



**KALKINMA PLANLARI EKSENİNDE TÜRKİYE’DE KARAYOLU
ULAŞIMINDA GÖRÜLEN GELİŞMELER (1963 – 2023)**

Developments in road transport in Turkey in the Axis of Development Plans (1963 -2023)

Fatih AYHAN¹

¹Dr. Öğr. Üyesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, Afyonkarahisar, fayhan@aku.edu.tr, orcid.org/0000-0003-0922-6586

Araştırma Makalesi/Research Article

Makale Bilgisi

Geliş/Received:
22.05.2023
Kabul/Accepted:
06.10.2023

DOI:

10.18069/firatsbed.1300395

Anahtar Kelimeler

Kalkınma Planları, Karayolu,
Ulaşım.

Keywords

Development Plans,
Highway, Transportation.

ÖZ

Ulaşım sistemleri sanayi, tarım, ticaret, turizm vb. ekonomik faaliyetleri geliştiren önemli bir unsurdur. Bu nedenle ülkeler sosyal ve ekonomik kalkınmayı sağlamak amacıyla ulaşım sistemlerinin gelişimine özel önem verirler. Ülkemizde II. Dünya Savaşı’ndan sonra bilinçli bir şekilde karayolu ulaşımının gelişimi tercih edilmiştir. Planlı kalkınmanın başladığı 1960 yılından günümüze kadar uygulanan ulaşım politikalarında karayoluna bütçeden ve yatırımlardan ayrılan pay diğer ulaşım türlerine göre daha fazla olmuştur. Bunun sonucunda karayolunun yolcu ve yük taşımacılığındaki payı giderek artmış ve ülkenin ana ulaşım unsuru haline gelmiştir. Karayolu ulaşımında ortaya konan hedefler ve çalışmalar dönemsel farklılık göstermiş ve bu durum kalkınma planlarına yansımıştır. Bu çalışmada karayolu ulaşımında görülen gelişmeler ilki 1963 yılında uygulamaya konulan toplam on bir kalkınma planı perspektifinden belirli dönemler halinde incelenmiştir. Araştırma sonucunda elde edilen bulgular ışığında Türkiye’de ilk dönem karayolu altyapısının geliştirilmesi hedeflenirken sonraki dönemlerde yerel ve ulusal ölçekte otoyol projelerine önem verilmiştir. Uygulanan bu karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının ekonomik ve sosyal açıdan bir takım yararları görülse de Türkiye gibi enerji konusunda dışa bağımlı olan bir ülke için bazı ekonomik sonuçları da mevcuttur.

ABSTRACT

Transportation systems are an essential element that improves economic activities. Therefore, countries specialize in developing transport systems to ensure social and economic development. After World War II, road transportation was consciously preferred in Turkey. ~~our country~~. In the transportation policies implemented since 1960, when planned development began, the share allocated from the budget and investments to the highway has been higher than other types of transportation. Thus, the percentage of the highway in passenger and freight transportation has gradually increased and has become the main transportation element of the country. The targets and studies put forward in road transportation have shown systematic differences, which have been reflected in the development plans. In this study, the developments in road transportation were examined in specific periods from the perspective of eleven different development plans, the first of which was put into practice in 1963. As a result of the research, while the development of the highway infrastructure in the first period was aimed, importance was given to highway projects on local and national scales in the following periods. Although these road-based transportation policies have some economic and social benefits, they also have some financial consequences for a country like Turkey, which depends on foreign countries for energy.

Atıf/Citation: Ayhan, F, (2024). Kalkınma Planları Ekseninde Türkiye’de Karayolu Ulaşımında Görülen Gelişmeler (1963-2023). *Firat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 34, 1, 17-34.

Sorumlu yazar/Corresponding author: Fatih AYHAN, fayhan@aku.edu.tr

1. Giriş

Genel manada insanların, her türlü mal, eşya ya da hizmetin farklı noktalar arasındaki hareketi (Tümertekin ve Özgüç, 2009) olarak tanımlanan ulaşım kavramına dair gelişmeler teknik imkânlar ve ihtiyaçlara bağlı sürekli olarak gelişim ve değişim göstermiştir. Tekerleğin icadıyla başlayan süreçte çeşitli yerler ve bölgeler arasında ekonomik ve sosyal ilişkileri geliştirmede ulaşım önemli bir etken olmuştur. Diğer yandan inşa edilen ulaşım altyapı sistemleri ve ulaşımına bağlı ortaya çıkan hareketlilik sonucu coğrafi mekân önemli ölçüde şekillenirken sosyal ve ekonomik yönden birbirinden farklı yerleşim alanları ortaya çıkmaktadır. Eski dönemlerde kara ve su yolu ile başlayan ulaşım faaliyetleri teknik imkânların gelişmesiyle günümüzde çeşitlenerek demiryolu, havayolu, boru hatları vd. teknolojik araçlarla sağlanmaktadır. İnsan ve hayvan gücü ile başlayan karayolu ulaşımını Sanayi Devrimi ile patlatmalı motorun ve otomobilin icadıyla gelişim göstermiştir (Aydın ve Oral, 2018; Tümertekin, 1987; Bakırcı, 2018).

Karayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemlerine göre en önemli avantajı yolcu taşımacılığında başlangıç ve varış noktaları, yük taşımacılığında ise üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız ulaşım imkânı sunmasıdır. Ayrıca güzergâh seçimindeki esneklik, yük taşıma araçlarında ihtiyaca göre çeşitliliğin olması ve en önemlisi demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşım sistemleri arasında tamamlayıcı rol oynaması karayolu ulaşımının önemini artırarak hızlı gelişimini sağlamıştır (Kögmen, 2014:1).

Günümüzde ülkelerin ürettiği mal ve hizmetlerin geniş pazarlara ulaştırılabilmesi gelişmiş ulaşım ağları ile mümkündür. Ulaşımın planlamaları ve altyapı yatırımları ise büyük ölçüde devlet tarafından gerçekleştirilmektedir (Avcı, 2005). Ülke içinde doğru planlama ile etkin bir şekilde organize edilen ulaşım sistemleri; sanayi, ticaret, turizm, eğitim, sağlık vb. faaliyetleri hızlandırarak yerel, bölgesel ve ulusal ölçekte kalkınmayı sağlayan etkin bir araçtır. İyi bir şekilde organize edilmiş ulaşım sistemleri sosyal etkileşimi de sağlayarak kültürel gelişimi beraberinde getirirken kamu tarafından uygulanan ulaşım politikaları ve planlamalar ulusal kalkınmanın gerekliliği olarak değerlendirilir (Sarı, 2004; Erdoğan, 2016). Dünyada ve Türkiye’de ulaştırma sektörünün genel bütçe içinde aldığı pay giderek artan bir eğilim gösterirken karayolu ulaşımı küresel çapta ulaşım sistemleri içinde en büyük paya sahiptir (DPT, 1992). (DPT, 1995).

Ülkemizde Cumhuriyet Dönemi ile birlikte ulaştırma altyapısının geliştirilmesi sanayileşme ve kalkınma politikasının temel unsurlarından biri sayılmıştır (Akgüngör ve Demirel, 2004). Ancak Cumhuriyet yönetimi, uzun süren savaşlar ve ihmal edilen bakımın sonucu olarak Osmanlı Dönemi’nden düşük kalite ve yetersiz uzunlukta ulaşım sistemi devralmıştır. İlk dönem devlet politikası gereği planlama ve çalışmalar demiryolu alanında yoğunlaşırken ülkede karayolu sistemi uzun zaman yetersiz kalmıştır (Çolak, 2013).

Türkiye’de planlama konusunda hükümetlere danışmanlık yapmak üzere 1960 yılında Devlet Planlama Teşkilatı kurulmuş ve 1963 yılından itibaren beşer yıllık periyotlarla kalkınma planları hazırlanmıştır. Kalkınma planları ülkenin kıt kaynaklarını bir bütünlük içinde ele alarak bu kaynakları etkin, düzenli ve en uygun şekilde kullanmak için yol gösterici özellik taşıırken (Boğuşlu ve Oğuztimur, 2021) planlar kapsamında ilgili dönemlerin ekonomik ve sosyal şartları gözetilerek tarım, ticaret, sanayi, ulaştırma, madencilik, enerji, istihdam, yerel ve bölgesel kalkınma konuları başta olmak üzere birçok alanda hedefler belirlenmiştir. Bu hedefler kamu kesimi ile birlikte özel sektör için de yol gösterici nitelik taşımaktadır. “Beş Yıllık Kalkınma Planlarında” (BYKP) ulaşım sektörünün diğer ekonomik sektörleri harekete geçiren bir unsur olduğu vurgulanarak ulaşım alt sistemlerine ait yatırımların devlet bütçesinden aldığı paya önem verilmiştir (Ayhan, 2021; Erdoğan, 2016; Leblebici ve Erkul, 2008).

Türkiye’de karayollarının gelişimi ile ilgili yayınları incelediğimizde birçoğunun belli bir dönemi kapsayan çalışmalar olduğu görülmüştür. Bu çalışmada 1963 -2023 yılları arasındaki toplam on bir kalkınma planı yakından incelenmiştir. Bu amaçla karayolu alanındaki çalışmalara ait istatistik veriler derlenerek ulaşım politikaları kapsamında ortaya konan hedefler, ilkeler ve sonuçlar bakımından değerlendirmeye tabi tutulmuştur.

2. Bulgular ve Tartışma

2.1. Planlı Dönem Öncesi Karayolu Ulaşımının Gelişimi (1923 – 1963)

Osmanlı’nın son dönemlerinde motorlu araç sayısının yetersiz olması, ulaşımın daha çok hayvanlara bağlı araçlarla yapılması ve ekonomik yetersizlikler neticesinde karayolu ulaşımındaki gelişmeler yetersiz kalmıştır. KGM (2014) verilerine göre Osmanlı’dan Türkiye Cumhuriyeti’ne 13.900 km stabilize, 4.450 km toprak yol

olmak üzere toplam 18.350 km yol ve 94 adet köprü devredilmiştir. Cumhuriyet’in kuruluş yıllarında ulaşım sistemleri üzerindeki çalışmalar ülkenin ekonomik durumu ve motorlu araç sayısının yetersizliğine bağlı olarak demiryolu alanında yoğunlaşırken karayolu ulaşımı demiryolları ve limanlar arasında bağlantı sağlayacak bir unsur olarak görülmüştür (Kaplukan, 2014).

Cumhuriyet’in ilk döneminde ülke genelinde karayolu ağının yaygınlaşması adına iki önemli yasal düzenleme yapılmıştır. Bunlardan ilki, 1925 yılında çıkarılan ve 18 – 60 yaş arası erkek nüfusun yol yapım çalışmalarına katılmasını sağlayacak Yol Mükellefiyeti Kanunu’dur. Bu kanunla il yolları ve devlet yolları kamu bütçesi tarafından finanse edilirken köy yollarının yapımı halk tarafından beden gücüyle sağlanmıştır (Şen, 2003). Ardından 1929 yılında Nafia Vekaleti (Bayındırlık Bakanlığı) bünyesinde “Şose ve Köprüler Reisliği” kurulmuş ve çıkarılan yol kanunuyla çalışmalar hız kazanarak 1923 – 1947 yılları arasında ülke çapında karayolu ağı 43.743 km uzunluğa ulaşmıştır (Url-1).

II. Dünya savaşı (1939 – 1945) yıllarında ülkede oluşan olumsuz ekonomik ve siyasi ortamın etkisiyle yol yatırımları durmuş ve çalışmalar kesintiye uğramıştır. Bu anlamda 1940’lı yıllar karayolu yapımı bakımından durağan yıllardır. (Şen’e (2003)’ göre çok sayıda erkek nüfusun askere alınması, maddi yetersizlikler ve devlete ait ulaşım araçlarının çoğunun ordu hizmetine sunulması vb. sebepler bu durum üzerinde etkili olmuştur.

II. Dünya Savaşı’ndan sonra dünya otomotiv sanayisinin büyük kısmını elinde bulunduran ABD’nin Türkiye ile karayolu alanında iş birliğine giderek “Marshall Yardımları” olarak sağladığı finansal desteklerle ülkemizde karayolları alanında imar faaliyetleri hız kazanmıştır. (Yıldız’a (2008) göre Marshall Planı çerçevesinde Türkiye’ye dayatılan ulaşım politikası ve parasal desteklerle demiryolu sistemleri atıl bırakılarak yatırımlar durdurulmuş ve devlet tarafından karayolu merkezli ulaşım politikası benimsenmiştir. Bu durum Türkiye’de petrolle çalışan lastikli taşıtların egemenliğini başlatmıştır (Aydın, 2001). 1948 sonrası dönemde Türkiye’de karayolu, ulaşımında diğer sistemleri tamamlayıcı unsur olmaktan çıkarak ana ulaşım unsuru haline dönüşmüştür.

Karayolu ulaşımı konusunda atılan en büyük adım 11.02.1950 tarih ve 5539 sayılı kanunla karayolları yapımının hızlanması amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü’nün (KGM) kurulmasıdır (Resmi Gazete, Sayı:7734). KGM’nin kurulmasıyla yol yapım işlerinde kazma, kürek ve insan gücüne dayalı çalışmaların yerini teknik aletler ve makineler almıştır. Karayolu inşasını düzenleme adına ülke çapında bölge teşkilatları kurulmuştur (Çetin, Barış ve Saroğlu, 2011; Karadağ, 2016).

1950’li yıllarla birlikte yol yapım politikasının temel amacı sağlık, eğitim, gıda gibi temel hizmetlerin ülkenin her yöresine götürülebilmesi için “yaz-kış geçit verebilecek yol” inşa etmektir (KGM, 2014). Bu dönem bir yandan yeni yollar inşa edilirken diğer yandan mevcut yolların kalitesini uluslararası standartlara uygun hale getirme yolunda çaba gösterilmiştir.

Tablo 1: 1923 – 1960 Arası Karayolu Uzunlukları ve Motorlu Taşıt Sayıları

Yıllar	1923	1927	1930	1935	1940	1945	1950	1955	1960
Toplam Karayolu (km)	18.350	22.053	29.636	39.583	41.582	43.511	47.080	55.008	61.542
Motorlu Taşıt Sayısı	-	-	-	7.610	9.100	11.015	35.225	80.757	123.588

Kaynak: Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2021, TÜİK İstatistik Göstergeler (2012)

Cumhuriyet’in ilk yılında 18.350 km olan ülkedeki karayolu uzunluğu DPT’nin kurulduğu yıla kadar (1960) yıllık ortalama %3,3 artışla 61.542 km’ye ulaşmıştır. Motorlu taşıt sayılarında ise ilk verinin elde edildiği 1935 yılında taşıt sayısı 7.610 olurken 1960 yılında taşıt sayısı karayolu uzunluğundan daha fazla (yıllık ort. %11,8) artarak 123.588’e ulaşmıştır (Tablo 1). Uygulanan karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu 1950 yılında karayolunun yolcu taşımada payı %49,9 ve yük taşıma payı %17,1 olurken 1960 yılına gelindiğinde bu oranlar yolcu taşımada %72,9’a, yük taşımada ise %38’e yükselmiştir (Tablo 3).

2.2. Planlı Kalkınma Dönemi

1960’lı yıllarla birlikte başlayan planlı dönemde ilk olarak sosyal ve ekonomik alanda kısa ve uzun vadede etkileri olacak kalkınma planlarını hazırlamak ve bu konuda hükümetlere danışmanlık yapmak üzere TBMM’nin 30.09.1960 tarihli oturumunda onaylanan 91 sayılı kanun ile “Devlet Planlama Teşkilatı” (DPT) kurulmuştur (Resmi Gazete, Sayı:10621). Kalkınma planları hazırlama düşüncesi aynı zamanda 1961

Anayasası içerisinde de yer almıştır. İlgili anayasanın 41. Maddesinde kalkınma planlarını hazırlamanın devletin ödevi olduğu belirtilirken 129. maddesinde iktisadi, sosyal ve kültürel kalkınmanın hazırlanan planlar çerçevesinde gerçekleştirileceği ifade edilmiştir (Url-2). DPT'nin kurulması ile bölgesel ve ulusal ölçekte bir takım ekonomik ve sosyal yatırım planlamaları yapılmaya başlanmıştır. Bu planlar hazırlanırken ülkenin sahip olduğu varlıklara ait potansiyelin dengeli bir şekilde ekonomiye kazandırılması temel hedef olmuştur. 2007 yılına kadar hazırlanan kalkınma planları “Beş Yıllık Kalkınma Planı” olarak isimlendirilirken 2007 yılından itibaren yürürlüğe konulan planlar “Kalkınma Planı” olarak tanımlanmıştır.

Tablo 2. Hazırlanan Kalkınma Planları ve İlgili Dönemler

Kalkınma Planları	Dönem	Kalkınma Planları	Dönem
I. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1963 - 1967	VII. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1996 - 2000
II. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1968 - 1972	VIII. Beş Yıllık Kalkınma Planı	2001 - 2005
III. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1973 - 1977	IX. Kalkınma Planı*	2007 - 2013
IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1979 - 1983	X. Kalkınma Planı	2014 - 2018
V. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1985 - 1989	XI. Kalkınma Planı	2019 - 2023
VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı	1990 - 1994		

Beş yıllık periyotlar halinde hazırlanan kalkınma planları içeriğinde istihdam, ekonomik hedefler, tarım, madencilik, enerji, sanayi, tarım ve hizmetler sektörü ile birlikte ulaşım sektörüne de özel bir yer ayrılmıştır. Planlı dönem başlangıcından günümüze değin (1963 – 2023) uygulamaya konulan on bir farklı kalkınma planı (Tablo 2) içinde “ulaşım ve haberleşme” başlığı altında karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu, haberleşme alanlarına ait bölümler yer almıştır. Bu ana başlık altında ulaştırma alt sistemlerinin mevcut durumu ortaya konarak her bir döneme ait ana ilkeler ve ileriye dönük birtakım hedefler belirlenmiştir. İlgili dönemlere ait sektörel sonuçlar ve değerlendirmeler bir sonraki BYKP içerisinde yer almıştır.

Hazırlanan ilk beş yıllık kalkınma planı 1 Mart 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yapmış olduğumuz çalışmada planlı kalkınma döneminde karayolu ulaşımı alanında meydana gelen gelişmeler benzer siyasi, ekonomik ve sosyal özellikleri gösteren dönemler halinde incelenmiştir.

2.2.1. 1963 – 1983 Dönemi

1963 – 1983 yılları arasında dört farklı kalkınma planı hazırlanmıştır. Planlı döneme kadar ülke genelinde karayolu ağı uzunluğunu artırmak esas alınırken planlı dönemde mevcut yolların kalitesini artırmaya dönük politika benimsenmiş ve hazırlanan planların içerisinde bu hususa özellikle vurgu yapılmıştır. Bu amaçla KGM tarafından 1960'lı yıllarda “asfalt sathi kaplamalı yollar”, 1970'li yıllarda da “bitümlü sıcak karışım kaplamalı yollar” ulaşım güzergâhlarında yaygınlaştırılmıştır (KGM, 2014). Yol kalitesinin artırılması çabası yolculuk sürelerini kısaltma yanında yük vasıtalarının yollar üzerinde oluşturduğu bozulmaları engellemek amacıyla da gösterilmiştir.

1963 – 1983 döneminde benimsenen karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucu kamu bütçesinden karayolu projelerine önemli pay ayrılmış ve bunun sonucunda karayolu yük ve yolcu taşımacılığı diğer ulaşım türlerine göre önemli gelişme sağlamıştır. Her kalkınma planında karayolunun ulaşım sistemleri içindeki ağırlığının azaltılması hedeflense de karayolu alanında gösterilen yoğun çalışmalar, otomobil kullanımının yaygınlaşması, şehirleşme vb. nedenlere bağlı olarak bu neticeye ulaşılamamıştır. Bu dönem karayollarının fiziki standartları ülke genelinde iyileştirilmiş ve bunun yanında İstanbul ve yakın merkezler arasında sürat yolları (otoyollar) inşa edilmiştir.

Karayolu imarı alanında yoğunlaşan çabalar mali yükü de beraberinde getirirken daha önce karayolu yapımına katkı sağlaması için uygulanan yol vergisinin kaldırılması kamu bütçesi üzerindeki yükü artırmıştır. Bu nedenle karayoluna ait artan yapım ve bakım giderlerine yolları kullananların katkı sağlaması düşüncesi benimsenmiştir. Bu fikir ilerleyen dönemlerde ülkede ücretli hız yolları ve köprü yapımını beraberinde getirecektir.

Bu dönem hazırlanan kalkınma planlarında yer alan bazı ortak hedef ve ilkeler şu şekildedir:

* IX. Kalkınma Planı Türkiye'nin AB'ye üyelik sürecine katkı sağlayacak temel strateji dokümanı olarak AB mali takvimi dikkate alınarak yedi yıllık olarak hazırlanmıştır (DPT, 2006).

- Yurt genelinde devlet karayolları şebekesinin tamamlanarak mevcut yolların fiziki ve geometrik standartları iyileştirilerek kırsal kalkınmanın sağlanması için tüm köy ve kasabaların yola kavuşturulması.
- Kırsal kalkınmayı sağlamak amacıyla köy yolları yapımına gereken önemin verilerek köylerin en yakın kasaba ve şehir merkeziyle bağlantılarının sağlanması,
- Ülkede mevcut karayolu ağını sanayi, ticaret ve turizm vb. sektörlerle ilişkilendirerek milli ekonomiye uygun şekilde yapılandırma amacıyla turizmin gelişimini sağlayacak karayollarına öncelik verilmesi ve sanayi – hammadde – tüketim alanları arasında bağlantının güçlendirilmesi.
- Şehirlerde artan nüfusla birlikte görülen yoğun şehir içi trafiğini çözümü amacıyla kent içi toplu taşımacılığın geliştirilmesi.
- Karayolu üzerinde artan taşıt yükünün oluşturduğu trafik güvenliği sorununun çözülmesi amacıyla yasal düzenlemelerin ve denetlemelerin sağlanması.

Tablo 3. 1950 Yılı ve Sonrasında Karayolunun Yolcu ve Yük Taşımada Payı (%)

Dönemler	BYKP Öncesi		I. BYKP		II. BYKP		III. BYKP		IV. BYKP	
Yıllar	1950	1960	1963	1967	1968	1972	1973	1977	1979	1983
Yük Taşıma	17,1	38,0	52,5	55,8	58,7	64,5	67,6	76,4	77,6	73,1
Yolcu Taşıma	49,9	72,9	76,0	84,1	88,3	92,5	93,4	95,7	94,8	96,0

Kaynak: Kalkınma Planları verilerinden derlenmiştir.

1963 – 1967 yılları arasını kapsayan I. BYKP içerisinde karayollarında oluşan aşırı yük ve yolcu trafiğini uzun mesafeli taşımada denizyolu ve demiryoluna aktarmanın milli ekonomi ve toplum yararı açısından önemli olduğu belirtilmiştir (DPT, 1963). Planda ayrıca ülke genelinde karayolu ulaşım ağının yolcu ve yük taşıma kapasitesi yönünden ana yollar seviyesinde yeterli olduğu ancak ana yolları besleyen il ve köy yollarının ihtiyacı karşılamaktan uzak olduğu tespiti yapılmıştır. Karayolu ulaşımına olan talebe bağlı olarak dönem sonunda karayolu ile yolcu taşımada yıllık %7,7 ve yük taşımada yıllık %8,8 artış öngörülmüştür (DPT, 1963). 1963 -1967 döneminde devlet karayolları ağı ülke genelinde büyük ölçüde tamamlanmış ancak fiziki ve geometrik standartlar bakımından devlet yollarının %70’i ve il yollarının %84’ünün standart dışı olduğu değerlendirilmiştir. Kırsal ulaşım gösterilen önemle 14.612 km yeni köy yolu imar edilmiş ancak hala eksiklerin mevcut olduğu da görülmüştür. Karayollarını kullananların yol bakım ve yapımına katkı sağlaması durumu bu dönem gerçekleşmemiştir. Mevcut gelişmelerle dönem sonunda karayolu yolcu taşımada yıllık ortalama %16,8; yük taşımada ise %18 artış göstererek hedef üstü artış gerçekleşmiştir (DPT, 1968). Böylece karayolunun yolcu taşımada payı %72,9’a ve yük taşımada payı %38’e yükselmiştir (Tablo 3).

1968 – 1972 dönemine ait II. BYKP’de karayolu yük taşımacılığında ortaya çıkan rekabet sonucu araçlara aşırı yüklenme yapıldığı ve bunun da karayollarında fiziki bozulmalara neden olduğu ifade edilmiştir. Bu nedenle özellikle uzun mesafeli taşıma talebinin demiryolu ve denizyoluna kaydırılması gerektiği vurgulanmıştır (DPT, 1968).

II. BYKP içinde kentlere göçle birlikte yoğunlaşan şehir trafiğine çözüm çabaları da yer almıştır. Buna göre trafik sıkışıklığı olan bazı ana akslarda ve büyük şehir çevrelerinde, çok şeritli ekspres yollar ya da otoyol yapımı ekonomik olma niteliği kazanmıştır (DPT, 1968). İlk olarak önemli trafik sorunlarına sahip İstanbul’a özgü uzun vadeli bir ulaşım projesi hazırlanmıştır. Avrupa Yatırım Bankası’ndan sağlanan krediyle 1970 yılında İstanbul’un Anadolu ve Avrupa Yakasını birleştirmek amacıyla Boğaziçi Köprüsü (Foto 1) ve İstanbul Çevreyolu yapımına başlanmıştır (Kapluhan, 2014).

1968 -1972 dönemine ait planda İstanbul’dan İskenderun’a kadar uzanacak uzun mesafeli sürat yolu ile turizmi geliştirme amacıyla Güney ve Batı Anadolu yollarının yapımı gibi özel projelere yer verilmiştir. Karayolu imarında beklenen gelişmelerle dönem sonunda ülke genelinde köy yolları uzunluğunun 150.000 km’ye ulaşması beklenirken bu gelişmelerle birlikte karayolu yolcu ve yük taşımacılığında artış öngörülmüştür (DPT, 1968). Yoğun çabalarla dönem sonuna gelindiğinde karayoluna ait altyapı ve üst yapı kapasitesinde artış sağlanmıştır. Ulaşım sistemleri arasında denge henüz sağlanamazken karayolu lehine ağırlık devam etmiş ve kamu bütçesinden ulaşımına aktarılan 16,74 milyar TL’nin %72,7’si karayoluna ayrılmıştır (DPT, 1973). Köy

yolları hedef üstü artışla 162.055 km, devlet yolları 33.951 km ve il yolları 25.307 km uzunluğa ulaşmıştır (Tablo 5).

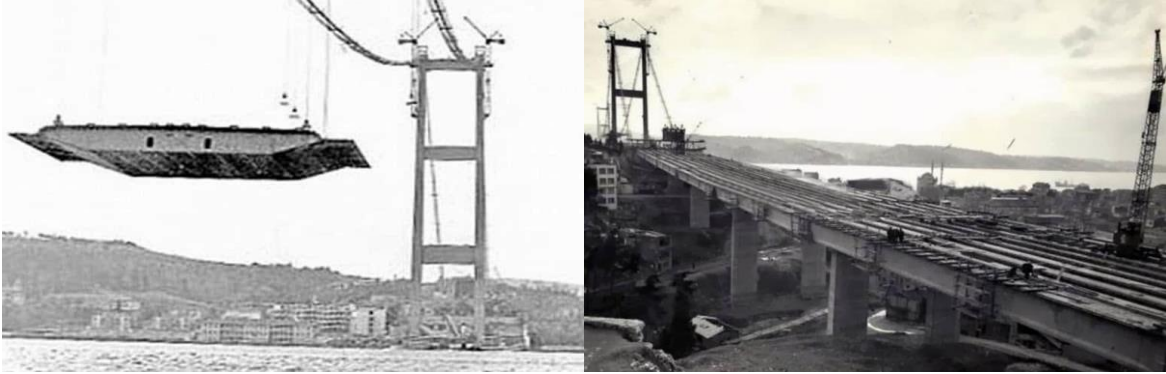


Foto 1. Boğaziçi Köprüsü yapımına ait görüntüler (Kaynak: Url-3).

Planlı döneme geçişle birlikte yapılan çalışmalar karayolu ağlarının kalitesini artırmış ve belli güzergâhlar modern standartlara uygun olarak daha kısa şekilde inşa edilmiştir. Bu durum ülke genelinde karayolu ağı uzunluğunda azalmayı beraberinde getirmiştir. Örneğin 1963 – 1967 döneminde ülkede karayolu ağı uzunluğu %5,2 oranında kısalmıştır (Dumlu, 1984). Yol kalitesi ve güzergâhın kısalmasına bağlı olarak seyahat sürelerinde kısalma ve enerji sarfiyatında tasarruf sağlanmıştır. Bu gelişmenin somut olarak belirtildiği Tablo 4 incelendiğinde yolculuk sürelerinde sağlanan azalmanın her güzergâhta en az %60 oranında olduğu görülmektedir.

Tablo 4. Bazı Ana Güzergâhlarda yolculuk süreleri (1950 – 1972).

Güzergahlar	1950	1972	Güzergahlar	1950	1972
Ankara – İstanbul	16 saat	7 saat	Ankara – Diyarbakır	38 saat	16 saat
Ankara - Trabzon	40 saat	14 saat	Ankara - Van	56 saat	22 saat
Ankara – Erzurum	50 saat	17 saat	Ankara – İzmir	20 saat	9 saat

Kaynak: KGM, 1973

Türkiye’de karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının benimsenmesi, ekonomik yapının tarımdan sanayiye kayması, yoğun araç ithalinin oluşturduğu döviz açığı vb. nedenler Türkiye’de otomotiv sanayisinin kuruluşuna zemin hazırlamıştır. 1966 yılında Anadol marka yerli otomobil ve 1971 yılında Fiat ile Renault marka otomobillerin yerli üretimi taşıt sahiplik oranını artırmıştır. Montaja dayalı olarak İstanbul ve yakın çevresinde başlayan motorlu araç üretimi (Yulu ve Doldur, 2018) karayolu politikasına yeni boyutlar katmıştır. 1973 – 1977 yılları arasını kapsayan III. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda ülkede mevcut sosyoekonomik gelişmelere bağlı olarak karayolunun hâkim ulaşım türü özelliğini devam ettireceği beklentisi ifade edilmiştir. Bu plan döneminde transit trafiğin yoğun olduğu, ekonomik anlamda sanayi, tarım, ticaret vb. sektörleri harekete geçirecek güzergâhlarda ekonomik getiri de sağlayacak ücretli hız yollarından ilk defa bahsedilmiştir. Bu durum karayolları üzerinde seyreden taşıt sayısı ile yolcu ve yük taşıma kapasitesi artışını beraberinde getirecektir (DPT, 1973). 29.10.1973 tarihinde Cumhuriyet’in 50. yıldönümünde hizmete açılan Boğaziçi Köprüsü (ilk ücretli köprü) ve köprüye bağlı 24 km uzunluğundaki çevreyolu (KGM, 2012) Türkiye’nin ilk otoyolu özelliğini taşımaktadır. Tamamlanan bu proje Türkiye’de 1980’li yıllarda başlayacak otoyol hamlesinin başlangıcı sayılmaktadır.

Bu dönem (1973 -1977) kamu bütçesinden ulaşıma ayrılan payın %62’si karayolu yatırımlarına aktarılmıştır (DPT, 1979). Karayollarında sağlanan iyileşmeler, şehirleşmenin yaygınlaşması, otomobil sayısı, şehirlerarası yük taşımacılığı yapan araçların kapasitelerindeki artış ve yol uzunluğunun artışına bağlı olarak dönem sonunda karayollarının yolcu taşımacılığındaki payı %95,7’ye ve yük taşımacılığındaki payı %76,4’e yükselmiştir (Tablo 3). Ulaşımında karayolu payının artması trafiğin yoğunlaşması ve öncelikle şehir içi ardından şehirlerarası yolların taşıt kapasitesi ve park yeri konusunda yetersiz kalması sonucunu doğurmuştur.

1970’li yıllarda dünyada ortaya çıkan petrol krizi ve enerji darboğazı sonucu petrol fiyatlarındaki artış ulaşım maliyetlerini ve dolaylı olarak tüm mal ve hizmetlerin maliyetini artırmıştır. Bu durum ulaşımı ağırlıklı olarak

karayoluna dayanan ülkeleri olumsuz etkilemiştir. Ortaya çıkan bu krize 1979 – 1983 dönemini kapsayan IV. Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda vurgu yapılarak özellikle sanayiye ait yük taşımalarının karayolu yerine daha ekonomik ve geniş taşıma kapasitesi olan demiryoluna ve denizyoluna aktarılması belirtilmiştir (DPT, 1979). Bu amaçla karayolu yatırımlarının kamu bütçesinden aldığı payın %46,9’a çekilerek (önceki dönem %62), karayolu yük ve yolcu taşımacılığı payının azaltılması hedeflenmiştir. Bu konuda gösterilen gayretler sınırlı kalmış olup dönem sonunda (1983) karayolu yük taşımacılığı oranı %73,1 oranına düşürülebilmektedir (Tablo 3). 1978 yılında kırsal kalkınma kapsamında kırsal bölgelerde altyapı ve ulaşım olanaklarını iyileştirmeyi amaçlayan Köylüye Ulaşım Projesi (KUP) yürürlüğe girmiştir (Haspolat ve Yıldırım, 2021). IV. BYKP içinde bu projeye dönük olarak köy yollarının standartlarının iyileştirilmesi hedefi yer almıştır.

1982 yılında DPT Müsteşarlığı koordinatörlüğünde “1983 -1993 Ulaştırma Ana Planı” hazırlanmış ve 17814 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Plan özetinde ulaşım sistemleri arasında denge sağlanması ve her bir ulaşım sistemine yönelik ulusal ve yerel ölçekte birtakım planlamalar yer almıştır. Ancak ülkenin ilk ulusal ulaşım planı 1986 yılında anlaşılmasız şekilde uygulamadan kaldırılmıştır (Akgüngör ve Demirel, 2004).

Türkiye’de planlı kalkınma döneminin ilk bölümünü oluşturan 1960 -1983 yılları arasında köy yolları haricinde çeşitli türde inşa edilen karayolu uzunlukları ile motorlu taşıt sayıları Tablo 5’te yer almaktadır. Planlı dönem öncesinde ülke genelinde karayolu imarına başlanarak ülke yol ağının genel olarak tamamlanması sonucu bu dönem köy yolları imarı ve mevcut yolların iyileştirilmesine önem verilmiştir. Tablo 5’te yer alan verilere göre 1960 – 1983 döneminde toplam karayolu uzunluğunda artış görülmemiş ancak yol kalitesinin iyileştirilmesi, şehirleşme hareketleri, otomobil sahipliğinin artışı vb. gelişmeler ülkede karayolu ulaşımının etkin olmasını sağlamıştır. 1970’li yıllarda gündeme gelen sürat yolları (otoyollar) yük taşımacılığı alanında karayolunu ulaşım hızı, konforu ve kolaylığı bakımından cazip hale getirmiştir. Bunun yanında otoyolların yaygınlaşmasıyla otomobil sahipliği daha hızlı artış göstermiştir. Tablo 5’teki verilere göre motorlu taşıt sayısının artışı dikkat çekicidir. 1960 yılında 123.588 olan araç sayısı 1983 yılına gelindiğinde yıllık ortalama %13 artışla 2.041.244’e ulaşmıştır. Türkiye’de gelişme gösteren otomotiv endüstrisi, tarımda makineleşme, bireysel zenginlik vb. sebepler araç sahipliğini artıran unsurlar arasındadır.

Tablo 5. 1963 – 1983 Dönemi Karayolu Uzunlukları (km) ve Motorlu Taşıt Sayıları.

Yıllar	1960	1965	1970	1975	1980	1983
İl Yolu	34.831	24.290	24.437	25.307	28.785	28.087
Devlet Yolu	26.711	34.502	35.016	33.762	31.976	31.210
Otoyol	-	-	-	-	24	77
Toplam Karayolu (km)	61.542	58.792	59.453	59.069	60.785	59.374
Motorlu Taşıt Sayısı	123.588	214.968	369.808	785.920	1.696.681	2.041.244

Kaynak: Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2021, TÜİK İstatistik Göstergeler (2012).

2.2.2. 1984 – 2000 Dönemi

1980’li yıllar Türkiye’de ekonomik bakımdan izlenen liberal politikaların etkisiyle hızlı büyümenin gerçekleştiği yıllar olmuştur. İthalat ve ihracatın arttığı, sanayi hamlelerinin atıldığı, kırsaldan kente yoğun göçlerin devam ettiği bu dönemde karayolu ile yurtiçi yolcu ve yük hareketliliği artışını sürdürmüştür. Özellikle yük taşıtlarının sayı ve kapasite yönüyle artışı karayollarının fiziki kapasitesini zorlayarak bozulma ve yıpranmasını hızlandırmıştır. Karayollarının bakım ve onarım giderlerinde görülen artış kamu bütçesi üzerinde yük oluşturduğundan dolayı yeni karayolu yapımının özel sektöre devredilerek mevcut yolların bakım ve onarımının KGM tarafından yapılması düşüncesi benimsenmeye başlanmıştır.

Bu dönem kara ulaşımı alanında mevcut karayolu ağlarını uzatmak yerine önceki dönemde olduğu gibi fiziki ve geometrik standartların artırılması hedeflenmiştir. Diğer yandan çağdaş ve kaliteli yol sistemi olarak bilinen otoyol çalışmaları hız kazanmıştır (KGM, 2007). Bu döneme ait kalkınma planlarında karayolu inşası ve iyileştirmeleri için gerekli bütçenin ücretli otoyol ve köprülerden sağlanması gerektiği ifade edilmiştir.

Nüfusun giderek yoğunlaştığı büyükşehirler etrafında ulaşımı kolaylaştırma adına inşa edilen çevreyolları ile Edirne – İstanbul - Ankara – Adana hattındaki otoyollar bu güzergâhlarda karayolu ulaşımının hız ve konforunu artırmıştır.

Önceki dönemlere ait planlamalarda ulaşım sistemleri arasında dengenin sağlanması esas ilkelerden biri olurken karayolu alanında sağlanan gelişmeler ve diğer ulaşım sistemlerinin ihmal edilmesi bu dönem de karayolu üzerinde yolcu ve yük taşımacılığı payının artışı sağlanmıştır (Tablo 6).

Tablo 6. 1983 -2000 dönem BYKP içinde Karayolunun Yük ve Yolcu Taşıma Payları (%)

Dönemler	V. BYKP		VI. BYKP		VII. BYKP	
Yıllar	1984	1989	1990	1994	1996	2000
Yük Taşıma	75,2	66,5	81,0	85,5	86,3	88,7
Yolcu Taşıma	94,5	95,1	94,6	95,4	96,1	95,2

Kaynak: BYKP verilerinden derlenmiştir.

Karayolu üzerinde taşıt sayısının artmasına bağlı olarak artan yoğunluk trafik kazalarının artışı da beraberinde getirmiştir. Oluşan can ve mal kayıplarının azaltılması için gereken tedbirlerin alınması kalkınma planlarında yerini almıştır.

1973 yılında İstanbul'da Boğaziçi Köprüsü'ne bağlı olarak yapılan 24 km'lik ilk otoyol çalışmasını 1984 yılında Gebze – İzmit, Tarsus – Pozantı otoyolları; 1987 yılında Kapıkule – Edirne otoyol hamleleri izlemiştir. 38 km'lik Gebze – İzmit ekspres otoyolu Türkiye'nin ilk ücretli otoyolu olmuş ve böylece ülkemizde ücretli köprü uygulaması yanında ücretli otoyol dönemi de başlamıştır (Şevik ve Eser, 2016). Yapılan bu ilk otoyollar Türkiye'de modern yol inşasının başlangıcı sayılırken ülkenin farklı yerlerinde tamamlanan karayollarıyla birlikte trafikte taşıt kapasitesi artış göstermiştir.

1985 – 1989 yıllarını kapsayan V. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda nüfusun giderek yoğunlaştığı büyük şehirler için hazırlanan ulaşım planları ile imar planları arasında uyumun sağlanması gerektiği ifade edilmiştir (DPT, 1984). Bu konuda 27.6.1984 tarihinde kabul edilen 3030 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu ile önemli adım atılmıştır. Buna göre yerel yönetimlere “ulaşım koordinasyon merkezi” kurma yetkisi verilerek sorumlu oldukları şehirlerde ulaşım planlamalarını hazırlayabilecektir (Resmi Gazete, 18453).

Ülke genelinde hızlanan otoyol çalışmaları sonucunda yapımı süren 1.566 km otoyolun 910 km'lik bölümü hizmete açılarak 1994 itibariyle otoyol uzunluğu 1.151 km'ye ulaşmıştır (Tablo 7). V. BYKP döneminde karayolu üzerindeki yük taşıma payının diğer sistemlere aktarılması sonucunda karayolunun yük taşımadaki payı %66,5'e düşmüştür. Ancak karayolu ulaşımındaki gelişmeler ve şehirlerde otomobil sayısının artışı karayolu yolcu taşıma payını artırarak % 95,1'e çıkarmıştır (Tablo 6).

Bu dönem İstanbul'da giderek artan transit ve şehir içi trafik sonucu mevcut yolların ihtiyaca cevap vermemesi İstanbul Boğazi'ne ikinci köprü yapımını gündeme getirmiştir. Bu amaçla 1985 yılında inşaatına başlanan Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve buna bağlı inşa edilen otoyol bağlantıları -sonradan TEM olarak adlandırılan- 1988 yılında hizmete açılmıştır. Böylece Avrupa ile entegre olan karayolu ağının İstanbul bağlantısı tamamlanmıştır (Garipağaoğlu, 1997).

1990 – 1994 yıllarını kapsayan VI. Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ulaştırma politikalarında Avrupa Topluluğu (günümüzde AB) ile uyumun sağlanmasına vurgu yapılmıştır (DPT, 1989). 1970'li yıllarda Arap ülkeleri ile Avrupa ülkeleri arasında artan ticaret hacmi sonucu Ortadoğu limanlarındaki mevcut kapasite sorunu Avrupa – Ortadoğu arasında karayolu transit geçişini gerekli kılmıştır. Bu amaçla Türkiye 1992 yılında Polonya, Çekoslovakya, Avusturya, Macaristan, İtalya, Yugoslavya, Romanya, Yunanistan ve Bulgaristan'ın yer aldığı Trans Avrupa Kuzey – Güney Otoyolu (TEM) projesine dahil olmuştur. Böylece daha önce Türkiye'de inşa edilmiş olan ekspres yolların standartları iyileştirilerek TEM projesinin parçası haline getirilmiştir (Merdol, 1985; Alpaslan ve Laçinyurt, 2015).

Karayolu ulaşımı hâkimiyetinin devam ettiği VI. BYKP döneminde karayolu yatırımlarının ulaşım yatırımları içinden aldığı pay %80'e ulaşmıştır. Karayolu bütçesinin %47'si otoyol yapımına ayrılırken bu dönemde önceki dönem inşasına başlanan otoyolların tamamlanmasıyla 910 km yeni otoyol ağı ulaşımına açılmış ve toplam otoyol uzunluğu 1.151 km'ye ulaşmıştır (DPT, 1995). Bu gelişmelerle dönem sonunda karayolunun yurtiçi yük (%85,5) ve yolcu taşımacılığındaki payı (%95,4) plan hedeflerinin tersine artış göstermiştir (Tablo 6).

Bu dönem yapımı tamamlanan ücretli otoyol güzergâhları; Edirne - Kınalı Otoyolu (150 km), Kınalı – Sakarya Otoyolu (217 km), Kazancı – Gümüşova Otoyolu (121 km), Gümüşova – Gerede Otoyolu (121 km), Gerede –

Ankara ve Ankara çevreyolu (268 km), Tarsus – Pozantı Ayrımı – Adana -Toprakkale – Gaziantep Otoyolu’dur (142 km) (DPT, 1992).

VII. Plan döneminde (1996 - 2000) imarı tamamlanarak faaliyete geçen otoyol ağlarının, liman ve havaalanlarının daha etkin, hızlı ve ekonomik yapıya kavuşabilmesi için bu ulaşım unsurları arasında karayolu ağları oluşturularak entegrasyonun sağlanması hedeflenmiştir (DPT, 1995).

Yurt içinde giderek artan karayolu trafiğine bağlı olarak can ve mal güvenliği ile hız ve konforun sağlanması için ülke genelinde 500 km bölünmüş yol inşa edilmesi gerektiği belirtilmiştir (DPT, 1995). Bu dönem ağırlıklı olarak önceki dönemlerde ihale edilen otoyol ve bağlantı yollarının inşası devam ettirilirken kamu bütçesinde yaşanan finansman sorunu nedeniyle yeni karayolu ve otoyol yatırımları hız kesmiştir (DPT, 2000). Bu dönem planlanan özellikle yüksek miktarda bütçe gerektiren otoyol projelerinin yer aldığı imar çalışmalarında “Yap İşlet Devret” (YİD) modeli benimsenmiştir. YİD modeli, sağladığı düşünülen ekonomik faydalar sonucu sonraki dönemlerde ücretli otoyol ve köprü yapımlarında yaygın olarak kullanılacaktır.

Bu dönem ihalesi tamamlanan otoyollar:

- Gaziantep – Şanlıurfa, Ankara – Pozantı, Aydın – Denizli otoyolları ile Bursa Çevreyolu olmak üzere toplam 871 km yeni otoyol ve bağlantı yolu,
- Anadolu Otoyolu’nun Dilovası ayrımı ile Bursa Orhangazi arasında İzmit Körfez Geçişini de kapsayan güzergâha ait otoyol projesi şeklindedir.

Bu dönem tamamlanan karayolu projeleri ise;

- Baladız – Isparta – Antalya Manavgat Ayrımı güzergâhı (1995),
- Bursa – Yalova bölünmüş yolu ile Manavgat Ayrımı – Akseki güzergâhı (1996),
- Ankara – Polatlı – Sivrihisar güzergâhı ile Bolu Dağı geçişine ait bölünmüş yol güzergâhı (1999) şeklindedir (DPT, 2000).

VII. Plan döneminde karayolu imarında sağlanan gelişmelerle dönem sonunda otoyol ağı 1.674 km uzunluğa ulaşmıştır (Tablo 7). VII. Plan dönemi sonunda yolcu taşımada karayolunun payı %95,2, yük taşımacılığı ise %88,7 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 6).

Tablo 7. 1963 – 1983 Dönemi Karayolu Uzunlukları (km) ve Motorlu Taşıt Sayıları (adet).

Dönemler	V. BYKP		VI. BYKP		VII. BYKP	
	1984	1989	1990	1994	1996	2000
Yıllar						
İl Yolu	28.130	27.504	27.979	28.443	28.813	29.693
Devlet Yolu	30.982	31.048	31.149	31.389	31.412	31.397
Otoyol	77	151	241	1151	1.453	1.674
Toplam Karayolu (km)	59.189	58.703	59.369	60.983	61.636	62.764
Motorlu Taşıt Sayısı	2.641.353	3.388.259	3.750.678	5.606.712	6.305.707	8.320.449

Kaynak: Karayolu Ulaşım İstatistikleri 2021, TÜİK İstatistik Göstergeler (2012).

1984 -2000 dönemi içinde ulaşımda hız, konfor ve emniyetin sağlanması adına ülke genelinde devlet yolları beton asfalta, il yolları da sathi kaplamaya dönüştürülerek 2000 yılı sonunda yol uzunlukları devlet yollarında 31.397 km, il yollarında ise 29.693 km uzunluğa erişmiştir. Motorlu taşıt sayılarındaki 2.641.353’ten (1984) 8.320.449’a (2000) artış ise dikkat çekicidir (Tablo 7).

2.2.3. 2001 – 2023 Dönemi

2000’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de mevcut karayolu ağlarının uzatılması yerine bu yolların genişletilerek bölünmüş yola dönüştürülmesi işlemine gidilmiştir (Deniz, 2016). Bölünmüş yol çalışmaları yoğun bir şekilde sürdürülürken diğer yandan karayollarının bir bölümünde ulaşımı kolaylaştırabilme amacıyla tünel ve köprü yapımları da hızlandırılmıştır (Şahin, 2020). Böylece karayolu ağlarında sağlanacak iyileşmeyle hızlı, konforlu ve güvenli ulaşım hedeflenmiştir. Bu kapsamda gösterilen yoğun çabayla 2002 yıl sonu yurt genelinde 4.387 km olan bölünmüş yol uzunluğu 2022 yılı sonu itibarıyla 25.352 km’ye ulaşmıştır (Url-4).

AB ile olan sosyal ve ekonomik ilişkilerin bu dönemde yoğunlaşmasına bağlı olarak bu ülkelerle olan ticaret hacmi artış göstermiştir. Bu noktada özellikle Asya ve Avrupa arasındaki kara ulaşımı önem arz ederken ekonomik hareketliliği sağlama adına bazı bölgelere özel otoyol, köprü ve tünel projeleri gerçekleştirilmiştir. Bu köprü ve otoyol projelerinin bir kısmını önceki dönemlere ait hükümet programlarında yer alıp proje aşamasında veya inşa aşamasında yarım kalmış projeler oluşturmuştur. Aynı dönemde farklı sahalarda başlatılan maliyeti yüksek bu karayolu ulaşım projelerinin finansmanı ağırlıklı olarak önceki dönemde olduğu gibi YİD yöntemiyle sağlanmıştır.

Bu dönem öne çıkan karayolu ulaşım projelerinden bir kısmı ve tamamlanma tarihleri şu şekildedir (Url-5):

- Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu (426 km) ve Osmangazi Köprüsü (2016)
- Kuzey Marmara Otoyolu (436,4 km) ve Yavuz Sultan Selim Köprüsü (2016)
- Avrasya Tüneli (2016)
- Kınalı – Tekirdağ - Çanakkale – Balıkesir Otoyolu (101 km) ve 1915 Çanakkale Köprüsü (2022)
- Ankara – Niğde Otoyolu (2020)
- Menemen – Aliğa- Çandarlı Otoyolu (2020)

Kamu bütçesinden inşa edilen ve işletilen yapımı karşılanan karayolu ulaşım projelerinden bazıları ise şu şekildedir (Url-5):

- Bolu Dağı Geçişi ve Tüneli – 25,5 km (2010)
- Gaziantep – Şanlıurfa Otoyolu (2012) (95 km)
- Karadeniz Sahil Yolu Samsun – Sarp Etabı 542 km (2007)
- Ovit Tüneli ve Bağlantı Yolları (2018)
- Kömürhan Köprüsü ve Kömürhan Tüneli (2021)

Bölünmüş yol ve otoyol ağlarının uzatılması konusunda gösterilen çabalar sonucu karayollarının fiziki ve geometrik standartlarında önemli ilerlemeler sağlanmıştır. Ancak döneme ait planlarda yapılan değerlendirmelerde karayolu standartlarında görülen iyileşmenin trafik güvenliğinde istenen düzeye ulaşmadığı belirtilmiştir.

Bölünmüş yol ve otoyol yapımlarının yoğunlaştığı bu dönemde karayolları üzerinde ulaşımı zaman ve mesafe yönüyle kısaltabilmek adına tünel, viyadük ve köprü yapımları da hızlanmıştır. 2003 yılından önce tüm yurttaki toplam 50 km uzunluğunda 83 tünel yer alırken yoğun çalışmalar sonucu 2003 – 2023 döneminde KGM verilerine 661 km uzunluğunda 401 adet tünel inşa edilmiştir.

Ulaşım alt sistemlerinin birbiriyle entegre olacak şekilde ele alınması gerektiği ilkesi ve hedefi doğrultusunda ulusal ölçekte ihtiyaç duyulan Ulaştırma Ana Planı 2005 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü ve İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) işbirliğiyle hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. Plan kapsamında karayoluna dair en belirgin hedef; yük ve yolcu paylarının azaltılarak dengeli yapının sağlanması, karayolu altyapısının iyileştirilmesi ve güvenliğinin artırılması olmuştur (Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 2005).

Tablo 8. 2001 – 2023 Dönemi Karayolunun Yolcu ve Yük Taşıma Payı (%) (2001 - 2023).

Dönemler	VIII. BYKP		IX. BYKP		X. BYKP		XI. BYKP	
Yıllar	2001	2005	2007	2013	2014	2018	2019	2023
Yük Taşıma	87,0	91,4	90,3	88,7	89,5	89,2	89,2	89,9
Yolcu Taşıma	95,2	94,7	96,7	90,5	89,8	88,8	89,9	91,7

Kaynak: KGM Karayolu Ulaşım İstatistikleri, 2021, Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi 2022.

Artan taleple birlikte yurt içi ve şehir içi karayolu ulaşımında yoğunlaşan trafik sonucunda ulaşım alanında enerji tüketimi ve güvenlik sorunu artış göstermiştir. Bu olumsuzlukları azaltma adına kalkınma planlarında trafik güvenliğinin artırılması, mevcut karayolu altyapısının verimli kullanımı ve bilgi ve iletişim teknolojilerinden en üst düzeyde yararlanılması gibi konulara yer almıştır.

VIII. BYKP (2001 - 2005) dönemi içinde Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmaları tamamlanmıştır. Sonuç raporunun karayolu ulaşımına ait olan bölümünde geçmiş dönem ve mevcut duruma ait veriler ortaya konarak gelecek döneme dair amaç, ilke ve politikalar belirtilmiştir. Buna göre karayolu altyapısında bölünmüş yol ve otoyol yapımına ağırlık verilerek AB standartlarının sağlanması ve kırsal bölgelerdeki yol standartlarının iyileştirilmesi belirlenen hedeflerden birkaçıdır (Ulaştırma Ana Planı Stratejisi, 2005).

VIII. BYKP içeriğinde Avrupa – Asya trafiği için sadece karayolu ulaşımı yerine diğer ulaşım türlerinin de katkısıyla kombine ulaşımın tercih edilmesine vurgu yapılmıştır. Bu amaçla 01.03.2002 tarihinde İstanbul Boğazı’nın her iki yakasını deniz altından birleştiren Marmaray Projesi ihalesi gerçekleştirilmiştir (Url-6). Karayolu üzerinde trafik güvenliğini artırma adına ülke genelinde karayolu ağının gerekli bölümlerinde otoyol ve bölünmüş yol sistemlerinin geliştirilmesi sağlanarak bazı büyükşehir geçişlerinin çevreyollarına dönüştürülmesi amaçlanmıştır (DPT, 2000). Bölünmüş yol çalışmaları kapsamında VIII. Plan döneminde tamamlanması beklenen karayolu projeleri ve uzunlukları şunlardır:

- Antalya – Alanya (135 km)
- Bozüyük – Bilecik – Mekece (85 km)
- Bornova – Turgutlu – Salihli (100 km)
- Bursa – Karacabey – Balıkesir (153 km)
- Afyon şehir geçişi (19 km)
- Kınalı – Tekirdağ (56 km)
- Samsun şehir geçişi (12 km)
- Samsun – Ünye (82 km)
- Çarşıbaşı – Araklı (68 km)
- Trabzon şehir geçişi (7 km)
- Araklı – Çayeli (60 km)
- Hopa – Kemalpaşa – Sarp (19 km)

Devlet ve il yolları düzeyinde 2003 yılından sonra hızlanan bölünmüş yol yapım çalışmaları ile dönem içinde inşa edilen 5.133 km bölünmüş yolla birlikte dönem sonunda toplam uzunluk 9.520 km’ye ulaşmıştır (Tablo 9). Önceki dönemde ihale edilmiş otoyol ve bağlantı yollarına öncelik verilerek dönem içinde toplam 484 km otoyol ve 126 km bağlantı yolunun trafiğe açılması hedeflenirken (VIII. BYKP) dönem içinde sadece 170 km otoyol ve bağlantı yolu tamamlanabilmiştir (Tablo 9). Dönem sonunda karayolunun ulaşımdaki payı yük taşımada %91,4’e ve yolcu taşımada %94,7’ye ulaşmıştır (Tablo 8).

IX. Plan döneminde (2007 - 2013) ülke genelinde ana güzergâhlarda bölünmüş yol uzunluğunun 15.000 km’ye ulaştırılması, asfalt kaplamalı yol uzunluğunun devlet ve il yolları düzeyinde 14.500 km uzunluğa eriştirilmesi, karayollarında görülen trafik kazalarına karşı etkili tedbirlerin alınması, bakım ve onarım hizmetlerinin etkin bir şekilde yürütülmesi, insana ve çevreye saygılı taşımacılık faaliyeti yapılması karayolu alanında belirlenen önemli hedef ve ilkeler olmuştur (DPT, 2006).

IX. BYKP dönemi içinde ülkemizin önemli karayolu projelerinden biri olan Karadeniz Sahil Yolu’nun Sarp – Samsun arasındaki 542 kilometrelik bölümü 2007 yılında hizmete açılmıştır (Foto 2b.). 1987 yılında ihalesi yapılarak yapımına başlanan Karadeniz Sahil Yolu’nun tamamlanması ekonomik nedenlere bağlı olarak gecikmiştir. Proje ile dar ve virajlı olan mevcut sahil yolunun genişletilerek bölünmüş yol haline getirilmesi, fiziki standartlarının iyileştirilmesi, inşa edilen tünel ve köprülerle bu güzergâhta hız ve konforun artırılmasını amaçlanmıştır. Böylece Türkiye’nin Gürcistan başta olmak üzere doğuda yer alan ülkeler arasında oluşturduğu ticari hareketliliğin Karadeniz Sahil yolu ile artırılması beklenmektedir. Karadeniz Sahil Yolu projesi sonraki dönemlerde batıya doğru genişletilerek İstanbul’a kadar etaplar halinde uzatılmıştır (Yılmaz, 2008; Uzun, 2000; KGM Faaliyet Raporu, 2008).



Foto 2. Bolu Dağı Geçişi (a) – Karadeniz Sahil Yolu Trabzon Kesimi (b) (Kaynak: Url 7 ve Url 8).

Kalkınma planlarında sıklıkla vurgulanan trafik güvenliği ve ulaşım kalitesini sağlama adına ülkemiz karayolu ağının önemli ana arteri olan Edirne – İstanbul – Ankara istikametinde kesintisiz otoyol bağlantısının sağlanması adına 1990 yılında ihale edilerek yapımına 1993 yılında başlanan 25,5 km uzunluğundaki Bolu Dağı Geçişi ve Bolu Dağı Tüneli (3.080 m) 23 Ocak 2007 tarihinde hizmete açılmıştır (Url-8) (Foto 2a). Tamamlanan bu ücretli, yüksek standartlı ve erişime kontrollü yol ile daha önce kullanılan karayoluna göre daha güvenli trafik akışı sağlanmıştır.

Bu dönem yapımı tamamlanan bir diğer otoyol projesi Gaziantep -Şanlıurfa kesimine aittir. Bu proje ile TEM Otoyolu ağı, GAP Bölgesi'ne ve ardından Habur sınır kapısına bağlanmıştır. 4 etap halinde planlanan ve bağlantı yollarıyla birlikte 225,9 km uzunluğa sahip olan Gaziantep – Şanlıurfa Otoyolu ihalesi 1998 yılında yapılmış ve son etabı 31.12.2009 tarihinde ulaşıma açılmıştır (KGM Faaliyet Raporu, 2012).

Ülke genelinde karayolu imarında hızlı ve yoğun bir çalışmanın gerçekleştirildiği bu dönemde bölünmüş yol uzunluğu Tablo 9'daki verilere göre 11.842 km'den dönem sonunda (2013) 20.807 km'ye ulaşmıştır (artış %76). Otoyol uzunluğu 2.244 km uzunluğa erişirken toplam karayolu uzunluğu 65.740 km olmuştur. Bölünmüş yol ve otoyol niteliğindeki karayolu uzunluğunun artışıyla birlikte karayolu ulaşımında can ve mal emniyetinin kısmen sağlandığı görülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

Ülke genelinde karayolu imarında hızlı ve yoğun bir çalışmanın gerçekleştirildiği bu dönemde bölünmüş yol uzunluğu Tablo 9'daki verilere göre 11.842 km'den dönem sonunda (2013) 20.807 km'ye ulaşmıştır (artış %76). Otoyol uzunluğu 2.244 km uzunluğa erişirken toplam karayolu uzunluğu 65.740 km olmuştur. Bölünmüş yol ve otoyol niteliğindeki karayolu uzunluğunun artışıyla birlikte karayolu ulaşımında can ve mal emniyetinin kısmen sağlandığı görülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 2013).

X. BYKP (2014 – 2018) döneminde Türkiye, sosyal ve ekonomik ilişkilerin giderek arttığı AB ülkeleri ile daha kolay ve serbest şekilde yolcu, mal ve hizmet dolaşımını sağlama adına iyi bir ulaştırma altyapısı oluşturma konusunda işbirliğini hedeflemiştir. Bu kapsamda 02.12.2005 – 10.07.2008 tarihleri arasında ülkemizin TEN-T bağlantısını sağlayacak koridorlar ile altyapı yatırım ihtiyaçları belirlenmiştir. 21.06.2016 tarihinde Türkiye'nin Trans - Avrupa Ulaştırması Karayolu Ağı'na (TEN-T) katılımı onaylanmıştır. TEN-T Karayolu Ağının oluşturulmasında ihtiyaç duyulan finansman AB fonlarından sağlanmaktadır. 2023 yılı itibariyle TEN-T kapsamlı karayolu uzunluğu 16.799 km'dir (Url-10). İnşa edilen bu yolların (Şekil 1) Türkiye'nin sahip olduğu konuma bağlı olarak Kafkas ülkeleri ve Ortadoğu ile olan bağlantıları güçlendirdiği görülmektedir.



Şekil 1. Türkiye Trans Avrupa (TEN-T) Karayolu Ağı (Url-10).

2018 yılında Karadeniz Bölgesi'nde kuzey – güney hattında ulaşım koridorunu sağlama adına Rize – Erzurum arasında Türkiye'nin en uzun, dünyanın ikinci uzun tüneli olan Ovit Tüneli (14 km) (Foto 3b); Artvin ile Doğu Anadolu illerine (Erzurum, Kars, Ardahan) bağlantı sağlayan Hopa – Borçka karayolu üzerinde Cankurtaran Tüneli (5.228 m) ulaşıma açılmıştır (Url-11) (Foto 3a). Tamamlanan bu projelerle ülkemizin doğu yönündeki sınır kapılarında ve Karadeniz limanlarında ticari hareketliliği artması beklenmektedir.

Adana, Ankara, Antalya, Bursa, Gaziantep, İstanbul, İzmir gibi büyükşehirlerdeki yoğun kent içi trafiğine çözüm bulma adına altgeçit – üstgeçit, tünel – köprü gibi altyapı yatırımları ile beraber Trafik Elektronik Denetleme Sistemi (TEDES) olarak isimlendirilen akıllı ulaşım ve trafik yönetim modelleriyle ana arterlerde araç hızlarında artış sağlanmıştır. Bu çözümlerin yanında dış finansman temin edilerek toplu toplu taşımada karayoluna alternatif olarak raylı sistemlere (metro, tramvay ve banliyö hatları) yatırım hızlandırılmıştır (Kalkınma Bakanlığı, 2013).



Foto 3. Cankurtaran Tüneli (a) ve Ovit Tüneli (b) (Kaynak: Url-11).

X. Kalkınma planı döneminde Yap İşlet Devret (YİD) projeleri devam ettirilmiştir. Bu kapsamda bağlantı yollarıyla birlikte 426 km uzunluğa sahip olan Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu projesi on bir etap halinde inşa edilerek 4 Ağustos 2016 tarihinde hizmete girmiştir. Proje kapsamında otoyolun önemli parçası olan Osmangazi Köprüsü de İzmit Körfezi’nin her iki yakasını bağlamak amacıyla 2.682 m uzunluğunda inşa edilerek 1 Temmuz 2016 tarihinde ulaşıma açılmıştır (Url-10). Bir diğer önemli proje de İstanbul Boğazı’na inşa edilen 2.164 m uzunluktaki Yavuz Sultan Selim Köprüsü’dür. 26 Ağustos 2016 tarihinde ulaşıma açılan Yavuz Sultan Selim Köprüsü’nü nakliye araçları ve yolcu otobüslerinin kullanması zorunlu tutularak İstanbul’da her iki yaka arasında oluşan şehir içi trafiğinin rahatlaması amaçlanmıştır. Diğer yandan ulaşıma açılan bu köprü Kuzey Marmara Otoyolu Projesi’nin de önemli bir parçasını oluşturmaktadır (Ayhan, 2023). İstanbul’a yönelik önemli ulaşım projelerinden biri de Avrasya Tüneli’dir. 1997 yılında planlaması başlayan çalışmanın 2005 yılında fizibilitesi tamamlanmıştır. İnşasına 2011 yılında başlanan projeye her iki yaka arasındaki karayolu ulaşımında zaman ve yakıt tasarrufu sağlaması amaçlanmıştır (Kaptan ve Teker, 2019). YİD modeliyle tamamlanarak 2016 yılında ulaşıma açılan Avrasya Tüneli İstanbul’un her iki yakasını bağlayan dördüncü karayolu geçişi olma özelliğine sahiptir.

Karayolu alanında proje bazı çalışmaların yoğunluk kazandığı X. Kalkınma Planı döneminde otoyollar dâhil olmak üzere toplam 2.930 km bölünmüş yol yapımı tamamlanmıştır (Tablo 9). Lojistik ve ulaşım altyapısı iyileştirilerek yurt içi ve yurtdışı üretim-tüketim merkezlerinin birbirine entegre edilmesi çalışmaları yürütülmüştür (Kalkınma Bakanlığı, 2019). Karayollarının yolcu taşımada payı %88,8 ve yük taşımada payı %89,2 oranlarına kısmi bir şekilde düşüş göstermiştir (Tablo 8).

XI. Kalkınma Planı (2019 -2023) döneminde yük ve yolcu taşımada önemli paya sahip olan karayolları üzerinde ağır taşıt trafiğinin yoğun olduğu güzergâhlarda yolların dayanıklılığının artırılması adına bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplama yolların yapımına ağırlık verilmesi belirtilmiştir. Diğer yandan karayolu ağlarında enerji tasarrufunu, trafik güvenliğini, karayolu kapasitesinin etkin kullanımını sağlayacak “Akıllı Ulaşım Sistemleri” uygulamaya konulacaktır. Bu iki etkenle birlikte karayolu trafik güvenliğinin sağlanarak can ve mal kayıpları ile yaralanmaların azaltılması beklenmektedir (Kalkınma Bakanlığı, 2019).

Yurtiçinde bölgesel kalkınma odaklı olarak planlanan ve önceki dönem yapımına başlanan bazı otoyol projelerinin plan dönemi sonuna kadar (2023) bitirilmesi hedeflenmiştir. KGM verilerine göre (Url-13) bu dönem çalışması tamamlanan ve devam eden otoyol projeleri şunlardır:

- Gebze – Orhangazi – İzmir Otoyolu, 426 km, yapımı tamamlandı.
- Kuzey Marmara Otoyolu, 422 km, yapımı tamamlandı.
- Kuzey Marmara Otoyolu’na bağlı Nakkaş – Başakşehir Kesimi, 45 km, yapımı devam ediyor.
- Kınalı -Tekirdağ – Çanakkale – Balıkesir Otoyolu, 324 km, kısmen tamamlandı, devam ediyor.
- Menemen – Aliağa – Çandarlı Otoyolu, 96 km, yapımı tamamlandı.
- Ankara – Niğde Otoyolu, 330 km, yapımı tamamlandı.
- Aydın – Denizli Otoyolu, 163 km, yapımı devam ediyor.
- Çeşmeli – Erdemli – Silifke – Taşucu Otoyolu’na bağlı Çeşmeli – Kızkalesi Kesimi, 52 km, yapımı devam ediyor.

XI. Kalkınma planı döneminde belirlenen hedef doğrultusunda tamamlanan en önemli karayolu projelerinden biri Kuzey Marmara Otoyolu’dur (Foto 4a). Daha önce 1991 yılında kamu yatırım programına alınan ancak yapımı sürekli ertelenen projenin fizibilitesi 2010 yılında ve ihalesi 2012 yılında tamamlanmıştır. Sakarya, İstanbul ve Kocaeli illerini kapsayan projeye ait etaplardan birini İstanbul’a inşa edilen Yavuz Sultan Selim

Tablo 9. Yıllara Göre Karayolu Ağı (km) ve Motorlu Taşıt Sayıları (bin adet)

Dönemler	VIII. BYKP		IX. BYKP		X. BYKP		XI. BYKP	
Yıllar	2001	2005	2007	2013	2014	2018	2019	2023 ²
İl Yolu	29.929	30.568	30.579	32.155	32.474	34.153	34.165	34.116
Devlet Yolu	31.376	31.371	31.333	31.341	31.280	31.021	31.006	30.940
Otoyol	1.696	1.866	1.908	2.244	2.278	2.842	3.060	3.633
Toplam Karayolu (km)	63.001	63.606	63.820	65.740	66.032	68.016	68.231	68.689
Bölünmüş Yol (km)	4.387	9.520	11.842	20.807	21.434	23.800	24.121	25.353
Motorlu Taşıt Sayısı	8.521	11.145	13.022	17.939	18.828	22.865	23.157	26.641

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, TÜİK Ulaştırma İstatistikleri.

Ulaştırma Bakanlığı’nın 2023 yılı hedefleri doğrultusunda ülke genelinde muhtelif noktalarda planlanan otoyol projelerinin YİD modeliyle ihalesinin yapılması planlanmaktadır. Yapımı devam eden otoyol projelerinin tamamlanmasıyla ülke genelinde otoyol uzunluğunun 2023 yılı sonunda 3.779 km’ye, bölünmüş yol ağının da 28.206 km uzunluğa erişmesi beklenmektedir (2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı).

1950 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kuruluşundan itibaren karayolu imarında gösterilen gayretlerle ülkemiz karayolu ağı nicelik ve nitelik bakımından yaygın bir karayolu ağına sahiptir.

Tablo 9’daki verileri incelediğimizde YİD ve finansmanı kamuya ait projelerle birlikte otoyol uzunluğu 3.633 km’ye, il yolu ve devlet yollarıyla birlikte toplam karayolu uzunluğu 68.689 km uzunluğa ulaşmıştır. Karayolu güvenliği ve ulaşım hızı sağlaması bakımından 2003 yılından sonra daha fazla tercih edilen bölünmüş yolların uzunluğu ise 25.353 km’ye erişmiştir. Motorlu taşıt sayısı ise 26,6 milyonu aşmıştır.

3. Sonuç

Ulaşım sistemlerinin sanayi, tarım, ticaret, turizm vd. unsurları harekete geçirmede etkin bir rolü bulunmaktadır. Bu bakımdan bir ülkede ulaşım sektörüne ve ulaşım alt sistemlerine dair yapılan planlamalar ve sağlanan altyapı yatırımları sosyal ve ekonomik gelişmeyi beraberinde getirerek ülke kalkınmasında önemli bir etki oluşturmaktadır.

Osmanlı Devleti’nden sınırlı miktarda karayolunun devralındığı Cumhuriyet’in ilk döneminde (1923 -1948) ülkenin genel ekonomik ve sosyal durumuna bağlı olarak demiryolu ağırlıklı ulaşım politikası izlenirken karayolu alanında yapılan çalışmaların sınırlı kaldığı görülmüştür. Karayolu imarında teknik ve mali desteğin bir kısmı uygulamaya konulan yol vergileriyle sağlanmıştır.

II. Dünya Savaşı’ndan sonra ABD ile geliştirilen siyasi ve ekonomik ilişkiler ve en önemlisi ABD tarafından yapılan yönlendirmeler ve sağlanan maddi ve teknik yardımlar Türkiye’de karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının izlendiği dönemi başlatmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulması (1950), tarımda makineleşme, sanayi atılımları, şehirlere nüfusun toplanması, otomobil sayısının artması vb. sebepler karayolu ulaşımını geliştiren başlıca sebepler olmuştur. Karayolu lehine sağlanan bu gelişmelerle ülke çapında karayolu ağı uzunluğu ile karayolunun yolcu ve yük taşımada payı hızla artış göstermiştir. Ülke geneline yayılması hedeflenen karayolu ağı büyük ölçüde tamamlanmış ancak yol kalitesinde eksiklerin olduğu görülmektedir.

1960 yılında DPT’nin kurulması ile başlayan planlı kalkınma döneminde uygulamaya konulan kalkınma planlarında ulaşım sistemleri arasında karayolunun yolcu ve yük taşımada payının çok yüksek olduğu belirtilerek bu payın bir kısmının diğer sistemlere dağıtılarak karayolu üzerindeki yükün azaltılması hemen her planda hedef ve ilke olarak yer almıştır. Ancak bu hedefin tam olarak gerçekleştirilemediği ve günümüzde de karayolunun ülkenin ağırlıklı ulaşım sistemi olarak benimsendiği görülmektedir.

1963 -1983 döneminde karayolu ulaşımında öncelikli hedef asfalt kaplamalı yol uzunluğunu artırarak fiziki standartları iyileştirmek ve köy yolları uzunluğunu artırmak olmuştur. Otoyollar da bu dönem ülkenin gündemine girmiş ve ilk uygulamalar başlamıştır. Karayolu yapım maliyeti ve iş yükünün kamu üzerindeki yükünün artmasından dolayı özellikle otoyollar düzeyinde bazı yolların özel sektöre yaptırılması tercih edilmiştir. Bu durum ilerleyen dönemlerde bazı ulaşım projelerinde yap – işlet - devret modeline geçişe neden olmuştur. Bu dönem şehirleşme ile artan karayolu esaslı toplu taşıma, otomobil sanayisinin gelişmesi ile taşıt

² 01.01.2023 tarihi itibarıyla verilerdir.

sayısının artması ve karayollarında sağlanan iyileşmelerle hız ve konforun artması karayolu ulaşımını cazip hale getirmiş ve trafik yoğunluğu artmıştır. Bu durum karayolu üzerinde can ve mal güvenliği sorununu doğurmuştur. Sonraki dönemlerde karayolu üzerindeki ulaşım güvenliğini sağlamaya dönük tedbirlerin alınması gündeme gelmiştir.

Karayolu ulaşımının etkinliğini artırmasında 1960'lı yıllarla birlikte gelişmeye başlayan otomotiv sanayisinin büyük rolü olmuştur. 1950 yılında 80.757 olan motorlu taşıt sayısı 1980 yılında 1.7 milyona, 2000 yılında 8.3 milyona ve 2022 yılında 26.6 milyona yükselmiştir.

1984 – 2000 döneminde izlenen ekonomik politikalar sanayi, tarım, ticaret, turizm vb. faaliyetleri geliştirerek hızlı büyümeyi sağlamıştır. Bu gelişmede ülke geneline yayılan standartları iyileştirilmiş karayollarının payı büyük olmuştur. Bu dönem karayolu yapımında proje bazlı otoyol ağlarına öncelik verilmiştir. Özel sektörden alınan teknik desteklerle otoyol ağı hızlı gelişim göstererek 77 km'den (1983) 1674 km'ye (2000) ulaşmıştır. İl yolu ve devlet yolları uzunluğunda belirgin değişim olmazken yol kalitesi hızla iyileşmiştir.

2001 – 2023 döneminde karayolu standartlarının iyileştirilmesi amacıyla bölünmüş yol yapımı ve otoyol projeleri konusunda büyük ilerleme sağlanmıştır. Özellikle uluslararası karayolu ağlarının ülkemiz kesiminde tamamlanması ve lojistik faaliyetlerin daha hızlı sağlanması amacıyla otoyol projelerine özel önem verilmiştir. Bu projelerin büyük bölümünde finansman kaynağı olarak kamu bütçesi yerine özel sektörden YİD yöntemiyle destek alınmıştır. Özellikle Marmara ve Ege bölgelerinde uygulamaya konulan projelerle sanayi, turizm ve ticaret faaliyetleri olumlu etkilenmiştir. Diğer yandan bu dönem tamamlanan köprü ve tünel projeleriyle ulaşımın zorlaştığı bölgelerde hız ve konfor artırılırken ulaşım güvenliğinde de önemli ilerlemeler sağlanmıştır. 2023 yılı başı itibariyle otoyol uzunluğu 3.633 km, bölünmüş yol uzunluğu 25.353 km ve toplam yol uzunluğu 68.689 km uzunluğa ulaşmıştır.

Sonuç olarak Türkiye'de 1950'li yıllarla birlikte benimsenen karayolu ağırlıklı ulaşım politikaları sonucunda karayolu ulaşımı ve buna bağlı olarak motorlu taşıt sayısı büyük artış göstermiştir. Bu durum karayolunun yolcu ve yük taşımadaki ağırlığını belirgin bir şekilde artırırken enerji (petrol) ve otomotiv sanayisi alanında dışa bağımlı hale getirmiştir. Her türlü ekonomik faaliyet üzerinde etkisi olan ulaşım maliyetleri dönemsel olarak ortaya çıkan petrol krizleri sırasında ülkemiz ekonomisi üzerinde olumsuz etkiye neden olmaktadır. Bu yüzden karayolu ulaşımını özellikle yük taşımacılığında ülkenin ana ulaşım unsuru olmaktan çıkarıp taşıma maliyeti düşük ve kapasitesi geniş olan denizyolu ve demiryolunu tamamlayan parça haline getirmekte fayda vardır. Özellikle son 25 yıldır Türkiye'de karayolu ulaşımında tamamlanan yüksek bütçeye sahip projelerin diğer ulaşım türlerinde de gerçekleştirilmesi sağlanmalıdır. Bu noktada özellikle ülkemizde önceden beri işler vaziyette bulunan demiryolu hatlarının rehabilite edilerek YHT (yüksek hızlı tren) ulaşımına uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Diğer yandan havayolu ulaşımında havaalanlarına erişimin kolaylaştırılması, ulaşım maliyetlerinin rekabete ve teşviklere bağlı olarak aşağı çekilmesi oldukça önemlidir. Yük taşımacılığında karayolu payının azaltılması ve yük taşıma maliyetlerinin düşürülmesinde denizyolu ulaşımının geliştirilmesi sağlanmalıdır.

Kaynaklar

- Akgüngör, A. P. ve Demirel, A. (2004). Türkiye'deki ulaştırma sistemlerinin analizi ve ulaştırma politikaları. *Pamukkale Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 10(3), 423-430.
- Alpaslan, H. İ. ve Laçinyurt, J. (2015). Üçüncü Boğaz Köprüsü'nün finansal analizi. *İstanbul Sosyal Bilimler Dergisi* 10, 43-64.
- Avcı, S. (2005). Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye'nin ulaşım politikaları ve coğrafi sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi*, Eylül, 87-96.
- Aydın, S. (2001). Türkiye'nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış. *Kebikeç-İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, (11), 49-94.
- Aydın, F. ve Oral, M. (2018). Türkiye'de karayolu ulaşımının tarihsel gelişimi. *Journal of Awareness*, Cilt:3, Sayı: Özel, 2018.s:257-266. DOI: 10.26809/joa.2018548635.
- Ayhan, F. (2021). Ulaşım planlaması. M. Doğan, M. Köse, F. Ayhan (Ed.). *Coğrafi Planlama içinde* (85-104). Ankara: Pegem Akademi.
- Ayhan, F. (2023). Otoyol projelerinin mekânsal değişim ve gelişim üzerine etkileri: Kuzey Marmara Otoyolu Sakarya kesimi. *Coğrafi Bilimler Dergisi*, 21(1), 121-152. <https://doi.org/10.33688/aucbd.1236477>
- Bakırcı, M. (2018). Ulaşım coğrafyası. M. Doğan ve Ö. Sertkaya Erdoğan (Ed.), *Beşeri ve Ekonomik Coğrafya içinde* (351-376). Ankara: Pegem Akademi.

- Boğuşlu, Ö. ve Oğuztımur, S. (2021). 2000 sonrası kalkınma planlarının ulaştırma politikaları bakımından incelenmesi. *Kent Akademisi*, 14(2), 452-467. <https://doi.org/10.35674/kent.900606>
- Çetin, B., Barış, S. ve Saroğlu, S. (2011). Türkiye’de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Çolak, F. (2013). Atatürk Dönemi’nde Türkiye Cumhuriyeti’nin ulaşım politikasına genel bir bakış. *Turkish Studies - International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, 8 (2) &2, 345-364.
- Deniz, T. (2016). Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 21(36), 135-156. <https://doi.org/10.17295/dcd.79471>
- DPT, (1992). *Karayolu Ulaştırması*. T.C. Başbakanlık Devlet planlama Teşkilatı Yayın No: 2306.
- Dumlu, C. (1984). *Türkiye’de ulaştırma sektörü ve yük taşımacılığı*. TÜİK Uzmanlık Tezi. DİE Eğitim Merkezi, Ankara). Erişim adresi <https://kutuphane.tuik.gov.tr/yordambt/yordam.php>.
- Erdoğan, T. (2016). Ulaşım hizmetlerinin ekonomik kalkınma üzerine etkisi. *İstanbul Gelişim Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), 187-215. <https://doi.org/10.17336/igusbd.05060>
- Garipağaoğlu, N. (1997). İstanbul Boğaz Köprülerinin kent içi, şehirlerarası ve uluslararası ulaşımındaki önemi. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 3(2), 131-156.
- Haspolat, E. ve Yıldırım, D. (2021). Ecevit döneminde CHP halkçılığı ve yol siyaseti: köylüye ulaşım projesi (KUP) örneği. *Fiscaoeconomia*, 5(1), 56-86.
- Kapluhan, E. (2014). Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye’de karayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 7(33), 426 439.
- Kaptan, A. K. ve Teker, S. (2019). Kamu özel sektör iş birliği projeleri: Avrasya Tüneli. *Press Academia Procedia*, 9 (1), 253-256. doi: 10.17261/Pressacademia.2019.1100.
- Karadağ, A. (2016). Türkiye Ulaşım Coğrafyası. M. Hayır Kanat (Ed.) *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği içinde* (433-459). Ankara: Nobel Yayınevi.
- Karayolu Ulaşım İstatistikleri (2021)*. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Yayinlar.aspx> erişim tarihi:10.04.2022.
- KGM (1973). *Karayolları Çalışmaları*. <https://cevresehiriklimkutuphanesi.csb.gov.tr/ShowPDF/160bb58b-2e7a-47a3-8f23-58d169f9c321> adresinden pdf belge olarak temin edilmiştir. 09.05.2023
- KGM (2012). *Stratejik Plan 2012 – 2016*. Karayolları Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- KGM (2014). *Karayolları Genel Müdürlüğü*. Düünden Bugüne Karayolları Dokümanı.
- KGM (2008). *Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 Yılı İdari Faaliyet Raporu*.
- KGM (2012). *Karayolları Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2011*.
- Köğmen, Z. (2014). *Karayolu Taşımacılığının Diğer Taşımacılık Modlarıyla Karşılaştırılması ve Sağladığı Avantajlar*. Ulaştırma ve Haberleşme Uzmanlığı Tezi. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ankara.
- Leblebici, D. N. ve Erkul, E. (2008). Planlı kalkınma deneyiminden stratejik planlamaya geçiş: Türkiye örneği. *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 26(1), 269-285.
- Merdol, A. (1985). Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Modelleri. *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 10, 2769 – 2772.
- Resmî Gazete, 14.02.1951, Sayı 7734. 5539 Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun.
- Resmî Gazete, 05.10.1960, Sayı 10621. 91 Devlet Planlama Teşkilatının Kurulması Hakkında Kanun.
- Resmî Gazete, 09.07.1984, Sayı 18453. Büyükşehir Belediyelerinin Yönetimi Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin Değiştirilerek Kabulü Hakkında Kanun.
- Sarı, A. (2004). Kent ve bölgesel gelişimde ulaşımın etkileri. *Kentsel ekonomik araştırmalar sempozyumu Cilt II*. 10-12 Eylül 2003. Pamukkale Üniversitesi, Denizli.
- Şahin, İ. F. (2020). Türkiye’de Ulaşım. H. Yazıcı ve N. Koca (Ed.), *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği içinde* (343-368), Ankara: Pegem Akademi.
- Şen, L. (2003). *Türkiye’de demiryolları ve karayollarının gelişim süreci*. Ankara: TESAV Yayınları.
- Şevik, S. ve Eser, L. Y. (2016). Türkiye’de karayollarında fiyatlandırma ve özelleştirme uygulamaları: Bir model önerisi. *Ekonomik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 12(1), 89-107.
- Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım coğrafyası*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2009). *Ekonomik coğrafya*. İstanbul: Çantay Kitabevi.
- T.C. Ulaştırma Bakanlığı. (2005). *Ulaştırma Ana Planı Stratejisi*. Erişim adresi: https://www.bebka.org.tr/admin/datas/sayfas/files/Ulasrma_Ana_Planı_Stratejisi.pdf.
- 2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı, <https://www.uab.gov.tr/bakanlik-yayinlari> adresinden pdf olarak temin edilmiştir.

- Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi, (2022), <http://www.sp.gov.tr/tr/temel-belge/s/37/Turkiye+Ulasim+ve+Iletisim+Stratejisi> adresinden pdf olarak temin edilmiştir. (15.05.2023)
- TÜİK İstatistik Göstergeler (2012). İstatistik Göstergeler 1923 -2011, Ankara.
- TÜİK Ulaştırma İstatistikleri www.tuik.gov.tr.
- Uzun, A. (2000). Karadeniz sahil yolunun doğal kıyıları üzerinde etkileri ve ulaşım sorununa coğrafi bir bakış. *On dokuz Mayıs Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi, Coğrafya Serisi. 1(1)*, 59-80.
- Yıldız, A. (2008). Ulaşım ve trafik politikalarında 'planlama' zorunlu. *Mühendis ve Makine Dergisi, 49(580)*, 38-51.
- Yılmaz, C. (2008). Karadeniz sahil yolunun kıyı kentleri üzerine etkileri. *TUCAUM V. Coğrafya Sempozyumu. 16-17 Ekim 2008. Ankara Üniversitesi, Ankara.*
- Yulu, A. ve Doldur, H. (2018). Türkiye'de otomotiv sanayisinin mekânsal dağılışı. *International Journal of Geography and Geography Education, (38)*, 218-233. <https://doi.org/10.32003/iggei.429587>.
- DPT, (1963), Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967), Ankara
- DPT, (1968), İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972), Ankara
- DPT, (1973), Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977), Ankara
- DPT, (1979), Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983), Ankara
- DPT, (1984), Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989), Ankara
- DPT, (1989), Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994), Ankara
- DPT, (1995), Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000), Ankara
- DPT, (2000), Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005), Ankara
- DPT, (2006), Dokuzuncu Kalkınma Planı (2007-2013), Resmi Gazete, Sayı:26215, Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı, (2013). Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018), Ankara.
- Kalkınma Bakanlığı, (2019). On Birinci Kalkınma Planı (2019 -2023), Ankara.

Faydalanılan İnternet Kaynakları.

- Url-1. <https://www.kgm.gov.tr/sayfalar/kgm/sitetr/kurumsal/tarihce.aspx>, (10.04.2023).
- Url-2. 1961 Anayasası, <https://www.anayasa.gov.tr/tr/mevzuat/oncelki-anayasalar/1961-anayasasi/>, (21.03.2023)
- Url-3. <https://www.sanalsantiye.com/bogazici-koprusu-insaat-fotograf-lari-1970-1973/>, (08.05.2023)
- Url-4. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-BolunmusYol.aspx>, (27.04.2023).
- Url-5. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx>, (12.05.2023).
- Url-6. https://turkiyeyuzyili.com/proje-marmaray?utm_source=google&utm_medium=search&utm_campaign=marmaray&gclid=EAIaIQobChMIoOOYlovU_gIVR_53Ch3w5ABBEAAYASAAEgLx8D_BwE, (01.05.2023).
- Url-7. <https://www.aa.com.tr/tr/ekonomi/karadeniz-sahil-yolunun-trabzon-gecisinde-trafigi-rahatlatacak-projenin-yuzde-60i-tamamlandi/2152152>, (02.05.2023).
- Url-8. <https://www.aa.com.tr/tr/gundem/bolu-dagi-tunelinden-gecen-yil-10-milyon-550-bin-arac-gecti/2464673>, (02.05.2023).
- Url-9. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar/BoluTuneli.aspx>, (17.05.2023).
- Url-10. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/UluslararasıProjeler/Ten-T.aspx>, (01.05.2023).
- Url-11. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/TunelProjeleri.aspx>, (17.05.2023).
- Url-12. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/ProjelerDetay.aspx?q=38>, (04.05.2023).
- Url-13. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/Projeler-Otoyol.aspx>, (17.05.2023)
- Url-14. <https://www.ankaranigdeotoyolu.com/proje-hakkında>, (05.05.2023).
- Url-15. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Otoyollar/Otoyollar.aspx>, (18.05.2023).

Etik, Beyan ve Açıklamalar

1. Etik Kurul izni ile ilgili;

Bu çalışmanın yazar/yazarları, Etik Kurul İznine gerek olmadığını beyan etmektedir.

2. Bu çalışmanın yazar/yazarları, araştırma ve yayın etiği ilkelerine uyduklarını kabul etmektedir.

3. Bu çalışmanın yazar/yazarları kullanmış oldukları resim, şekil, fotoğraf ve benzeri belgelerin kullanımında tüm sorumlulukları kabul etmektedir.

4. Bu çalışmanın benzerlik raporu bulunmaktadır.
