

Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış

Birol ÇETİN*

Gaziosmanpaşa Üniversitesi

İktisat Bölümü

bcecin@gop.edu.tr

Serap BARIŞ

Gaziosmanpaşa Üniversitesi

İktisat Bölümü

serapduran@gop.edu.tr

Serap SAROĞLU

serapsagioglu1@hotmail.com

Özet

Bu çalışmada günümüzde hakim ulaşım sistemi haline gelen karayolu taşımacılığının Türkiye’deki durumu incelenmiştir. Karayollarının Cumhuriyetin ilanında bu yana gösterdiği gelişim, dönemlere ayrılarak ele alınmıştır. Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak bu dönemden sonra, demiryolları adeta yok sayılarak, Marshall yardımlarıyla karayolu yapımına başlanmıştır. Planlı dönemle birlikte uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda karayolları ulaşım sistemleri arasında ilk sıraya yerleşmiştir. Günümüzde Türkiye’de mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 97’si, yük taşımacılığının ise % 89’u karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Anahtar Kelimeler:karayolları, ulaştırma, Türkiye.

JEL Sınıflaması:O18, R42.

A historical overview of the development of highways in Turkey

Abstract

In this study, the highway transportation system which currently became the dominated transportation system in Turkey is examined. The development of this system between the foundation of the Republic and the present is investigated periodically. According to the results of this study the transportation policies for the highway transportation had been seen as a system integrating with the railway transportation until 1950s. However, after 1950s, the railways had been nearly ignored and the highways construction by Marshall aids became the main practice. As a result of the highways dominated transportation policies of the planned period, the highway transportation has become the main transportation system in Turkey. Today the highway transportation is made in the % 97 of the passenger transport and % 89 of freight transport in Turkey.

Keywords: Highways, Transportation, Turkey.

JEL Classifications: O18, R42.

* Sorumlu Yazar

Giriş

XX. yüzyılda ön plana çıkan karayolları taşımacılığı, İkinci Dünya Savaşı sonrası hızlı bir şekilde artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet edebilir hale gelmiştir. 1970'li yıllarda yaşanan enerji krizinin aşılmasından sonra, 1980'li yıllarda karayolu ile taşımacılık artan eğilimini sürdürmüştür ve 2000'li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Ülkemizde mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 97'si, yük taşımacılığının ise % 89'u karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

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

Cumhuriyetin ilanından 1948 yılına kadar demiryolları politikası ulaşımda önemli sayılmakla beraber bu durum 1948 yılında değişmiş ve karayollarında çok önemli bir dönüm noktasına gelinmiştir. Bu dönemde kaynakların da artmasıyla karayollarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Fakat asıl büyük gelişme, 1948'de mali ve teknik bakımdan büyük ölçüde Marshall yardımları olarak ta bilinen dış yardım sağlandıktan sonra kaydedilmiştir. Gerçekten de 1950-60 dönemi kapandığında, bazı küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye'nin her tarafına hemen hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmış, ulaştırma sistemi az çok dengeli biçimde tüm ülke sathına yayılmıştır. Karayollarıyla ilgili çalışmaların daha verimli ve çağdaş yöntemlerle yönlendirilmesi gereğinden hareketle, 1950 yılında Şose ve Köprüler Reisliği yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM) kurulmuştur.

Planlı dönemde karayollarına verilen önem artmış ülkenin gereksinimleri doğrultusunda Boğaziçi Köprüsü ve ekspres yollar yapılmıştır. 1980'li yılların başlarından itibaren bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırımı çalışmaları sürer-

ken diğer yandan yeni bir atılımla “tam erişme kontrollü” otoyol yapımına hız verilmiştir.

2000’li yıllara gelindiğinde ise bölünmüş yol çalışmalarına ağırlık verilmiş ve yolların standardı yükseltilmeye çalışılmıştır. Bu dönemde önceki dönemlerdeki plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. Bu bağlamda gerek geçmişten günümüze gelene kadar karayollarının gösterdiği gelişim süreci, uygulanan politikalar ve hedeflerinin neler olduğunun incelenmesi önem arz etmektedir. Bundan dolayı çalışmada Cumhuriyet’in kuruluşunda günümüze kadarki süreçte karayollarının durumu, uygulanan politikalar ve hedefleri dönemler halinde ele alınarak incelenmiştir.

1. Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Karayolu Durumu, Politikası ve Hedefleri

1.1. 1923-1938 dönemi karayolları

Osmanlı İmparatorluğunun son dönemlerinden itibaren demiryolu, ülkenin iç ve kıyı kesimleri arasında bağlantının sağlanmasında kullanılan en önemli ulaşım sistemini oluşturmaktaydı (Avcı, 2005: 88). Bu dönemde demiryoluna dayandırılan ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüş ve esas yatırım olanakları demiryollarına aktarılmıştır. Bu durumun bir nedeni, ülkedeki motorlu araç sayısının yetersiz olması ve karayollarında hayvana bağlı araçların kullanılmasıdır (Vural, 2009: 2). Diğer nedenleri arasında ise teknik bilgi yetersizliği, yaşanan savaş ve mali sıkıntılar gelmektedir. Büyük bölümü yalnızca kâğıt üzerinde var olan 18 000 km’lik karayolu ağı, ülkenin gereksinimlerine yanıt vermekten oldukça uzaktır (Tuncer, 2010). Zaten Cumhuriyet öncesinde yol yapımına önem verilmediğinden bu konuda çok fazla düzenlemeye rastlanılmamaktadır. 1923 yılı öncesinde karayollarıyla ilgili olarak sadece 1921 tarihli ve 102 sayılı “Tarık Bedeli Nakdisi” hakkında çıkarılan kanun görülmektedir¹. Bu kanunla amaçlanan, yol

¹Bu kanunla yol yapımındaki maddi sıkıntıları aşmak için vatandaşların 4 iş günü yol çalışmasına katılması veya bedel ödemesi gerekmektedir. Bu verginin yerine 1925 yılında "Yol Mükellefiyeti Kanunu" ve 1929 yılında "Şose ve Vergiler Ka-

yapım çalışmalarında yaşanan maddi zorlukları aşmaktır (Durgun, 2006: 29).

1923'te Türkiye Cumhuriyeti'nin ulusal sınırları içinde kalan alanda Osmanlı İmparatorluğu'ndan, 4 000 km'si iyi durumda, 13 900km stabilize ve 4 450 km toprak yol olmak üzere toplam 18 350 km'lik bir karayolu ağı kalmıştır (Can, 2000). Cumhuriyet'in ilk yıllarında bu karayolu ağına çok fazla eklemeler yapılamamıştır.

Bu dönemde yol yapımıyla ilgili olarak ilk kez 19 Ocak 1925 yılında Mükellefiyeti Bedeniye kanunu çıkarılmış ve halk yol yapım işlerinde mükellef kılınmıştır. Buna göre halk ya nakdi olarak ya da aynı olarak yol yapım işlerinde bulunmak zorundaydılar. Bu sistemde yollar üç sınıfa ayrılmış ve il yolları il özel idarelerine, devlet yolları genel bütçeye, köy yolları ise köylülerin beden gücüne finanse edilmiştir (Şen, 2003:70). Bu durum 22 Haziran 1927 yılında çıkarılan Tevhidi Turuk kanunuyla değişmiş ve devlet ve il yolları birleştirilerek yapım, onarım ve bakımı il özel idarelerine bırakılmıştır. Bu yasaya göre önemli köprüler ile yapım ve onarımının geciktirilmemesi gereken bazı yolların yapımı, onarım atölyelerinin kurulması, makinistlerin eğitilmesi gibi faaliyetler Bayındırlık Bakanlığına bırakılmıştır. Böylece her vilayet sınırları içindeki tüm yolların yapımını üstlenerek bu çalışma için bütçeden kaynak yardımı alacaktır (Gürgözeler, 1997:73).

Yol konusunun programlı bir şekilde ilk olarak 1929 yılında ele alındığını görmekteyiz. Yolun ülke kalkınmasındaki en önemli altyapı yatırımlarından biri olduğu bilinciyle, 1929 yılında Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) içinde günümüzün Karayolları Teşkilatının çekirdeğini oluşturan Şose ve Köprüler Reisliği kurulmuş ve çıkarılan bir Yol Kanunu ile karayolu çalışmalarına ağırlık verilmiştir (KGM, 2006:15). Bu kanun çerçevesinde milli şose ve köprülerin yapım ve onarımı belirli bir program dâhilinde ileri teknolojinin kullanılarak inşa edilecektir. Bunu sağlamak amacıyla Türk mühendisleri İtalya, İsviçre, Fransa gibi ülkelere yeni teknolojileri öğrenmeleri amacıyla gönderilmiştir. Kanunun yayınlanmasının ardından bayındırlık çalışmaları düzene girmişse de 1929 yılı Dünya Ekonomik Buhranı sonucu tam olarak uygulanamamıştır (As, 2006:152).

nun"ları getirilmiştir. Yeni düzenlemeler gereğince 10 gün çalışma veya 8 Lira ödeme yapmak gerekmektedir (Durgun, 2006: 29).

Bu buhran sonucunda dünya piyasalarında tarım ürünleri ve hammadde fiyatları düşmüştür. Ülkemizin de bir tarım ülkesi olması dolayısıyla bu buhrandan oldukça fazla etkilenmiştir. 1929 buhranı sebebiyle yol vergisi miktarı indirilmiştir. Yine buhran sebebiyle vilayetlerin, fakirleşen diğer kaynakları dolayısıyla yol vergisi hâsılatı başka hizmetlere aktarılmış, il yolları inşaa ve bakımı adeta durdurulmuştur (As, 2006:84).

1929-1939 yılları arasında 1929 buhranının olumsuz sonuçlarını bertaraf edebilmek için çeşitli kanunlar ve yol vergileri çıkarılmıştır. Ancak finansal zorluklar sebebiyle alınan yol vergileri yollar için harcanamamış, daha lüzumlu sayılan alanlara aktarılmıştır.

Tablo 1:1930'da Dünyada ve Türkiye'de Yol Durumu

Ülkeler	1000 mil ² 'ye düşen yol
Türkiye	66
Çin	18
Brezilya	23
Rusya	94
İtalya	953
Almanya	1 201
Belçika	1 607
İngiltere	2 039
Japonya	4 470
İspanya	278

Kaynak: (Tütengil, 1961: 25).

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). Asfalt yol yapımında oldukça geç kalındığı Tablo 1'de de görülmektedir. Tablo'da görüldüğü gibi 1930 yılında 1 000 mil²'ye düşen yol miktarı bakımından Türkiye birçok Avrupa ülkesinden geri kalmıştır.

Tablo 2:1923-1938 Döneminde Karayolları Ağı(km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
1923	18 335	-	18 335	-	18 335
1930	29 636	-	29 636	-	29 636
1935	39 583	-	39 583	-	39 583
1938	40 235	-	40 235	-	40 235
1940	41 582	-	41 582	-	41 582

Kaynak: (KGM, 2009:2).

Türkiye’de 1923 yılında 18 335 km olan karayolları, 1930 yılında 29 636 km’ye, 1938 yılında 40 235 km’ye ve 1939 yılında da ancak 40 900 km’ye ulaşmıştır. Ancak bu rakamın 21 200 km’sinin çoğu işlemez ve toprak yollar olduğu, şose adı verilen yol şebekesinin ise 1923 yılında 13 800 km’den 1933 yılında ancak 16 100 km’ye çıkabildiği, bunun da 8 200 km’sinin bozuk olarak vasıflandırıldığı anlaşılmaktadır (As, 2006:82-83).

1938 yılında yine ülkeler bazında yapılan karşılaştırmalarda da Türkiye’de 1000 km²’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). Bu durum 1923-1938 yılları arasında yol yapımında oldukça gerilerde kaldığımızı göstermektedir.

Karayolları inşaatında 1923-1933 döneminde görülen yetersizlik, esas olarak devletin mali güçlüklerinden kaynaklanmaktadır. Hükümetler, devletçe finanse edilmesi gereken yol inşa ve bakımına yeterli kaynak sağlayamamışlardır. Ulaştırma türleri içerisinde tercihin demiryollarına verilmiş olması, devletin zaten yetersiz olan kaynaklarından, karayolları için ayrılacak payı sınırlamıştır (As, 2006:83). Tablo 3’te devletin bu alan için ayırdığı kaynağın ne kadar yetersiz olduğu görülmektedir. 1923-1938 döneminde devletin gerek genel bütçe içinde gerekse bayındırlık yatırımları içinde karayollarına ayırdığı pay oldukça düşük düzeydedir. Bu dönemde bayındırlık yatırımları içinde karayollarına ayrılan payın en fazla olduğu yıllar %15’lik pay ile 1925 ve 1926 yıllarıdır.

Tablo 3:1923-38 Arası Bütçeden Karayollarına Ayrılan Pay

Yıllar	Genel Bütçe (lira)	Genel Bütçede K.arayol. Payı (%)	Genel Bütçede Ba-yındırlık Payı (lira)	Bayındırlık İçinde Karayol. Payı (%)	Karayolları Payı (lira)
1923	-		2 018 001		-
1924	140 433 369	12	17 385 888	10	1 800 000
1925	183 932 767	16	19 667 285	15	3 000 000
1926	190 103 554	11	14 279 631	15	2 150 000
1927	194 454 619	0,7	25 723 043	5	1 523 042
1928	207 169 388	0,5	32 717 788	3	1 087 600
1929	220 408 976	0,3	33 013 867	2	786 360
1930	222 646 523	0,3	33 705 976	2	800 000
1931	186 582 005	0,2	26 406 377	2	535 514
1932	169 146 747	0,2	10 046 993	3	360 440
1933	170 474 794	0,2	14 296 993	2	360 440
1934	184 075 636	0,1	12 402 807	2	287 920
1935	195 011 053	0,2	12 440 005	4	527 610
1936	212 755 580	0,4	14 670 790	7	1 028 000
1937	231 017 776	0,2	15 773 108	3	527 610
1938	249 954 020	0,2	8 892 040	7	704 160

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

Bu dönemi takiben 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).

1.2. 1938-1950 Dönemi Karayolları

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). 1939 yılında 40 832 km olan karayolları uzunluğu, 1945'te 43 511 km'ye yükselmiş-

tir. Buna göre savaş yıllarında yılda ortalama 430 km yol inşa edildiği görülmektedir. Ancak nitelikleri itibarıyla yol şebekesinde bu dönemde de önemli bir iyileşme görülmemektedir. Bu dönemde yapılan toplam yol şebekesi içerisinde üst yapı yolların miktarı daha fazla ise de, 1945 yılında 20 041 km uzunlukta gösterilen bu yolların istatistiklerde sadece 12 269 km'sinin iyi olarak nitelendirildiği, geri kalanının bozuktur olduğu görülmekte, dolayısıyla ulaşım rahatlıkla olanak sağlamadığı anlaşılmaktadır. Bu dönem içinde dikkate değer tek gelişme, parke yolların 352 km'den 805 km'ye çıkmış olmasıdır (As, 2006:83).

Tablo 4: 1938-1950 Döneminde Karayolları Ağı (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
1938	40 235	-	40 235	-	40 235
1940	41 582	-	41 582	-	41 582
1945	43 511	-	43 511	-	43 511
1950	24 306	22 774	47 080	-	47 080

Kaynak: (KGM, 2009: 2).

II. Dünya Savaşı, yol yapım faaliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Çok sayıda insanın askere alınması, askere alınanların da uzun süre askerlik yapmaları, ulaşım araçlarının askerlikle ilgili işlerde kullanılması, parasal kaynakların yetersizliği ülkenin yöneticilerini bir hayli zorlamışsa da askeri başarı ve etkin millî savunmanın temelinde iyi bir ulaştırma sisteminin olması gerektiği anlayışı ile yol yapım faaliyeti sürdürülmüştür (Şen, 2003:82). Bunun için askeri bakımdan önem taşıyan bölgelerde müttefiklerimizin yardımıyla yol inşa ve tamir işlemleri yapılmıştır. Bu yıllarda Türkiye'deki karayollarının diğer ülkelere göre durumunu karşılaştırmak için Tablo 5 bize bir fikir verebilir. Tablo 5'de görüldüğü gibi 1940 yılı verilerine göre, bu beş ülke arasında km² ye düşen yol miktarı en az olan ülke Türkiye'dir.

Tablo 5:Türkiye ile Bazı Avrupa Ülkeleri Karayolu Karşılaştırmaları*

Ülkeler	1000 km ² '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, 1961: 25). * 1940 yılı verileri

Şoseler için ayrılan ödenek, 1930'lu yılların başlarında 2 milyon lirayı pek geçmezken, savaş yıllarında bu ödeneğin 8 milyon liraya çıkarıldığı görülmektedir.

Tablo 6:II. Dünya Savaşı'ndan Yol için Yapılan Harcamalar

Yıl	Harcama (TL)	Yapılan Yeni Yol (km)	Yapılan Büyük Köprü	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	-	2 150
1945	8 162 724	454	5	3 860
TOPLAM	72 629 096	2 502	39	6 840

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 birimlerin eline bırakılmıştır. Ayrıca yol yapımında modern teknik-

lerin gerisinde kalınması da istenilen başarının elde edilememesinin sebeplerinin başında gelmektedir.

1946-1953 yılları arasında “tasarruf dönemi” adı verilen dönemde, yatırımların durması Devlet Demiryolları İdaresinin bir kamu iktisadi teşekkülü haline getirilmesiyle demiryolu ulaşımında duraklama ve ardından gerileme başlamıştır (Ayдын, 2001: 78)².

1947-50 arasındaki döneme bakıldığında, uluslararası kaynakların da artmasıyla karayollarında önemli gelişmeler yaşanmıştır. Fakat asıl büyük gelişme, 1948’de mali ve teknik bakımdan dış yardım sağlandıktan sonra kaydedilmiştir. Bu dönemde ABD Marshall yardımları olarak bilinen mali yardımda bulunmuştur. Bu yardımlardan ulaştırma sektörüne ayrılan ödenekler aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 7: 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).

Tablo 7’deki rakamlara bakıldığında ulaştırma sektörü içinde yine de en az pay karayollarına ayrılmıştır. Buna rağmen bu dönemde artık

² Bu dönemde 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı adı verilen bir plan hazırlanmış ve uygulamaya konulmuştur. Planda karayolu uzunluğunun 43 000 km olduğu, ancak bunun sadece 13 000 km’lik kısmının her mevsimde geçit verdiği, demiryollarının ise 7250 km olduğu belirtilmektedir. Bu nedenle karayolu ve demiryolu yatırımları yanında deniz ulaşımına da ağırlık verilmesi öngörülmektedir (Avcı, 2005: 89).

Türkiye'nin her tarafına karayoluyla gidilebilme imkânına erişilebilmiştir.

2. 1950-1980 Dönemi Karayollarının Durumu, Politikası ve Hedefleri

2.1. 1950-1960 dönemi

Bu dönem yeni bir siyasi partinin iktidara gelmesiyle birlikte her iktisadi faaliyet alanda olduğu gibi, ulaşırmada da temelden bir değişme ve hızlı bir gelişmenin gerçekleştirildiği bir dönem olmuştur.

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından Türkiye'nin ulaşım politikalarında büyük bir değişim ortaya çıkmıştır. Yapılan düzenlemeler, iktidarın ulaşım politikasındaki farklılıklar ve savaşın hasarlarının azaltılması için verilen Marshall yardımları³ karayollarının hızla gelişmesini sağlamış, demiryolu ve denizyolu ulaşımı ihmal edilmiştir. İlk aşamada 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu besleyecek, bütünleyecek bir sistem olarak görülen karayolları, bu tarihten sonra esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmiştir (Avcı, 2005: 89; TCDD, 2011). Marshall Planı⁴ çerçevesinde Türkiye'ye dayatılan ulaşım politikası uyarınca demiryolları atıl bırakılarak karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir. İkinci Dünya Savaşı'ndan karlı çıkan Amerikan otomotiv şirketleri ve petrol tekelleri tercihlerinin karayolu yapımı olduğunu ABD hükümetine çok net ifade etmişlerdir (Yıldız, 2008: 38). İşte Marshall yardımlarından daha ekonomik olmasına rağmen demiryollarından çok karayolları lehine yararlanılması, "petrolle çalışan lastikli araçların egemen olduğu bir ulaşım politikası"nın kabul edilmesi karayolu yapımını hızlandırmıştır. İşte bu politi-

³ Bu yardımlarla ilgili olarak, ABD Federal Yollar Müdür Yardımcısı Hilts başkanlığında bir uzmanlar heyeti Türkiye'ye gelerek çeşitli inceleme ve araştırmalar yapmış ve bu çalışmalar sonucunda nelerin yapılması gerektiği hususunda bir rapor hazırlamışlardır. Hilts'in raporunu ülke çıkarlarına ve menfaatlerine uygun bulan dönemin devlet adamları bir programla ülkenin hemen her yerine ulaşabilen asfalt kaplamalı tek veya çift yönlü devlet yolu yapma seferberliğine başlamışlardır. Böylece yeni karayolu politikasının esasları, 1947'de Hilts'in hazırladığı rapor doğrultusunda oluşmuştur (Vural, 2009: 5).

⁴ Marshall Planı çerçevesinde, tarımda mekanizasyon, sulama, ulaşım yolları ve araçlarının yapımı, altyapının iyileştirilmesi, madencilik, enerji gibi konularda yapılan yardımlardan başka özel sektörün gerçekleştirdiği bazı yatırımlarda desteklenmiştir (Avcı, 2005: 89).

ka ABD'nin Türkiye'de uyguladığı ve diğer ülkelere de telkin ettiği ulaştırma politikasının özünü oluşturmaktaydı (Aydın, 2001: 78).

İşte Türkiye'nin ulaşım alanındaki bu politika değişikliğinin sonraki yıllarda önemli sonuçları olmuştur. Karayolu ulaşımının ön plana çıkmasıyla sonraki yıllarda motorlu araç sayısı artmış ve tamamen dışa bağımlı gelişen bir otomotiv sanayi gelişmiştir. Hem yolcu ve hem de yük taşımacılığında motorlu araçların kullanılabilir olması petrole ihtiyacı artırmış ve yine bu alanda da dışa bağımlı hale gelinmiştir (Vural, 2009: 7).

Karayolları ağırlıklı oluşturulan ulaştırma politikaları sonucunda, ulaştırma alt sistemleri içerisinde 1960 sonrası planlı kalkınma dönemlerinde, demiryolları için öngörülen hedeflere hiçbir zaman ulaşılamamıştır. Uygulanan politikaların sonucu olarak, 1950-1980 yılları arasında yılda sadece ortalama 30 km yeni hat yapılabilmektedir (TCDD, 2011).

1950-1970 yılları arası karayolu yapımının altın çağı olmuştur. Demiryolu altyapı ve işletme yatırımlarının karayoluna göre pahalı olması, Marshall yardımları ve 1970'ten sonra gelişmeye başlayan otomotiv sanayisinin tetiklemeye başlaması gibi etkenler sonucunda karayolu yolcu ve yük taşımacılığında⁵ öne geçmiştir (Yıldız, 2008: 38). Bu dönemde yol yapım politikasının ana amacı; sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm yörelerine götürülebilmesi için yaz-kış geçit verebilecek yolları tesis etmek olmuştur. Ancak "teker dönsün" mantığıyla ülkenin her yerine ulaşabilmek amacıyla yapılan bu yolların geometrik ve fiziki standardı oldukça düşüktür. Böylece 1960'lı yıllarda karayolu ağı 60 000 km'ye ulaştırılmıştır (KGM, 2006:4; Yıldız, 2008: 38).

Karayolları lehine değişen politika değişikliğiyle birlikte idari alandaki politikalarda değişmeye başlamıştır. 1950-1960 döneminde karayollarıyla ilgili olarak idari manada ilk ve en önemli gelişme, 1950 yılında Şose ve Köprüler Genel Müdürlüğü'nün yeniden yapılandırılarak Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kurulmasıdır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün kuruluşu ile birlikte Cumhuriyetin ilk yıllarında kaz-

⁵ Örneğin 1960 yılı verilerine göre; yolcu ve yük taşımacılığında karayollarının payı sırasıyla %38 ve %73'tür.

ma, kürek ve insan gücüne dayanan çalışmaların yerine karayolu yapımında makineli döneme geçilmiş, bölge teşkilatları oluşturulmuştur. Devlet ve il yollarında ucuz, süratli ve kademeli yapılacak bir sistemin uygulanmasına başlanarak; mevcut yolların envanteri çıkarılmış ve ülkemizin ulaşım ihtiyacını karşılayacak bir yol ağı belirlenmiştir.

Gerçekten de 1950-60 dönemi kapandığında, bazı küçük yerleşim birimleri hariç Türkiye'nin her tarafına hemen hemen her mevsimde modern araçlarla ulaşım olanağı sağlanmış, ulaştırma sistemi az çok dengeli biçimde tüm ülke sathına yayılmıştır. Bu durumun gerçekleşmesinde Marshall Yardımlarının önemli etkisi vardır. 1950-1953 yılları arasında ülkemize toplam 237 000 000 Dolarlık yardım yapılmıştır. Bu yardımın ulaştırma sektörüne aktarılan kısmı 30 766 000 Dolar'dır ki, toplam yardımın %13'üne denk gelmektedir. Ulaştırma sektörü içinde de %42,7'lik (13 156 000 Dolar) bir oran ile en fazla pay karayollarına ayrılmıştır (DPT, 1969).

Bu dönemde ulaştırma sektörünün gelişmesinde dış yardımların önemi yadsınamaz. Ancak ülke içinde de bu sektöre önemli ölçüde kaynak aktarılmaktadır. Genel olarak bakıldığında 1950-60 arasında ulaştırma faaliyetinin GSMH içindeki oranının % 5'ten % 7'ye çıktığı görülmektedir. Ulaştırma sektörü içinde ise en fazla pay karayollarına aktarılmıştır. İç ve dış kaynaklardan sağlanan finansmanla karayollarının uzunluğu 1950'de 47 080 km iken, 1960'ta 61 542 km'ye ulaşmıştır. Ayrıca yol sisteminin kalitesinde de gelişme olmuştur (As, 2006:402).

1950-1960 döneminde karayollarıyla ilgili olarak yaşanan bir diğer gelişme de 1913 yılında çıkarılan yol vergisinin kaldırılmasıdır. Çeşitli dönemlerde miktarı yükseltip düşürülen ve vatandaşlardan adaletsizce toplandığı düşünülen bu vergi 1952 yılında yürürlükten kaldırılmıştır (Gönüllü, 2011: 303).

Diğer dönemlere oranla bu dönemde karayollarında yaşanan hızlı gelişmeler bu alana daha fazla kaynak aktarılmasını gerektirmiştir. Yol yapım ve onarım çalışmalarına ağırlık verilmesi, devlet yolları harcamalarının bütçe içerisindeki payının artmasına neden olmuştur. 1950 yılında yol harcamalarının bütçe içerisindeki payı % 2,9 iken, 1955'de % 7,2'ye, 1960'da %7,7'ye yükselmiştir (Cillov, 1962:132).

Tablo 9. 1950-1960 Döneminde Karayolları Ağı (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
1950	24 306	22 774	47 080	-	47 080
1955	24 553	30 455	55 008	-	55 008
1960	26 711	34 831	61 542	-	61 542

Kaynak: (KGM, 2009: 2).

Karayolları konusunda bu dönemde yapılan çalışmaların sonuç verdiğini istatistiklerde de görmekteyiz. 1950-1960 döneminde toplam yol uzunluğu %30'luk artış göstermiştir. Ayrıca yolcu ve yük taşımada da karayollarının payı önemli ölçüde artmıştır. 1950 yılında toplam taşımada karayollarının payı, yolcu ve yük taşımada sırasıyla %47 ve %22 iken bu oranlar 1960'da %73 ve %38'e yükselmiştir (KGM, 2009:4-7).

Tablo 10. Karayollarının Satış Cinslerine Göre Dağılımı (km)

Yıllar	Kaplama Yollar			Parke Yol.	Stabilize Kırmı Taş. Yol.	Toprak Yol.	Geçit vermeyen Yol.	Top.
	Asfalt Beton	Sathi Kapl.	TOP.					
1950	336	1 111	1 447	177	22 590	10 311	12 555	47 080
1955	218	2497	2 715	189	28 975	8 956	14 173	55 008
1960	216	6 677	6 893	156	34 990	9 168	10 335	61 542

Kaynak: (KGM, 2009: 3).

Ulaştırma ihtiyacının artması nedeniyle, yolların kalitesinin geliştirilmesi amaçlanmış ve bunun sonucu olarak da trafiğin arttığı yollar asfalta çevrilmeye başlanmıştır. Tablo 9'da karayollarının satış cinslerine göre dağılımı verilmiştir. Bu dönemde asfalta göre yapım maliyeti daha düşük olan sathi kaplama yollarda önemli bir artış olmuştur.

2.2. 1960-1980 dönemi

1960'lı yıllarla birlikte Türkiye'de planlı döneme geçilmiştir. Böylece diğer sektörler gibi ulaştırma sektörü de planlara dâhil edilmiş ve bun-

da sonra sektörün mevcut durumu, amaçları, hedefleri ve uygulanacak politikalar planlarda yer almıştır. Bu dönemde İkinci Beş Yıllık Plan dâhilinde karayolları ulaşımıyla ilgili üç önemli gelişme yaşanmıştır. Bunlardan birincisi İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü, ikincisi ekspres yollar, üçüncüsü ise Güneybatı Anadolu Turistik yollarıdır.

1970'lerde motorlu taşıt sanayinin kuruluşu ile karayolu politikası yeni boyutlar kazanmıştır. Trafik sıkışıklığı olan bazı ana akslarda ve büyük şehir çevrelerinde, çok şeritli ekspres yollar ya da otoyol yapımı ekonomik olma niteliği kazanmıştır. Ekonomik değerlendirmelerin önem kazandığı bu tip yolların planlanması, finansmanı, projelendirilmesi ve yapımı diğer yollara oranla daha karmaşık olduğundan, yeni bir teknoloji gerekmiştir. Karayolları Genel Müdürlüğü bu konudaki ilk uygulamasını Boğaziçi Köprüsü ve İstanbul Çevre Yolu projesi ile gerçekleştirmiştir (KGM, 2011a).

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. Ayrıca bu dönemde İkinci Kalkınma Planı kapsamına Haydarpaşa-İzmit yolu, Eşrefpaşa-Halkapınar yolu, Üçüncü Haliç Köprüsü ve İkinci Boğaz Köprüsü programa alınmıştır (DPT, 1967: 579).

Bu dönemde Avrupa Yatırım Bankası'ndan alınan kredi ile 1970 yılında inşaatı başlatılan Boğaziçi Köprüsü, 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa kıtası ile Asya kıtasına karayolu ile bağlanmıştır. Ayrıca, bu köprünün inşaatı ile ilk defa ücretli yol ve/veya köprü politikası başlatılmıştır.

Boğaziçi Köprüsü'nün yapımı projesi İstanbul çevre yolu ve Haliç köprüsü yapımlarını da içermektedir. Çevre yolu bir otoyol olarak düzenlenmiştir. Uzunluğu 22 km olan yolun 13 km'si Avrupa yakasında 6,5 km'si Asya tarafında yer almaktadır.

Yine bu dönemde karayolları ağının bir bölümü, artan ekonomik faaliyetlerin sonucu olarak, önemli oranda ticari trafik taşımaya başlamış ve bu kesimlerde fiziksel yetersizlikler belirgin şekilde ortaya çıkmıştır. Bu nedenle 1970'li yıllardan sonra mevcut yol ağı uzunluğunu

artırmak yerine, fiziksel ve geometrik kapasite artırım çalışmalarına ağırlık verilmiştir (KGM, 2006:19). Bu dönemde yol uzunluklarının da artmadığı aşağıdaki tablodan görülmektedir. 1970 yılı başında 59 453 km olan toplam yol ağının % 32'si asfalt kaplamalı hale getirilmiştir.

Tablo 11:1960-1980 Döneminde Karayolları Ağı (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
1960	26 711	34 831	61 542	-	61 542
1965	34 502	24 290	58 792	-	58 792
1970	35 016	24 437	59 453	-	59 453
1975	33 762	25 307	59 069	24	59 093
1980	31 976	28 785	60 761	24	60 785

Kaynak: (KGM, 2009: 2).

Buyıllar karayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemi özellikle demiryolu ulaşımı ile rekabetinin, ekonomi üzerinde olumlu ve olumsuz etkilerinin çok tartışıldığı bir dönem olmuştur (Aynacı, 2007:20). Ülkemizde karayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemleri arasındaki yerini rakamlar açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu dönemde ulaşım sektöründeki yurtiçi taşımacılık ulaştırma türlerine göre ayrıntılı olarak aşağıdaki tabloda sunulmuştur.

Tablo 12:1960-1980 Döneminde Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımacılık

		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	TOP.
1960	ton-km	3 678	38	-		-		12	0	
	yolcu-km	10 880	73	3 633	24	-		115	1	14 628
1970	ton-km	17 447	61	6 092	21	-		25	0	23 564
	yolcu-km	41 311	91	3 444	8	-		308	1	45 063
1980	ton-km	37 507	88	5 029	12	-		32	0	42 568
	yolcu-km	73 127	92	6 011	7	-		395	0	79 533

Kaynak: (KGM, 2009: 7).

İncelenen dönemde karayolları kilometre başına yolcu taşımada birinci sektördür. Karayolları kilometre başına yük taşımada ise 1960'lı yılların ortalarından itibaren yine ilk sıraya yerleşmiştir.

KGM'nin istatistikî bilgilerine göre, 1960-80 yılları arasındaki devlet yollarının ayrıntılı durumu Tablo 13'de verilmiştir. Tablo'ya göre 1960 yılında 216 km olan asfalt beton yol uzunluğu 10 kattan fazla bir artış göstererek 1980 yılında 2 822 km'ye ulaşmıştır. Bu dönemde kaplamalı yol uzunluğu yaklaşık 6 katlık bir artış göstermiştir.

Tablo 13:1960-1980 Yılları Arasındaki Devlet Yollarının Genel Satih Durumuna Göre Uzunlukları (km)

Yıllar	Kaplamalı Yollar			Parke Yol.	Stabilize Kıırma Taş. Yol.	Toprak Yol.	Geçit vermeyen Yol.	Top.
	Asfalt Beton	Sathi Kapl.	TOP.					
1960	216	6 677	6 893	156	34 990	9 168	10 335	61 542
1965	1 007	10 852	11 859	200	30 528	7 318	8 887	58 798
1970	1 534	17 481	19 015	211	28 899	8 517	2 811	59 453
1975	1 892	23 409	25 301	205	26 033	5 879	1 651	59 069
1980	2 822	32 848	35 670	140	18 508	4 605	1 838	60 761

Kaynak: (KGM, 2009: 3).

1970-1980 döneminde 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 ise günden güne artmaktadır (Aynacı, 2007: 39).

Uluslararası Yol Federasyonu'nun 1973 yılında yayınladığı Dünya Yol İstatistikleri bilgilerine göre bazı ülkelerde km² başına düşen yol uzunlukları aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 14:Bazı Ülkelerde Km² Başına Düşen Yol Uzunlukları*

Avusturya	1.140
Bulgaristan	0.280
Yunanistan	0.270
Fransa	1.430
İspanya	0.2280
Yugoslavya	1.500
Türkiye	0.080

Kaynak: (Aynacı, 2007: 41). *1973 yılı verileri km cinsinden.

Tablo'da görüldüğü gibi 1973 yılı itibariyle Türkiye birçok Avrupa ülkesinin gerisinde kalmıştır.1930 yılında km² başına düşen yol uzunluğu % 49 iken 1973 yılında % 80'e yükselmiştir.

Bu dönemin sonuna gelindiğinde yukarıda anlatılan eksiklikler ve yetersizlikler göz önünde tutularak 60 000 km olan karayolu ağının 100 000 km²'ye çıkarılması istenmektedir. Dengeli kalkınmanın ve sosyal adaletin gereği olarak, ihmal edilmiş yörelere öncelik verilmesi ve bu yörelerdeki çalışmaların hızlandırılması amaçlanmıştır. Bu görüşten hareketle Karayolları Genel Müdürlüğü "Karayolları Ağı Geliştirme Projesi(KAGEP)" adı altında bir çalışma başlatmıştır. Projedeki amaç, karayolları ağının kendi içinde rasyonel bir hale getirilmesi, devlet yolu ve il yolu arasındaki dengesizliğin giderilmesi, nüfus yoğunluğu yüksek ve ulaşım olanaklarından yoksun bölgelere karayolu ulaşımının sağlanmasıdır (Aynacı, 2007: 42).

3. 1980-2000 Döneminde Karayollarının Durumu, Politikası ve Hedefleri

1980'li yıllara gelindiğinde otoyol olarak adlandırılan çağdaş bir yol sisteminden sıkça bahsedilmeye başlanmıştır. Bu sebeple 1980'li yılların başlarından itibaren bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırımı çalışmaları sürerken diğer

yandan yeni bir atılımla tam erişme kontrollü otoyol yapımına hız verilmiştir (KGM, 2007:15).

Türkiye’de ilk otoyol 1973’de hizmete açılan 24 km’lik bir yoldur. Daha sonra bunu 1981 yılında hizmete açılan 14 km’lik bir otoyol, 1984 yılında yapılan Gebze-İzmit ve Tarsus-Pozantı otoyolları ile 1987 yılında yapımı tamamlanan Kapıkule-Edirne otoyolu takip etmiştir. 1980 yılında 24 km olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241 km’ye ve nihayet dönemin sonunda 1 674 km’ye ulaşmıştır.

Tablo 15:1980-2000 Döneminde Karayolları Ağı (km)

Yıllar	Devlet Yolları	İl Yolları	Toplam	Otoyollar	Genel Toplam
1980	31 976	28 785	60 761	24	60 785
1985	30 997	28 305	59 302	77	59 379
1990	31 149	27 979	59 128	241	59 369
1995	31 422	28 577	59 999	1 243	61 242
2000	31 397	29 693	61 090	1 674	62 764

Kaynak: (KGM, 2009: 2).

1980-2000 karayolları ağının genel durumuna bakıldığında devlet ve il yollarını artırmak yerine otoyol yapımına ve standart artırma çalışmalarına ağırlık verildiği görülmektedir. Özellikle beton asfalt ve sathi kaplama yollarda önemli artışlar yaşanmıştır. 1980 yılından sonra köy yolları da asfaltlanmaya başlanmıştır.

Tablo 16:1980-2000 Yılları Arasındaki Devlet Yollarının Genel Satih Durumuna Göre Uzunlukları (km)

Yıllar	Kaplama Yollar			Parke Yol.	Stabilize Kıırma Taş. Yol.	Toprak Yol.	Geçit vermeyen Yol.	Top.
	Asfalt Beton	Sathi Kapl.	TOP.					
1980	2 822	32 848	35 670	140	18 508	4 605	1 838	60 761
1985	3 368	38 784	42 152	125	13 019	2 440	1 566	59 302
1990	4 261	43 200	47 461	136	8 803	1 356	1 372	59 128
1995	4 835	45 849	50 684	121	6 552	1 330	1 312	59 999
2000	6 057	49 709	55 766	134	3 026	1 144	1 020	61 090

Kaynak: (KGM, 2009: 3).

Otoyolların yapımından başka bu dönemdeki diğer bir gelişme bu yolların ücretli hale getirilmesidir. 1984 yılında hizmete açılan 38 km uzunluğundaki Gebze-İzmit Ekspres yolu ile başlatılan ücretli yol politikası günümüzde de devam etmektedir. İlk otoyollardan elde edilen hasıllardan sonra, başka otoyolların yapımına da hızla devam edilmiştir.

Trafik yoğunluğunun artması ve bir köprünün yetersiz kalması nedeniyle, trafik yoğunluğunu azaltmak ve Asya-Avrupa otoyollarını çevre yollarıyla bağlamak için ikinci bir köprünün yapılması planlanmıştır. 1985 yılında inşaatı başlatılan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 1988 yılında hizmete açılmasıyla Avrupa Asya'ya ikinci kez bağlanmıştır.

Aynı yıllarda şehir karayolları alanında ise Ankara ve İstanbul gibi büyük illerde toplu taşımada şehir içi yükü hafifletmek amacıyla metro projeleri gerçekleştirilmiştir. Toplu taşımaya yönelik projeler geçici çözümler olmaktan öteye gitmemektedir. Şehir içi toplu taşımacılık ikinci plana itildikçe, şehirde yaşayanlar, kendi ulaşım sorununu kendi çözmeye çalışmakta ve bu durum beraberinde araç sayısı artışıyla trafikte çözülmesi güç kargaşayı getirmektedir. Ortaya çıkan kargaşa ve ulaşım sürelerinin uzaması önemli birenerji kaybını da beraberinde getirmektedir.

1990'lı yıllara gelindiğinde, 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 sağlanmış, yolcu ve şoför güvenliğine önem verilerek taşımalar lisans sistemine bağlanarak denetim altına alınmış, sigorta sistemi günün koşullarına uygun hale getirilecek, karayolu ulaştırmasının çevreye zararı asgari düzeye indirilecek, Avrupa üzerinde yapılacak yük ve yolcu taşımaları için değişik seçenekler oluşturulması planlanmıştır (TCUB, 1993:39).

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. Köy merkezlerine ait köy yolları bölümünün tesviyesi ve

bunların kaplamalarının yapımı büyük oranda tamamlanmıştır. Türkiye üzerinden karayolu ile yapılan transit taşımaların ülkenin daha avantajlı olduğu demiryolu ve limanlara kaydırılması amaçlanmıştır (DPT, 1985:112).

VII. Plan döneminde ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurtiçi yük taşımalarının demiryolu, denizyolu ve boru hatlarına kaydırılması hedeflenmiştir. Ancak bu hedefe ulaşıldığı söylenemez. Yurt içi yolcu ve yük taşımada, birim taşıma maliyeti diğer alt sektörlerden düşük olan karayolu sistemi 2000 yılında yük taşımacılığında %94 ve yolcu taşımacılığın %95'lik pay ile ağırlığını sürdürmektedir.

Tablo 17:1980-2000 Döneminde Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımalar

		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Hava-yolu	%	TOP.
1980	ton-km	37 507	88	5 029	12	-		32	0	42 568
	yolcu-km	73 127	92	6 011	7	-		395	0	79 533
1990	ton-km	65 710	89	8 031	11	-		107	0	73 848
	yolcu-km	134 991	94	6 410	4	-		1 208	0	142 609
1995	ton-km	112 515	92	8 632	7	-		231	0	121 378
	yolcu-km	155 202	95	5 797	3	-		2 666	2	163 665
2000	ton-km	161 552	94	9 895	5	-		310	0	171 757
	yolcu-km	185 681	95	5 833	3	-		3 555	2	195 069

Kaynak: (KGM, 2009: 7).

4. Günümüzde Karayollarının Durumu, Politikası ve Hedefleri (2000-2010 Dönemi)

Karayolu taşımacılığı 2000'li yıllarda pek çok gelişmiş ve gelişmekte olan ülkede hakim ulaşım sistemi haline gelmiştir. Önceki dönemlerdeki plansız uygulamaların doğal bir sonucu olarak, ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. 2009 yılı

verilerine göre, yolcu taşımacılığının %97'si, yük taşımacılığının ise %89'ukarayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Bu durum, taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda karayolları üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve beraberinde önemli ölçüde can ve mal kayıplarına neden olan trafik kazalarının artışına sebep olmuştur (KGM, 2009:41).

Karayolu taşımacılığının payının artmasıyla birlikte karşılaşılan en önemli problemlerden biri de ağır taşıtların aşırı yüklenmesidir. Bütün kamyonların ortalama %22'si ağırlık ihlali yapmaktadır, ayrıca dingil bazında da ağırlık ihlalleri %20 düzeyindedir. Aşırı yüklemeler nedeniyle yollar ekonomik ömürleri öncesinde önemli bozulmalar olmakta ve kısa sürede onarım gerektirmektedir (KGM, 2009:40).

Tablo 18:2000-2009 Döneminde Ulaşım Sektöründe Yurtiçi Taşımalar

		Karayolu	%	Demiryolu	%	Denizyolu	%	Havayolu	%	TOP.
2000	ton-km	161 552	94	9 895	5	-		310	0	171 757
	yolcu-km	185 681	95	5 833	3	-		3 555	2	195 069
2005	ton-km	166 831	91	9 152	5	6 480	4	392	0,2	182 855
	yolcu-km	182 152	94	5 036	2	1 242	1	3 992	2,1	192 422
2009	ton-km	176 455	89	10 326	5	11 398	5	-		198 268
	yolcu-km	212 464	97	5 374	2	1 642	0,7	-		219 480

Kaynak: (KGM, 2009: 7).

Karayollarındaki bu yoğunluğu azaltmak ve daha güvenli taşımacılık için 2003 yılından itibaren Acil Eylem Planı çerçevesinde trafik yoğunluğu nedeniyle kapasitesinin artırılması gereken ana arterler belirlenerek, bir program dâhilinde bölünmüş yol çalışmalarına başlanmıştır. Plana göre karayolları alt yapısının iyileştirilmesine yönelik 15 000 km duble yol yapım çalışmalarına başlanacağı belirtilmiştir. Ayrıca ulaştırma projeleri için yeni finansman modelleri geliştirileceği de planda yer almaktadır (AEP, 2003).

Tablo 19: Yıllara Göre Devlet ve İl Yolları Uzunluğu (Km)

Yıllar	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Parke	Stabilize	Toprak	Geçit Vermez	Top. Uzunluk
2000	6 057	49 709	134	3 026	1 144	1 020	61 090
2001	6 452	50 028	139	2 615	1 113	958	61 305
2002	6 877	49 943	126	2 605	1 025	792	61 368
2003	6 930	50 218	132	2 441	1 018	752	61 491
2004	7 030	50 461	136	2 236	1 214	737	61 814
2005	7 080	50 302	133	2 207	1 329	888	61 939
2006	7 204	50 159	135	2 132	1 226	908	61 764
2007	7 406	50 619	158	1 796	947	986	61 912
2008	8 004	50 305	168	1 600	862	1 084	62 023
2009	8 681	49 782	180	1 490	783	1 303	62 219
2010	10 197	48 929	212	1 314	782	1 351	62 785
2011	12 277	48 929	212	1 314	782	1 351	64 865

Kaynak: (KGM, 2011b).

Bölünmüş yol çalışmalarına ağırlık verildiği bu dönemde, karayolları ağının genel durumuna bakıldığında beton asfalt yollarda önemli artış yaşandığı dikkati çekmektedir. 2011 yılının ilk ayı verilerine göre 64865 km'lik toplam yol uzunluğunun 12 277 km'si beton asfaltla kaplanmıştır.

Bu dönemde karayollarıyla ilgili gelişmeler, politika ve hedeflerin genel çerçevesi Acil Eylem Planından başka, Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planlarında da belirlenmiştir.

4.1. Uzun vadeli strateji ve sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001-2005)

Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planında karayollarıyla ilgili yapılması gerekenler hem niceliksel hem de niteliksel olarak sıralanmıştır. Bu bağlamda mevcut otoyolların kullanımında güvenliğin ve verimliliğin artırılması için bilgi teknolojilerindeki ge-

lişmelerden yararlanılacak, geçiş ücretlerinin belirlenmesinde, her kesimde otoyolun kullanım esnekliğini belirleyen ve kullanıcı tercihlerini rasyonel trafik dağılımlarına göre yönlendiren bir yaklaşım geliştirilecektir.

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 sağlanacaktır. Böylece plan döneminde toplam 484 km otoyol ve 126 km bağlantı yolu trafiğe açılması planlanmıştır (DPT, 2000:199).

Plan döneminde, asfalt kaplamalı yol oranı devlet yollarının tamamını, il yollarının da % 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. Devlet ve il yollarının yanı sıra bu dönemde de grup köy yolu yapımına devam edilmesi ve 20 000 km asfalt, 40 000 km stabilize, 2000 km beton köy yolu yapımı gerçekleştirilmesi planlanmıştır (DPT, 2000:199).

4.2. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007-2013)

Plan kapsamında 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 verileceği belirtilmektedir.

Plan döneminde ulaştırma hedefleri kapsamında, karayolu yük taşımalarında % 5,6 oranında artış öngörülmüştür. Ulaştırma sektörünün plan döneminde kamu yatırımlarından en büyük payı almakla birlikte, büyük projelerin yıllar itibariyle tamamlanacak olması ve aynı dönemde özel sektör katılımını içerecek finansman modellerinden azami ölçüde yararlanılacak olması nedeniyle, sektörün kamu yatırımları içindeki payı azalacaktır denmektedir (DPT, 2006:71).

Demiryolu ve denizyolunun karayolu ile rekabet edebileceği koridorlarda taşıma üstünlüğünü sağlayacak bir yatırım ve işletmecilik anla-

yışıyla koridor bazında belirli tonaj potansiyelini aşan yüklerin demiryolu ve denizyolu ile taşınması özendirilecektir.

Bölünmüş yol yapımına devam edilecek, ana karayolu güzergâhları yüksek standartlı 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 (DPT, 2006:71).

Planda şehiriçi ulaşımına da değinilmiş ve şehiriçi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkânlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılacağı ifade edilmiştir.

Sonuç

Günümüzde, birçok ülkede olduğu gibi Türkiye’de de ulaştırma türleri arasında ciddi dengesizlikler oluşmuş, karayolu taşımacılığı gerek yükte, gerekse yolcuda çok belirgin şekilde öne çıkmıştır. 2009 yılı verilerine göre, yolcu taşımacılığının %97’si, yük taşımacılığının ise %89’ukarayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Bugünkü karayolu ağırlıklı bir ulaşım sistemine II. Dünya Savaşı sonrasında uygulanan ulaşım politikaları sonucunda gelinmiştir. Ülkemizde Cumhuriyet’in ilk yıllarında ulaşım sistemi örgütlenirken demiryolu ağına önem verilmiş, karayolu ulaşımı ise demiryolu ve denizyolu ulaşımını tamamlayıcı nitelikte görülmüştür. Ancak II. Dünya Savaşı’ndan sonra verilmeye başlanan Amerikan yardımlarına yani Marshall yardımlarına bağlı olarak Türkiye ulaşım politikalarında ciddi değişikliğe gitmiş ulaşım ağını demiryollarından karayollarına kaydırmıştır. Bu politika değişikliğinde ABD’li uzmanların, otomotiv ve petrol şirketlerinin etkileri büyüktür.

Türkiye’nin ulaşım politikalarında yaptığı bu politika değişikliğinin birçok alanda olumsuz sonuçları olmuştur. Karayolu ulaşımının yaygınlaşmasına bağlı olarak motorlu araçların sayısı artmış ve bu durum

Türkiye’de tamamen dışa bağımlı gelişen bir otomotiv sektörünün doğmasına yol açmıştır. Motorlu araç sayısının artması ayrıca petrole olan ihtiyacı artırmış ve bu konuda da dışa bağımlı hale gelmiştir. Özellikle uluslararası alanda petrol krizinin yaşandığı dönemlerde Türkiye bu bağımlılığın sakıncalarını fazlasıyla hissetmiştir.

Demiryollarına göre oldukça pahalı olan karayolu taşımacılığı taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmuştur. Gerek yolcu gerekse yük taşımacılığında karayollarına yüklenilmesi taşıma maliyetlerinin artmasına neden olmakla kalmamış, aynı zamanda karayolları üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve özellikle büyükşehirlerde trafiğin sıkışmasına neden olmuştur. Bu durum beraberinde önemli ölçüde can ve mal kayıplarına neden olan trafik kazalarının artışına sebep olmuştur. Trafik sıkışıklığı ayrıca ciddi oranda enerji ve zaman kaybına neden olmaktadır.

Dikkate değer bir noktada, şehirlerarası yük taşımacılığının büyük oranda karayolu üzerinden yapılmasıdır. Ağır taşıtların aşırı yüklenmesi yolların kısa sürede yıpranmasına yol açmaktadır. Aşırı yüklemeler nedeniyle yollar ekonomik ömürleri öncesinde önemli bozulmalarla karşı karşıya kalmakta ve kısa sürede onarım gerektirmektedir.

Uzun yıllardır uygulanmaya devam eden karayolu ağırlıklı ulaşım politikasının yaşanılan bu sorunlardan dolayı değiştirilmesi gerektiği açıktır. Ülkemizin karayoluna alternatif ulaşım ağlarını, hem şehir içi hem de şehirlerarası yollarda yük ve yolcu taşımacılığında devreye sokmaya çalışması kaynakların doğru kullanılması bakımından önemlidir. Son yıllarda bu doğrultuda demiryolları ve karayollarıyla ilgili olarak önemli projeler ortaya konmuş ve bunların bir kısmı gerçekleştirilmiştir. Ülkenin geleceği açısından bu tür projelerin artması gerekmektedir.

Amaçlanan ulaşım sistemine erişildiğinde, dışa bağımlılık ve maliyetler önemli ölçüde azalacak, yerleşim birimleri arasındaki seyahat süresi kısılacak ve kazalar azalabilecektir.

Kaynakça

- AEP (2003), *Acil Eylem Planı*, www.ekutup.dpt.gov.tr/plan/aep.doc, (25.06.2011).
- As, E (2006), “Cumhuriyet Döneminde Ulaşım Politikaları (1923-1960)”, Dokuz Eylül Üniversitesi AİİT Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.
- Avcı, S. (2005), “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, Ulusal Coğrafya Kongresi, Bildiri Kitabı, ss. 87-96, 29-30 Eylül 2005, İstanbul.
- Aydın, S. (2001), “Türkiye'nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış”, *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, Sayı 11, ss. 49-94.
- Aynacı, M. (2007), “1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişimi”, Marmara Üniversitesi SBE İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Can, B. B. (2000), *Demiryolundan Petrole Chester Projesi (1908-1923)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- Cillov, H., (1962), *Türkiye Ekonomisi*, İÜ Yayınları No:962, İstanbul.
- DPT (1967), *İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)*, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan2.pdf> (01.07.2011).
- DPT (1969), *Kalkınan Türkiye (Rakamlarla 1923-1968)*, Ankara.
- DPT (1985), *Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)*, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan2.pdf> (01.07.2011).
- DPT (2000), *Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)*, www.ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8.pdf. (1.07.2011).
- Durgun, B. (2006), “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve İzmir Uygulamaları”, ÇTTAD, V/13, ss. 25-49.
- Gönüllü, A. R. (2011), “Osmanlı Devletinin Son Döneminde Yol Vergisi”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı. 11, ss. 289-333
- Gürgözener, E. (1997), “Cumhuriyet Döneminde Karayollarındaki Gelişmeler (1923-1938)”, TC. Fırat Üniversitesi SBE, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ.
- Karacan, Ö. (2005), “Atatürk Döneminde Yapılan Karayolları, Barajlar ve Limanlar (1923-1938)”, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, A.İ.İ.T Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Ankara.
- KGM (2006), *Stratejik Plan (2006-2010)*, www.kgm.gov.tr (28.06.2011).
- KGM (2007), *Stratejik Plan (2007-2011)*, www.kgm.gov.tr (28.06.2011).
- KGM (2009), *Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2009*, www.kgm.gov.tr (01.06.2011).

Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış

Birol ÇETİN*

Gaziosmanpaşa Üniversitesi

İktisat Bölümü

bcecin@gop.edu.tr

Serap BARIŞ

Gaziosmanpaşa Üniversitesi

İktisat Bölümü

serapduran@gop.edu.tr

Serap SAROĞLU

serapsagioglu1@hotmail.com

Özet

Bu çalışmada günümüzde hakim ulaşım sistemi haline gelen karayolu taşımacılığının Türkiye’deki durumu incelenmiştir. Karayollarının Cumhuriyetin ilanında bu yana gösterdiği gelişim, dönemlere ayrılarak ele alınmıştır. Karayolu, 1950 yılına kadar uygulanan ulaşım politikalarında demiryolunu bütünleyecek bir sistem olarak görülmüştür. Ancak bu dönemden sonra, demiryolları adeta yok sayılarak, Marshall yardımlarıyla karayolu yapımına başlanmıştır. Planlı dönemle birlikte uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda karayolları ulaşım sistemleri arasında ilk sıraya yerleşmiştir. Günümüzde Türkiye’de mevcut durum itibarıyla, yolcu taşımacılığının % 97’si, yük taşımacılığının ise % 89’u karayoluyla gerçekleştirilmektedir.

Anahtar Kelimeler:karayolları, ulaştırma, Türkiye.

JEL Sınıflaması:O18, R42.

A historical overview of the development of highways in Turkey

Abstract

In this study, the highway transportation system which currently became the dominated transportation system in Turkey is examined. The development of this system between the foundation of the Republic and the present is investigated periodically. According to the results of this study the transportation policies for the highway transportation had been seen as a system integrating with the railway transportation until 1950s. However, after 1950s, the railways had been nearly ignored and the highways construction by Marshall aids became the main practice. As a result of the highways dominated transportation policies of the planned period, the highway transportation has become the main transportation system in Turkey. Today the highway transportation is made in the % 97 of the passenger transport and % 89 of freight transport in Turkey.

Keywords: Highways, Transportation, Turkey.

JEL Classifications: O18, R42.

* Sorumlu Yazar

- KGM (2011a), “Yol Ağı”, www.kgm.gov.tr (30.06.2011).
- KGM (2011b), “Devlet ve İl Yolları Envanteri”, www.kgm.gov.tr (29.06.2011).
- Şen, L. (2003), *Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci*, TESAV, Ankara.
- TCDD (2011), “Cumhuriyetimizin 80 Yıllık Tarihinde Devlet Demiryolları”, www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267 (29.06.2011).
- TCUB (1993), *Cumhuriyetin 70. Yılında Ulaştırma, Haberleşme*, Ankara.
- Tuncer, E. (2010), “Cumhuriyet Döneminin Demiryolu ve Karayolu Hamleleri”, www.radikal.com.tr/1998/10/31/yazarlar/erotun.html, (29.01.2010).
- Tütengil, C. O. (1961), *İçtimai ve İktisadi Bakımından Türkiye’de Karayolları*, İstanbul.
- Vural, K. V. (2009), “II. Dünya Savaşı Sonunda Türkiye’nin Dış Siyasetinde Yaşananların Ulaşım Politikalarına Etkileri ve Karayolları”, İzmir Ulaşım Sempozyumu, 8-9 Aralık 2009, İzmir.
- Yıldız, A. (2008), “Ulaşım ve Trafik Politikalarında “Planlama” Zorunlu”, *Mühendis ve Makine Dergisi*, Sayı. 580, Cilt. 49, ss. 38-51.