faaliyetlerinin daha fazla gitmesinde Genelkurmay Başkanlığının da etkisi vardır. Askeri kaygılar

sebebiyle zaman zaman Genelkurmay Başkanlığının karayollarıyla ilgili konulara müdahale ettiği görülmektedir. Askere göre özellikle Orta Anadolu'da yolların iyi durumda olması askerin müdahale gücünü de artıracak ve saldırılara karşı ülke savunması daha kolay sağlanacaktır. Bu sebeple Genelkurmay Başkanlığı Orta Anadolu'daki yolların iyi durumda olması için ısrarcı bulunmaktaydı.

### **6.3.5. Karayollarında Dönemin Sorunları**

Bu dönemde motorlu taşıt sayısında artış yaşanması sebebiyle otomobil ve kamyon lastiğine olan talep oldukça yüksek seviyededir. Talepteki fazlalığa karşılık arz miktarının yetersiz olması lastik fiyatlarında %45'e varan artışa, lastik fiyatlarındaki artışlar da nakliyeciler için maliyete sebep olmuştur. Bu sebeple nakliye ücretleri artmıştır.

Motorlu taşıt sayısındaki artış beraberinde özellikle 1955 yılından sonra yedek parça sıkıntısı da getirmiştir. Çünkü piyasadaki otomobil modellerinde de çeşitlenmeler olmuştur. "Şoförler Federasyonu'nun, Ekonomi ve Ticaret Bakanlığı nezrinde yaptığı girişimler sonucunda Şubat 1955'te 50 bin liralık yedek parça ithal edilmiş, yurdun değişik yerlerine dağıtılmış, fakat ihtiyacı karşılamamıştır"(As, 2006:451).

Bu dönemde aynı zamanda ithal edilen kamyon ve otomobillerin dağıtımı da sorun teşkil etmiştir. Çünkü araçlara ithal edilenden fazla talep vardır. Bu sebeple de çeşitli suiistimaller ortaya çıkmıştır. Bunun önüne geçmek için İktisat ve Ticaret Bakanlığı 29 Haziran 1955'te 613/34 sayılı kararları almıştır.

Bu karara göre, kamyon ve kamyonetlerin %40'ı resmi sektöre, % 35 'i konfederasyona, %15'i özel sektöre, % 10'u Odalar Birliği'ne verilecektir. Otomobillerin ise % 20'si resmi sektöre, % 40'ı konfederasyona, % 30 'u özel sektöre, % 10'u Odalar Birliği'ne tahsis edilmiştir. (As, 2006:455).



## 6.4. 1960–1980 DÖNEMİ KARAYOLLARININ GELİŞİMİ

### 6.4.1. 1960–1970 Dönemi Karayolları Politikaları

Bu dönem de artık karayollarının diğer ulaşım türlerine göre daha üstün olduğu kabul edilmiştir.

Türkiye'deki trafik artışından dolayı Edirne–İstanbul–Ankara–İskenderun arasına dört şeritli bir ekspres yol inşa edilmiştir. İlk ekspres yol İstanbul- İzmit arasında yapılmıştır. Bu yolun inşası, ülkedeki modern yol inşasının da başlangıcı olmuştur. (Aynacı, 2007:20).

Tablo 6.26. 1960-70 yılları arasında dört ulaşım sektörünün durumunu göstermektedir. Tabloya göre 1960 yılında km. başına yolcu taşımacılığında ilk sırayı %73 ile karayolları almaktadır. Karayollarını sırasıyla demiryolu, denizyolu ve havayolu takip etmektedir. “1963 yılından itibaren hazırlanan 5 yıllık kalkınma planlarında demiryolu ulaşımı alt sistemini ulaştırma sistemi içindeki ağırlığının artırılması düşünülmüşse de bu gerçekleştirilememiştir”(Demirkol, 27 Kasım 2008). 1970 yılına gelindiğinde yine km. başına yolcu taşımacılığında ilk sırayı %91 ile karayolları almaktadır. 1970 de karayollarını sırayla demiryolu, havayolu ve denizyolu izlemektedir. Buradan da anlaşıldığı gibi 1970 yılında karayollarının ağırlığı iyice hissedilmektedir.

Yine bu tablodan çıkan bir başka durum da km. başına mal taşımacılığında ilk sırayı 1960 yılında %48 demiryollarının, ikinci sırayı da %38 ile karayollarının almasıdır. 1970 yılına gelindiğinde ise bu durum karayollarının lehine dönmüş ve mal taşımacılığında ilk sırayı %61 ile karayolları almış, ikinci sırada da onu %21 ile demiryolları takip etmiştir. Anlaşılacağı üzere 1970 yılına gelindiğinde karayolları üstünlüğünü iyice hissettirmiştir.

**TABLO 6.26.: 1960-70 Yıllarında Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımlar**

		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	Toplam
1960	A	1.563	-	-	-	-	-	-	-	-
	B	3.678	38	4.632	48	1400	14	12	0	9.722
	C	10.880	73	3.633	24	304	2	115	1	14.932
	D	11	-	-	-	-	-	-	-	-
	E	37	-	-	-	-	-	-	-	-
1970	A	6.477	-	-	-	-	-	-	-	-
	B	17.447	61	6.092	21	5100	18	25	0	28.664
	C	41.311	91	3.444	8	133	0	308	1	45.196
	D	54	-	-	-	-	-	-	-	-
	E	162	-	-	-	-	-	-	-	-

(A:taşıt-km, B:ton-km, C:yolcu-km, D:taşınan yük-km, E:taşınan yolcu, -:bulunamamıştır, --:uygulanmamıştır.)  
KAYNAK: (Aynacı, 2007: 20)

1962 yılı sonu itibari ile devlet yolu ağı 26.530 km.ye ulaşmış ve bu dönemde her mevsim geçit veren yol ağı, 1950'ye göre aşama aşama 9.817 km. artarak 23.143 km.ye ulaşmıştır. Yani yılda ortalama 765 km. yol her mevsim geçit verir duruma getirilmiştir. (Aynacı, 2007:21).

1968 yılında şehirlerarası yolların uzunluğu 35.038 km., şehiriçi yolların uzunluğu 23.907 km., köy yollarının uzunluğu 150.000 km. olmak üzere karayolu şebekesi toplam uzunluğu 208.945 km.dir. 1968'de 35.038 km.lik devlet yolunun %88'ine denk gelen 31.000 km.si, 23.907 km.lik şehiriçi yolunun da bu şebekenin %40'ına denk gelen 9.760 km.si her mevsim geçit vermektedir. 12.285 km. yol yaz aylarında geçit vermekte, 18.62 km. yol ise hiç geçit vermemektedir.

Bitümlü kaplama yol uzunluğu, 1950'de 1.185, 1961 yılı sonunda 9.723 ve 1963-67 yılları arasında da 13.500 olmuştur. Bu dönemde standartlara uygun hale getirilen devlet yolu uzunlukları 1950 yılında 3.500 km., 1962 yılı sonunda 9.389 km. ve 1963-67 yılları arasında da 16.994 km. olmuştur.

Devlet yolu üzerinden önemli merkezleri ve bütün illeri birbirine bağlayan, ekonomik, sosyal ve askeri bakımdan önem taşıyan, "ana istikamet" adı verilen 16.842 km.lik bir yol şebekesine, uzun vadeli yapım ve ıslah programıyla düzenlenmesi için öncelik verilmiştir.

16.842 km.lik şebekenin, 16.234 km.si her mevsimde geçit veren yol, 608 km.si ise geçit vermeyen yoldur. Şebekenin 16.234 km.lik bölümünün 9.549 km.si standart, 8.567 km.si asfalt kaplamadır. Yine devlet yolları şebekesi içerisinde komşu ülkelerle bağlantıyı sağlayan 6.843 km.lik uluslararası yolun 6.511 km.lik kısmı her mevsim geçit vermekte, 322 km.si ise geçit vermemektedir. 4.978 km. yol standartlara uygundur ve asfalt kısmının uzunluğu 4.566 km.dir. (Aynacı, 2007:22-23).

**TABLO 6.27.: Devlet Yolları Toplam Uzunluğu**

Yıllar	Beton Asfalt	Üst Yapılı Yollar			Toprak Tavsiye Yollar		
		Parke	Stabilize	Toplam	Drenaj Yapılı	Drenaj Yapısız	Toplam
1960	6.880	156	30.922	37.958	3.835	5.333	9.168
1965	11.852	200	29.135	41.187	-	-	-
1970	18.988	211	26.058	45.257	4.098	2.718	5.403

KAYNAK: Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistiği Yıllığı 1981, Ankara, s.13.

Tablo 6.27.'de görüldüğü gibi, 1960 yılında 6.880 km. olan beton asfalt yolların uzunluğu 1970 yılına gelindiğinde 18.988 km.ye, 156 km. olan parke yolların uzunluğu 156 km.den 211 km.ye, drenaj yapılı yolların uzunluğu da 3.835 km.den 4.098 km.ye yükselmiştir. 1960 yılında 30.922 km. olan stabilize yolların uzunluğu 1970 yılında 26.058 km.ye ve drenaj yapısız yolların uzunluğu ise 5.333 km.den 2.718 km.ye düşmüştür.

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

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planının ulaştırma ile ilgili dört ana ilkesi bulunmaktadır. Bunlardan ilki; ulaştırma sistemleri arasında seçim yaparken artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılayabilmektir. İkincisi; eldeki kapasiteden tam yararlanmak ve fazla kapasite yaratmamaktır. Üçüncü ilkesi; ihtiyaçlara cevap verirken hizmetleri iyileştirmek, maliyetleri düşürmektir. Son ilkesi de; ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütebilmektir. (DPT, 1963:384).

**TABLO 6.28.: Ulaştırma Yatırımları**

(Milyon TL)						
	1963 (1)	1964 (2)	1965 (3)	1966 (4)	1967 (5)	Toplam (6)
Yol Yatırımları	707	702.2	793.6	902.5	1092.7	4198
Taşıtlar	158.2	347.8	420.7	686.7	850.1	2463.5
Taşıma Toplamı	865.2	1050	1214.3	1589.2	1942.8	6661.5
Liman ve İskeleler	150.6	60.3	33.3	16.8	28.3	294.3
Hava Alanları	27.7	22.3	22.3	22.2	22.2	116.7
Haberleşme	237.5	202.2	202.2	190	165.4	1006.9
Radyo	17	5.2	5.2	33.7	12.6	80
Toplam	1298	1482.3	1482.3	1851.9	2171	8159.4

KAYNAK: DPT,1963, Kalkınma Planı, (Birinci Beş Yıl) 1963-1967, Ocak.

Tablo 6.28.'de de görüldüğü gibi yol yatırımlarında ve taşıt yatırımlarında 1963 ve 1967 yıllarında devamlı olarak bir artış planlanmıştır. Oysa diğer sektör yatırımlarında azalmalar görülmektedir.

“Ulaştırma yatırımlarının toplam sabit sermaye yatırımları içindeki payı 1. plan döneminde %15.6 (plan hedefi %13.7), 2. plan döneminde %16 (plan hedefi %16.1) ve 3. plan döneminde ise %20.6 (plan hedefi %14.5) olarak gerçekleşmiştir” (Ergün, 1985:82-83).

Planlı dönemde de gerek haberleşme faaliyetlerine gerekse ulaştırma faaliyetlerine oldukça önem verilmiştir. Ancak toplam kamu yatırımları içinde ulaştırma faaliyetleri planlı dönemde çoğu zaman öncelikli sektör olarak yer almamıştır. (Atasoy, 1987:15). Ulaştırma sektörü genelde 3. ve 4. sıradaki sektör olarak yer almıştır.

Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda taşıma politikasının tek elden yürütülmesi, taşıma işlemlerinde ülkenin ekonomik durumunun dikkate alınması, uzak taşıma işlemlerini karayolu ile değil demiryolu ve denizyolu ile taşınması gibi ilkeleri vardır.

Köy yolları yapımına Birinci Plan döneminin son yıllarında daha büyük bir önem verilmiş ve «Grup köy yolları» yapımına başlanmıştır. Köy yolları yapımı konusunda ilgili kuruluşlar arasında yeterli işbirliği sağlanamamış ve teçhizat ve işgücü

yöntünden mevcut yapım kapasitesi en iyi şekilde kullanılamamıştır. (DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972).

“1950 yılında toplam taşımalarda karayollarının payı, yolcu ve yük taşımada sırasıyla yüzde 46 ve yüzde 17 iken bu oranlar 1960’da yüzde 67 ve yüzde 37 ye yükselmiştir”(DPT, Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1963-1967).

**TABLO 6.29.: Yolcu Taşıma Tahminleri**

(Milyon yolcu X KM)										
Yıllar	Karayolu	%	Demiryol	%	Denizyol	%	Havayol	%	Toplam	%
1962	12590.9	100	4166.5	100	470	100	169.9	100	17397.3	100
1963	13463.9	106.9	4605.6	110.5	477	101.4	190.4	112	18736.9	107.7
1967	17489.4	138.9	6912.8	165.9	510	108.5	300	176.5	25212.2	144.9

KAYNAK: DPT,1963, Kalkınma Planı, (Birinci Beş Yıl) 1963-1967, Ocak.

**TABLO 6.30.: Yük Taşıma Tahminleri**

(Milyon Ton X KM)								
Yıllar	Karayolu	İndeks	Demiryolu	İndeks	Denizyolu	İndeks	Toplam	İndeks
1962	4.319.8	100	4.091.9	100	1.680.0	100	10.051.17	100
1963	6.751.8	110	5.076.1	125.2	1.764.0	105	11.591.9	115.3
1967	6.957.8	161	7.147.9	176.4	2.144.1	127	16.249.1	161.6

KAYNAK: DPT,1963, Kalkınma Planı, (Birinci Beş Yıl) 1963-1967, Ocak.

“Birinci Plan döneminde, şehirlerarası yolcu taşımada, en büyük gelişme yüzde 16,8 artış hızıyla karayolu sisteminde olmuştur. Şehirlerarası yük taşımada, havayolu ihmal edilirse, yine en büyük gelişme yüzde 18,0 artış hızıyla karayolundadır”. (DPT, 1968: 563).

**TABLO 6.31.: Karayolu ve Demiryolu Yatırımları**

(Milyon TL)						
	1963	1964	1965	1966	1967	G.Toplam
Demiryolu	159.5	162.2	223.5	331.8	512.9	1389.9
Karayolu	547.5	540	570.1	570.7	579.8	2808.1
Toplam	707	707.2	793.6	902.5	1092.7	4198.0

KAYNAK: DPT,1963, Kalkınma Planı, (Birinci Beş Yıl) 1963-1967, Ocak.

Tablo 6.31.’de de görüldüğü gibi karayollarına yapılan yatırımlar 1. Beş Yıllık Kalkınma Planı döneminde devamlı olarak demiryollarından fazla olmuştur.

Bu yatırımlarda mevcut karayolu durumunun iyileştirilmesi ve köy yollarının genişletilmesi hedeflenmiştir. Devlet yollarında 1.700 km. beton asfalt, 7.600 km.

bitümlü kaplama, il yollarında 950 km. bitümlü kaplama, 300 km. stabilize yol yapılması planlanmıştır. Yani devlet yollarının tamamının asfaltlanması amaçlanmıştır.(Aynacı, 2007:25).

#### ***6.4.1.2. Birinci Boğaz Köprüsü Ve İstanbul Çevre Yolu Etütleri***

İstanbul'un doğu-batı uç noktaları arasında işleyen büyük bir çevresel trafik vardır. Bu trafik Pendik'ten Yeşilköy'e, Tuzla'dan Avcılar'a, Gebze'den Hadımköy'e gidip gelmektedir. Kente girmesi gerekmeyen bu ulaşım, ciddi bir trafik yoğunluğudur. Trafik yoğunluğunun azalması ve kente girmemesinin sağlanması için Boğaz Köprüsü önemli bir nokta oluşturmaktadır. (Gözen, 26 Ocak 2010).

Boğaziçi Köprüsü ve İstanbul Çevre Yolları projesi, 22 km. şehiriçi otoyolu, 1560 m. uzunluğundaki Boğaziçi Asma Köprüsü, 1000 m. uzunluğunda Üçüncü Haliç Köprüsü, toplam 1000 m. uzunluğunda yüksek ayaklı viyadükler, 900 m. uzunlukta yükselmiş yol viyadüğü, şehir girişleriyle bağlantı sağlayan 13 adet köprülü kavşak, 280 m. uzunlukta yapma tünel gibi büyük yapılardan oluşmaktadır. (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:101).

Etüt dahilinde köprünün batıdaki ucu Londra asfaltına, doğudaki ucu Ankara asfaltına bağlanacak olan çevre yolu üzerinde bir de Üçüncü Haliç Köprüsü yapılacaktır. (İzbirak, 1973:167).

Birinci Boğaz Köprüsü ve İstanbul Çevre Yolu'nun tüm çalışmalarında genel olarak Türk mühendis, teknisyen ve işçileri yer almıştır. Çalışmanın alt yapı işlerinde Alman firması; kule, asma, sistem, kablo, askı ve çelik kısımlarında ise İngiliz firması görev almıştır.

1960'ların ortalarında yapılan trafik tahminleri, fiili durumla karşılaştığında oldukça düşük kaldığı görülmektedir. (Aynacı, 2007:28). Bu durum aşağıdaki tablodan da daha net anlaşılmaktadır.

Aşağıda Tablo 6.32.'de görüldüğü gibi 1954 yılı hariç diğer yıllarda fiili trafik tahmin edilen trafikten daha fazla çıkmıştır. Yani sadece 1954 yılında tahminler doğru çıkmıştır.

**TABLO 6.32.: İstanbul Boğazı Yıllık Fiili Trafikinin, 2. Etüt Tahminleri İle Karşılaştırılması**

Yıl	Fiili Trafik	Tahmin Edilen Trafik
1954	966.000	966.000
1963	2.294.580	2.149.491
1966	3.281.747	2.805.748
1967	3.851.203	3.067.771

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 22)

**TABLO 6.33.: Etüt İstanbul Vasıta Sayısı Tahmini İle Fiili Durum**

Yıl	Motorlu Araç Tahmini	Fiili Motorlu Araç Adedi
1956	17.000	17.000
1963	28.600	48.167
1967	35.400	79.190

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 30)

Tablo 6.33.'de sadece 1956 yılında tahmini ve fiili motorlu araç adedi doğru çıkmıştır. 1963 ve 1967 yıllarında ise fiili motorlu araç adedi tahmini değerden daha fazla gerçekleşmiştir.

Boğaz köprüsü ve çevre yolların yapılmasıyla trafik problemi çözülecek, turizm canlanacak, Asya ve Avrupa arasındaki ulaşım daha kolay sağlanacak, araba vapurlarını beklemekten kaynaklanan zaman kaybı ortadan kalkacak ve en önemlisi de Boğaz trafiği azalacaktır.

#### **6.4.1.3. Güneydoğuda Yapılmakta Olan Yollar**

1960'lı yıllarda Güneydoğu Anadolu bölgesinde, bu bölgenin gelişmesine önemli katkılar yapacağı düşünülerek bazı çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışmalar E 24 yolu üzerinde bulunan Cizre-Hakkâri yolunun 95 km.lik Cizre-Şırnak-Uludere kısmı, 95

km.lik Uludere-Beytüşebep-Çukurca ayrımı yolu ve 44 km.lik Cizre-Silopi-Irak sınırı-Zaho yoludur. (Aynacı, 2007:33).

Türkiye'nin en uç noktalarından olan Hakkâri ili, bu yolun yapılmasıyla beraber İskenderun'a, Mersin'e en kısa yolla bağlanmış olacaktır. Ayrıca Hakkâri bölgesinde var olduğu düşünülen petrol, kömür gibi maden rezervlerinin bulunmasına ve tahminen bir milyon hektardan fazla arazinin tarım için kullanılmasına yardımcı olacaktır.

Bu yolların yapılmasıyla beraber sadece Türkiye değil İran-Irak, Pakistan, hatta diğer Orta Asya ülkeleri dahi bu projeden faydalanmış, Türkiye ile olan ticari, kültürel ilişkilerde bu yollar sayesinde gelişme göstermiştir.

#### **6.4.1.4. Karayollarında Ticari Nakliyat**

Türkiye'de karayolu nakliyatının önemi özellikle 1960'lı yıllardan itibaren önemli derecede hissedilmeye başlanmıştır. Artık nakliyat demiryollarından daha çok karayolları ile karşılanmaya başlanmıştır.

Karayolu taşımacılığı araç ve terminal açısından düşük yatırım maliyetlerine sahiptir. Maliyetlerin düşük olması finansal büyüklüğü daha fazla olan hava ve deniz taşımacılığındakilere oranla daha küçük işletmelere de pazara girme imkanı tanımaktadır. (Karagülle, 2007:28).

Serbest bırakılmış ve birçok yönden desteklenmiş karayolu taşımacılığı bu dönemde oldukça fazla gelişmiş, milli ekonomiye göre taşıma sınırlarını aşmıştır. Normal şartlarda demiryolu ile taşınabilecek olan yükler dahi kamyonlarla taşınır hale gelmiştir.

Bu durum "Türk karayollarının üzerindeki baskıyı, büyük bir tahribata dönüştürmektedir. Bu noktada oluşan bunalımın somut sonuçları, karayollarının tahribatından başka, somut can ve mal kayıpları ile gün ışığına çıkmaktadır"(Hamitoğlu, 1997:39).



**TABLO 6.34.: Türkiye'deki Taşıt, Yol Ve Nakliyat Gelişimi**

	Otomobil	Kamyon	Otobüs	Geçit Veren Yollar KM	Yolcu 1000 KM	Ton 1000 KM
1938	5713	4352	1297	10.038	-	-
1940	4342	3520	1237	10.911	-	-
1942	3574	3848	985	11.363	-	-
1944	3406	4484	988	11.990	-	-
1946	4676	8251	1615	12.680	-	-
1948	8012	11.403	2622	12.246	-	-
1950	13.405	15.404	3755	17.465	2.597.000	957.000
1952	23.938	24.722	5510	22.574	6.370.000	1.319.000
1954	28.599	30.250	6671	25.528	9.082.000	2.209.000
1956	33.377	35.070	7914	32.421	1.291.000	2.662.000
1958	34.244	39.721	8065	38.018	8.886.000	2.419.000
1960	45.767	57.460	10.981	40.257	10.880.000	3.678.000
1962	52.381	64.706	13.056	41.986	13.000.000	4.400.000

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 35)

Tablo 6.34.'de görüldüğü gibi 1950 yılından itibaren nakliye işlemleri oldukça gelişme göstermiştir. 1950 yılında km. başına 957.000 ton yük düşerken 1962 yılında km. başına 4.400.000 ton düşmüştür. Yine 1950 yılında km. başına 2.597.000 yolcu düşerken 1962 yılında km. başına 13.000.000 yolcu düşmüştür.

Karayollarında 1960-1978 yılların da hem yük hem de yolcu taşımacılığında artışlar olmuştur. “Örneğin karayollarının (ton X km.) cinsinden yük taşımacılığındaki payı 1960 yılında %30 iken 1978 yılında bu rakam %61 olmuştur. Karayollarının yolcu taşımalarındaki payı ise 1960 yılında %73 iken 1978 yılında %95 olmuştur” (Ergün, 1985:96).

Karayolu nakliyesinin bu kadar gelişmesi ve nakliye işine girişin fazla sermaye gerektirmemesi, nakliye işletmecilerinin artmasına da sebep olmuştur.

Fazla kapasiteye rağmen, mal ve işgücü nakliyatı ile turizm mevsimi taşımalarında güçlük ve tıkanıklıklar meydana gelmekte, üretim ve tüketim bölgeleri arasında stok ve mübadele azalmakta, çabuk bozulan mallarda miktar kaybı yüzünden maliyetler artmakta ve büyük fiyat farkları ortaya çıkmaktadır. (Aynacı, 2007:36).

Nakliye sektöründe oldukça yıkıcı bir rekabet söz konusudur. Rekabetin var olması da rekabet kanunu gereği fiyatların nakliyecilerin aleyhine dönmesine sebep olmuştur. Nakliyeciler rekabet sebebiyle iş buldukları takdirde araçlarını kapasitesinin üzerinde yüklemişler ve bu durum da güvenlik açısından tehlike oluşturmuştur.

1975 yılında 862 adet olan tır aracımız, 1980 yılına gelindiğinde 6.000 adet olmuş ve bu yıldan sonra da hızla artmıştır.

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

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planının beş ana ilkesi bulunmaktadır. Bunlardan birincisi; ulaştırma sektörünün planda öngörülen ekonomik ve sosyal hedeflerin gerçekleşmesini sağlamaktır. İkinci ilkesine göre sadece karayolu sisteminin değil diğer sistemlerinde gelişmesini sağlamak esastır. Üçüncü ilkesinde göre ulaştırma sistemlerini kullananların yapım ve bakım harcamalarına, amortisman, bakım gibi bir takım masraflara katılmalarını sağlamak amaçlanmıştır. Dördüncü ilkesinde sektörün, değişen şartlara uyabilen, gelişen, dinamik bir yapıya kavuşturulması amaçlanmıştır. Son ilkesinde de ulaştırma sistemlerinde emniyet sağlamak amaçlanmıştır. (DPT, 1968:561).

Birinci Plan döneminde, şehirlerarası yolcu taşımada öncü sistemi olan karayolu, yüzde 16,8 artış hızıyla diğer sistemlerin önüne geçmiştir.

**TABLO 6.35.: İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri**

		(Milyon Yolcu X KM)						
		1963	1967	I.Plan	1968	1972	Endeks	II.Plan
		(1)	(2)	Yıllık %	(4)	(5)	1972	Yıllık %
Ulaştırma Tipi		(1)	(2)	Artış	(4)	(5)	1967:100	Artış
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Karayolu	Ş.Arası	19.369	36.100	16.8	40.200	60.400	167.3	10.7
	Şehirli	1.184	1.045	-3.0	1.070	1.200	114.8	2.9
Demiryolu	Ş.Arası	3.005	3.639	4.9	3.779	4.428	121.6	4.1
	Şehirli	626	710	3.3	730	880	123.9	4.8
Denizyolu	Ş.Arası	213	178	-4.6	172	147	82.6	-3.9
	Şehirli	965	1.025	1.5	1.040	1.150	112.2	2.6
Havayolu	Ş.Arası	124	203	13.2	226	356	175.3	12
	Şehirli	-	-	-	-	-	-	-
Toplam	Ş.Arası	22.711	40.120	15.2	44.377	65.331	162.8	10
	Şehirli	2.775	2.780	0.01	2.840	3.230	116.2	3.3

Not: (1)Karayolu ve demiryolu şehirli üretim tahminleri sadece kamu sektörüne yapılan taşımaları kapsamaktadır.  
(2)Karayolu şehirli üretim miktarları sadece Ankara,İstanbul ve İzmir şehirlerine aittir.

KAYNAK: DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.

**TABLO 6.36.: İç Hatlar Yük Taşıma Tahminleri**

		(Milyon Ton X KM)						
		1963	1967	I.Plan	1968	1972	Endeks	II.Plan
		(1)	(2)	Yıllık %	(4)	(5)	1972	Yıllık %
Ulaştırma Tipi		(1)	(2)	Artış	(4)	(5)	1967:100	Artış
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	0	(7)
		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
Karayolu		6.717	12.500	18	14.400	25.900	207.2	15.8
Demiryolu		4.111	6.201	10.8	6.477	7.849	126.5	4.9
Denizyolu	Ş.arası	1.889	3.420	16.8	3.680	4.880	142.6	7.3
	Şehirli	65	80	0.4	81	103	128.8	6.2
Havayolu		1.1	2.4	21.2	3.2	5	208.3	11.8
Toplam	Ş.arası	12418.1	22123.4	15.4	24560.2	38634	174.6	12
	Şehirli	65	80	5.4	81	103	128.8	6.2

Not: (1) Karayolu ve demiryolu sektörlerinde şehirlerarası üretim miktarı verilmiştir.  
(2) Denizyolu şehirlerarası ve şehirli üretim tahminleri sadece kamu sektörüne yapılan taşımaları kapsamaktadır.

KAYNAK: DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.

Tablo 6.35. ve Tablo 6.36.'dan de anlaşılacağı üzere karayolu ulaştırmasının açık ara farkla diğer ulaştırma sektörlerinden önde olacağı tahmin edilmektedir.

İkinci Plan döneminde tahmin edilen iç ve dış hatlar yolcu ve yük taşıma tahminleri beklenen değerlere ulaşmış hatta bazı alt sektörlerde tahminleri bile aşmıştır. Bu durum, özellikle iç hatlarda şehirli yolcu taşımada görülmektedir. Şehirli yolcu taşımalarında karayolu, demiryolu ve denizyolu tahminlerin iki katı kadar fazla gerçekleşmiştir”(DPT, 1973:579).

İkinci Plan döneminde yılda ortalama kamyon - kamyonet sayısında yüzde 2,6, otobüs - minibüs sayısında yüzde 5,7, binek otomobil ve jeep sayısında yüzde 11,2 gelişme beklenmekteyken bu oranlar Birinci Plan. döneminde sırasıyla yüzde 5,1, yüzde 7 ve yüzde 12,3 olarak gerçekleşmiştir. (DPT, 1968:568).

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı çerçevesinde 16.74 milyar liralık ulaştırma yatırımı yapılması hedeflenmiştir.

“II. Plan döneminde, ulaştırma sektörü imalat ve konut sektörlerinden sonra, üçüncü sıraya yükselmiştir. Bu dönemde toplam yatırımların %16.1'i ulaştırma sektörüne yapıldı”(TÜSİAD, 1988:16).

**TABLO 6.37.: Karayolu Alt Yapı Kapasitesi Tahminleri**

(KM)							
Yol Tipleri	1963 (1)	1967 (2)	I.Plan Yıllık % Artış (3)	1968 (4)	1972 (5)	Endeks 1972 1967:100 (6)	II.Plan Yıllık % Artış (7)
I.Devlet Yolları							
a.Sert Satırlı Yollar							
(1)Parke	198	189	-1.3	200	240	126.9	4.7
(2)Beton Asfalt	1125	1312	4	1650	3000	228.6	15.9
(3)Bitümlü Kaplama	8603	12893	10.6	14500	20500	159	9
b.Gevşek Satırlı Yollar							
(1)Stabilize Çakıl	19292	14134	-7.4	12820	7900	55.9	-11.4
(2)Kırma Taş	285	286	0	270	200	69.9	-7.2
c.Toprak Yol							
(1)Drenajlı Toprak Tavsiye	1226	709	-12.9	600	200	28.2	-24
(2)Toprak Tavsiye	1293	1294	0	1100	300	24.3	-27.8
I.Devlet Yolları Toplamı	2514	1923	-6.9	1600	400	20.8	-29.3
2.İl Yolları	34536	32740	-1.4	32740	32740	100	0
a.Üst Yapılı Yollar							
(1)Çimento Beton	-	-	-	-	-	-	-
(2)Bitümlü Kaplama	380	858	22.6	1000	1800	209.7	16.9
(3)Parke	-	30	-	30	40	133	6.8
(4)Kırmetaş	1292	1600	0.5	1600	1600	100	0
(5)Stabilize	12977	10174	-6	10790	13180	129.5	5.6
b.Torak Tavsiye Yollar							
(1)Drenaj Yapılı	-	1261	-	1200	800	66.7	-9.9
(2)Drenaj Yapısız	4313	2216	-15.6	2008	1200	54.2	-12
c.Ham Yollar	4953	9481	17.6	9000	7000	73.8	-6.1
II.İl Yolları Toplamı	23915	25620	1.8	25620	25620	100	0
3.Köy Yolları							
a.1.sınıf Kaplamalı	-	-	-	3100	17500	564	54.1
b.2 sınıf Kaplamalı	13888	28500	20.6	28500	28500	100	0
c.Tasviye	13873	17479	7.5	17379	15979	90.8	-1.5
d.Ham Yollar	20230	104021	50.6	101021	88021	84.8	-3.5
III.Köy Yolları Toplamı	47991	150000	33	15000	150000	100	0

KAYNAK: DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.

Plan dahilinde karayolu ulaştırması ile ilgili yatırımlar, toplam ulaştırma yatırımları içerisinde %72.7 ile en büyük paya sahiptir. Bu yatırımlarla mevcut karayolu şebekesinin yüksek standartlara ulaştırılması ve grup köy yollarının da genişletilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda karayolları yatırımlarıyla, Devlet yollarında, 1 700 Km. beton asfalt, 7 600 Km. bitümlü kaplama; il yollarında, 950 Km. bitümlü kaplama, 3.000 Km. stabilize yol yapılacaktır. Yatırımlar çerçevesinde Köy yollarında, 17 500

Km. kaplamalı yol yapımı programlanmıştır. Ayrıca İkinci Beş Yıllık Plan döneminde İstanbul çevre yolları ve Boğaz Köprüsü projesi İstanbul -İskenderun arasında bir sürat yolunun yapımı ve turizm bakımından da önem arz eden Güneydoğu Anadolu yollarının tamamlanması da hedeflenmiştir.

**TABLO 6.38.: Karayolu Alt Yapı Kapasitesi Tahminleri**

(Milyon TL 1965 Yılı Fiyatlarıyla)							
	I.Plan Dönemi Toplamı (1)	1968 (2)	1969 (3)	1970 (4)	1971 (5)	1972 (6)	II.Plan Dönemi Toplamı (7)
Karayolu	6380	2.070	2.230	2.400	2.625	2.845	12.170
Demiryolu	1562	485	600	705	700	660	3.150
Denizyolu	779.7	183	193	191	166	167	900
Havayolu	220.7	153	124	63	128	52	520
Toplam	8.922.4	2.891	3.147	3.369	3.619	3.724	16.740

KAYNAK: DPT, İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.

“II. Plan dönemi sonunda karayolu şehirlerarası yolcu taşımada planda tespit edilen hedeflere ulaşılmış, şehiriçi yolcu taşıma hizmetleri hedefin üstünde gerçekleşmiştir”(Sağlam, 1977:214).

#### 6.4.2.1970-1980 Dönemi Karayolları Politikaları

Bu dönemde ülkemizde ulaştırma sistemleri arasında koordinasyon sorununun var olması dolayısıyla karayolu ulaştırmasının daha fazla önem kazandığını görmekteyiz. Karayollarının önemi dolayısıyla da motorlu araç sayısında artışlar vardır.

“Ülkemizde motorlu taşıt filosunun 1972 yılında yüzde 14, 1973 yılında yüzde 17 oranında artmasına mukabil, nüfus yüzde 2.5, fert başına milli gelir ortalama yüzde 4.5 oranında artmaktadır”(Sağlam, 1977:215).

Bu dönemde İstanbul Çevre Yolu, Boğaziçi Köprüsü, Haydarpaşa-İzmit yolu, Eşrefpaşa-Halkpınar yolu, Üçüncü Haliç Köprüsü ve İkinci Boğaz Köprüsü programa alınmıştır.

Tablo 6.39.'de de görüldüğü gibi 1970 yılı itibariyle toplam devlet yolu uzunluğu 29.956 km.dir. Bu yolların 17.058 km.si beton asfalt, 133 km. parke ve 12.765

km. stabilize yoldur. 1980 yılına gelindiğinde toplam devlet yolu uzunluğu artmış ve 30.342 km. olmuştur. 1980 yılında beton asfalt yolda artış olmuş ve 24.972 km. yükselmiştir. Ancak parke ve stabilize yollarda da azalmalar olmuş ve sırasıyla 70 km. ve 5.300 km.ye düşmüşlerdir.

**TABLO 6.39.: 1970–1980 Yılları Arasındaki Devlet Yollarının Genel Satış Durumuna Göre Uzunlukları**

Yıllar	Beton Asfalt	Üst Yapılı Yollar			Toprak Tavsiye Yollar			Ham Yollar
		Parke	Stabilize	Toplam	Drenajlı	Drenajsız	Toplam	
1970	17058	133	12765	29956	563	553	1116	1936
1975	20943	117	10382	31442	476	301	777	1312
1980	24972	70	5300	30342	199	285	484	963

**KAYNAK:** Karayolları Genel Müdürlüğü, Türkiye Karayolları İstatistiği Yılıhı 1981, Ankara, s.17.

“1970’li yıllarda otomotiv sanayindeki gelişmelere paralel olarak yüksek standartlı yollar yapılmaya başlanmıştır”(Evren, 26 Ocak 2010).

Yol yapım çalışmaları, trafik güvenliği, trafik işaret ve çizgileriyle Karayolları Genel Müdürlüğü ilgilenmektedir. Bu doğrultuda yol yapım çalışmaları için 1972 yılında 415 milyon lira harcanmıştır.

Bu dönemde karayollarının 2.580 km.si hiç geçit vermemekle beraber 7.784 km.si yalnız kuru havalarda geçit vermektedir. 11 ilçe merkezi ve 197 bucak merkezine yalnız kuru havalarda gidilebilmektedir. 23 bucak merkezinin ise hiç yolu yoktur. Geometrik standart bakımından, devlet yollarının % 40’ı, il yollarının % 85’i, fiziki standart bakımından da devlet yollarının % 85’i, il yollarının % 90’ı yetersizdir. Karayollarının trafik hacmi günden güne artmaktadır. (Aynacı, 2007:39).

**TABLO 6.40.: 1970–1980 Yıllarında Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımlar**

		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	Toplam
1970	A	6.477		-		-		-		-
	B	17.447	61	6.092	21	5.100	18	25	0	28.664
	C	41.311	91	3.444	8	133	0	308	1	45.196
	D	54	-	-	-	-	-	-	-	-
	E	162	-	-	-	-	-	-	-	-
1980	A	15.343	-	-	-	-	-	-	-	-
	B	37.507	72	5.029	10	6.263	12	32	0	52.260
	C	73.127	91	6.011	7	954	1	395	1	80.487
	D	115	-	-	-	-	-	-	-	-
	E	320	-	-	-	-	-	-	-	-

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 40)

(A: taşıt-km, B: ton-km, C: yolcu-km, D: taşınan yük-km, E: taşınan yolcu, - : bulunamamıştır, -- : uygulanmamıştır.)

Tablo 6.40.'dan da anlaşılacağı üzere 1970 ve 1980 yıllarında yolcu taşımacılığında ilk sırayı %91 ile karayolları almaktadır. 1970 yılında yolcu taşımacılığında karayollarını sırasıyla demiryolları ve havayolları izlemektedir. 1980 yılında yolcu taşımacılığında demiryolu oranında %1'lik bir azalma olduğu görülmektedir. Bunun sebebi de denizyolu taşımacılığında meydana gelen %1'lik artıştır.

Tablo 6.40.'de yük taşımacılığında da karayolları üstünlüğü hakimdir. Bu üstünlük 1970 yılında %61 iken 1980 yılında %72 olmuştur. 1970 yılında karayolunu sırasıyla demiryolu ve denizyolu izlemektedir. 1980 yılında ise karayolunu sırasıyla denizyolu ve demiryolu izlemektedir. Yani 1980 yılında yük taşımacılığında denizyolu demiryolundan daha fazla tercih edilmektedir.

“1970’de Türkiye’de 7.518 traktör, 10.335 kamyon ve kamyonet, 1.909 otobüs, minibüs ve midibüs ve ancak 3.660 otomobil üretilmiştir”(Karluk, 1999:269).

**TABLO 6.41.: Bazı Ülkelerde Km<sup>2</sup> Başına Düşen Yol Uzunlukları (1973)**

Avusturya	1.140
Bulgaristan	0.280
Yunanistan	0.270
Fransa	1.430
İspanya	0.280
Yugoslavya	1.500
Türkiye	0.080

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 41)



Tablo 6.41.'de 1973 yılında bazı ülkelerde km. başına düşen yol uzunlukları bulunmaktadır. Her ne kadar karayollarında yolcu ve yük taşımacılığında üstünlük olduğunu bilsek de yukarıdaki tablo yollarımızın aslında ne kadar yetersiz düzeyde olduğunu gözler önüne sermektedir. Tabloda görüldüğü gibi Türkiye km. başına düşen yol uzunluğu bakımından bir çok ülkenin gerisinde kalmıştır.

Karayollarının özellikle yük taşımacılığındaki payının giderek artması, hızın düşmesi, araç kapasitelerindeki azalma, yollarda daha fazla tahribatın oluşması, altyapının zamanından önce yıpranması ve artan trafik kazaları gibi olumsuz sonuçlara sebep olmaktadır. Karayolu trafiğinde ağır taşıtların payı gelişmiş ülkelerde yüzde 10 dolayında iken, ülkemizde yüzde 60'lara kadar çıkması trafik güvenliğini azaltan en önemli hususlardan biridir. Ülkemizdeki trafik kazaları ve neden olduğu ölümlerin sayısı, gelişmiş ülkelere göre 3-10 kat daha fazladır. (Ablak, 30 Ocak 2010).

**TABLO 6.42.: Bazı Ülkelerin Karayolu Harcamaları**

Batı Almanya	409.45 Milyar TL
A.B.D.	371.75 Milyar TL
Japonya	151.75 Milyar TL
Fransa	51.27 Milyar TL
Türkiye	7 Milyar TL

KAYNAK: (Aynacı, 2007: 42)

Tablo 6.42.'de bazı Avrupa Ülkeleri ile Türkiye'nin karayollarına yaptığı harcamalar verilmektedir. Bu tabloda Türkiye'nin diğer ülkelere göre çok düşük miktarda yatırım harcaması yapıldığı görülmektedir.

1970-80 döneminde 60 bin km. olan karayolu ağının 100 bin km.ye çıkarılması hedeflenmiştir. İlk olarak dengeli kalkınma ve sosyal adalet gereğince ihmal edilmiş yörelere öncelik verilerek ve bu yörelerdeki çalışmalar hızlandırılacaktır. Bunu sağlamak için Karayolları Genel Müdürlüğü KAGEP adı verilen "Karayolları Ağı Geliştirme Projesi" çalışmasını başlatmıştır.

Projedeki amaç, karayolları ağının kendi içinde rasyonel bir hale getirilmesi, devlet yolu ve il yolu arasındaki dengesizliğin giderilmesi, nüfus yoğunluğu yüksek ve ulaşım olanaklarının yoksun olduğu bölgelere karayolu ulaşımının sağlanmasıdır.

Ayrıca 1970'li yıllarda paralı otoyolların gerekliliği ilk olarak ciddi anlamda konuşulmaya başlanmıştır. KGM, bu amaçla hukuki mevzuatta çalışmalar başlatılmıştır. Yine bu dönemde uluslararası ulaşımı ve döviz gelirlerini arttırmaya yönelik çalışmalar da hükümet politikalarının kapsamı içinde yerini almıştır.

#### ***6.4.2.1.İstanbul Çevre Yolu Ve Boğaziçi Köprüsü Projesi***

1969 yılında tespit edilen programa göre ve tahmin edilen maliyetlere göre projenin fiilen inşasına başlanmıştır. Proje iki kısımdan oluşmaktadır. Projenin birinci kısmı, Boğaziçi Köprüsü'nü de içine alan ve Ankara asfaltından Barbaros Bulvarı'na kadar olan kesimi içine almaktadır.

Projenin ikinci kısmı, Londra asfaltından Barbaros Bulvarı'na kadar olan kısımdır ve Haliç Köprüsü'nü de içine almaktadır.

#### ***6.4.2.2.Haydarpaşa-İzmit Projesi***

Projenin ilk safhası 1968 yılında başlatılmıştır ve Bostancı Tüneli ile Gebze arasının dört seride çıkarılması ve bir ekspres yol sisteminin teşkili öngörülmüştür.

Projenin ikinci safhasında Gebze-İzmit kesimi ele alınacaktır. Burada kısımda mevcut yol olduğu gibi bırakılarak yeni bir otoyol inşa edilecektir.

1974 yılında başlanacak ve 1978 yılında da bitirilmesi planlanan 40 km.lik yolun 1 milyar 52 milyon liraya mal olacağı hesaplanmıştır.

#### ***6.4.2.3.Eşrefpaşa-Halkapınar (İzmir Geçişi) Projesi***

İzmir Geçişi Projesi 10 km. uzunluğundaki bir yolu kapsamaktadır. 1972 yılında hesaplanan maliyet rakamlarına göre 200 milyon liralık bir harcama gerektirmektedir.

#### ***6.4.2.4. Birinci Boğaz Köprüsü Ve İstanbul Çevre Yolu'nun İnşaatı Ve Hizmete Girmesi***

20 Şubat 1970 tarihinde Birinci Boğaz Köprüsü'nün inşasına başlanmıştır.

İstanbul Çevre Yolu'nun ilk bölümü 30 Ekim 1973'te hizmete girmiştir. İstanbul Çevre Yolu projesi, Avrupa-Asya karayolu arasındaki önemli bir darboğazı ortadan kaldırmak ve şehir içi trafiği de hafifletmek için bir otoyol olarak planlanmıştır.

22 km. uzunluğundaki çevre yolunun 13 km.si Avrupa yakasında 6,5 km.si Asya tarafında yer almaktadır. İstanbul Boğaziçi ve Haliç Köprüleri de geriye kalan 2,5 km.lik kısmı teşkil etmektedir. (Aynacı, 2007:46).

Birinci Boğaz Köprüsü'nün 1974 yılının Mayıs ayında bitirilmesi planlanmış ancak açıldığı tarihte köprünün ancak % 85'i tamamlanabilmiştir.

#### ***6.4.2.5. Üçüncü Haliç Köprüsü Projesi***

Sözleşmesi 7 Eylül 1971 tarihinde imzalanmış olan Haliç Köprüsü'nün 30 ayda tamamlanması ve İstanbul Çevre Yolu'nda, Ayvansaray-Halıcıoğlu arasında inşa edilmesi planlanmıştır.

Haliç Köprüsü'nün inşasına 5 Kasım 1971 tarihinde başlanmış ve köprü 1974 tarihinde tamamlanmıştır. Köprü'nün tamamlanmasıyla birlikte İstanbul Çevre Yolu'nun 2. bölümünü oluşturan Mecidiyeköy-Topkapı kesiminin Mecidiyeköy'den itibaren Bayrampaşa-Vatan Caddesi kavşağına kadar olan kısmını oluşturan otoyol da hizmete açılmıştır.

Köprü'nün ihale bedeli, 49.994.819.50 TL ve 9.666.041,30 \$ olmak üzere toplam 193.535.532.81 TL'dir.

"Haliç Köprüsü yapımında öngörülen proje bedelinde artış olmamıştır. Köprüden ilk yıl günlük ortalama olarak 40.000 aracın geçeceği saptanmıştır. 1990

yılında ise günde ortalama 82.000 aracın bu köprüyü kullanacağı öngörülmüştür”(Aynacı, 2007:49).

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

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planının 6 ana ilkesi bulunmaktadır. Bunlardan birincisinde ulaştırma sistemlerinin taşıma maliyetinin saptanması ve bu maliyetin düşürülmesi için gerekli tedbirlerin alınması hedeflenmiştir. İkinci ilkesine göre; belirli yerleşme yörelerinin ulaştırma talebi, uzun zaman dilimleri dikkate alınarak tespit edilecek ve böylece bu yöreler için gerekli alt yapının kurulması ve kullanılması sektör ana planlarına bağlanacaktır. 3. ilkesinde yurtiçi ve yurtdışı ulaşımda, çağdaş ulaştırmanın gereği olan teknoloji, sistem, organizasyon ve koordinasyon kurulması ve devamlı bir gelişme süreci içinde tutulması hedeflenmektedir. Dördüncü ilkesine göre, karayolu ulaştırmasının daha düzenli bir ortamda sağlanması ve transit taşımalarının Türkiye üzerinden kontrollü olarak yapılması esas tutulacaktır. Beşinci ilkesinde demiryolu ulaştırmasının gelişen sanayiinin ihtiyacını süratli ve ucuz olarak karşılayacak yönde geliştirilmesi amaçlanmıştır. Son ilkesinde de deniz ve havayolları ulaştırmasında, özellikle, dış piyasalarla rekabeti olumlu yönde sağlayacak bir kapasite ve işletmecilik anlayışının yaratılması amaçlanmıştır (DPT, 1973:.

**TABLO 6.43.: İç Hatlar Yolcu Taşınması**

Ulaştırma Tipi		(Milyon Yolcu X KM)						
		1968 (1)	1972 (2)	II. Plan Yıllık Ort Artış % (3)	1973 (4)	1977 (5)	Endeks 1977 1972:100 (6)	III. Plan Yıllık Ort. Artış % (7)
Karayolu	Ş.arası	38200	60000	10.7	73000	126800	211.33	16.1
	Şehirliği	1070	1325	4.9	1500	4500	339.62	27.7
Demiryolu	Ş.arası	3643	3650	0.6	3683	3816	104.55	0.9
	Şehirliği	890	1300	11.5	1430	2094	161.08	10
Denizyolu	Ş.arası	158	141	-3.8	137	122	86.52	-2.9
	Şehirliği	1282	1600	7.7	1712	2244	140.25	7
Havayolu	Ş.arası	255	495	18.2	597	1236	248.19	19.9
Toplam:	Şehir.arası	42256	64289	9.9	77417	131974	205.28	15.5
	Şehirliği	3248	4225	7.8	4642	8838	209.18	15.9

Not: Karayolu ve denizyolu şehirliği taşıma değerleri kamu sektörünce yapılan taşınmaları kapsar  
Karayolu, şehirliği taşıma miktarı sadece Ankara, İstanbul ve İzmir şehirlerine aittir.

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

**TABLO 6.44.: İç Hatlar Yük Taşınması**

Ulaştırma Tipi		(Milyon Ton X KM)						
		1968 (1)	1972 (2)	II. Plan Yıllık Ort Artış % (3)	1973 (4)	1977 (5)	Endeks 1977 1972:100 (6)	III. Plan Yıllık Ort. Artış % (7)
Karayolu	Ş.arası	140.80	25700	15.5	34100	60500	235.41	18.7
Demiryolu	Ş.arası	5671	6600	3.8	8590	10076	152.66	8.8
Denizyolu	Ş.arası	3589	7260	11	8437	12499	172.16	11.5
	Şehirliği	118	157	7.4	186	263	167.51	10.9
Havayolu	Ş.arası	2.1	2.4	4.8	2.8	3.6	150	8.5
Toplam:	Şehir.arası	23342.1	39562.4	12.2	51129.8	83078.6	209.99	16
	Şehirliği	118	157	7.4	1886	263	167.51	10.9

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

**TABLO 6.45.: Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri**

Ulaştırma Tipi		(Milyon Yolcu X KM)						
		1968 (1)	1972 (2)	II. Plan Yıllık Ort Artış % (3)	1973 (4)	1977 (5)	Endeks 1977 1972:100 (6)	III. Plan Yıllık Ort. Artış % (7)
Karayolu		83	120	10.7	128	167	139.17	6.8
Denizyolu		90	230	17.7	235	255	110.86	2.1
Havayolu		213	683	42.8	819	1697	248.46	20
Toplam		386	1033	29	1182	2119	206.14	15.5

Not: Karayolu hariç diğer sistemlerdeki miktarlar sadece kamu sektörünce yapılan taşınmaları göstermektedir.

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

**TABLO 6.46.: Karayolları Satih Cinslerine Göre Uzunluk Tahminleri**

III. Plan Dönemi	Birim; KM					
	1972 (1)	1973 (2)	1974 (3)	1975 (4)	1976 (5)	1977 (6)
I.Devlet Yolları						
a.Sert Satırlı Yollar						
(1)Parke	150	153	155	158	161	163
(2)Beton Asfalt	1508	1590	1650	1720	1800	1890
(3)Bitümlü Kaplama	17221	18550	19471	20350	21250	22100
b.Gevşek Satırlı Yollar						
(1)stablize Çakıl	11215	10638	9950	9240	8560	7960
(2)Kırma Taş	1900	1325	1125	975	800	628
c.Toprak Yol						
(1)Drenajlı Toprak Tavsiye	450	440	435	420	410	400
(2)Toprak Tavsiye	480	520	530	553	570	580
d.Ham ve geçit vermeyen y.	2091	1800	1700	1600	1465	1300
I.Devlet Yolları Toplamı	35016	35016	35016	35016	35016	35016
2.İl Yolları						
a.Üst Yapılı Yollar						
(1)Çimento Beton	7	7	7	7	7	7
(2)Bitümlü Kaplama	2490	2575	2663	2754	2848	2945
(3)Parke	-	76	72	68	64	60
(4)Kırmetaş	810	732	665	605	550	500
(5)Stablize	13430	14021	14536	15176	15844	16649
b.Torak Tavsiye Yollar						
(1)Drenaj Yapılı	1850	1875	1900	1925	1950	2000
(2)Drenaj Yapısız	2100	2032	1971	1912	1856	1800
c.Ham ve geçit vermeyen Y.	3670	3119	2623	1990	1316	476
II.İl Yolları Toplamı	24437	24437	24437	24437	24437	24437
3.Köy Yolları						
a.1.sınıf Kablamalı	27389	28414	29424	30414	31394	32369
b.2 sınıf Kablamalı	45592	46000	46227	47527	48817	50097
c.Tasviye	29694	29374	29064	28774	28494	28219
d.Ham Yollar	59380	58267	57340	55340	53350	51370
III.Köy Yolları Toplamı	162055	162055	162055	162055	162055	162055

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında; karayollarına ait yatırımlarda önceliğin yıllık programlarda gösterilecek bölgelerdeki devlet ve il yollarına verilmesi ve trafiği çok artan güzergahlarda da ücretli otoyolların yapılması öngörülmektedir. (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:101).

**TABLO 6.47.: Karayolu Taşıt Parkı**

Taşıtlar	(Adet)				
	1973 (1)	1974 (2)	1975 (3)	1976 (4)	1977 (5)
Otomobil	208.320	233.318	261.316	292.673	327.793
Kamyonet	63.800	70.818	78.607	87.253	96.850
Minibüs	27.250	29.702	32.375	35.288	38.464
Otobüs	23.220	25.077	27.083	29.250	31.590
Kamyon	129.214	136.966	145.184	153.895	163.128
Toplam	451.604	495.881	544.565	598.359	657.825

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

“Planlı dönemde (özellikle 3. Beş Yıllık Plan) en hızlı artış motorlu taşıt parkında olmuştur. 3. Plan döneminde karayolu ulaştırması taşıt parkında yıllık ortalama artış %10 öngörülmesine rağmen, bu oran %20.2 olarak gerçekleşmiştir” (Ergün, 1985:86). Tablo 6.47.’de de görüldüğü gibi motorlu taşıtlarda en büyük artış otomobilde gerçekleşmiştir.

**TABLO 6.48.: Ulaştırma, Haberleşme, Radyo-Televizyon Yatırımları**

	(1971 Fiyatlarıyla, Milyon TL)		
	I.Plan Dönemi Toplam Gerçekleşme (1)	II.Plan Dönemi Toplam Tahmini Gerçekleşme (2)	III.Plan Dönemi Toplamı (3)
Karayolu Ulaş.	-	-	17600
Demiryolu Ulaş.	-	-	7600
Denizyolu Ulaş.	-	-	4200
Havayolu Ulaş.	-	-	4400
Haberleşme	-	-	5500
Radyo-TV	-	-	1300
Toplam	14990.4	25957.0	40600

KAYNAK: DPT, Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977)

**TABLO 6.49.: Ulaştırma Sektörü Yatırımları (% olarak)**

	I.Plan Dönemi 1963-67	II.Plan Dönemi 1968-72	III.Plan Dönemi 1973-77
KARAYOLU	72	73	52
DEMİRYOLU	17	19	22
DENİZYOLU	9	5	12
HAVAYOLU	2	3	14

KAYNAK: Ergün, İ.,(1985), Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü.İİBF. Yayın No:10,Ankara.

“Ulaştırma sektöründeki bu dengesiz yatırım politikasının bir sonucu olarak yük ve yolcu taşımalarının alt sistemlere göre dağılımı da çok dengesiz olmuştur. Örneğin ülkemizde bugün karayolunun yolcu taşımalarındaki payı %90'nın üstündedir”(Ergün, 1985:83).

“Bugün ülke içi yük ve yolcu taşımacılığının çok büyük bir bölümünün karayolu ile yapılıyor olması, ulaştırma sektörünün temel amaçları arasındaki taşıma türleri arasındaki dengenin sağlanması ilkesine ters düşmektedir”(Filizfidanoğlu, 25 Ocak 2009).

### 6.5. 1980-2000 YILLARINDA KARAYOLLARI

1980 yılında toplam kamu yatırımları içinde ulaştırma ve haberleşme yatırımlarının ağırlığı yaklaşık %18 civarındadır. 1985 yılında ulaştırma ve haberleşme sektörü önemli bir sıçrama yapmış ve toplam kamu yatırımlarının yüzde 30.5’lik kısmını oluşturmuştur. Bu rakamla da birinci öncelikli sektör haline gelmiştir. (Atasoy, 1987:15).

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

**TABLO 6.50.: Ulaştırma Sektörü Hizmetlerinde Dördüncü Plan Hedefleri**

Değer:Milyon TL)								
(1977 Yılı Cari,Diğer Yıllar 1973 Fiyatları İle-								
Alt Sektörler	Birim	1977		1978		1983		Yıllık Ort % Artış (1978-83)
		Miktar	Üretim Değeri	Miktar	Üretim Değeri	Miktar	Üretim Değeri	
I.Karayolu Ulaşımı			80951		119438		175216	8
İç Hatlar Yolcu Taşı.	i	115592		124400		180000		7.7
İç Hatlar Yük Taşıma	ii	35100		38609		57330		8.2
Taşıt Parkı	Adet	938854		1009350		1406		6.9
II.Demiryolu Ulaşımı			4701		6331		15441	19.5
İç Hatlar Yolcu Taşı.	i	4954		5364		10454		14.3
İç Hatlar Yük Taşı.	ii	6367		7798		19500		20.1
Diesel Lokomotif	Adet	270		325		570		11.9
Yolcu Vagonları	Adet	1065		1077		1282		3.5
Yük Vagonlar	Adet	17781		19035		29780		9.4
III.Denizyolu Ulaşımı			3929		5133		9732	13.6
İç Hatlar Yolcu Taş.	i	1138.5		1256		2184		11.7
İç Hatlar Yük Taşı.	ii	4397.2		4580		9210		15
Dış Hatlar Yük Taş.	ii	47151		54853		92250		11
Ticaret Filosu Tonajı		1699910		1800000		2600000		7.6
IV.Hava Yolcu Ulaşım			3084		4002		5571	6.8
İç Hatlar Yolcu T.	i	1073.4		811.4		1254		9.1
Dış Hatlar Yolcu T.	İ	1987.4		1744		2296		5.7
			92665		134904		205966	8.8

Not:İç hat taşımaları kent içi ve kent dışı taşımalarını kapsamaktadır.

i:Milyon Yolcu X KM, ii:Milyon Ton X KM

KAYNAK: DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983).



“Deniz taşıtlarının kuru yük ve akaryakıt taşıma kapasitelerinde dönem içinde önemli artışlar sağlanmış, kamu taşımalarının payı da yükselmiştir”(DPT, 1979:411).

Yurtiçi yolcu taşımalarında gözlenen hızlı artış, IV. döneminin başlarında görülen kriz nedeniyle, ilk yıllarda yerini bir düşüşe bırakmış, bu düşüş havayolunda kalıcı olmuş, karayolunda ise dönemin son yıllarında ılımlı bir artış ile ilk yıllardaki taşımaların üstüne çıkmıştır. (Atasoy, 1987:36).

**TABLO 6.51.: 1978 – 1983 Dönemi Ulaştırma Sektörü Yatırımları**

	Kamu	% Dağılımı	Özel	%Dağılımı	Toplam	(Milyar TL)
						1978 Fiyatlarıyla Toplamın %
Karayolu	68	46.9	72	84	140	60.7
Demiryolu	56.6	39	-	-	56.6	24.6
Denizyolu	10.2	7	13.3	15.6	23.5	10.2
Havayolu	6.3	4.3	0.2	0.4	6.5	2.8
Boru Hattı	1	2.8	-	-	4	1.7
Toplam	145.1	100	85.5	100	230.6	100

KAYNAK: DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983).

Her ne kadar 4. Beş Yıllık Kalkınma Planında demiryollarına ağırlık kazandırılmak istenmişse de istenen olmamış karayolları yine ağırlıklı sektör olmuştur. (Ergün, 1985:83).

Bu dönemde yatırımların yüzde 46,9'u karayollarına, %39'u demiryollarına ayrılmış ve demiryolu ulaştırmasına ağırlık kazandırılması öngörülmüştür. Her ne kadar karayolları en büyük paya sahipse de 1977 yılından itibaren karayollarındaki artış oranı duraklamıştır.

**TABLO 6.52.: IV. Plan Dönemi Karayolları Altyapısı Fizik Hedefleri**

	Yol Yapım ve Onarımı KM.	Kaplama Yapımı KM.
Devlet Yolu	6.550	9.400
İl Yolu	5.100	15.000
Köy Yolu	25.000	25.000
Toplam	36.750	49.400

KAYNAK: DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983).

“Plan döneminde Devlet ve il yollarında, geçit vermeyen ve kaplamasız yol kalmaması, köy yollarında ise yeni yol ve kaplama yapımı yanında fiziki standartların da yükseltilmesi hedef alınmıştır”(DPT, 1979:416).

“1923 yılında Türkiye’de 1 km. sert satırlı(asfalt,beton) yol yok iken, Türkiye 1950’de 1624 km., 1963’de 10.306 km., 1965’de 11.859 km. ve 1977’de 25.506 km. asfalt yola sahip olmuştur.(Ceyhun, 1979:78).

**TABLO 6.53.: Karayolu Taşıt Parkı**

	1997 Gerçek	1978 Gerçek T.	1983	Birim: Adet 1978-83 Yıllık Ort. % Artış
Otomobil	556.887	601.887	831.887	6.7
Otobüs	28.168	29.668	45.163	8.8
Kamyon	183.426	197.520	274.026	6.7
Minibüs	51.756	57.155	83.106	7.3
Kamyonet	118.617	122.717	171.110	7
Toplam	938.854	1.009.354	1.406.297	6.9

KAYNAK: DPT, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983).

“1975 yılında 862 adet olan tır aracımız, 1980 yılında 6.000, 1983 yılında 10.249, 1986 yılında ise 16.168 adete yükselmiştir”(Atasoy, 1987:43). Yük taşıması yapan tır kapasitemizdeki artış sayesinde, taşıma kapasitemiz 1983 yılında 124.000 ton iken, 1986 yılında 213.000 tona yükselmiştir.

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

V. Plan döneminde, ulaştırma sektörünün sağlıklı bir yapıya kavuşması, sektörde verimliliğin artması, mevcut kapasitelerin en etkin biçimde kullanımı ve hizmet düzeyinin yükseltilerek ulaştırma sisteminin ekonomiye hizmet etmesi amaçlanmıştır. (Atasoy, 1987:36).

Ulaştırma sektörü I. Plan döneminde dördüncü, II. Plan döneminde üçüncü ve III. Ve IV. Plan dönemlerinde de ikinci sırada yer almıştır. “1884 yılında başlayan V. Plan döneminde ise, %24.6’lık bir payla ulaştırma sektörü 1. derecede öncelikli bir sektör olmaya başlamıştır” (TÜSİAD, 1988:16).

**TABLO 6.54.: Şehirlerarası Yolcu Taşımaları**

	Milyon Yolcu KM.				
	1978 Gerçekleşme	1983 Gerçekleşme	Yıllık Ort. % Değişim	1989 V.Plan Hedefi	Yıllık Ort. % Değişim
Yurt İçi					
Karayolu(1)	71.393	76.864	1.5	95.755	4.5
Demiryolu	2870	3024	1.1	4150	5.4
Denizyolu(2)	198	98	-13.1	250	16.8
Havayolu(2)	808	650	-4.4	814	4.6
Toplam	75.269	80.636	1.4	100.969	4.6
Yurt Dışı					
Denizyolu(2)	58	46	4.5	55	3
Havayolu(2)	1963	2022	0.6	2531	4.6
Toplam	2021	2068	0.5	2586	4.6

(1) Yalnız devlet yollarındaki taşımalar  
(2) Yalnız kamu kesiminde yapılan taşımadır.

KAYNAK: DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

Tablo 6.54.'de Yurt içi yolcu taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sistemi yüzde 95,1 pay ile ağırlığını sürdürmektedir.

Şehir içi yolcu taşımalarında da, mevcut altyapı ve taşıtların daha verimli kullanılmasını sağlayacak az maliyetli tedbirlere öncelik verilmesi hedeflenmiştir. Şehirlerarası yük taşımada ağırlık karayollarından, birim taşıma maliyeti daha düşük olan demiryolları, denizyolu ve boru hatlarına doğru kaydırılmak istenmiş ancak istenen elde edilememiştir. V. Plan dönemi sonunda, halen yüzde 80,9 olan karayolları payının yüzde 65,7'ye düşmesi, buna karşılık demiryolu, denizyolu ve boru hatlarının paylarının sırasıyla yüzde 18,3, 11,5 ve 4,4'e yükselmesi beklenmektedir"(DPT, 1985:112).

**TABLO 6.55.: Şehirlerarası Yük Taşımaları**

	Milyon Ton KM.				
	1978 Gerçekleşme	1983 Gerçekleşme	Yıllık Ort. % Değişim	1989 V.Plan Hedefi	Yıllık Ort. % Değişim
Yurt İçi					
Karayolu(1)	34.974	41.812	3.7	43.000	0.6
Demiryolu	5679	6123	1.5	12.000	11.9
Denizyolu(2)	3434	2930	-3.1	7500	17.7
Havayolu(2)	63	57	02	69	3.9
Boruhattı	906	750	-5.5	2887	31
Toplam	45.056	51.672	2.7	65.456	4.8
Yurt Dışı					
Denizyolu(2)	39.548	31.030	4.7	53.500	9.5
Havayolu(2)	180	237	5.6	317	6
Boruhattı	13.009	32.373	20	44.145	6.4
Toplam	52.737	63.640	3.8	97.962	9
(3) Yalnız devlet yollarındaki taşımalar					
(4) Yalnız kamu kesiminde yapılan taşımadır.					

KAYNAK: DPT, Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

“1988 yılında karayolu ile taşınan yolcu sayısında %6 ve yük taşımacılığında %4.3 oranındaki artış, ulaştırma sektörü içinde karayolu taşımacılığının payının artmaya devam ettiğini göstermektedir” (TÜSIAD, 1988:19).

Köy merkezlerine ait köy yolları bölümünün tesviyesi ve bunların kaplamalarının yapımı büyük oranda tamamlanacaktır.

V. Plan döneminde ülkemiz üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkemizin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması amaçlanmıştır.

### 6.5.3. Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı Döneminde ulaştırma yatırımları, toplam kamu yatırımları içinde yüzde 30,6 payla birinci sırada yer almıştır. Ulaştırma sistemleri arasında da karayolları sisteminin ulaştırma yatırımları içindeki payı yaklaşık yüzde 80 olmuştur. (Ablak, 30 Ocak 2010).

**TABLO 6.56.: Ulaştırma Sektörü Yolcu Taşımalarında Gelişmeler**

Alt Sektörler	1984 Gerçekleşme	1988 Geçici	1989 Tahmin	1994 Plan Hedefi	(Milyon Yolcu KM) Yıllık Ortalama Artış %	
					5.Plan Döne.	6.Plan Döne.
Yurtiçi						
Karayolu(1)	76.159	93.237	99.297	138.974	5.4	8.6
Demiryolu	3.489	3.802	3.860	4.500	2	3.1
Denizyolu(2)	119	189	210	260	12	4.4
Havayolu(2)	796	1012	1.062	1.450	5.9	6.4
Toplam	80.583	98.240	104.429	143.184	5.3	8.5
Yurt Dışı						
Denizyolu(2)	57	63	75	115	5.6	8.9
Havayolu(2)	2.161	3.273	4.100	6.000	13.7	7.9
Toplam	2.218	3.336	4.175	6.115	13.5	7.9

(1) Yalnız devlet yollarındaki taşımalardır.  
(2) Yalnız kamu sektörünce yapılan taşımalardır.

KAYNAK: DPT, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

**TABLO 6.57.: Ulaştırma Sektörü Yük Taşımalarında Gelişmeler**

Alt Sektörler	1984 Gerçekleşme	1988 Geçici	1989 Tahmin	1994 Plan Hedefi	(Milyon Ton KM) Yıllık Ortalama Artış %	
					5.Plan Döne.	6.Plan Döne.
Yurtiçi						
Karayolu(1)	42.559	55.225	57.433	75.473	6.2	5.6
Demiryolu	7532	6005	6800	13.500	3.2	8.9
Denizyolu(2)	3290	9730	10500	15.500	26.1	8.1
Havayolu(2)						
(2a)	64	90	106	132	10.6	4.5
(2b)	5	10	11	16	17.1	7.8
Boruhattı						
Ham Petrol	3200	9322	9615	10.500	24.3	1.8
(3)	-	1198	3000	5.800	-	14.1
Toplam	58566	82292	88359	114.989	8.8	5.9
Yurt Dışı						
Denizyolu(2)	22.516	33280	37.500	47.500	10.7	4.8
Havayolu(2)						
(2a)	258	414	480	710	13.2	8.1
(2b)	71	44	55	84	-5	8.8
Boruhattı						
Ham Petrol	24340	43.497	45.632	45.840	13.5	0
Toplam	46.927	76.821	83.387	93.424	12.2	2.3

(3) Yalnız devlet yollarındaki taşımalardır.  
(4) Yalnız kamu sektörünce yapılan taşımalardır.  
(2.a) Yolcu ağırlığı ve bagajı (20 kg. yolcuya kadar)dahil taşıma ücretli yük.(toplama dahil edilmemiştir)  
(2b) Taşıman kargo+posta+fazla bagaj(Toplama dahildir)  
(3) SSCB-Türkiye DGBH ile yapılan doğal gaz taşımalardır.(toplama dahil değildir)

KAYNAK: DPT, Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

“Plan döneminde toplam kamu yatırımlarının yüzde 22 'sinin ulaştırma sektörüne ayrılması öngörülmektedir”(DPT, 1990:269). V. Plan döneminde olduğu gibi

VI. Plan döneminde de toplam yurtiçi yolcu taşımacılığında %95 gibi büyük bir payla karayolu ile yolcu taşımalarının ağırlığını koruması beklenmektedir.

Karayolu ile yurtiçi yolcu taşımalarının yılda ortalama yüzde 5,5 artışla Plan dönemi sonunda 137,0 milyar yolcu-km.ye, yurtiçi yük taşımalarının yüzde 4,6 artışla 75,5 milyar ton-km.ye ulaşması hedef alınmıştır.

Plan döneminde, devlet yollarının tamamı ve il yollarının yüzde 70'i asfalt kaplamalı duruma getirilecek, devlet yollarında bitümlü sıcak karışım kaplamalı yolların uzunluğu artırılabacaktır.

Yeniden belirlenecek köy yolları ağında, öncelikle köy ve köy belediyesi merkezine ait yollarla bunları devlet ve il yollarına bağlayan yolların yapımı tamamlanacak, köy yollarında stabilize kaplamalı yol uzunlukları artırılabacaktır.

Ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu bölgeler ile çevre koşullarının esnek üstyapılarının kısa sürede tahrip ettiği yörelerde deneme biçiminde kısa tünellerle, prefabrik beton parke veya beton yol yapımına geçilecektir.

En küçük yerleşim birimine en uygun noktalardan ulaşım sağlayan asgari köy yolu ağı, il düzeyinde yeniden belirlenecek, böylece yapım ve bakım hizmetlerinin daha etkili ve rasyonel uygulanabilmesi sağlanacaktır.

Devlet, ulaştırma sektörü ile ilgili 1993-2002 dönemine ait amaç ve politikalar belirlemiştir. Buna göre planlanan hedeflere ulaşabilmek için eğitimli teknik personel sağlanacak, karayolu ulaştırmasında teknoloji yakından takip edilerek kaynaklar etkin ve verimli kullanılması sağlanacak, yolcu ve şoför güvenliğine önem verilerek taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınacak, sigorta sistemi günün koşullarına uygun hale getirilecek, karayolu ulaştırmasının çevreye zararı asgari düzeye indirilecek,

milli taşıma filomuzla, Avrupa üzerinde yapılacak yük ve yolcu taşımaları için değişik seçenekler oluşturulacaktır. (TCUB, 1993:39).

#### 6.5.4. Otoyol Hamlesi

1980 yılında artık çağdaş bir yol sisteminden sıkça bahsedilmeye başlanmıştır. Bu çağdaş yol sistemi otoyollardır. Otoyollar hızlı trafik akışı sağlamak(transit trafik) için yapılan, çok şeritli ve çift yönlü geniş yollardır. Otoyollar genelde trafiğin fazla olduğu yollarda trafik karmaşasını azaltmak için inşa edilir. Otoyollara yaya, hayvan ve motorsuz araçların girmesi yasaktır. Otoyolların en önemli özelliği, erişimin kontrollü olmasıdır. Yani giriş ve çıkışlar belirli noktalardan olmaktadır. Otoyollar aynı zamanda zaman ve işletme giderlerinden de tasarruf sağlama açısından önemlidir.

Türkiye'nin dahil olduğu dokuz batılı ülke azalan iş hacimlerini geliştirebilmenin bir yolu olarak TEM (Trans European Motorways) idaresi adı altında birleşerek 3600 km.lik kısmı Türkiye'de olmak üzere 9000 km.lik otoyol projesi geliştirerek, projeyi uygulamak için her türlü girişimi başlatmıştır.

1980 yılının başlarına geldiğimizde ülkemizde karayollarına yönelik büyük ilgi vardı. Bu sebeple de 1980'li yıllarda hiç bir plana ve etüde dayanmaksızın gerçekleştirilen otoyollara önemli kaynaklar ayrılmıştır. (Evren, 29 Ocak 2010). Buna rağmen karayollarımız bir çok Avrupa ülkesinin gerisinde seyretmiştir.

“1980 yılına gelindiğinde yapılan çalışmalar sonucunda ülkemizde, 24.500 km.si asfalt olmak üzere toplam 35 bin km. devlet yolu, 9 bin 600'ü asfalt olmak üzere toplam 27 bin km. il yolu mevcuttur” (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:107).

1983-1993 yılları arasında Ulaştırma Ana Planı hazırlanacaktır. Bu planın amacı 60 bin km.lik devlet ve il yollarının yaz-kış geçit verir hale getirilmek, devlet yolu ağının tümünü, il yolu ağının ise %70'ini asfalt satırlı duruma getirilmek, ağır taşıt

trafiği altındaki yollara yaklaşık 14 bin 500 km. beton asfalt kaplaması yapmak, kapasitesi yetersiz yol kesimlerinde geometrik ve fiziki standartları yükseltmek, E-5 karayolunun tümünü gerekli yerlerde otoyol, diğer kesimlerde asgari 4 şeritli yol haline getirilmek ve II. Boğaz köprüsünün gerçekleştirilmesiyle de ulaştırma sektörü yatırımlarının daha rasyonel ve verimli olmasını sağlamaktır. (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:107).

Türkiye otoyol örneğini de dünyadan sonra uygulamayı başarmıştır. Dünyadaki ilk otoyol trafiğe kapalı olarak yarış amaçlı kullanılan 1921 Almanya’da yılında hizmete açılan Berlin’in güneyinde ki Avus isimli 9 kilometrelik yoldur. Tarihte trafiğe açık olan ilk otoyol, 1924 yılında hizmete açılan, İtalya’nın Milan ve Como şehirlerini birbirine bağlayan yoldur. Almanya 1925 yılından sonra da hızla bütün ülkede otoyol inşaatlarına başladılar.

**TABLO 6.58.: Bazı Ülkelere Ait İstatistikî Bilgiler, Yol Ağı**

Ülke Adı	Otoyol(km)	Ana Yollar Devlet Yolları(km)	2. Derece Yollar KM	Diğer Yollar KM	Toplam Yol Ağı, KM
ABD	88.400	727.000	694.000	4.910.000	6.420.000
Almanya	11.300	41.600	75.800	505.000	633.000
Danimarka	880	3.690	7.090	60.000	71.600
Finlandiya	431	12.338	29.077	35.939	77.782
Fransa	9.500	28.000	355.000	500.000	892.500
Hollanda	2.360	2.120	8.580	114.000	127.000
Japonya	6.070	59.000	121.000	966.000	1.160.000
İngiltere	3.270	15.400	36.200	317.000	372.000
Norveç	106	26.539	27.118	37.666	91.323
Türkiye	1.405	31.412	28.813	*320.001	381.631
Türkiye	1.726	31.345	29.540	*319.448	382.059

\*Kent içi yollar dahil değildir.

**KAYNAK:** DPT, 2001, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: DPT:2582-ÖİK:593.

Tablo 6.58.’da da görüldüğü gibi Türkiye, bir çok Avrupa ülkesinden otoyol ağı bakımından fakir durumdadır.

Türkiye’de ki ilk otoyol 1973’de hizmete açılan 24 km.lik bir yoldur. Daha sonra bunu 1981 yılında hizmete açılan 14 km.lik bir yol takip etmiştir. Turgut Özal



döneminde de 1984 yılında Gebze-İzmit otoyolu hizmete açılmıştır. Bunları daha sonra 1984 yılında hizmete açılan Tarsus-Pozantı otoyolu ve 1987 yılında hizmete açılan Kapıkule-Edirne otoyolu takip etmiştir.

“Kaynağı kredi yoluyla temin edilmiş olan ve ikinci boğaz köprüsünü de içine alan ve paralı olarak işletmeye açılacak olan Ankara-Edirne arasındaki otoyollar, yenilerinin yapılmasına da imkan hazırlayacaktır”(Atasoy, 1987:21). Paralı olarak işletilen otoyollardan sadece 1989 yılı içerisinde yaklaşık 170 milyarlık bir hasılat elde edilmiştir. Otoyollardan elde edilen bu hasılattan sonra, başka otoyolların yapımına da büyük hızla devam edilmiştir. “1985 yılında Akaryakıt Tüketim Fonu’nun da devreye girmesiyle otoyol yapımı büyük hız kazanmıştır”(TC. Başbakanlık, 1990:71).

**TABLO 6.59.: Yıllar İtibariyle Ulaştırma Sektörü ve Otoyol(KOF) Harcamaları**

Yıllar	Ödenekler	Bütçe Ödenekleri	ATF	Otoyol Geliri	Toplam	Otoyollar(TOF)
	Senebaşı	1.021.756	185.177	7.000	1.213.933	2.054.649
1990	Senesonu	1.067.126	146.039	7.400	1.220.565	3.428.730
	Harcama	1.063.693	143.947	3.725	1.211.365	3.428.730
	Senebaşı	1.468.673	343.194	10.000	1.821.867	4.672.000
1991	Senesonu	2.068.986	298.607	11.412	2.379.005	9.505.312
	Harcama	2.075.160	295.977	10.363	2.381.500	9.505.312
	Senebaşı	2.952.200	546.847	10.000	3.509.047	6.791.000
1992	Senesonu	3.729.077	498.658	11.230	4.238.965	10.932.826
	Harcama	3.534.222	473.130	11.018	4.018.370	10.932.826
	Senebaşı	6.402.000	640.997	15.000	7.057.997	13.745.500
1993	Senesonu	7.640.000	703.367	16.425	8.359.792	17.932.075
	Harcama	7.567.950	683.533	15.192	8.266.675	17.932.075
	Senebaşı	13.678.920	928.800	20.000	14.627.720	12.808.000
1994	Senesonu	12.901.754	516.724	20.337	13.438.815	20.520.736
	Harcama	12.646.697	509.800	19.454	13.175.951	20.520.736
	Senebaşı	10.991.095	395.000	35.000	11.421.095	17.000.000
1995	Senesonu	12.602.870	394.290	69.000	13.066.160	32.420.430
	Harcama	11.969.613	393.940	68.859	12.432.412	32.420.430
	Senebaşı	30.046.600	760.000	125.000	30.931.600	36.300.000
1996	Senesonu	37.120.059	1.119.918	60.796	38.300.773	67.563.321
	Harcama	36.701.098	1.084.352	56.783	37.842.233	67.563.321
	Senebaşı	63.183.265	2.160.000	75.000	65.418.265	66.500
1997	Senesonu	102.862.062	2.036.747	75.218	104.974.027	117.284.953
	Harcama	97.984.585	1.732.468	61.884	99.778.937	117.284.953
	Senebaşı	97.630.000	5.865.000	100.000	103.595.000	186.500.000
1998	Senesonu	152.829.289	4.214.958	263.863	157.308.110	212.346.000
	Harcama	151.363.830	3.887.666	262.125	155.513.621	238.349.600
1999	Senebaşı	139.621.500		85.000	139.706.500	310.000.000

(Kesintili Başlangıç Ödenekleri, ayrıca kamulaştırma için KOF’tan 46 trilyon TL. ödenek sağlanması öngörülmüştür).

**KAYNAK:** DPT, 2001, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: DPT:2582-ÖİK:593.

1985 yılında kapsamlı bir otoyol ağı planlaması yapılmıştır. “Buna göre, ülke düzeyinde toplam 10.000 km.lik bir otoyol ağı planlanmış; bunun 1400 km.lik bölümünün 1992 yılı sonuna kadar tamamlanması, 2000 yılına kadar ise otoyol uzunluğunun 3000 km.ye çıkarılması hedeflenmiştir”(TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:108). Ancak otoyolların alt yapı yatırımlarının çok pahalı olması ve KGM’ye ayrılan ödeneğin de azalması sebebiyle proje istenildiği zaman ve boyutta tamamlanamayacağından 3000 km. olarak hedeflenen otoyol ağının 2.886 km.ye düşürülmesi gerekmiştir.

**TABLO 6.60.: Yıllar İtibariyle İşletmeye Açık Otoyol Uzunlukları**

YILLAR	OTOYOL UZUN.	BAĞLANTI YOLU	TOPLAM
1973	24		24
1981	14	0	14
1984	35	0	35
1986	0		0
1987	16	8	24
1988	40	2	42
1989	0		0
1990	84	6	90
1991	89	11	100
1992	327	53	380
1993	278	29	307
1994	120	36	156
1995	54	35	89
1996	144	36	180
1997	47	12	59
1998	135	46	181
1999	5	5	10
2000	28	3	31

KAYNAK: (KGM, 16 Temmuz 2010)

**TABLO 6.61.: Yıllara Göre Devlet Ve İl Yolları Uzunluğu (Km)**

YILLAR	ASFALT BETONU	SATHİ KAPLAMA	PARKE	STABİLİZE	TOPRAK	GEÇİT VERMEZ	TOPLAM
1980	2822	32848	140	18508	4605	1838	60751
1981	1900	34084	117	17258	4153	2200	59712
1982	2937	35395	118	16169	4180	2155	60954
1983	2936	36522	128	14715	3331	1665	59297
1984	3176	37630	129	13750	2757	1670	59112
1985	3368	38784	125	13019	2440	1566	59302
1986	3851	39743	139	12020	1812	1574	59139
1987	3972	41030	177	10767	1510	1459	58915
1988	4161	41247	186	10293	1417	1547	58851
1989	4128	42038	144	9558	1234	1450	58552
1990	4261	43200	136	8803	1356	1372	59128
1991	4414	43874	134	8050	1327	1422	59221
1992	4546	44063	136	8116	1573	1408	59842
1993	4605	44960	128	7352	1425	1300	59770
1994	4757	45502	122	6894	1281	1276	59832
1995	4835	45849	121	6552	1330	1312	59999
1996	5080	46634	105	6007	1176	1223	60225
1997	5136	47684	107	5574	1201	1139	60841
1998	5659	48650	116	4141	1180	1139	60885
1999	5752	49054	132	3761	1195	1029	60923
2000	6057	49709	134	3026	1144	1020	61090

KAYNAK: (KGM, 15 Temmuz 2010)

Yukarıda Tablo 6.61.'da, KGM'nin kuruluşunun 40. yılı dönümü olan 1980'den başlayarak 2000 yılına kadarki dönemde Devlet ve İl yollarının uzunluğu verilmiştir.

**TABLO 6.62.: Bu Güne Kadar Trafığe Açılan ve Yapımı Devam Eden Otoyollar, 22/10/1990**

**A. Trafığe Açılan Yollar**

Yolun Adı	KM:	Açılış Tarihi
1. Boğaz Köprüsü, 1. Çevre yolu	24	29/10/1973
Tarsus Pozantı Otoyolu	14	15/12/1984
Gebze-İzmit Otoyolu	40	25/05/1986
Azaphane Varyantı	14	25/05/1986
Edirne Geçişi	20	15/11/1987
2. Boğaz Köprüsü, 2. Çevre Yolu	51	25/10/1989
Vatan Cad. Mahmut Bey	11	25/10/1989
Mahmutbey-Kumburgaz	35	16/07/1990
Çamlıca-Gebze	70	20/08/1990
Kumburgaz-Selimiye	7	03/10/1990
İzmit Doğu Kavşağı-Adapazarı Bilecik Kavşağı	32	18/10/1990
Toplam	278	

**B. İnşaat Halindeki Otoyollar**

Yolun Adı	KM:
Edirne-Kınalı	150
Kınalı-Sakarya	82
Kazancı-Gümüşova	37
Gümüşova-Gerede	91
Boludağı Geçişi	25
Gerede-Ankara ve Ankara-Çevreyolu	227
(Tarsus-Pozantı Ayrımı) Adana-T. Kale Gaziantep	250
Tarsus-Mersin	50
Tarsus-Pozantı 1. ve 2. Kısım	52
Toprakkale- İskenderun	70
İzmir Çevreyolu-Aydın	142
İzmir-Urla-Çeşme	80
Toplam	1256 KM.

**KAYNAK:** TC. Başbakanlık, 1990, Kalkınan Türkiye 1983-1990 Rakamlarla İcraatımız, Ankara.

**TABLO 6.63.: Bütçe Durumu Ve Konsolide Bütçeye Oranı**

YILLAR	KGM ' NE BÜTÇE İLE VERİLEN		KONSOLİDE	KONSOLİDE
	YATIRIM *	TOPLAM	BÜTÇE	BÜTÇEYE
1980	17.395.000	30.707.527	756.687.182	4,1
1981	40.600.000	81.341.305	1.540.965.037	5,3
1982	53.244.000	96.503.999	1.780.640.059	5,4
1983	73.060.000	129.979.000	2.558.902.500	5,1
1984	96.350.000	162.093.710	3.211.982.000	5,0
1985	105.490.000	191.589.270	5.412.082.049	3,5
1986	150.150.000	284.941.085	7.104.111.000	4,0
1987	202.235.000	362.670.000	10.885.686.000	3,3
1988	340.045.000	570.745.000	20.840.000.000	2,7
1989	576.350.000	922.344.000	32.733.446.000	2,8
1990	1.209.000.000	1.819.109.000	63.925.354.000	2,8
1991	1.762.100.000	2.757.586.000	105.217.150.000	2,6
1992	3.124.200.000	5.566.200.000	207.880.000.000	2,7
1993	6.693.000.000	10.832.400.000	398.710.000.000	2,7
1994	13.637.500.000	20.389.500.000	823.396.307.000	2,5
1995	10.493.000.000	27.735.900.000	1.335.978.053.000	2,1
1996	32.737.000.000	58.348.000.000	3.558.506.822.000	1,6
1997	69.033.700.000	124.556.874.000	6.344.685.500.000	2,0
1998	103.080.000.000	213.509.525.000	14.749.475.000.000	1,5
1999	153.650.000.000	329.809.135.000	27.186.600.000.000	1,2
2000	272.615.000.000	589.168.505.000	46.702.436.000.000	1,2

KAYNAK: (KGM, 14 Temmuz 2010)

“Ulaştırma ve ilgili kuruluşlarının 1983-1990 yılları yatırım gerçekleştirmelerinde de 1983 yılına göre büyük bir artışın olduğunu görmek mümkündür. Yatırımlar 1983 yılında 145 milyar dolayındayken 1991 yılında 5 trilyon dolaylarına çıkmıştır”(TC. Başbakanlık, 1990:71).

#### 6.5.5. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü, trafik yoğunluğunun artması ve birinci köprünün yetersiz kalmasından dolayı, trafik yoğunluğunu azaltmak ve Asya-Avrupa otoyollarını çevre yollarıyla bağlamak için planlanmıştır.

Asya ile Avrupa'yı Boğaziçi Köprüsü'nden sonra ikinci kez bağlayan asma köprü İstanbul'da Kavacık ile Hisarüstü arasında yapılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsüdür. Yapımına 29 Mayıs 1985'te başlanılan ve ankraj blokları arasındaki uzunluğu 1.510 m, orta açıklığı 1.090 m, genişliği 39.4 m, denizden yüksekliği 64 m

olan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 3 Temmuz 1988'de trafiğe açılmıştır. Fatih Sultan Mehmet köprüsü, Birinci Boğaziçi Köprüsün 5 m. kuzeyinde inşa edilmiştir. Köprünün proje hizmetleri İngiliz Freeman, Fox ve Partners firması tarafından yerine getirilmiş, inşaatını ise Japon Ishikawajima Harima Heavy Industries Co. Ltd., Mitsubishi Heavy Industries Ltd. ve Nippon Kokan K. K. adlı şirketlerin oluşturduğu konsorsiyum 125 milyon dolar karşılığında üstlenmiştir.

#### 6.5.6. Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)

VI'ncı Plan döneminde ulaştırma yatırımlarının, toplam kamu yatırımları içinde yüzde 30,6 payla sektörler arasında birinci sırada yer aldığını belirtmiştik.

Planın temel amacı; ulaşım modları arasında entegrasyon sağlamak, ekonomik, hızlı ve güvenli bir hizmet sunarak kalkınma hedeflerine ulaşılmasına katkı sağlayabilmek ve çevre ile de uyumlu bir ulaştırma altyapısı oluşturabilmektir.

**TABLO 6.64.: Ulaştırma Sektörü Yolcu Taşımalarında Gelişmeler**

	(Milyon Yolcu KM)					
	1989 Gerçekleşme	1994 Gerçek. Tahmini	1995 Tahmin	2000 Tahmin	6. Plan Dönemi	7. Plan Dönemi
<b>Yurtiçi</b>						
Karayolu(1)	98.270	127.948	138.000	199.000	5.4	7.6
Demiryolu	3.648	3.881	4.000	5.100	1.2	5
Denizyolu(2)	167	50	60	60	-21.4	0
Havayolu(2)	1.087	2.278	2.536	4.235	15.9	10.8
<b>Toplam</b>	<b>103.172</b>	<b>134.157</b>	<b>144.596</b>	<b>208.395</b>	<b>5.4</b>	<b>7.6</b>
<b>Yurtdışı</b>						
Denizyolu(2)	64	190	210	300	24.3	7.4
Havayolu(2)	3.959	6.855	7.747	13.238	11.6	11.3
<b>Toplam</b>	<b>4.023</b>	<b>7.045</b>	<b>7.957</b>	<b>13.538</b>	<b>11.9</b>	<b>11.2</b>

(1) Yalnız devlet yollarındaki taşımalardır.  
(2) Yalnız kamu sektörünce yapılan taşımalardır.

**KAYNAK:** DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ( 1996-2002)

Tablo 6.64.'de görüldüğü gibi ulaştırma sektöründe yolcu taşımalarında en büyük pay karayollarına aittir. Daha sonra karayollarını sırasıyla havayolu ve demiryolu takip etmektedir.

**TABLO 6.65.: Ulaştırma Sektörü Yük Taşımalarında Gelişmeler**

(Milyon Ton KM)						
	1989	1994 Gerçek.	1995	2000	Yıllık Ort. Artış %	
	Gerçekleşme	Tahmini	Tahmin	Tahmin	6. Plan	7. Plan
					Dönemi	Dönemi
Yurtiçi						
Karayolu(1)	57.950	86.382	92.000	121.400	8.3	5.7
Demiryolu	6.541	8.050	8.800	14.750	4.2	10.9
Denizyolu(3a)	7.152	595	1.000	1.200	-39.2	3.7
Havayolu(3a)						
(3b)	96	199	229	376	15.7	10.4
Kargo+posta+fazla bagaj	9	14	16	26	9.2	10.2
Boruhattı						
Ham Petrol	9.863	3.170	3.225	9.800	-20.3	24.9
D.gaz(4)	3.044	5.000	6.000	10.000	10.4	10.8
Toplam	81.515	98.211	105.041	147.176	3.8	7
Yyurtdışı						
Demiryolu	1.030	183	300	550	-29.2	12.9
Denizyolu(2a)	323.291	439.100	450.000	900.000	6.3	14.9
(2b)	34.265	35.480	34.500	42.000	0.7	4
Havayolu(3a)						
(3b)	441	853	981	1.697	14.1	11.6
Kargo+posta+fazla bagaj	78	218	250	432	22.8	11.6
Boruhattı						
Ham Petrol(trans.)	45.960	0	0	45.000	-	-
Toplam	370.359	439.501	450.550	945.982	3.5	16

(3) Yalnız devlet yollarındaki taşımalardır. 1993 yılında taşıt doluluk oranları ve taşıma mesafeleri revize edilmiştir.  
(2a) Denizyoluyla yapılan dış ticaret taşımalarının tümünü kapsamaktadır.  
(2b) Yalnız kamu sektöründe yapılan taşımalardır. Denizyoluyla yapılan dış ticaret taşımalarında yer verildiğinden toplama dahil edilmemiştir.  
(3a) Yalnız kamu sektöründe yapılan taşımalardır.  
(3b) Yolcu ağırlığı ve bagajı(20 kg/yolcuya kadar)dahil taşınan yükür. Toplama dahil edilmemiştir.  
(4) BDT-Türkiye DGHM ile yapılan doğal gaz taşımalardır. Toplama dahil değildir.

**KAYNAK:** DPT, Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ( 1996-2002)

VII. Plan döneminde ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boruhatlarına kaydırılması hedeflenmiştir. Tablo 6.65.'de görüldüğü gibi bu hedefe ulaşılmıştır.

## 7. SON DÖNEMDE KARAYOLLARINDA GELİŞMELER (2000-2010)

Tarih boyunca farklı dönemlerde farklı ulaşım sistemleri ön plana çıkmıştır. 20. yüzyıla kadar daha çok hakim olan ulaşım sistemi demiryoludur. 20. yüzyıldan sonra ve özellikle 21.Yüzyılda demiryolu hakimiyeti yerini karayoluna bırakmıştır. Günümüzde de halen karayollarının üstünlüğü devam etmektedir.

Plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. Bu durum, taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda karayollarımız üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve beraberinde önemli ölçüde can ve mal kayıplarına neden olan trafik kazalarının artışına sebep olmuştur.

“Ülkemizde mevcut durum itibariyle, yolcu taşımacılığının %95’i, yük taşımacılığının ise %92’si karayoluyla gerçekleştirilmektedir”(TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2005:13).

Ulaşım sistemimizdeki bu dengesiz dağılımı ve olumsuz sonuçlarını bertaraf etmek için Ulaştırma Ana Planı yani Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanmıştır.

### 7.1. Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

Ulaşım sistemimizdeki dengesiz dağılımı ve olumsuz sonuçlarını bertaraf etmek için hazırlanmış olan Ulaştırma Ana Planı ile, deniz taşımacılığı ve demiryolu işletmeciliğinin kara ve hava ulaşımı ile bir bütün içinde ele alınarak ulaşım modları



arasında gerekli dengenin sağlanması, ulaşırmada can ve mal güvenliğinin yanısıra çevreye verilen zararın en aza indirilmesi, bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması amaçlanmıştır. (TC. Ulaştırma Bakanlığı, 2007:9)

1990-1995 yılları arasında toplam yatırımlar içinde önemli bir paya sahip olan karayolu ve otoyol yatırımları 1996 ve sonrasında bir azalma sürecinin içine girmiş, buna karşın havayolu ulaştırması yatırımlarının payında önemli oranda bir artış yaşanmıştır. Havayollarının bu payı 1990-1995 döneminde ortalama yüzde 6,9 düzeyinde iken 1996-1999 döneminde ortalama yüzde 9,7 gibi çarpıcı bir büyüklüğe ulaşmıştır. (Ablak, 30 Ocak 2010).

VIII. Plan döneminde, tamamlanma aşamasındaki otoyol ve bağlantı yollarından kalan 75 km.nin tamamlanmasıyla birlikte, VII. Plan döneminde ihale edilen otoyol ve bağlantı yollarının belirli bir öncelik içerisinde ele alınarak 535 km.sinin tamamlanması sağlanacak, böylece, Plan döneminde toplam 484 km otoyol ve 126 km bağlantı yolu trafiğe açılmış olacaktır.

Mevcut otoyolların kullanımında güvenliğin ve verimliliğin artırılması için bilgi teknolojilerindeki gelişmelerden yararlanılacak, geçiş ücretlerinin belirlenmesinde, her kesimde otoyolun kullanım esnekliğini belirleyen ve kullanıcı tercihlerini rasyonel trafik dağılımlarına göre yönlendiren bir yaklaşım geliştirilecektir.

Plan döneminde, asfalt kaplamalı yol oranı devlet yollarının tamamını, il yollarının da yüzde 90'ını kapsamaktayken, ağır taşıt trafiğine uygun beton asfalt yol uzunluğu, dönem sonunda 8.200 km.ye ulaştırılmıştır. Devlet ve il yollarında tamamlanacak yatırımlarla, yaklaşık 1.000 km yolda geometrik standartların iyileştirilmesi sağlanacaktır.

Plan döneminde 20.000 km asfalt, 40.000 km stabilize ve 2.000 km beton köy yolu yapımı gerçekleştirilmiştir.

### **7.2. Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)**

Başta karayolu olmak üzere tüm ulaştırma sistemlerinde trafik güvenliğinin artırılmasına, mevcut altyapının korunmasına, verimli kullanımının sağlanmasına ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılmasına önem ve öncelik verilecektir.

Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anlayışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

Ana karayolu güzergahları BSK standardında bölünmüş yol haline getirilecektir. Karayollarında, bakım-onarım hizmetlerinin zamanında ve yeterli düzeyde karşılanmasını teminen üstyapı yönetim sisteminin uygulanmasına başlanacak ve bu hizmetler önleyici bakım kavramı esas alınarak yürütülecektir. Bu kapsamda, bakım ve onarım hizmetlerinin ağırlıklı olarak özel kesim eliyle yürütülmesi için gerekli yasal ve kurumsal düzenlemeler gerçekleştirilecektir.

Kentiçi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkanlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılacaktır.

**TABLO 7.1.: Sektörel Kamu Sabit Sermaye Yatırımları**

Sektörler	2006		2013		2007-2013	
	Cari Fiyatlarla		Cari Fiyatlarla		Cari Fiyatlarla	
	Milyon YTL	% Pay	Milyon YTL	% Pay	Milyon YTL	% Pay
Tarım	1.375	7.7	5.040	11.8	17.278	10.2
Madencilik	640	3.6	1.141	2.7	5.514	3.3
İmalat	445	2.5	169	0.4	1.517	0.9
Enerji	2.529	14.2	2.592	6	17.750	10.5
Ulaştırma-Haberl.	5.674	31.8	10.984	25.6	44.023	26
Turizm	48	0.3	198	0.5	768	0.5
Konut	109	0.6	390	0.9	1.310	0.8
Eğitim	2.494	14	9.399	21.9	32.405	19.1
Sağlık	1.268	7.1	3.702	8.6	14.293	8.4
Diğer Hizmetl.	3.243	18.2	9.236	21.6	34.636	20.4
-İktisadi	1.728	9.7	4.195	9.8	15.624	9.2
-Sosyal	1.515	8.5	5.044	11.8	19.012	11.2
Toplam	17.824	100	42.855	100	169.495	100
Yatırım İşçiliği	2.463		3.885		19.180	
Mahalli İdareler	10.690		22.217		105.936	
Genel Toplam	30.978		68.957		294.611	

KAYNAK: DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).

Tablo 7.1.'de de görüldüğü gibi Ulaştırma sektörüne yapılan yatırımlar, 9. Plan döneminde yine diğer sektörlerden daha yüksek payı almışlardır. Ulaştırma sektörü Plan döneminde kamu yatırımlarından en büyük payı almakla birlikte, büyük projelerin yıllar itibarıyla tamamlanacak olması ve aynı dönemde özel sektör katılımını içerecek finansman modellerinden azami ölçüde yararlanılacak olması nedeniyle, sektörün kamu yatırımları içindeki payı azalacaktır.

**TABLO 7.2.: Ulaştırma Hedefleri**

	2007	2013	2007-2013
Demiryolu 1. Anahat Uzunluğu (KM)	8.257	9.195	938
a)Yeni Hat Yapımı			938
b)Hat Yenileme			1000
Karayolu bölünmüş yol uzunluğu(KM)	9.441	15.000	5.539
BSK Kaplamalı Devlet ve İl Yolu Uzunluğu	7.500	14.500	7.000
Havaalanı Yolcu Trafiği	60	110	50
*Dönem içindeki gelişmeleri göstermektedir			

KAYNAK: DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).

**TABLO 7.3.: Yük Taşımalarında Gelişmeler (Milyon Ton-km)**

	2006	2013	2007-2013 % Artış
Yurtiçi			
Karayolu(1)	169.500	248.000	5.6
Demiryolu	11.505	25.400	12
Denizyolu	5.400	8.400	6.5
Havayolu(3)	468	659	5
Boruhattı			
Ham Petrol	2.655	2.685	0.2
Doğal Gaz(2)	29.253	49.844	7.9
Yurtdışı			
Demiryolu	1.730	8.248	25
Denizyolu	749.000	1.740.000	12.8
Havayolu(3)	2.613	4.777	9
Boruhattı			
Ham Petrol	7.583	71.174	37.7

(1) İstanbul Büyükşehir Belediyesine devredilen 117 km. otoyol ve bağlantı yolu üzerindeki taşımalar 2005 yılından itibaren kapsamda yer almamaktadır.  
(2) toplama dahil değildir.  
(3) THY taşımaları

**KAYNAK:** DPT, Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).

Tablo 7.3.'de 2006'dan 2013'e yüzde artışı en fazla demiryollarında gerçekleşmiştir. Ancak yıllar itibariyle milyon ton olarak baktığımızda ise karayollarının zirveyi devam ettirdiğini görüyoruz.

"2008 yılı başı itibarıyla köy yolları hariç toplam 63.899 km uzunluğundaki devlet ve il yollarının 3.729 km.si stabilize, toprak ve geçit vermez yol niteliğindedir"(DPT, 2009:122).

### 7.3. Bölünmüş Yollar

Bir yönde hareket eden trafiğin zıt yöndeki trafikten ayrıldığı iki yönlü yoldur. Böyle bir yolun iki veya daha fazla plâtfomu vardır.

2000'li yılların başında da ulaşım sektörleri arasında ki en büyük payın %90'larla karayolu ulaşımına ait olduğu görülmektedir. Her ne kadar karayolunun ülkemiz açısından payı yüksekse de Avrupa ülkelerine kıyasla yine ülkemiz gerilerde yer almaktadır.

Türkiye'de toplam karayolu uzunluğu 64.319 km.dir. Son yıllarda otoyol ağı hızlı bir şekilde genişlemektedir. 2002 yılı sonu itibariyle toplam otoyol ağı 1.851 km.ye ulaşmıştır. 31.319 km.lik devlet yoluna karşılık, il yolu uzunluğu 30.050 km.dir.

Türkiye'nin kalkınmasına destek olabilecek bir ulaştırma sistemine kavuşması ulaştırma sistemleri arasında dengenin sağlanmasına bağlıdır. Dengenin sağlanması da ancak ulaşım sistemlerinin her birinin teknik ve ekonomik açıdan kendilerine uygun ve etkili oldukları yerlerde kullanılmasına bağlıdır. (Bolcu, 30 Ocak 2010). Yani dengenin sağlanması için %95'lere tırmanmış karayolu payının azaltılması ve buna karşılık denizyolu ve demiryolunun payının yükseltilmesi gereklidir. (Evren, 29 Ocak 2010).

**TABLO 7.4.: Yıllara Göre Devlet Ve İl Yolları Uzunluğu (Km)**

YILLAR	ASFALT BETONU	SATHİ KAPLAMA	PARKE	STABİLİZE	TOPRAK	GEÇİT VERMEZ	TOPLAM UZUNLUK
2000	6057	49709	134	3026	1144	1020	61090
2001	6452	50028	139	2615	1113	958	61305
2002	6877	49943	126	2605	1025	792	61368
2003	6930	50218	132	2441	1018	752	61491
2004	7030	50461	136	2236	1214	737	61814
2005	7080	50302	133	2207	1329	888	61939
2006	7204	50159	135	2132	1226	908	61764
2007	7406	50619	158	1796	947	986	61912
2008	8004	50305	168	1600	862	1084	62023
2009	8681	49782	180	1490	783	1303	62219

Not: Verilen değerler yıl sonu itibariyledir.

(31.12.1967, 31.12.1968,....., 31.12.2008)

Not: Values given by end of year.

(31.12.1967, 31.12.1968,....., 31.12.2008)

**KAYNAK:** (KGM, 15 Temmuz 2010)

Tablo 7.4.de de görüldüğü gibi 2009 yılında toplam yol ağı uzunluğu 62.219 km.dir. 2010 yılına gelindiğinde bu yol ağında artış yaşanmıştır. Topla 4.5.de görüldüğü gibi 2010 yılı toplam yol ağı 64.319 km.ye yükselmiştir.

**TABLO 7.5.: Satih Cinsine Göre Yol Ağı**

Yol Sınıfı	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Toplam Uzunluk
Otoyollar	2.100	-	-	-	-	-	2.100
Devlet Yolları	7.488	23.282	066	137	53	245	31.271
İl Yolları	1.193	26.500	114	1.353	730	1.058	30.948
Toplam	10.781	49.782	180	1.490	783	1.303	64.319

KAYNAK: (KGM, 20 Temmuz 2010).

**TABLO 7.6.: Yıllar İtibariyle İşletmeye Açılan Otoyol Uzunlukları**

YILLAR	OTOYOL UZUNLUĞU	BAĞLANTI YOLU	TOPLAM
2000	28	7	35
2001	7	15	22
2002	3	15	18
2003	15	24	39
2004	21	5	26
2005		5	5
2006	195	46	241
2008	14	0	14
2009	72	42	114

KAYNAK: KGM, 13 Temmuz 2010)

2002 yılı sonundan itibaren hükümet 15 000 km.lik bölünmüş yol yapımına başlamıştır. Bölünmüş yol yapımındaki amaçlar; trafik güvenliğini sağlayarak kazalardaki ölüm oranını düşürmek, seyahat süresini en aza indirmek ve Avrupa ülkeleriyle entegrasyon sağlamak, seyahat süresinden tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmak, sürücülere konforlu bir seyir sağlamaktır. (KGM, 26 Ocak 2010).

Bölünmüş yol yapımında kamunun personel ve makine parkı tek havuzda toplanacak ve böylece mevcut kaynaklar daha verimli kullanılacak, daha az maliyetle daha fazla yol inşası gerçekleştirilecektir.

“Bu amaçla 19 Kasım 2003 tarihinde kabul edilen ‘5003 sayılı Karayolları Genel Müdürlüğüne yapılacak bölünmüş yol inşasında uygulanacak usul ve esasları belirten’ kanun ile, makine ve eleman artışına imkan sağlanmıştır” (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:117).

Acil Eylem Planı kapsamında ülkemizin ana aksları ve transit koridorları incelenmiş ve toplam 15.000 km. yol önceliklerine 3 bölümde sınıflandırılmıştır. Buna göre; kapasite yetersizliğinden dolayı bölünmüş yol olması gereken 6 bin km. yol 1.

öncelikli yol olarak belirlenmiştir. Uluslararası aks bütünlüğünün sağlanabilmesi amacıyla bölünmüş yol yapılması planlanan 4 bin km. yol 2. öncelikli yol ve bölgesel gelişmelerde gözetilerek ulusal aks bütünlüğü açısından 5.400 km. yol da 3. öncelikli bölünmüş yol olarak belirlenerek ulaştırma ana hedefi kapsamına alınmıştır. (TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2007:117).

Bölünmüş yol çalışmalarında, yolların önce asfalt sathi kaplama olarak inşa edilecek, daha sonra da trafik yoğunluğuna bağlı olarak imkanlar doğrultusunda bitümlü sıcak karışım kaplamaya dönüştürülebilecektir.

Ülkemizde 2003'de 1600 km., 2004'de 2000 km., 2005'de 1515 km., 2006'da 1501 km. olmak üzere 2007'de toplam 6616 km. bölünmüş yol yapılmıştır.

Eylül 2008'de 15.000 km bölünmüş yol yapım hedef kapsamına alınarak yaklaşık 660 km bölünmüş yol tamamlanmış ve otoyollar dahil çok şeritli karayolu ağı 13.929 km. ye ulaştırılmıştır. (DPT, Dokuzuncu Kalkınma Planı 2009 Yılı Programı).

**TABLO 7.7.: 2003 Ve 2004 Yıllarında Bitirilen Önemli Bölünmüş Yollar**

PROJE ADI	ASFALT SEVİYESİNDE BİTİRİLEN (KM)
Kınalı Ayr.-Tekirdağ-Malkara-İpsala	113
Aliağa-Ayvalık-14.Bl.Hd.	72
Aydın-Muğla-Ortaca-13.Bl.Hd.	99
Aydın-Horsunlu-Denizli	95
Bala Ayr.-Şereflikoçhisar-Aksaray-Ereğli Ayr.	240
Ankara-Kırıkkale-Kırşehir-Kayseri	154
Sivrihisar-Eskişehir-14.Bl.Hd.	79
Sivrihisar-Afyon-İzmir	24
Mersin-Silifke	37
Ürgüp-Boğazköprü	46
Kayseri-Niğde	96
Nevşehir-Acıgöl-Aksaray	55
Kayseri-Pınarbaşı-Gürün	28
Samsun-Bafra	20
Elazığ-Malatya	52
Elazığ-Bingöl (Gazik V.)	84
Mardin-Kızıltepe	16
Diyarbakır-Ergani	44
Siirt-(Kozluk-Baykan)Ayr.	37
Diyarbakır-Mardin	15
Erciş-Muradiye-Çaldıran	18
Van-Erciş	36
(Bitlis-Tatvan)Ayr.-Ahlat	43
Erzurum-Pasinler-Horasan	82
Diyadin Ayr.-Doğubeyazıt-Gürbulak	51
Antalya-Alanya	81
Antalya-Burdur	52
Antalya-Kemer-Tekirova	38
Bursa-İnegöl-Bozüyük	64
Afyon-Kütahya-Eskişehir	12
Zonguldak-(Bartın-Çaycuma)Ayr.-Devrek-4.Bl.Hd.	25
Çankırı-Ankara	41
Kastamonu-Ilgaz	24
Kastamonu-Taşköprü	31
Safranbolu-Karabük-Eskipazar-4.Bl.Hd.	31
Yıldızeli-Sivas-Zara	62
Yıldızeli-Sivas-7.Bl.Hd.	29
(Erzincan-Havaalanı)Ayr.-(Erzincan-Pülümür)Ayr.	30

KAYNAK: KGM, Acil Eylem Planı Kapsamındaki Bölünmüş Yol Çalışmaları, 26 Ocak 2010.

2003 yılı başından Aralık 2005 tarihine kadar devlet ve il yollarında toplam 6.750 km bölünmüş yol çalışması yapılmış bunun 5.115 km.si asfalt seviyesinde bitirilerek trafiğe açılmış, 805 km.si üstyapı, 830 km.si ise toprak tesviye seviyesinde tamamlanmıştır. (KGM, 26 Ocak 2010).



#### 7.4. Bölünmüş Yol Çalışmaları

Bulunduğu coğrafya nedeniyle stratejik bir öneme sahip olan Türkiye, ulaşım sektöründe de önemli bir yere sahiptir. Avrupa'yı Asya'ya bağlayan, Ortadoğu'nun kilit ülkesi olan Türkiye, dünya ülkelerinin özellikle karadan ve denizden bağlantılarını sağlamaktadır. Bu sebeple Türkiye'nin ulaştırmaya vermesi gereken önem bir kat daha fazladır.

Karayoluna verilen önem 1950 de başlamış, 1960 yılından sonra ise karayolunun yatırımlar içerisindeki payı daha büyük oranlarda artış göstermiş ve zirveye çıkmıştır. Ancak özellikle 2002 yılının sonlarında karayolları daha bir önem kazanmış, karayollarına yapılan yatırımlar ve çalışmalar artmıştır. 2002 yılından sonra bölünmüş yol çalışmalarına büyük hız verilmiştir.

Mevcut hükümet kurulduğunda, bölünmüş yol çalışmalarını "acil eylem planı'nın" içine almıştır. Çünkü yol her şey demektir. Yol teknolojinin transferi, ham madde ve mamul madde taşınması için gereklidir. Ayrıca yol çalışmalarının, bölünmüş yolların sağladığı iki önemli yarar vardır. Bunlardan birincisi güvenlidir. Yapılan yol çalışmaları sayesinde tehlike arz eden bir çok virajlı yol kontrol altına alınmış, ülkemizde yılda birçok canın yitip gitmesine neden olan trafik kazalarının en aza inmesi sağlanmıştır.

Bölünmüş yolların sağladığı ikinci önemli yararsa milli tasarruftur. Bölünmüş yollar sayesinde insanlar gitmek istedikleri yerlere daha kısa sürede ulaşım zaman tasarrufu ve yakıt tasarrufu elde ederler. Böylece bu yollara yapılan masraf birkaç yıl içinde kendi kendini karşılar noktaya gelir.

**TABLO 7.8.: Bölünmüş Yol ve Tek Yol Çalışmaları**

Bölünmüş Yollar	Devlet ve İl Yolları			Otoyol		Genel Toplam			Tek Yollar		
	BSK	SK	Toplam	Otoyol	Bağlantı Yolu	BSK	SK	Toplam	BSK	SK	Toplam
2002 Sonu	2.116	2.210	4.326	1.775		3.891	2.210	6.101			
2003	225	1.080	1.305	57		282	1.080	1.362	189	393	582
2004	261	1.504	1.765	26		287	1.504	1.791	178	579	757
2005	336	1.709	2.045	5		341	1.709	2.050	0	240	240
2006	260	980	1.240	241		501	980	1.481	71	388	459
2007	76	1.006	1.082			76	1.006	1.082	2	494	496
2008	387	1.081	2.135	23		410	1.081	1.491	104	444	548
2009	272	1.711	1.983	120	12	404	1.711	2.116	40	769	809
2010	65	214	279			65	214	279			
2003-10 Toplamı	1.882	9.285	11.167	484		2.366	9.285	11.652			
Genel Toplam	3.998	11.495	15.493	2259		6.257	11.495	17.752	590	3371	3961

KAYNAK: (KGM, 17 Temmuz 2010)

Tablo 7.8.de de görüldüğü gibi 2002 yılı sonunda bölünmüş yollarımızın toplamı 6.100 km.dir. 2010 yılı itibariyle ise bölünmüş yol uzunluğumuz 17.752 km.ye ulaşmış, mevcut hükümet döneminde bölünmüş yol uzunluğumuz neredeyse 2 katına yaklaşmıştır. Yani bu dönemde 11.652 km. bölünmüş yol yapılmıştır.

**TABLO 7.9.: Karayolları Genel Müdürlüğü Bölünmüş Yol Çalışmaları Önemli Akslar**

Aks Adı	Bölünmüş Yol Uzunluğu	2002 Sonu Tamamlanan Uzu		2003-09 Arası Yapılan Uzunluk		Kalan Yol Uzunlu	Trafığe Açılan Uzunluk	
		BSK	SK	BSK	SK		BSK	SK
Ankara-Samsun Yolu	402.5	168.1		234.4		0	402.5	
		101.3	66.8	175.4	59		276.7	125.8
Ankara-Afyon-İzmir Yolu	557	257.4		299.6		0	557	
		219.7	37.7	166.1	133.5		385.8	171.2
Ankara-Aksaray Ayrımı-Kulu-Konya Yolu	155	28.7		126.3		0	155	
		26.6	2.1	5.1	121.2		31.7	123.3
Ankara-Aksaray-Ereğli Ayrımı Yolu	302	27.6		274.4		0	302	
		27.6		4.2	270.2		31.8	270.2
Afyon-Sandıklı-Burdur-Antalya Yolu	262	38.4		223.6		0	262	
		3.5	34.9	8.3	215.4		11.8	250.3
Bozüyük-Mekece-Adapazarı Yolu	134			134		0	134	
				128.8	5.2		128.8	5.2
Şanlıurfa-Habur Yolu	367	34.3		332.7		0	367	
		34.3		1	331.7		35.3	331.7
Gerede-Merzifon-Niksar-Ref-Erzincan-Erzurum-Ağrı-Doğubey.	1225	56.8		739		392.8	832.2	
		40.9	15.9	139.9	599.2		213.7	618.5
Sivrihisar-Eskişehir-Bursa Yolu	245	66		167.9		10.1	234.9	
		61	5	99.6	68.3		161.6	73.3
Bursa-Balıkesir-Akhisar-Manisa-İzmir Yolu	323	102		205		16	307	
		54.5	47.5	86.5	118.5		141	168
Karadeniz Sahil Yolu	542.6	233.7		308.9		0	542.6	
		233.7		308.9			542.6	
Ankara-Akyurt-Çankırı-Kastamonu Yolu	215.4	27.5		143.9		42	173.4	
		9	18.5		131.1		9	164.4
Afyon-Konya-Ereğli-(Aksaray-Pozantı)Ayr. Y	389	69.9		207		107	282	
			69.9		207			282
Bozüyük-Kütahya-Afyon Yolu	152	0.3		131		20.7	131.3	
			0.3		131			131.3
Kınalı Ayr-Tekirdağ-İpsala Yolu	179			179		0	179	
				116	63		116	63
Konya-Karaman-Mut-Silifke Yolu	249	34.7		103.9		110.4	138.6	
			34.7		103.9			138.6
Kayseri-Gürün-Darende-Malatya Yolu	334	29.6		219.1		81.3	252.7	
			29.6		219.1			252.7
Malatya-Elazığ-Bingöl-Muş-Bitlis Yolu	422	64		322.2		31.3	390.7	
		10	54	33	289		43	247.7
Elazığ-Diyarbakır Yolu	149	14		97		35	114	
			14	4	93		4	110
Yıldızeli-Tokat-Amasya Yolu	181.1	5.4		128.3		45.8	135.4	
		4.1	1.4	7.9	120.4		12	123.4
Diyarbakır-Batman Yolu	93	8		45		40	53	
			8	15	30		15	38
Kırıkkale-Kırşehir-Kayseri Yolu	229	53		153		23	206	
			53	49	104		49	157
(Kırıkkale-Delice)Ayr Yozgat-Sivas-Refahiye	486	21.2		423.4		37.5	448.5	
		3.8	17.4	84.6	338.8		88.4	360.2
Mersin-Erdemli-Silifke-Antalya	437.7	153		142.3		142.4	295.3	
		107.2	45.8	47.8	94.5		155	140.3

KAYNAK: (KGM, 17 Temmuz 2010)

Tablo 7.9.'de de görüldüğü 2002 yılı itibariyle tamamlanan bir bölünmüş yol yoktur. Bunlar 2002 yılından sonra tamamlanmıştır.

İstanbul Milletvekili Nusret Bayraktar başkanlığında Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu toplanmış ve Komisyonda Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım, bölünmüş yolda 17 bin 500 kilometreye ulaştıklarını 2013'e kadar ki hedeflerinin de 32 bin kilometre olduğunu, bölünmüş yollarla 63 ili birbirine bağladıklarını hedeflerinin 81 ili birbirine bölünmüş yolla bağlamak olduğunu belirtmiştir. (Haber 7, 16 Temmuz 2010).

Van Yolu;

Ülkemizde ki iller birine hızla bölünmüş yollarla bağlanmaya devam etmektedir. Bölünmüş yol çalışması devam eden yollardan biride Van'dır. Van'da 2002 yılında bölünmüş yol uzunluğu 34 km. iken 29 Haziran 2010 tarihine kadar bu rakam 214 km.ye ulaşmıştır. Ayrıca Van'da 2010 yılı içerisinde 45 km.lik daha bölünmüş yol yapılacaktır. (Star Gündem, 16 Temmuz 2010).

Antalya-Alanya Yolu;

134 km uzunluğundaki yol, Antalya'nın 6 km. doğusunda yer alan Demokrasi Kavşağı'ndan başlayarak Alanya 'da son bulmaktadır.

Antalya, Alanya şehirlerimiz ülkemizin Güney sahillerinde yer alan en önemli turizm şehirlerindedir. Bu sebeple bu yol, ülkemiz turizminin gelişmesi açısından önemli bir yere sahiptir.

“Antalya - Alanya yolu bölünmüş olarak yapılmakta olup, üstyapısı bitümlü sıcak karışım (Asfalt betonu) 'dır.Bu yolda proje standardını artırmak amacıyla 5 adet tünel yapılmaktadır”(KGM, 10 Temmuz 2010)

“Yolun 2007 yılı ödeneği kredi ve KDV karşılığı olarak toplam 17,7 milyon YTL olup kalan işlerin 2009 yılı sonuna kadar tamamlanması hedeflenmiştir”(KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Antalya-Kemer-Tekirova Yolu;

15 Nisan 2010 tarihinde Antalya Havalimanı İç Hatlar Terminali ve Antalya-Kemer-Tekirova Bölünmüş Yolu Tüneller Bölgesi açılışı yapılmıştır. 2002 yılına kadar 79 yıl boyunca Antalya'ya yapılan bölünmüş yol toplamının 199 kilometre iken 2002 yılından sonra bu uzunluk 172 km. ye ulaşmıştır. Ayrıca 229 km uzunluğundaki Antalya-Burdur-Sandıklı yolunun 2002 yılından önce sadece 50 km. si tamamlanmıştır. (Akperti, 17 Temmuz 2010).

#### Bozüyük-Bilecik- Mekece Yolu;

Yolun toplam uzunluğu 85,84 km. dir. Bozüyük-Bilecik- Mekece yolu projesi, Marmara, Ege, İç Anadolu ve Akdeniz bölgelerini birbirine bağlamaktadır. Bozüyük-Bilecik-Mekece yolu, Bozüyük ve kısmen Bilecik Geçişlerinde 2 x 2 şeritli, asfalt sathi kaplamalı, çok düşük standartlı olup özellikle Bilecik Girişi ve Bilecik Çıkışı Gülümbe rampaları trafiği taşıyamayacak duruma gelmiştir.

Mevcut yol 10m. platform genişliğinde asfalt sathi kaplama olarak bölünmüş yol olarak inşa edilmiştir.

#### Sakarya-Bozüyük-Bilecik Yolu;

24 Ocak 2010 tarihinde Sakarya-Bozüyük-Bilecik bölünmüş yolunun açılışı yapılmıştır. 70 senede 6 bin kilometre bölünmüş yol yapılmasına karşılık 2002 yılından sonra Türkiye'ye 11 bin 400 km. yol yapılmıştır. Türkiye bu gün yaklaşık 17 bin 500 km. bölünmüş yola sahiptir. Neredeyse bütün iller de birbirlerine bölünmüş yollarla bağlanmaktadır. (Sakaryarehberim, 17 Temmuz 2010).

#### Sinop-Gerze Yolu;

19.11.1998 tarihinde ihale edilmiş olan Sinop-Gereze yolu 28 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 119,23 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 11,092 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 11,8 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Gerze-Yakakent Yolu

18.11.1998 tarihinde ihale edilmiş olan Gerze-Yakakent yolu 36.3 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 327,53 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 30,68 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 5,5 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. Çamgözü mevkiinde bulunan heyelanlı kesimin alternatifi olan bölümde çalışmalar sürdürülmektedir. (KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Yakakent-19 Mayıs (Bafra Geçışı Hariç) Yolu;

02.12.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Yakakent-19 Mayıs yolu 47.3 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 107,1 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 37,6 Milyon YTL harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 2,2 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

#### 19 Mayıs-Samsun(Bafra Geçışı Dahil) Yolu;

06.08.1997 tarihinde ihale edilmiş olan 19 Mayıs-Samsun yolu 34.3 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 88,4 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 77,6 Milyon YTL harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 0,8 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Samsun Çevre Yolu;

07.12.1993 tarihinde ihale edilmiş olan Samsun Çevre yolu 12.3 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 106,5 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna

kadar 79,9 Milyon YTL harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 1 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Samsun-Ünye Yolu (İkmal);

16.10.1998 tarihinde ihale edilmiş olan Samsun-Ünye yolu 26.6 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 41,2 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 31,9 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 0,8 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

(Samsun-Azot)Ayr-Ünye (İkmal) Yolu;

05.2004 tarihinde ihale edilmiş olan (Samsun-Azot)Ayr-Ünye yolu 6 km. uzunluğunda olup toplam maliyeti 13,8 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 12,0 Milyon YTL. harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 1,68 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Ünye-Piraziz Yolu;

22,8 Km. Bölünmüş yol ve 8.3 km uzunluğundaki tek yoldan oluşmaktadır. Bu yolun tamamı 30.12.1993 tarihinde ihale edilmiş olup bugüne kadar 22,8 km lik bölünmüş yolun tamamı ile 8,3 km. uzunluğundaki tek yol trafiğe açılmış bulunmakta olup toplam maliyeti 123,7 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 121,5 Milyon YTL. harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 1,32 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Ünye-Piraziz (İkmal) Yolu;

32,6 Km. bölünmüş yol, 31.4 km. uzunluğundaki tek yol 14.10.1998 tarihinde ihale edilmiş olup proje kapsamında bugüne kadar 32,6 km bölünmüş yol trafiğe açılmıştır. Bu yolun toplam maliyeti 75,8 Milyon \$ olup, 2006 yılı sonuna kadar 49,8

Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 1,2 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

**Bolaman-Perşembe Yolu;**

02.10.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Bolan-Perşembe yolu 27.6 km. uzunluğunda olup 27,6 km. bölünmüş yol trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 366,4 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 300,7 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 17 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

**Piraziz-Giresun(Giresun Geçişi Hariç) Yolu;**

02.10.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Piraziz-Giresun yolu 20 km. uzunluğunda olup yolun tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 118,5 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 98,6 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 3,43 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

**Giresun-Espiye(Giresun Geçişi Hariç) Yolu;**

01.10.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Giresun-Espiye yolu 25 km. uzunluğunda olup 24,00 Km.lik kesim trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 183,3 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 141,6 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 5,6 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010)

**Espiye-Çarşıbaşı(Giresun Geçişi Dahil) Yolu;**

15.02.1994 tarihinde ihale edilmiş olan Espiye-Çarşıbaşı yolu 16 km. uzunluğunda olup tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 261,8 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 228,3 Milyon YTL. harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 5,9 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).



Espiye-Çarşıbaşı (Giresun Geçişi Dahil) (İkmal) Yolu;

12.10.1998 tarihinde ihale edilmiş olan Espiye-Çarşıbaşı yolu 61 km. uzunluğunda olup yolun 58 Km.si 2006 yılı sonuna kadar trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 654,5 Milyon \$ olup, 2006 yılı sonuna kadar 346,8 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 53,6 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Çarşıbaşı-Trabzon-Araklı Yolu;

09.12.1987 tarihinde ihale edilmiş olan Çarşıbaşı-Trabzon-Araklı yolu 68 km. uzunluğunda olup yolun 65 Km.si trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 603,4 Milyon YTL. olup, 2006 yılı sonuna kadar 471,4 Milyon YTL. harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 34,4 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Trabzon Sahil Geçişi (Köprülü Kavşaklar Ve Tünel İkilemesi Dahil) Yolu;

15.06.2000 tarihinde ihale edilmiş olan Trabzon Sahil Geçişi yolu 13 km. uzunluğunda olup yolun tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 467,2 Milyon YTL'dir. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 360,5 Milyon YTL. harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 21 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

Araklı-İyidere Yolu;

01.10.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Araklı-İyidere yolu 27 km. uzunluğunda olup yolun tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 180,5 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 158,8 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 3 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır. (KGM, 10 Temmuz 2010).

İyidere-Çayeli Yolu;

30.09.1997 tarihinde ihale edilmiş olan İyidere-Çayeli yolu 33 km. uzunluğunda olup yolun tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 437,7 Milyon \$'dır. Bu yola

2006 yılı sonuna kadar 281,2 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 25 Milyon YTL ödenek ayrılmıştır”(KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Çayeli-Ardeşen-Hopa (Çayeli Geçişi Dahil) Yolu;

30.09.1997 tarihinde ihale edilmiş olan Çayeli-Ardeşen-Hopa yolu 77 km. uzunluğunda olup yolun tamamı trafiğe açılmıştır. Toplam maliyeti 907,8 Milyon \$'dır. Bu yola 2006 yılı sonuna kadar 609,7 Milyon \$ harcama yapılmıştır. 2007 yılında da 75 Milyon YTL. ödenek ayrılmıştır”(KGM, 10 Temmuz 2010).

#### Malatya Yolu;

2003 yılının Ocak ayı itibariyle Malatya'nın 21 kilometre bölünmüş yolu bulunmaktayken bu rakam 2009 yılının sonuna kadar 224 km.ye çıkartılmıştır. Yani 2003-2010 yılları arasında Malatya'da 203 km. bölünmüş yol yapılmıştır. 2010 yılında da Malatya'da bölünmüş yol çalışmalarına devam edilecek ve 60 kilometre daha bölünmüş yol yapılacaktır. Yapılacak bu 60 km. yolun 45 km.lik kısmı 2010 yılı içerisinde bitirilecekken geri kalan 15 km.lik kısmının da 2011 yılında tamamlanacağını belirtmiştir. (Cumhuriyet, 16 Temmuz 2010).

#### Samsun-Ankara Yolu;

Samsun-Ankara bölünmüş yol proje uzunluğu 402.5 km.dir. Tablo 7.9.'de de görüldüğü gibi bu yolun 2002 yılı sonuna kadar ancak 168.1 km.si tamamlanabilmiştir. Geriye kalan önemli kısmı 2002 yılından sonra tamlanmıştır ve 15 Şubat 2009 tarihinde açılışı yapılmıştır. Samsun-Ankara bölünmüş yolunun yapılmasıyla 5 yılda araç sayısı yüzde 55 artmıştır. Bölünmüş yollarda kaza yüzde 66, ölüm yüzde 84 ve yaralanma da yüzde 55 oranında azalmıştır. (Samsun, 17 Temmuz 2010).

Ankara-Kırıkkale Yolu;

Bu yolun yapımına 1998 yılında başlanmış ve 23 Ocak 2010 tarihinde de açılışı yapılmıştır. Ankara-Kırıkkale yolu Elmadağ için son derece önemli bir yoldur. Bu yol sayesinde Ankara'nın 43 il ile bağlantısı sağlanabilecek ve vakit ve yakıt sayesinde 113 milyon TL. tasarruf sağlanabilecektir. Ankara-Kırıkkale yolunun %80'lik kısmı 2002 yılından sonra tamamlanmıştır. (Lpghaber, 17 Temmuz 2010).

Ankara-Afyon-İzmir Yolu;

Ankara-Afyon-İzmir bölünmüş yol projesi uzunluğu 557 km.dir. bunun 257.4 km.si 2002 den önce tamamlanmıştır. 299.6 km.lik kalan kısım da AKP hükümeti döneminde tamamlanmıştır.

#### **7.5. Türkiye'de Büyüme Rakamlarının Karayolları Üzerindeki Etkileri**

1960'lı yıllardan itibaren hükümetler ulaştırma sektörüne daha fazla önem vermeye başlamışlardır. Bunu 1963 yılından itibaren uygulanmaya başlanan Beş Yıllık Kalkınma Planlarına baktığımızda da daha iyi anlayabilmekteyiz.

Ulaştırma yatırımlarının toplam sabit sermaye yatırımları içindeki payına baktığımızda birinci ve üçüncü plan döneminde gerçekleşen yatırım miktarının hedeflenen yatırım miktarından fazla olduğu görülmektedir. Birinci plan döneminde %13.7 olarak hedeflenen ulaştırma yatırımları %15.6 ve üçüncü plan döneminde de %14.5 olarak hedeflenen ulaştırma yatırımları %20.6 olarak gerçekleşmiştir. Yani 1960-80 dönemlerinde ulaştırma yatırımlarına daha fazla pay ayrılmaya başlanmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki ulaştırma yatırımları ilk üç plan döneminde genel itibariyle ikinci veya üçüncü sektör olarak yer almıştır.

Birinci Plan Döneminde ulaştırma yatırımı planlarını gösteren Tablo 6.28'e baktığımızda yol yatırımlarında 1963-1967 yılları arasında artış yaşanması planlanmıştır. Diğer sektör yatırımlarında ise azalmalar yaşanması hedeflenmiştir.

İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planına bakıldığında da ulaştırma yatırımlarına 16.74 milyar lira yatırım yapılmasının planlandığı görülmektedir. Tablo 6.48'de de görüldüğü gibi birinci, ikinci ve üçüncü planlar dahilinde toplam ulaştırma yatırımları içerisinde, karayolu ulaştırması yatırımlarının sırasıyla %72, %73 ve % 52 olarak en büyük paya sahip olduğu görülmektedir.

**TABLO 7.10.: 1960-1980 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu**

YILLAR	GSMH (BİN YTL)	ULAŞTIRMANIN PAYI(BİN YTL)	GSMH'DA ULAŞTIRMANIN %
	(1)	(2)	(3)
1960	68	-	-
1967	148		
1968	164	12	7.4
1969	183	14	7.5
1970	208	16	7.7
1971	261	20	8
1972	314	25	8.2
1973	399	31	8
1974	538	44	8.5
1975	691	59	8.8
1976	868	79	9.2
1977	1.108	110	10
1978	1.646	164	10
1979	2.877	288	10.1
1980	5.303	578	11.1

KAYNAK (1): DPT, 3 Ağustos 2010.

KAYNAK (2): DPT, 2 Ağustos 2010.

KAYNAK (3): DPT, 1 Ağustos 2010.

Yukarıdaki tabloda GSMH, GSMH'nin ne kadarının ulaştırma sektörü için ayrıldığına dair rakamlar verilmiştir.

Tabloda da görüldüğü gibi 1960-1980 yılları arasında hem GSMH rakamları hem de GSMH'dan ulaştırma yatırımlarına ayrılan pay sürekli olarak artış göstermiştir. Yine bu dönemde, 1967'de 59.257 km. olan karayolu uzunluğu 1980 yılında 60.761 km.ye yükselmiştir. (KGM, 15 Temmuz 2010).

Görüldüğü gibi 1960-1980 yılları arasında GSMH rakamlarının artmasıyla, hem ulaştırma yatırımlarına ayrılan pay hem de karayolu uzunlukları artmıştır.

Bu dönem içerisinde toplam kamu yatırımları içerisinde ulaştırma yatırımlarının payı artış göstermiştir. Özellikle altıncı plan döneminde ulaştırma yatırımlarının payı %30.6'yla birinci sıraya yükselmiştir. Ayrıca altıncı plan döneminde ulaştırma yatırımları içerisinde karayolu yatırımlarının payı yaklaşık %80 olmuştur.

**TABLO 7.11.: 1980-2000 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu**

YILLAR	GSMH (BİN YTL)	ULAŞTIRMANIN PAYI(BİN YTL)	GSMH'DA ULAŞTIRMANIN %
	(1)	(2)	(3)
1980	5.303	578	11.1
1981	8.023	953	12.1
1982	10.612	1.348	12.9
1983	13.933	1.857	13.4
1984	22.168	2.977	13.5
1985	35.350	4.461	12.7
1986	51.185	5.955	11.7
1987	75.019	8.660	11.6
1988	129.175	15.245	11.8
1989	230.370	26.317	11.6
1990	397.178	46.490	11.8
1991	634.393	74.561	11.8
1992	1.103.605	133.338	12.2
1993	1.997.323	236.860	12
1994	3.887.903	514.110	13.3
1995	7.854.887	981.070	12.6
1996	14.978.067	1.941.574	13.1
1997	29.393.262	4.018.613	13.9
1998	53.518.332	7.102.826	13.6
1999	78.282.967	10.868.376	14
2000	125.596.129	17.645.564	14.2

**KAYNAK (1):** DPT, 3 Ağustos 2010.

**KAYNAK (2):** DPT, 2 Ağustos 2010.

**KAYNAK (3):** DPT, 1 Ağustos 2010.

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü gibi 1980-2000 yılları arasında GSMH rakamları ve buna bağlı olarak plan hedeflerinde de belirttiğimiz gibi GSMH'dan ulaştırma sektörüne ayrılan paylar sürekli olarak artış göstermiştir. Ayrıca bu dönem içerisinde karayolu uzunlukları da 1980 de 60.761 km.den 2000 yılında 61.090 km. yükselmiştir. (KGM, 15 Temmuz 2010).

2000 yılına geldiğimiz zaman ulaştırma yatırımlarına özellikle karayolu ulaşımına hükümetin oldukça fazla önem verdiğini görmekteyiz. Bu dönemde karayolu yatırımları için bütçeden oldukça fazla pay ayrılmıştır.

Tablo 7.1.de de görüldüğü gibi ulaştırma sektörüne yapılan kamu yatırımları dokuzuncu plan döneminde de en büyük payı elde etmiştir.

Dokuzuncu plan döneminde hükümet 2013 yılına kadar 15.000 km. bölünmüş yol yapmayı hedeflemiştir. Bu hedef doğrultusunda yapılan çalışmalar sonucunda bugün toplamda 17.752 km. bölünmüş yol elde edilmiştir. Yani 15.000 km.nin 11.652 km.si tamamlanmıştır.

**TABLO 7.12.: 2000-2010 Dönemi GSMH ve Yol Uzunluğu**

YILLAR	GSMH (BİN YTL)	ULAŞTIRMANIN PAYI(BİN YTL)	GSMH'DA ULAŞTIRMANIN %
	(1)	(2)	(3)
2000	125.596.129	17.645.564	14.2
2001	176.483.953	28.159.160	15.8
2002	273.463.168	41.820.643	15.1
2003	357.045.000	53.846.171	15
2004	428.900.000	62.009.162	14.4
2005	486.400.000		
2006	575.800.000		
2007	631.400.000		
2008	950.000.000		
2009	970.880.000		
2010 İ.D.	233.500.000		

**KAYNAK (1):** DPT, 3 Ağustos 2010.

**KAYNAK (2):** DPT, 2 Ağustos 2010.

**KAYNAK (3):** DPT, 1 Ağustos 2010.

Yukarıdaki tablo da görüldüğü gibi 2000-2010 yılları arasında hem GSMH hem de GSMH'dan ulaştırma sektörüne ayrılan pay artış göstermiştir.

Bu dönem içerisindeki en dikkate değer olay bölünmüş yollardır. Özellikle 2002 yılından sonra bölünmüş yollara hız verilmiş ve yüksek ödenekler ayrılmıştır. Yaklaşık yedi yılda bölünmüş yolların yapımı için 24 milyar lira harcama yapılmıştır. Bu yapılan yollarla hem yakıt hem zaman tasarrufu elde edileceği için 24 milyar lira altı sene içerisinde ekonomiye geri dönecektir. Bundan sonra da bölünmüş yollar sayesinde milli ekonomi kazanmaya başlayacaktır.

Hükümet bu dönemde GSMH'nın artışıyla birlikte ulaştırma sektörüne ve özellikle de karayolu ulaşım sistemine çok fazla kaynak ayırmıştır. Bunun öncelikli sebepleri arasında; trafik güvenliğini sağlayarak kazalardaki ölüm oranını düşürmek, seyahat süresini en aza indirmek ve Avrupa ülkeleriyle entegrasyon sağlamak, seyahat süresinden tasarruf sağlayarak ekonomiye katkıda bulunmak, sürücülere konforlu bir seyir sağlamak yer almaktadır.

## 8. SONUÇ, BULGU VE ÖNERİLER

Osmanlı Devletinden başlayarak bugüne kadar karayollarımızın gelişme seyri incelendiğinde karayollarının sosyal, kültürel, siyasal ve ekonomik öneme sahip olduğu görülmektedir. Bu önemi dolayısıyla Osmanlı Devletinden günümüze kadar karayollarının gelişmesine hassasiyet gösterilmiştir.

Osmanlı devleti büyük bir imparatorluk olması ve önemli ticaret yolları üzerinde yer almasından dolayı karayollarına kurulduğu tarihten itibaren özen göstermiştir. Ancak yine de Osmanlı döneminde daha çok demiryoluna yatırım yapılmış karayollarında ki gelişme ancak Tanzimat'tan sonra gerçekleşebilmiştir. Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu savaş ve ihtilaller yol yapımında daha çok askeri amaçlara yönelmeyi gerekli kılmıştır. Aynı zamanda teknik bilgi yetersizliği ve mali sıkıntıların da var olmasından dolayı Osmanlı Devleti yolları çok iyi noktalara getirememiştir. Osmanlı Devletinden Türkiye Cumhuriyetine 13.885 km.si tamire muhtaç, 4.450 km.si toprak yol vasfında olan toplam 18.335 km. yol miras kalmıştır.

1923 yılında kurulan Türkiye Cumhuriyeti, milli mücadeleden yeni çıkmış olmasına rağmen çeşitli yasa ve programlar uygulayarak karayollarına Osmanlı Devletinden daha fazla ağırlık vermiştir. Cumhuriyet döneminde yol konusu programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alınmış, Şose ve Köprüler Kanunu ile bayındırlık çalışmaları düzene sokulmuştur. Ancak 1929 Dünya Ekonomik Buhranı sebebiyle kanun tam olarak uygulanamamıştır. Bu buhranın olumsuz etkilerini bertaraf etmek için 1929-38 yılları arasında çeşitli kanunlar ve Buhran Vergileri uygulanmışsa da karayollarında çok fazla ilerleme kaydedilememiş bu sebeple 1930 yılında mevcut yolların iyi ve geçit verir halde korunması karara bağlanmıştır.



1923 yılında 18.335 km. olan karayollarımız 1927 yılında 22.053 km.ye, 1928 yılında 23.670 km.ye, 1933 yılında 37.400 km.ye, 1938 yılında da ancak 40.235 km.ye çıkartılabılmıştır. Yani 15 yıl içerisinde karayollarımız ancak 21.900 km. artırılabilmiştir.

1938-45 yıllarında hazırlanan yasa tasarılarına rağmen istenilen sonuçlar elde edilememiştir. Bunun başlıca sebebi yaşanan II. Dünya Savaşıdır. Bu dönemde finansal kaynakların savaş için kullanılması, yollarda çalışacak erkek nüfusun savaşa katılması, ileri teknolojinin kullanılmaması ve yol konusunda tam bir teşkilatlanmaya gidilmemesi karayollarında önemli bir ilerlemenin olmamasının sebepleri arasındadır.

Savaş döneminde ucuz yapım teknikleri ile çok miktarda yol yapılması planlanmış ve 1938 yılında 40.235 km. olan karayollarımız, 1939 yılında 40.900 km.ye ve 1945 yılında ancak 43.411 km.ye çıkartılabılmıştır.

Cumhuriyet döneminde karayollarında asıl önemli gelişmeler 1948 yılından sonra elde edilmiştir. Bu dönemde ABD Türkiye'ye Marshall yardımında bulunmuştur. Bu yardımlar tarımda modernizasyon ve karayolu inşası, liman ve rıhtım gibi alt yapı hizmetlerinde kullanılmıştır. 1948 yılında makineli yol yapım teknikleri ile modern ulaşım araçlarının geçişini sağlayacak standartta yollar yapılması planlanmıştır. Bu doğrultuda 1945 yılında 34.411 km. olan karayollarımız, 1946 yılında 43.463 km.ye 1947 yılında 43.977 km.ye, 1948 yılında 44.136 km.ye ve 1950 yılında da 45.080 km.ye çıkartılabılmıştır.

1929 yılında önem kazanan asfalt yol uygulaması Marshall yardımlarıyla yaygınlaşmış ve 1950 yılından sonra eğitim, sağlık gibi hizmetlerin her yere götürülebilmesi için sürekli bir gelişim sürecine girmiştir.

1970 yılında trafiği yoğun ana yollarda, büyük şehirlerin çevrelerinde çok şeritli ekspres yollara, otoyolların yapımına ağırlık verilmiştir. Türkiye’de ilk otoyol da 1973 yılında hizmete açılmıştır. Böylece çağdaş bir yol sistemine geçilmiş ve trafik akışı hızlandırılmıştır. Ayrıca 1973 yılında Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayarak şehir içindeki trafik yoğunluğunu azaltan Boğaz köprüsü ve Çevre Yolu Projesi hayata geçirilmiştir.

Özellikle 1970’li yıllardan sonra karayolları hem yolcu hem de yük taşımacılığında öncü konuma gelmiştir. Bugün ülkemizde diğer taşıma sistemlerine göre karayollarının yolcu taşımacılığındaki payı % 95, yük taşımacılığında ise % 90 oranındadır.

Otoyol ağı hızlı bir şekilde gelişme göstermeye devam ederken 2002 yılından itibaren bölünmüş yol yapımı önem kazanmış ve hükümet bölünmüş yolları Acil Eylem Planının içine almıştır.

2002 yılı sonunda Türkiye’de 6.100 km. mevcutken 2010 yılına gelindiğinde bu rakam 17.500 km.ye çıkartılmıştır. 2002-2010 döneminde bölünmüş yol miktarı iki katına yakın artmıştır. 2013 yılında 32.000 km. bölünmüş yol yapılması hedeflenmektedir.

Karayolları Genel Müdürlüğü bugün, 2.100 km.si otoyol, 31.271 km.si devlet yolu ve 30.948 km.si il yolu olmak üzere toplam 64.319 km.lik yol ağından sorumludur.

Görüldüğü gibi karayolları çalışmalarına daha çok 2000’li yıllarda ağırlık verilmiştir. 2002 yılından sonra hem bölünmüş yollar Acil Eylem planı Kapsamına alınmış hem de karayolu çalışmaları için büyük bütçeler ayrılmıştır. Son yıllarda karayolu çalışmalarına önem verilmesinin sebepleri arasında; trafik güvenliğini sağlayarak kazaları ve ölüm oranlarını düşürmek, seyahat sürelerini kısaltarak zaman ve

yakıt tasarrufuyla milli ekonomiye katkıda bulunmak, sürücülere konforlu bir seyahat sunmak ve Avrupa ülkeleri ile entegrasyon sağlamak yer almaktadır.

Karayolları konusunda daha önce hazırlanmış olan tezlerde daha çok sınırlı bir zaman dilimi dikkate alınmıştır. Örneğin; M. Aynacı '1060-80 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişimini', E. Gürgözener 'Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-38)' ve Ö. Karacan da 'Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-38)'ı incelemiştir. Bu çalışma ise bu üç tezi içine alarak Osmanlı Devletinden günümüze kadar olan karayollarının durumu incelenmiştir. Ancak 2000'li yıllarda yapılan karayolu çalışmalarıyla alakalı, ilgili kurumlar tarafından tam kapsamı bir rapor ve çalışma oluşturulmadığı için çalışmamızın son bölümü yetersiz kalmıştır. Bu sebeple Türkiye'de karayollarıyla ilgili olarak bundan sonraki yapılacak çalışmalarda 2000 yılından sonraki döneme ağırlık verilmesi yerinde olacaktır.

Ayrıca hükümetler de ulaştırma konusunda daha hassas davranmalıdır. Ulaştırma sistemlerinde sadece bir alana ağırlık vermemeli karayolu ulaşımının diğerleriyle koordinasyonu sağlanmalıdır. %95'lere varan karayolu ağırlığı diğer sistemlere dağıtmaya çalışılmalıdır. Bu sayede karayolları üzerindeki trafik yoğunluğu azaltılabilecektir. Ulaştırma sektöründe verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi taşımalarının demiryolu ve denizyolu sistemlerine kaydırılması sağlanmalıdır. Yetkililer bu hususları dikkate aldıkları takdirde Ulaştırma sistemi ülke yararlarına ve ülke olanaklarına hizmet edebilecek konuma gelecektir.

## KAYNAKLAR

- Ablak, E., Sektöre Bakış, Dünyada Ve Türkiye'de Ulaştırma Sektörü: Dünden Bugüne, Bugünden 2023'e, 30 Ocak 2010.  
([http://www.siemens.com.tr/guvercin\\_arsiv/2007/Subat/SektoreBakis.html](http://www.siemens.com.tr/guvercin_arsiv/2007/Subat/SektoreBakis.html))
- Aksoy, H., Karayolu Ulaşımı, 22 Aralık 2009.  
[www.cografyaogretmeni.org/...cografya/KARAYOLU\\_ULASIMI.ppt](http://www.cografyaogretmeni.org/...cografya/KARAYOLU_ULASIMI.ppt).
- As, E, (2006), Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları(1923-1960), T:C Dokuz Eylül  
Eylül
- Atasoy, V., 1987, Türkiye’de Ulaştırma Kesiminin Yapısı ve Finansmanı, Ankara.
- Atasoy, Veysel, 1987, Türkiye’de Ulaştırma ve Haberleşme Politikasında Gelişmeler, Ankara.
- Aynacı, M.,(2007), 1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişimi, TC. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Bayındırlık Bakanlığı,(1973), Cumhuriyetin 50. Yılında Karayolları, Karayolları Genel Müdürlüğü yayın No:213, Ankara.
- Berksan N. (1951), Yol Davamız Nerede, Ankara.
- Bolcu, A., Ulaşım Sistemleri, 30 Ocak 2010.  
(<http://www.caginpulisi.com.tr/6/7.htm>).
- Bozkurt, R., (1988), “Osmanlı imparatorluğu Döneminde Ülkenin Harekât Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmal ve iâşe işleri, Haberleşme Sistemleri”, Askeri Tarih Bülteni, Genelkurmay ATASE yay., Yıl: 13, S: 25, Ağustos, s. 1
- Coşkun, S., Oktay, E., Türkiye'nin Ulaşım Sorunları-1 (Karayolları Ve

Demiryolları), 22 Aralık 2009.

[http://www.adtk.yildiz.edu.tr/makaleler/scoskun-oergen\\_ulasim1.htm](http://www.adtk.yildiz.edu.tr/makaleler/scoskun-oergen_ulasim1.htm).

Cillov, H., (1962), Türkiye Ekonomisi, İÜ Yayınları No:962 İktisat Fakültesi  
No:132, İstanbul.

Ceyhun, E., (1979), Kalkınan Türkiye, Yeni Asya Yayınları, İstanbul.

Çetin, C., İşlevleri ve Özellikleri Bakımdan Konya Menzilleri (XVII.-XVIII.  
Yüzyıllar), 14 Şubat 2010.

(<http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr/pdfdergi/s21/cetin.pdf>).

Darkot, B.,(1972), Türkiye İktisadi Coğrafyası, İÜ Yayınlarından No.1307  
Coğrafya Enstitüsü Yayını:51, İstanbul.

Demirkol, Y., Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı Politikaları, 27 Kasım 2008.

(<http://kentvedemiryolu.com/icerik.php?id=37>).

Durgun, B., Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir  
Uygulamaları, 15 Aralık 2008.

([http://web.deu.edu.tr/ataturkilkeleri/pdf/13ncusonhali/04-S13\\_bulentdurgun\\_2550.pdf](http://web.deu.edu.tr/ataturkilkeleri/pdf/13ncusonhali/04-S13_bulentdurgun_2550.pdf)).

DPT, (2009), Dokuzuncu Kalkınma Planı 2009 Yılı Programı.

DPT,(1963), Kalkınma Planı, (Birinci Beş Yıl) 1963-1967, Ocak.

DPT, (1968), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1968-1972.

DPT, (1973), Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1973-1977).

DPT, (1979), Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı(1979-1983).

DPT, (1985), Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)

DPT, (1990), Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)

DPT, (1996), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ( 1996-2000)

DPT, (2000), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)

DPT, (2007), Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013).

DPT, 2001, Ulaştırma Özel İhtisas Komisyon Raporu Karayolu Ulaştırması Alt Komisyon Raporu, Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, Yayın No: DPT:2582-ÖİK:593.

DPT, Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-2006, 1. Bölüm Gayri Safi Milli Hasıla, 3 Ağustos 2010.

(<http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/gosterge/tr/1950-06/esg.htm>)

DPT, Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950-2004, 1. Bölüm Harcamalar Yoluyla GSYİH (1987 Yılı Fiyatlarıyla, Milyon TL.), 2 Ağustos 2010.

(<http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/gosterge/tr/1950-04/esg.htm>)

DPT, Ekonomik ve Sosyal Göstergeler 1950 2004, 1. Bölüm Harcamalar Yoluyla GSYİH (1987 Yılı Fiy., Yüzde Değişme), 1 Ağustos 2010.

(<http://ekutup.dpt.gov.tr/ekonomi/gosterge/tr/1950-04/esg.htm>).

Eldem, V., (1994), Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türk Tarih Kurumu Basım Evi, Ankara.

Ergün, İ.,(1985), Türkiye'nin Ekonomik Kalkınmasında Ulaştırma Sektörü, H.Ü.İİBF. Yayın No:10,Ankara.

Ertaş, Y., Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746), 4 Ocak 2009.

(<http://www.trabzonturkocagi.com/content/view/72/35/>)

Ersoy, E., Türklerde Bir İskân Siyaseti Olarak Derbend Teşkilatı, 1 Şubat 2010.

(<http://web.firat.edu.tr/daum/docs/62/07%20Derbent%20Te%C5%9Fkilat%C4%B1--Ersan%20Ersoy%20-7%20syf-47-53.doc>).

Ertin, G., Ulaşım, 25 Kasım 2008.

(<http://www.aof.anadolu.edu.tr/kitap/iOLTP/2291/unite11.pdf>)

Evren, G., "Cumhuriyet Döneminde Ulaştırma", TMH - Türkiye Mühendislik

Haberleri /Sayı 442-443 - 2006/2-3, 29 Ocak 2010.

(<http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/29.pdf>).

Filizfidanoğlu, D., Ulaştırmanın Önemi, 25 Ocak 2009.

(<http://www.tusam.net/makaleler.asp?id=1079&sayfa=18>)

Gözen, A., İstanbul 3'üncü Köprü ve Çevre Yolu, 26 Ocak 2010.

(<http://www.ulasimgazetesi.com/?id=2306>)

Güneş, M., XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Menzil Teşkilatı Ve

Karahisar-ISahib Menzilleri, 14 Şubat 2010.

(<http://www.sosbil.aku.edu.tr/dergi/X3/mgunes.pdf>)

Gürgözener, E., (1997), Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler(1923-

1938), TC. Fırat Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek

Lisans Tezi, Elazığ.

Güven, H., S.,(1982), Türkiye'de ulaşım Sistemi ve Karayolu Ulaştırma

Kooperatifleri, Türkiye Ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları

No:199, Ankara.

Hallaçoğlu, Y., (2002), Osmanlıda Ulaşım ve Haberleşme(Menziller), PTT Genel

Müdürlüğü, Ankara.

Hallaçoğlu, Y., (1995), XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilatı ve Sosyal

Yapı, TTK, Ankara.

Hallaçoğlu, Y., (1982), Osmanlı imparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı ve Yol

Sistemi, (Yayımlanmamış Doçentlik Tezi , İstanbul.

- Hamitoğlu, B., (1977), Uluslar arası Ekonomik Dúzen ve Türkiye'nin Mekan Boyutu, Türkiye Ekonomi Kurumu Yayınları Seri No:10, Ankara.
- İzbırak, R., (1973), Türkiye 2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- Karacan, Ö.,(2005), Atatürk Dóneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar(1923-1938), TC. Ankara Üniv., Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- Karaküre, A.Ö.,(2007), Taşımacılık Sektöründe Havayolu ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Örneği, TC. İstanbul Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yönetim Organizasyon Bilim Dalı Doktora Programı, Doktora Tezi, İstanbul.
- Karagülle, A., Ö., 2007, Taşımacılık Sektöründe Havayolu Ve Karayolu İşletmelerinin Karşılıklı Beklentileri Ve Bir Entegre Yolcu Taşımacılığı Modeli Önerisi, T.C. İSTANBUL Üniversitesi SOSYAL Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yönetim Organizasyon Bilim DALI Doktora Programı, Doktora Tezi, İstanbul.
- Karluk, R.,1999, Türkiye Ekonomisi Tarihsel Gelişim, Yapısal ve Sosyal ve Sosyal Değişim, Beta Yayınları, İstanbul.
- Keçici, D., A., 2008, Osmanlı Devleti'nde bir Taşra Güvenlik Örgütü Olan Derbent Teşkilâtı, Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi 7(1)
- KGM, Acil Eylem Planı Kapsamındaki Bölünmüş Yol Çalışmaları, 26 Ocak 2010.  
(<http://www.kgm.gov.tr/asps/bolunmus/bol.htm>).
- KGM, Bölünmüş Yol ve Tek Yol Çalışmaları, 17 Temmuz 2010.  
(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Projeler/BolunmusYolProjeleri/BolunmusYolProjeleri.pdf>)



KGM, Yıllar İtibariyle İşletmeye Açık Otoyollar, 16 Temmuz 2010.

(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi/YilItibariOtoyolUzunlugu.pdf>).

KGM, Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu, 15 Temmuz 2010)

(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIIYolEnvanter/YillaraGoreDevletVeIIYollari.pdf>)

KGM, Karayolları Genel Müdürlüğünün Kuruluşundan Bu Tarihe Kadar Bütçe

Durumu Ve Konsolide Bütçeye Oranı, 14 Temmuz 2010.

(<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/Butce.aspx>).

KGM, Yıllar İtibariyle İşletmeye Açılan Otoyol Uzunlukları, 13 Temmuz 2010.

(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/OtoyolEnvanterBilgisi/YilItibariOtoyolUzunlugu.pdf>)

KGM, Karadeniz Sahil Yolu, 10 Temmuz 2010.

(<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/KaradenizSahilYolu.aspx>)

KGM, Satih Cinsine Göre Yol Ağı, 20 Temmuz 2010.

(<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIIYolEnvanter/SatihYolAgiUzunlugu.pdf>)

Orhonlu, C., (1990), Osmanlı İmparatorluğunda Derbend Teşkilatı, Eren

Yayıncılık, İstanbul.

Orhonlu, C., (1984), Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine

Araştırmalar, Ticaret Matbaacılık, İzmir.

Sağlam, D., (1977), Türkiye Ekonomisi Yapısal ve Temel Sorunları, Anlara.

Saatçioğlu, C., (2006), Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, Türkiye-Avrupa Birliği

Uygulamaları, Gazi Kitabevi, Ocak.

Sarıtepe, Z., Derbent Teşkilat ve Alacahan Derbenti, 14 Şubat 2010.

<http://www.sivaslilar.net/forum/showthread.php?t=13191>

Sak, İ., Cemal, Ç., XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller Ve Fonksiyonları : Akşehir Menzilleri Örneği, 26 Ocak 2010.

(<http://www.turkiyat.selcuk.edu.tr/pdfdergis16sak.pdf>).

Şen, L., (2003), Türkiye'de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci,

TESAV, Ankara.

Şentürk, H., Türkiye'de Ulaşım ve Yol Durumu, Trafik Güvenliği ve Sürücü

Davranışları, 15 Aralık 2008.

[http://www.egm.gov.tr/egitim/dergi/eskisayi/41/web/kriminoloji/Haydar\\_SENTURK.htm](http://www.egm.gov.tr/egitim/dergi/eskisayi/41/web/kriminoloji/Haydar_SENTURK.htm)).

Tarakçı, M., Cumhuriyet'ten Bugüne Türk - Amerikan İlişkileri, 26 Ocak 2010.

(<http://ataturk.halic.edu.tr/makale09.asp>)

Tuncer, E., Cumhuriyet Döneminin Demiryolu Ve Karayolu Hamleleri, 29 Ocak 2010.

(<http://www.radikal.com.tr/1998/10/31/yazarlar/erotun.html>).

Tümertekin, E., (1987), Ulaşım Coğrafyası, İ.Ü. Yayınları No:2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No:85.

TC. Başbakanlık, (1990), Kalkınan Türkiye 1983-1990 Rakamlarla İcraatımız, Ankara.

TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, (2005), Stratejik Plan (2006-2010), Ankara.

T.C. Bayındırlık Bakanlığı, 1973, Bayındırlıkta 50 Yıl, Ankara.

- TC. Ulaştırma Bakanlığı, (2007), Ulaşımın İletişime Kalkınan Türkiye 2003-2007, Ankara.
- TC. Ulaştırma Bakanlığı, (1983), Cumhuriyetin 60. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme, Ankara
- TC. Ulaştırma Bakanlığı, (1988), Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1988.
- TC. Ulaştırma Bakanlığı, (1991), Ulaştırma ve Haberleşme 1983-1990, Ankara.
- TC. Ulaştırma Bakanlığı,(1998), Cumhuriyetin 75. Yılında Ulaştırma ve Haberleşme.
- TCUB,(1993), Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma, Haberleşme, Ankara.
- TC. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü,(2007), Karayolları Tarihi, Ankara.
- TÜSİAD, (1988), AT ve Türkiye’de Ulaştırma Sektörü, Uyumla İlgili Sorunlar, Yayın No:TÜSİAD- T/88.12.121, İstanbul.
- Tütengil, C.O.,(1961), İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye’nin Karayolları, İstanbul.
- Türkiye Vakıflar Bankası T.A.O. Planlama Ve İktisadi Araştırmalar Grup Yönetmenliği (Mevzuatı İzleme, Değerlendirme Ve Ekonomik Araştırmalar Yönetmenliği), (2001), Ulaştırma Sektörü, Sektör Araştırmaları Serisi/No:24, Ağustos.
- Vergül, B., Ana Yurdu Dört Baştan Demir Ağlarla Ördük Mü?, 26 Ocak 2010. ([http://www.polatliistiklal.com/index.php?option=com\\_content&task=view&id=1658&Itemid=31](http://www.polatliistiklal.com/index.php?option=com_content&task=view&id=1658&Itemid=31))
- Yülek, M., Demiryollarını Nasıl İhmal Ettik?, Küresel Bakış, 3 Mart 2009. (<http://www.dunyagazetesi.com.tr/yazar.asp?authId=42&id=19513>)

Haber 7, 2013'e Kadar Bölünmüş Yol Hedefi, 16 Temmuz 2010.

(<http://www.haber7.com/haber/20100105/2013e-kadar-bolunmus-yol-hedefi.php>).

Star Gündem, Van'da 214 km. Bölünmüş Yol Yapıldı, 16 Temmuz 2010.

(<http://www.stargundem.com/guncel/1041604-vanda-214-kilometre-bolunmus-yol-yapildi-haberi.html>).

Cumhuriyet, Hedef 22 Bin 500 Km. Bölünmüş Yol, 16 Temmuz 2010.

(<http://www.cumhuriyet.com.tr/?hn=128112>).

Akparti, Başbakan Erdoğan: 7,5 Yılda Antalya'ya 172 Kilometre Bölünmüş Yol Yaptık, 17 Temmuz 2010.

([http://www.akparti.org.tr/7-5-yilda-antalyaya-172-kilometre-bolunmus-yol-yaptik\\_6944.html](http://www.akparti.org.tr/7-5-yilda-antalyaya-172-kilometre-bolunmus-yol-yaptik_6944.html))

Sakaryarehberim, Başbakan Sakarya-Mekece-Bozöyük Bölünmüş Yolunu Açtı, 17 Temmuz 2010.

(<http://www.sakaryarehberim.com/others/sakarya-haberleri-gazeteleri-basbakan-sakarya-mekece-bozuyuk-bolunmus-yolunu-acti-32410.html>).

Lpghaber, Başbakan Erdoğan Ankara Kırıkkale Bölünmüş Devlet Yollunu Açtı, 17 Temmuz 2010.

(<http://www.lpghaber.com/Basbakan-Erdogan--Ankara-Kirikkale-Bolunmus-Devlet-Yolunu-Acti--haberi-361483.html>).

Samsun, Sayın Başbakanımız Samsun-Ankara Bölünmüş Devlet Yolunu Görkemli Bir Törenle Hizmete Açtı, 17 Temmuz 2010.

(<http://www.samsun.gov.tr/haber.asp?id=1053>).

## ÖZGEÇMİŞ

1983 Yılında Tokat'ın Turhal ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Turhal'da tamamladı. 2002 yılında girdiği Gaziosmanpaşa Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi İktisat Bölümünden 2006 yılında mezun oldu. 2007 yılında Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Ana Bilim Dalında Yüksek Lisans eğitimine başladı ve 2010 yılında yılın da mezun oldu.