



Nuray ÖZDEMİR TIRYAKI



Profesör, Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi/Fen-Edebiyat Fakültesi/Tarih Bölümü/Türkiye  
Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, Bolu/Türkiye

Professor, Bolu Abant İzzet Baysal University/Faculty of Arts and  
Sciences/Department of History/Division of History of the Republic of Türkiye,  
Bolu/Turkey

eposta: [ozdemir\\_n@ibu.edu.tr](mailto:ozdemir_n@ibu.edu.tr)

<https://orcid.org/0000-0003-0001-6427> RorID: <https://ror.org/01x1kqx83>

Atıf/Citation: Özdemir Tiryaki, N. 2023. Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu  
Politikası. Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi, Özel Sayı: Cumhuriyetin 100. Yılında  
Türkiye, 222-244. <https://doi.org/10.33692/avrasyad.1350663>

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü /Article Types:	Araştırma Makalesi/Research Article
Geliş Tarihi /Received:	27.08.2023
Kabul Tarihi/Accepted:	26.09.2023
Yayın Tarihi/Published:	29.10.2023

CUMHURİYETİN 100 YILINDA TÜRKİYE’DE KARAYOLU POLİTİKASI\*

Öz

Günümüzde, Türkiye’de karayolları başlıca ulaşım sistemi olup demiryolları, havayolları ve denizyollarına oranla daha çok gelişme göstermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşımda öncelik dönemin en ucuz ve en güvenli ulaşım aracı olan demiryollarına verilmiş karayolları ise daha çok demiryollarını tamamlayacak şekilde ele alınmıştır. Ülkeyi demir ağlarla örmek hedeflenmiştir. Ancak 1940’lı yıllarda motorlu taşıtların kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte dayanıklı karayollarına ihtiyaç artmıştır. II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye’de ulaşım politikasında büyük bir değişim yaşanmış ve ulaşımda ağırlık karayollarına verilmiştir. Bunda ABD’nin yönlendirmelerinin etkisi de büyük olmuştur. Soğuk Savaş döneminde Sovyet tehdidine karşı yapılan ABD yardımlarından karayollarına finansman ve teknik destek sağlanmıştır. Olası bir sıcak savaşta ABD’nin Türkiye üzerinden Sovyetler Birliği’ni durdurma planları doğrultusunda stratejik açıdan önem taşıyan yolların yapımı desteklenmiştir. Türkiye’de yol programları hazırlanmış ve kol gücünden makineli yol yapımına geçilmiştir. DP döneminde karayolu ulaşımına verilen öncelik de Türkiye’nin ulaşım politikasında yaşanan değişimi hızlandırmıştır. Günümüze gelinceye kadar otoyol yapımıyla ivme kazanan karayolu ulaşımı diğer ulaşım sektörleri arasında birinci sırada yer almıştır. Ne yazık ki gerek iç gerekse dış politik gelişmelerin etkisiyle Türkiye’de 100 yıllık süreçte kara, demir, deniz ve havayollarını birbirine paralel bir şekilde geliştirmeye yönelik politikalar izlenememiştir. Çoğunlukla yük ve yolcu taşımacılığı karayolu üzerinde yoğunlaşmıştır. Bundan dolayı Türkiye, bayram, doğal afet gibi

\* Bu makale 2006 yılında Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü’nde kabul edilen “Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)” başlıklı tezden üretilmiştir.





## Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

trafiğin yoğun olduğu dönemlerde tek bir ulaşım sektörüne bağımlı olmanın acısını fazlasıyla ödemektedir.

Bu çalışmada, Cumhuriyetin 100 yılında Türkiye’de karayolu ulaşımında izlenen politikalar ve karayollarında yaşanan değişim-dönüşüm incelenmiştir. Gerek iç gerekse dış politik gelişmelerin Türkiye’nin ulaşım politikası üzerindeki etkileri üzerinde durularak karayolu ulaşımında yaşanan gelişmeler anlatılmıştır. Karayolu ağırlıklı ulaşım politikasının Türkiye’nin iktisadi, siyasi ve sosyal hayatına etkileri değerlendirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Karayolu, Demiryolu, Otoyol, Köprü,

## HIGHWAY POLICY IN TURKEY IN 100 YEARS OF THE REPUBLIC

### Abstract

Today, highways are the main transportation system in Turkey and have shown more development than railways, airlines and seaways. In the early years of the Republic, priority in transportation was given to railways, which were the cheapest and safest means of transportation of the period, and highways were considered to complement railways. It was aimed to cover the country with iron nets. However, with the widespread use of motorized vehicles in the 1940s, the need for durable highways increased. After World War II, there was a major change in transportation policy in Turkey and the emphasis was placed on highways. The directives of the USA had a great influence on this. During the Cold War period, financing and technical support was provided to highways from US aid against the Soviet threat. In line with the US plans to stop the Soviet Union through Turkey in a possible hot war, the construction of strategically important roads was supported. Turkey prepared road programs and switched from manual to mechanized road construction. The priority given to road transportation during the DP period also accelerated the change in Turkey's transportation policy. Until today, road transportation, which gained momentum with the construction of highways, has taken the first place among other transportation sectors. Unfortunately, due to the impact of both domestic and foreign political developments, Turkey has not been able to follow policies to develop land, rail, sea and airways in parallel with each other in the last 100 years. Mostly freight and passenger transportation has been concentrated on highways. Therefore, Turkey pays a heavy price for being dependent on a single transportation sector during peak traffic periods such as holidays and natural disasters.

In this study, the policies followed in road transportation in Turkey in the 100 years of the Republic of Turkey and the change-transformation in highways are examined. The effects of both domestic and foreign political developments on Turkey's transportation policy are emphasized and the developments in road transportation are explained. The effects of the highway-oriented transportation policy on Turkey's economic, political and social life are evaluated.

**Keywords:** Transportation, Highway, Motorway, Bridge, Railway





## Giriş

Dünyanın en eski yerleşim yerlerinden biri olan Anadolu; tarih öncesi çağlardan itibaren Asya ve Avrupa kıtaları arasında köprü görevi yapmıştır. Özellikle doğu-batı yönünde uzanan yol bağlantılarıyla tarih boyunca jeopolitik bakımdan önemli bir geçiş yolu olmuştur. Anadolu yollarının altın çağı, Kral Yolunu yapan Perslerle başlamış Roma ve Selçuklu dönemlerinde de karayolları büyük gelişme kaydetmiştir. Osmanlı Devleti'nde ise kuruluş döneminden itibaren yol ve köprü işlerine önem verilmiş, orduların geçtiği yolların yapımına büyük özen gösterilmiştir. Daha çok askeri ve iktisadi amaçlara hizmet edecek bir karayolu politikası izlenmiştir (Çetin 2017:2-7; Özdemir 2006:6).

15. yüzyıldan itibaren başlayan Coğrafi Keşifler sonucunda yeni yolların keşfi başta İpek Yolu gibi önemli ticaret yollarını da içeren Anadolu yollarının etkinliğini azaltmıştır. Avrupa'da denizyolu ulaşımı 16. yüzyıldan itibaren hızla yaygınlaşmaya başlarken karayolları eski uluslararası önemini yitirmiştir. Osmanlı Devleti'nde askeri ve iktisadi amaçlı izlenen karayolu politikası, ticaret yollarının yön değiştirmesiyle 18.yüzyılda önemini kaybetmiştir. Yeni yollar inşa edilmezken mevcut yollar da bakımsız kalmış ve karayolları ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmiştir. Ayrıca 19. yüzyıldan itibaren demiryolu ulaşımının yaygınlaşmaya başlaması da karayollarını geri plana itmiştir (Özdemir 2006:10).

Osmanlı Devleti'nde karayolu çalışmaları konusunda Tanzimat Dönemi önemli bir başlangıç noktası olmuştur. Tanzimat Fermanı'yla ülkenin imarı için çalışılacağı ve halkın refahının sağlanması için gerekli önlemlerin alınacağı ilan edilmiştir. İhtiyaçlara göre belirlenen ve bir program çerçevesinde sürdürülen yol yapım politikası oluşturulmuştur. Bayındırlık işleri hükümet işi olarak görülmüş ve 1848'de Nafia Nezareti kurulmuştur (Kartal 1985:261-262).

Karayolu çalışmalarını sistemleştirmek amacıyla 1866 yılında Turuk-u Maabir Nizamnamesi (Yol ve Köprüler Nizamnamesi) hazırlanmıştır. Karayolları için ihtiyaç duyulan finansmanı sağlamak için yol vergisi alınması benimsenmiştir. 1866 tarihli Nizamname 1869 yılında bedeni yükümlülük konusu öne çıkartılarak yeniden düzenlenmiştir. Kanuna göre; 16-60 yaş arası her erkekte yol yapımı için beş yılda 20 gün çalışmak, bedel vermek ya da hayvan çalıştırmak zorunluluğundan birini tercih etmesi istenmiştir (Çadırcı 1991:154-155).

Nafia Nezareti'nce 1882'de Umur-ı Nafia Programı hazırlanarak ilk kez karayolları bir program çerçevesinde ele alınmıştır. Ancak ilk yol programı uygulanamasa da Osmanlı Devleti'nde karayolu yapımına hareket getirmiştir. Anadolu ve Rumeli'de karayolu yapım faaliyeti Tuna ve Bağdat Valiliklerinde bulunan Mithat Paşa ve *Gidemediğin Yer Senin Değildir* veciz sözünün sahibi olan Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa gibi bazı girişimci valilerin kişisel çabalarıyla ivme kazanmıştır (Barda 1958:276-277).





## Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

II. Meşrutiyetin ilanıyla 1908’de ikinci Umur-ı Nafia Programı hazırlanmıştır. 1910 tarihli Yol Kanunu ile yapılacak yollar tespit edilerek finansman temin edilmiştir. Rumeli’de 435 km, Anadolu’da ise 7.200 km olmak üzere toplam 7.635 km’lik bir yol ağının yapımına başlanmıştır (Tekeli ve İlkin 2004:377; Barda 1958:277). Ancak ardı ardına yaşanan savaşlar üzerine yol programları kâğıt üzerinde kalmış yol çalışmalarında bir sonuca ulaşamamıştır. I. Dünya Savaşı ve Millî Mücadele yıllarında yaşanan işgaller nedeniyle yol ağı korunamamıştır. Yollar bakımsızlıktan kullanılmaz hale gelmiş ve köprülerin büyük bir kısmı harap olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı Devleti’nden oldukça yetersiz ve bakımsız halde olan 18.335 km’lik bir karayolu ağı devralmıştır.

### 1-1923-1938 Döneminde Türkiye’de Karayolu Politikası

TBMM’nin 23 Nisan 1920’de açılmasıyla karayolu faaliyetleri Nafia Vekaleti tarafından yürütülmüştür. Yol vergisi Ankara Hükümeti’nce de önemli bir kaynak olarak görülerek 21 Şubat 1921’de TBMM’de Tarik Bedel-i Nakdisi Hakkında Kanun kabul edilmiştir. Nakdi ödemeyi esas alan kanunla 18-65 yaş arasındaki erkekler vergiye tabi tutulmuştur. Ancak savaşın gölgesinde verginin uygulanması pek mümkün olamamıştır. İşgal yıllarında yeni yol çalışmaları yapılamadığı gibi mevcut yollar bakımsızlıktan kullanılamaz hale gelmiştir. İşgalci güçler de çökürken yollarda büyük tahribat yapmışlardır (Özdemir 2013:217).

Osmanlı İmparatorluğu’ndan Türkiye Cumhuriyeti’ne 13.885 km<sup>2</sup>-si harap ve tamire muhtaç 4.450 km<sup>2</sup>-si de toprak yol olmak üzere 18.335 km<sup>2</sup> karayolu kalmıştır. Bu yolların ise sadece 6.943 km<sup>2</sup>-si her mevsimde geçit verebilecek durumdadır. Cumhuriyetin ilanıyla Nafia Vekaleti içerisinde oluşturulan karayolu teşkilatı aynen devam etmiş karayolu teşkilatının adı Turuk-u Maabir Müdüriyet-i Umumiyesi olarak geçmiştir.– Karayolu çalışmaları savaş yıllarında çıkartılan Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu ile sürdürülmüştür (Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre 1948:10).

Yeni Türkiye Devleti’nin kuruluşunda ulaşım sistemi; dönemin en hızlı ve ülke koşulları açısından da en uygun ulaşım aracı olarak görülen demiryolları üzerine kurulmuştur. Hükümetler, Osmanlıdan oldukça kötü bir durumda devralınan kara, demir ve denizyollarını mali kaynaklarının kısıtlılığına bağlı olarak aynı zamanda geliştirmenin imkansızlığı karşısında ağırlığı demiryollarına vermişlerdir. Karayolları ve denizyolları ise daha çok demiryollarını tamamlayacak şekilde ele alınmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında karayolu faaliyetlerine dair planlı bir yapılmaya gidilemese de Nafia Vekâleti elde bulunan kıt kaynaklarla bu konuda büyük bir kararlılık göstermiştir. İlk etapta Kars-Ardahan-Hopa, Keller-Bayramiç, Susurluk-Biga, Çanakkale-Balıkesir, Merzifon-Havza, Silifke-Taşucu, Afyon-Baladız, Mut-Karaman, Ordu-Sivas-Gaziantep yolları devlet yolu olarak kabul edilerek bu yolların yapımına 1923 yılından itibaren başlanmıştır (As 2013:225; Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre 1948:10).





Karayolu faaliyetlerinde karşılaşılan en önemli sorun finansman temini olmuştur. Bu amaçla Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nda düzenlemeye gidilerek 19 Ocak 1925 tarihinde Yol Mükellefiyeti Kanunu çıkartılmış ve bedeni yükümlülük usulü getirilmiştir. Tarik Bedel-i Nakdisi Kanunu'nun aksine, paradan önce bedeni yükümlülük yani devletçe gösterilen yol ve köprü yapımında çalışma benimsenmiştir. Bu yükümlülük özellikle vilayet yollarının yapımı için uygulanmıştır (Resmi Ceride, 23 Şubat 1925:7; Mutlu 1948:52).

Kanuna göre, 18-60 yaş arası bütün erkekler yol yükümlülüğüne tabi tutulmuş, ancak sakatlığı tespit edilen fakirler, öğrenciler, askerler ve altı çocuğu olanlara vergiden muafiyet tanınmıştır. Savaştan yeni çıkan Türkiye, yol vergisi aracılığıyla nüfusunu da artırmak istemiştir. Altı çocuk muafiyeti ekonomik güçlüklerle karşı karşıya kalan halk için vergiden tek kurtuluş yolu olarak görülmüştür. Bundan sonra Anadolu'da altı çocuklu ailelerin sayısında hızla artış yaşanmıştır (Özdemir 2013:218).

Bedelden çok bedeni yükümlülük esasına dayanan bu uygulamayla yol yapımında makine kullanımı henüz yaygınlaşmadığı için ihtiyaç duyulan iş gücü sorununu çözmek amaçlanmıştır. Kanunda verginin sadece yol işlerine harcanacağı belirtilse de toplanan paranın öncelikli işler için kullanımına devam edilmiştir (Akandere 1998:184; Tekeli ve İlkin 2004:389-390). Yol vergisinin Cumhuriyet döneminde de sürdürülmesi Kurtuluş Savaşı sonrasında büyük ekonomik sıkıntılar yaşayan halkın sürekli şikayetine neden olmuştur.

Kanunla, vilayet yollarında hemen çalışmalara başlansa da bütçe imkanlarının yetersizliği ve programsızlıktan dolayı karayolu çalışmalarında istenilen sonuç alınamamıştır. 1926 yılı içinde 880 km'lik yol onarımı tamamlanmış, 1039 km'lik tamirat sürdürülmüş, 742 adet küçük köprü ve menfez yeniden inşa edilmiş 331 köprü ve menfez üzerinde de onarıma devam edilmiştir (As 2013:239).- Devletin 1926 yılından itibaren demiryolu inşa politikasına ağırlık vermesiyle karayollarına genel bütçeden yeteri kadar ödenek ayrılamamıştır (Mutlu 1948:219).

Devlet yollarının ödenek sıkıntısından dolayı bakımsız kalması üzerine, 12 Haziran 1927 tarihinde Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun çıkartılmıştır (Resmi Ceride, 10 Temmuz 1927:1) Bu kanunla; devlet yolları ve vilayet yolları şeklindeki sınıflandırma kaldırılmış ve her iki yolun da yapım, bakım ve onarımlarıyla il özel idareleri görevlendirilmiştir. Hükümetler demiryolu politikasına öncelik vererek kaynaklar demiryolu yapımına aktarıldığından karayolu çalışmaları vilayetlere bırakılmıştır (KGMTA,1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor 1961:6).

Vilayetlerin genel meclislerince 1929 yılından başlamak üzere beş yıllık yol programlarının hazırlanması öngörülmüştür. Karayolu yapım ve bakım çalışmalarının vilayetlere bırakılmasıyla demiryollarının bütçedeki ağırlığı daha da artmış ve ülkede geniş çapta karayolu yapım faaliyetleri tamamen durmuştur. Kanun gereğince genel bütçeden illere yardım yapılması kararlaştırılmışsa da buna yönelik finansman bulunamamıştır (Mutlu





Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

1948:61; As 2013:227). Zamanla devlet yollarını içeren yol ağını ayakta tutmanın vilayetlerin gücünü aşan bir iş olduğu görülmüştür. İlden ile farklılık gösteren yollar arasında bir uyum sağlanamamıştır. Yapılan çalışmaların yeterli olmadığı görülmüş ve yeniden devlet ve vilayet yolları ayırımına gidilmiştir (Şen 2003:72).

Yol Mükellefiyeti Kanunu’nu da içerecek şekilde 2 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu çıkartılmıştır. Türkiye’de kapsamlı karayolu faaliyetleri Şose ve Köprüler Kanunu ile başlamıştır. Yolların belli bir program dahilinde yapılması, yol yapımında askeri ve iktisadi görüşlerin dikkate alınması istenmiş yurt savunmasına hizmet etmesinin önemi belirtilmiştir. Yolların sadece yapımı değil tamiri ve modern tekniklerin kullanımının da önemli olduğu vurgulanmıştır. Yol Mükellefiyeti Kanunu kaldırılarak yol vergisi ile ilgili hükümlere ayrı bir kanun yerine Şose ve Köprüler Kanunu içerisinde yer verilmiştir (KGMTA, 1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor 1961:6; As 2013:228).

Kanunla devlet ve vilayet yollarının birleştirilmesine dair uygulamadan vazgeçilmiştir. Yollar; devlet yolları ve vilayet yolları olmak üzere ikiye ayrılarak birbirini tamamlayan bir yol ağı hedeflenmiştir. Milli şose adı verilen devlet yollarının yapım ve bakımı Nafia Vekaletine bırakılmıştır. Yol yapımındaki teknik gelişmelerden yararlanılması ve modern taşıtların ulaşımına uygun ve dayanıklı yol tipinin seçimi benimsenmiştir. Yol yapımı için gereken kaynağın halktan toplanacak yol vergisiyle sağlanmasına devam edilmiştir. Ancak yol yükümlülüğünde düzenleme yapılarak 18–60 yaş erkeklerin yılda on gün bedenen çalışması ya da bunun nakdi karşılığı sekiz lira vergi ödemesi istenmiştir. Köy yollarının ise Köy Kanunu gereğince köylülerin yapması benimsenmiştir. Ayrıca vergiden muafiyet mükellefler lehine genişletilerek çocuk sayısı beşe indirilmiştir (Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1993:174; Mutlu 1948:66)

Askeri ve siyasi öncelikler doğrultusunda yol yapım çalışmaları başlamış ve istikametlerin tespitinde Genel Kurmay Başkanlığı ve İktisat Bakanlığı’nın da görüşlerine başvurulmuştur. Ulusal birliğin sağlanması için doğu-batı bölgeleri arasında bağlantıyı sağlayan, başkenti bütün komşu sınırlarına ulaştıran, Trabzon-İran arasında transit bağlantı kuran, stratejik ve ticari istikametleri içeren bir karayolu planı hazırlanması görüşü benimsenmiştir. Nafia Vekaletince bir yol programı hazırlanarak hükümetin onayına sunulmuştur. Programa göre; on iki yıllık bir plan çerçevesinde 3.594 km’lik bir yol ağının ve bu ağ üzerindeki büyük köprülerin inşası planlanmıştır. Ancak program 1929 Dünya Ekonomik Buhranı nedeniyle uygulanamamıştır (BCA,30.18.1.2/ 5.47.8/ 8381).

Şose ve Köprüler Kanununa dayanılarak 8 Haziran 1930 tarihinde çıkartılan yeni bir düzenlemeyle Nafia Vekaleti, elde edilen mali kaynak ve yetkilerle, karayolu teşkilatını oluşturmaya yönelik harekete geçmiştir. -Böylece yol programını uygulayabilmek için gereken ödenek bulunmuştur. Programa paralel olarak Balya-Çanakkale Yolu, Hopa-Borçka Yolu,





Ankara-İstanbul Yolu ve Trabzon-Erzurum-İran Transit Yolunun yapımına başlanmıştır (BCA, 30.18.1.2/8.9.8/ 8896/159-102; On Yılda Türkiye Nafiası 1933:41-45). Ayrıca Malatya-Elâzığ, Maraş-Kayseri yolu ve önemli köprüler inşa edilmiştir. Edirne, İstanbul ve Ankara'da asfalt yol yapımına başlanmıştır. Bu çalışmalar sonucunda 2.300 km'lik bir Milli Şose ağı inşa edilmiştir. (Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1993:174; KGMTA, Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler 1953:2).

Türkiye'de; motorlu araçların kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte karayollarına duyulan ihtiyaç artmış ve 1937 yılından itibaren, karayolu çalışmalarına önem verilmesi zorunluluğuyla karşı karşıya kalınmıştır. Demiryollarında ana hatların büyük oranda yapımı da demiryollarını tamamlayacak karayollarının yapımını gündeme getirmiştir. Demiryollarını destekleyecek şekilde yapılacak karayollarının ülkenin kalkınmasına yardımcı olacağını düşünen Mustafa Kemal Atatürk de 1 Kasım 1937 tarihli TBMM oturumunda karayollarının yapımına bundan sonra ağırlık verileceğini açıklamıştır (Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri 1997:417). Atatürk'ün bu görüşüne Kasım 1937'de kurulan Bayar Hükümeti, programında aynen yer vermiş ve karayolları konusundaki kararlılık açıklanmıştır (Arar 1968:102).

Türkiye'nin askeri, mali, iktisadi ihtiyaçları düşünülerek bir yol ağı programı geliştirilmeye çalışılmıştır. Mevcut 38.000 km'den fazla yolun yapım ve bakımı çok zaman ve finansman gerektireceğinden, ülke savunması, ekonomisi ve turizm açısından birinci derece önemli olan 22.000 km uzunluğunda bir yol ağının acilen tamamlanması benimsenmiştir. Yol programının uygulanmasına 1938 yılında başlanmıştır. Vilayetlerden devlet yollarını önemli derecede destekleyecek vilayet yollarının yapımına öncelik vermeleri, bedeni yol yükümlülüğünü mümkün olduğunca bu yolların yapımında kullanmaları istenmiştir. Ancak II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla bu uygulamadan vazgeçilmiştir.

### 2.1939-1950 Dönemi Türkiye'de Karayolu Politikası

Atatürk döneminde demiryolu politikasının başarıyla yürütülmesi ve ana hatların büyük oranda yapımı İnönü döneminde demiryollarını sahillere, limanlara bağlayacak karayollarının yapımını gündeme getirmiştir. Özellikle II. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla savunma amaçlı karayollarına duyulan ihtiyaç artmıştır. Askeri amaçla yol, iskele ve hava meydanları yapım işiyle Bayındırlık Bakanlığı görevlendirilmiştir. Harcamalar için bütçeye 1 buçuk milyon lira ek ödenek tahsis edilmiştir. Ayrıca savaş koşullarında koruyucu önlemler almak için çıkartılan 18 Ocak 1940 tarihli Milli Korunma Kanunu'nun gereği olan koordinasyon hizmetleri arasında karayolu çalışmaları için gerekli iş gücü ile iş makineleri ve taşıma araçlarının temini de yer almıştır (Mutlu 1948:112-114).

Türkiye'nin savaşa girme ihtimaline karşı, ülke savunması açısından büyük önem taşıyan karayolu çalışmalarına bir program çerçevesinde öncelik verilmesi yoluna gidilmiştir. Arka arkaya pek çok yol programı hazırlanmıştır. Savaş koşullarına bağlı olarak Türkiye'nin askeri stratejisinin, dış politik ilişkilerinin ve kalkınma tercihlerinin sürekli değişiklik





Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

göstermesi yol programlarının da kısa zamanda önemli değişikliklere uğramasına neden olmuştur (Tekeli ve İlkin 2004:390).

II.Dünya Savaşı yıllarında karayolu politikasında öncelikli amaç ülke savunması olmuştur. Daha savaş başlarken, 1939 yılında Trakya-İstanbul çevresi ve Güney bölgelerinde bazı önemli yol ağlarının acilen yapımı askerî açıdan gerekli görülmüştür. Ülke genelinde karayolu çalışmaları Vilayetler tarafından sürdürülmüştür. Özellikle Türkiye, savunmasını Trakya’da kurduğu Çakmak Hattı üzerinden yapmak isteyince Trakya yollarının hemen inşası gündeme gelmiştir (Tekeli ve İlkin 2004:391).- Ancak savaş ortamında yol yapım ihalelerini alacak müteahhit bulunamamıştır. Bu nedenle çalışmalara hemen başlanamamıştır (BCA, 30.10.0.0/155.92.12/15977).

Savaş yıllarında ilk karayolu programı, Türkiye’nin 44.000 km’lik bir karayolu ağına ihtiyacı olduğu göz önünde tutularak 1940 yılında hazırlanmıştır. On yılda tamamlanacak programla yirmi adet büyük köprü inşası da hedeflenmiştir. Ancak Türkiye’nin savaşa girme ihtimali ve karayolu çalışmalarının ülke savunmasına hizmet edecek şekilde sürdürülmesi zorunluluğu karşısında program uygulanamamıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi, Mart 1940:18).

Savaş yıllarında binlerce insan her an savaşa girme ihtimaliyle silah altına tutulduğundan yol yapım ve bakım işlerinde çalışacak işçi bulmak güçleşmiştir. Yaşanan işgücü sıkıntısını gidermek amacıyla ilk olarak ordu hizmetinde bulunan er ve subaylardan Nafia birlikleri oluşturulmuştur. Avrupa ülkelerinde de benzerlerine rastlanan bu birlikler 1941-1944 döneminde müteahhitlerin işçi bulmada sıkıntı yaşadıkları su, karayolu, demiryolu yapım çalışmalarında yardımcı güç olarak kullanılmışlardır (Bayındırlık İşleri Dergisi Haziran-Temmuz 1942:311-313). Yine Bayındırlık Bakanlığı’nın isteğiyle Milli Korunma Kanunu’nda 10 Haziran 1940 tarihinde düzenlemeye gidilerek tarımdaki üretimi aksatmadan bayındırlık işlerinde *ücretli iş mükellefiyeti* getirilmiştir. Yükümlülük yılda beş aydan ibaret olup, yükümlü, süresini tamamladıktan sonra isterse daha fazla da çalışabilecekti. Yükümlülük süresi, Şubat 1941 de iki aya indirilmiş ve bu uygulama Nisan 1951 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi Ağustos 1940:6-7; Mutlu 1948:113).

Cezaevlerinde bulunan mahkumlardan da yol işlerinde yararlanmak amaçlanmıştır. Buna göre Nafia İşleri Cezaevi oluşturularak ilk parti olarak Haziran 1940 tarihinden itibaren 600 kişilik bir mahkûm grubu işe başlamıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi Eylül 1941:84-85). Ayrıca tüccar kesimden savaş yıllarında bir defaya mahsus olmak üzere alınan Varlık Vergisi borcunu ödemeyip çalışma yükümlüğüne tabi olanlar da Bayındırlık Bakanlığı’na tespit edilen yol işlerinde çalıştırılmışlardır. Zorunlu çalışma yeri olarak yolların kar nedeniyle çok sık kapandığı Erzurum-Aşkale seçilmiştir. Aşkale’ye sevk edilen yükümlüler önce İran-Trabzon Transit yolunda kar temizlemişler, daha sonra da Erzurum-Sivas yolunun yapımında çalışmışlardır. Verginin 15 Mart 1944 tarihinde tasfiye edilmesiyle çalışma yükümlüğü uygulaması da son bulmuştur (Koçak 1986:500).







II.Dünya Savaşı yıllarında Türkiye, karayolu çalışmalarına dış yardım teminiyle de destek bulmaya çalışmıştır. Savaş başladıktan sonra Türkiye-Fransa arasında yapılan yardım anlaşmasıyla askeri amaçlı yol yapımı konusu gündeme gelmiştir. Edirne-Çanakkale arasında yol yapımına hemen başlansa da Almanya'nın Paris'i işgali üzerine yarım kalmış ve yol çalışmaları güney bölgelerine kaydırılmıştır. 1942-1944 yıllarında Toroslar ve Çukurova Bölgesinde İngiltere'nin desteğiyle bazı stratejik yollar inşa edilmiştir (Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından 1998:71).

II. Dünya Savaş'ının Türkiye üzerindeki olumsuz etkileri ve özellikle inşaat için gerekli malzeme ve taşıtların temininde yaşanan güçlüklerle rağmen Hükümetler birtakım tedbirler alarak yol inşaat programlarını uygulamaya gayret etmişlerdir. -Savaş yıllarında karayollarına duyulan ihtiyacın artmasıyla yasal düzenlemelere gidilmesi ve bir karayolu programı hazırlanması zorunluluğu giderek artmıştır.- Bayındırlık Bakanlığı'nca Türkiye'nin 1942 yılında en az 50.000 km'lik bir yol ağına ihtiyacı olduğu tespit edilerek 1929 yılından itibaren yürürlükte olan Şose ve Köprüler Kanununu kaldırılmıştır. Karayolu çalışmalarını düzene sokacak yeni bir kanun tasarısı ile on yıllık yol programı hazırlanmıştır (Mutlu 1948:114; Cumhuriyetin 70. Yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1993:178).

-1942 tarihli Yol Tasarısına göre toplam 20.000 km yolun 10 yılda tamamlanması hedeflenmiştir. İşgücü temininde yaşanan sıkıntılar karşısında Amerika ve Avrupa'da olduğu gibi makine gücünden faydalanılması üzerinde durulmuştur. Yol vergisinin herkesin gelirine göre alınması ve yolların modern tekniklerle inşası amaçlanmıştır. Ancak 1942 tarihli Yol Tasarısı, savaş koşullarından dolayı kanunlaşamamıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi Ekim-Kasım 1942:12-13). -Bayındırlık Bakanlığı, ihtiyaç duyulan yolların kısa zamanda inşası için 1943 yılında yeniden bir kanun tasarısı hazırlamıştır. Buna göre yol makinelerinden büyük ölçüde yararlanarak modern tekniklerle yapılmış 25.000 ~~km.lik~~ km'lik bir yol ağının on beş yıl gibi kısa bir sürede tamamlanması hedeflenmiştir. Ancak bu da tasarı olarak kalmıştır (Bayındırlık İşleri Dergisi Ekim 1943:7).

II. Dünya Savaşı yıllarında yol programları uygulanamasa da askeri ihtiyaçlara hizmet eden bazı yol yapım çalışmaları kıt kaynaklarla sürdürülmeye çalışılmıştır. En önemli finansman kaynağı yol vergisi olmuştur. 1931 yılında dört liraya indirilmiş olan yol vergisi 1 Haziran 1943 tarihli yasayla sekiz liraya çıkartılmıştır (KGMTA, Karayollarının Finansman Kaynakları 1958:2) Bu düzenleme halkın ödeme gücünün oldukça üstünde olduğundan daha çok bedenen çalışma tercih edilmiştir.

Devlet, yol vergisinin toplanmasına önem vermiş, vergisini ödemeyenlere yaptırımda bulunmuştur. Örneğin yol parasını ödeyemeyenlere gazyığı verilmemiştir. Bu nedenle vergiden kurtuluşun çaresi aranmış, tek çıkar yol beş ve üzeri çocuğa sahip olmak olarak görülmüştür. Bedenen çalışarak vergisini ödemek zorunda olanlar, Hükümetin Milli Korunma Kanunu'na dayanarak aldığı kararla; yol, köprü, liman ve meydan yapımı gibi





### Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

işlerde aylarca düşük ücretlerde çalıştırılmışlardır (Akandere 1998:185-186). Halkın şikayetleri ve savaşın sona ermesiyle, Haziran 1945 tarihinde yol vergisinin paralı kısmı yeniden yılda dört liraya indirilmiştir (KGMTA, Karayollarının Finansman Kaynakları 1958:3). 1939 yılında toplanan vergi miktarı 8.614.060 lira iken 1940 yılında 34.830.562 liraya ulaşmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında iki katına çıkarılan yol vergisiyle alınan paralar yol çalışmaları yerine vilayetlerin öncelikli başka işlerinde kullanılmıştır (KGMTA, Motorlu Taşıtlar ve Akaryakıt Geliri İstatistiği 1934-1951).

Savaş yıllarında karayollarına ayrılan ödenekte önceki yıllara kıyasla büyük artış yaşanırken, demiryollarına ayrılan ödenek önemli ölçüde azalmıştır. –Savaş nedeniyle demiryolu yapım politikası sektöre uğramış geçmiş yıllardan kalan projeler tamamlanmaya çalışılmıştır (Mutlu 1948:116-118; Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız 1973:40). Savaş yılları içerisinde karayolu çalışmalarının en yoğun olduğu yıl 1943 olmuştur (Özdemir 2013:72-73).

Türkiye’nin II. Dünya Savaşı ertesinde uygulayacağı iktisat politikasına yön vermek amacıyla daha 1944 yılında savaş sonrası kalkınma plan ve programlarının hazırlanması çalışmalarına başlanırken ulaşım politikasının da yeniden gözden geçirilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır (Tekeli ve İlhan 2004:372-374). Bayındırlık Bakanlığı, planlı kalkınmaya geçiş isteği doğrultusunda ulaşım sistemi içerisinde geri durumda kalmış ancak motorlu araçların kullanımında yaşanan artışla ihtiyaç duyulan karayollarının yapım çalışmaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Bunda savaş sonrasında Türkiye’de çok partili hayata geçiş de etkili olmuştur. 1946 yılında kurulan Demokrat Parti, ülkenin yola olan ihtiyacını dile getirerek ulaşım politikasında önceliği karayollarına vermiştir (Albayrak 2004:609-610).

Türkiye’de çok partili hayata geçişin ardından yapılan ilk seçim ertesinde 7 Ağustos 1946’da kurulan Recep Peker Hükümetinin Programında karayolu konusu önceki hükümetlerden farklı olarak ayrıntılı bir şekilde yer almıştır. On beş yıllık bir Devlet Yol Ağı Programı hazırlanarak karayollarının yapımına öncelik ve önem verileceği ifade edilmiştir (Arar 1968:185). Karayolu çalışmalarında 1946 yılı bir dönüm noktası olmuştur. Savaş sonrası dönemde planlı kalkınma sürecini başlatan 1946 İvedili Beş Yıllık Sanayi Planı çerçevesinde, ABD yol kalkınması örnek alınarak, beşer yıllık üç devrede uygulanacak on beş yılda tamamlanacak 20.000 km’lik bir Devlet Yol Ağı Programı yapılmıştır (Tekeli ve İlkin 2004:363-407). Programın amacı; iller arasında bağlantısız kalmış yolları birbirlerine bağlamak, tamire muhtaç ve her mevsimde geçit vermeyen yolların bakımını yaparak geçide elverişli bir duruma getirmek olmuştur (Yol Programı 1946:7). Böylece iktisadi bakımdan ihtiyaç duyulan bölgelerarası yol ağının kurulması hedeflenmiştir.

Devlet Yol Ağı Programıyla karayolu yapımına standart getirmek de amaçlanmıştır. Yapılan yolların sağlam ve dayanıklı olmasına önem verilmiştir. Ülkenin ihtiyaçlarına ve ekonomik gücüne en uygun olan yol tiplerinin yapılması görüşü benimsenmiştir. -1946 Yol





Programının uygulanabilmesi için bakım çalışmalarının önemi üzerinde de durulmuştur (BCA, 030.10/156.95.17/15937). Karayolu çalışmalarında makinalı yol yapımına geçişle işlerin kolaylaşacağı; yolların tamamen teknik yöntemlere göre inşa edileceği ve işgücü temininde yaşanan güçlüklerin önüne geçilebileceği düşünülmüştür. Programın uygulanabilmesi için teknik personele duyulan ihtiyaç da kendini göstermiştir. Mevcut ve alınacak personeli yetiştirmek için bir eğitim programı düzenlenmesine ve makineleşecek yol işlerinin yürütülmesi için yaklaşık 1.500 makiniste ihtiyaç duyulmuştur (KGMTA, Yol Programı 1946:5-6).

Peker Hükümeti döneminde hazırlanan ve Türkiye'nin özellikle ekonomik kalkınması için önemli görülen Devlet Yol Ağı Programına Demokrat Parti muhalefet etmiştir. Meclis görüşmelerinde Adnan Menderes; on beş yılda yapılmak üzere planlanan 20.000 km'lik yol ağının yaklaşık 4 milyara mal olacağını belirterek milletin bu ağır yükün altına girmesinin Demokratlar tarafından mümkün görülmediğini söylemiştir. Basında da bu yönde eleştirilerin olması üzerine Bayındırlık Bakanı Cevdet Kerim İncedayı Meclis'te açıklama yaparak zamanında demiryollarında gösterilen kararlılığın karayollarında da gösterileceğini belirtmiştir (TBMM Tutanak Dergisi 25 Aralık 1946:516-518).- Devlet Yol Ağı Programı Bakanlar Kurulu'nun onayına sunulmuş, ancak 7 Eylül Kararlarını alan Peker Hükümeti'nin 10 Eylül 1946'da düşürülmesi üzerine onaylanamamıştır. Program uygulanamasa da karayolu politikasında bakım, makine, finansman ve teknik personel konularında bundan sonra yaşanacak anlayış değişikliğine zemin hazırlamıştır.

Türkiye'de yatırımların ağırlıklı olarak demiryollarına aktarılması, yol yapımında ilkel yöntemlerin kullanılması; makine kullanılmaması, bakım işlerinin gerektiği gibi yapılmaması ve etkin bir teşkilatın olmamasından dolayı 1947 yılına kadar karayolları istenilen düzeyde gelişme gösterememiştir. 1947 yılında Türkiye karayollarının durumu 825 km asfalt yol, 10.955 km makadam yol, 7.805 km tamire muhtaç yol, 5.360 km köprüleri yapılmış muntazam tesviye, 8.870 km köprüsüz tesviye 9.685 km- ıslaha muhtaç toprak yol olmak üzere toplam 43.500 km'dir. Türkiye'de 1923-1947 yılları arasında, 25.165 km yol ve 214 büyük köprü inşaatı yapılmış ancak karayolu çalışmaları bir plan program dahilinde yürütülmemiştir (KGMTA, 1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor 1961:5).

Türkiye'nin 1947 yılı karayolu durumu diğer ülkelerle kıyaslandığında da oldukça geri durumdadır. Yol uzunlukları ile yüz ölçümü arasında bir kıyaslama yapıldığında 1 km'ye düşen yol uzunluğu İngiltere'de 1210, Fransa'da 1100, Almanya'da 1240, Romanya'da 580, Yunanistan'da 170 metre iken Türkiye'de 17 metredir. Türkiye; yol durumu itibarıyla gelişmiş ülkelerin oldukça gerisinde kalmıştır. Doğu komşuları İran, Afganistan ve Kuzey Afrika ülkesi olan Habeşistan ile ise neredeyse aynıdır (KGMTA, 1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor 1961:8).





### Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

II. Dünya Savaşı sonrasında başlayan planlı kalkınma sürecinde dış kaynak arayışıyla hazırlanan 1947 Türkiye Kalkınma Planında da ulaşım meselesine öncelik verilmesi ve karayollarının iyileştirilmesi üzerinde durulmuştur (Tekeli ve İlkin 1974:78-80). Plan doğrultusunda karayolu çalışmalarının sürdürülebilmesi dış finansman teminine bağlanmıştır. 1947 Kalkınma Planı genel olarak uygulamaya konulmasa da ABD yardımlarına dayalı karayolu çalışmalarının başlangıcı olmuştur.

Türkiye’nin ABD’den karayolları için dış yardım bulmasında II. Dünya Savaşı’ndan sonra başlayan Soğuk Savaş etkili olmuştur. Ortadoğu bölgesinin önemi giderek artarken Türk-Amerikan ilişkileri de sürekli bir gelişme göstermiştir. Türkiye’ye yönelik Sovyet tehditleri ve iç ekonomik-siyasi gelişmeler ABD ile sıkı askeri, siyasi iktisadi ilişkiler ağının kurulmasında önemli rol oynamıştır. Soğuk Savaş sürecinde Türkiye, Sovyetlere karşı Batı bloğu içinde yer alarak, Amerika’dan askeri ve iktisadi amaçlı yardım bulmuştur (Sander 1979:6-16).

ABD, Sovyetler Birliği’nin yayılcı tutumu karşısında Soğuk Savaş’ın da başlangıcı kabul edilecek Truman Doktrini adıyla anılan Yunanistan ve Türkiye’ye Yardım Kanunu’nu 22 Mayıs 1947’de kabul etmiştir. Kanuna göre, 300 milyonu Yunanistan’a ve 100 milyonu Türkiye’ye verilecek olan toplam 400 milyon dolarlık ekonomik yardımın yanı sıra, askeri ve sivil danışmanların bu ülkelere gönderilmeleri de öngörülmüştür. Bununla Türk ordusunun güçlendirilmesini ve modernizasyonunu sağlamak amaçlanmıştır. Ancak Türkiye’nin ihtiyaçlarıyla ilgili incelemelerde bulunan Amerikan askeri heyetlerinin karayolu ihtiyacına dikkat çekmeleri ve Hükümetin de karayolu çalışmalarına ağırlık vermek istemesiyle ABD yardımının 5 milyon doları karayollarına aktarılmıştır (Bağcı 2001:7-8).

ABD’nin Türkiye karayollarına yaptığı askeri yardımın temelindeki stratejik düşünce, yaşanacak bir sıcak savaşta Sovyetleri durdurmada en kısa yolun İskenderun-Erzurum hattı olarak görülmesi olmuştur. Ancak, İskenderun Liman’ından kuzeye doğru uzanan karayollarının askeri trafik için çok yetersiz olması nedeniyle Türkiye’ye verilecek 5 milyon dolar ile İskenderun Limanı’ndan Doğu Anadolu’nun en stratejik bölgesi olan Erzurum’a ayrıca İskenderun’dan Ankara ve İstanbul’a doğru uzanan stratejik önemi olan bazı askeri yolların yapılması üzerinde durulmuştur. Dolayısıyla Türkiye’de yapılacak karayolu ile ilgili işlerle Amerikan Millî Savunma Bakanlığı’nın ilgilenmesi görüşü benimsenmiştir (Sander 1979:54).

ABD askeri yetkilileri, karayolu programının yalnız İskenderun-Erzurum gibi askeri açıdan stratejik istikametlerle sınırlı kalmasında ısrarcı olmuşlardır. Türkiye’nin yetersiz ekonomisiyle yol teşkilatı kurarak ülke çapında bir karayolu programını gerçekleştirilemeyeceği ve bunun gereksiz olduğunu iddia etmişlerdir. Daha önce ABD’de öğrenim görmüş ve ABD Yollar İdaresini (Federal Bureau of Public Roads) yakından tanıyan Mühendis Vecdi Diker’in geniş kapsamlı bir yol programı uygulama ve yol teşkilatı kurma





yönündeki ikna çabaları sonucunda Amerikan Yollar İdaresi ile uzlaşmaya varılmıştır (Şen 2003:119; Karayolları Genel Müdürlüğü'nün Kurucusu Vecdi Diker'in Ardından 1998:76). Böylece Amerikan askeri kurulları devre dışı bırakılmıştır. Yollar İdaresi, projelendirme, malzeme, inşaat ve bakım alanlarında uzmanlar görevlendirmiştir. Türkiye'de ulusal bir yol programının uygulanmasını sağlamak üzere ihtiyaç duyulan çeşitli alanlarda uzman yetiştirmek için karşılıklı anlaşma yapılmıştır. Yaklaşık 5000 ton tutarında, motorlu tesviye makineleri, taş kırıcıları gibi ağır yol inşaat makinelerinden oluşan malzemenin hemen Türkiye'ye gönderilmesi kararlaştırılmıştır (Amerikan Türk Yardım Programı 1948:11).

Türk-Yunan Askeri Yardım Programınca karayollarına yönelik ilk Amerikan malzemesi 22 Ekim 1947'de İskenderun Limanına gelmiştir. Bundan sonra aralıklarla malzeme gelmeye devam etmiş, karayolu ıslah programına ayrılan 5 milyon dolarlık ödenekle Türkiye'ye 306 taşıt ve 277 yol makinesi verilmiştir (Vatan 23 Ekim 1947:1-3; Akşam 28 Ekim 1947:1). Gelen malzemenin büyük bir bölümü savaştan kalan kullanılmış yol makinesi ve taşıtlardan oluşmuştur. Buna rağmen II. Dünya Savaşı'nın son yıllarında üretilmiş olduklarından, eldeki malzemedен çok daha modernidir. Ancak askeri malzemede olduğu gibi yol malzemesinin de bakım ve onarım masrafları, yedek parça ihtiyaçlarının sadece bu ülkeden sağlanabilmesi Türkiye'yi dışa bağımlı hale getirmiştir (Oran 2002:535-536).

ABD'den gelen makinelerle ilk planda ABD için askerî açıdan stratejik önemi olan 1.200 ~~km~~lik~~km~~'lik İskenderun-Erzurum yolunun yapımı için çalışmalara hemen başlanmıştır. Böylece makineli yol yapımına geçilerek karayolu çalışmalarında büyük bir dönüşüm yaşanmıştır. Türkiye, Truman Doktrini'nden sonra 1947 yılında Marshall Planıyla Amerika'dan, daha fazla yardım sağlama imkânı bulmuştur. 1948-1951 yıllarını kapsayan Marshall Planı adı verilen Avrupa Kalkınma Projesine Türkiye 4 Temmuz 1948'de yapılan Ekonomik İşbirliği anlaşması ile dahil edilmiştir (Oran 2002:539-540).

Truman Doktrini ile başlayan ve Marshall Planı ile devam eden ABD yardımları, yol yapımı ve bakımı için makine temini ile teknik destek için Amerikalı uzmanların Türkiye'ye gelmesi ve Amerika'nın karayolu konusundaki deneyimlerinden faydalanmak şeklinde olmuştur. Türkiye'ye yapılan Amerikan yardımları askeri amaçlı olduğundan genel olarak yardım işiyle ABD askeri makamları ilgilenmiştir. Ancak Türkiye'nin talebi doğrultusunda, karayolu çalışmalarından, bu konuda uzmanlık sahibi bir sivil kuruluş olan, ABD Yollar İdaresinin sorumluluğu kabul edilmiştir. Buna dair anlaşma gereğince Amerika Yollar İdaresine mensup Amerikan Yol Grubu adı altında uzmanlar Türkiye'ye hem yeni yolların inşası hem de mevcut yolların bakımına dair ayrıntılı bir program hazırlamıştır (Özdemir 2006:131-132).

Amerikan yardımı ile yapılacak yolların plan ve programını yapmak amacıyla Amerikan Federal Yollar İdaresi Genel Müdür Yardımcısı H. E. Hilts'in başkanlığında yol uzmanlarından oluşan dokuz kişilik ilk grup 1 Aralık 1947'de Türkiye'ye gelmiştir. Heyet yol





Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

yapılacak yerleri görüp Bayındırlık Bakanlığı ile işbirliği yaparak yolların plan ve programını hazırlamıştır. Türkiye karayollarında dört ay süren incelemeler sonucunda, Amerikan Yol Grubu başkanı Hilts; Türkiye’nin ihtiyacı olan karayolu programıyla ilgili görüşlerini *Türkiye’nin Yol Durumu* başlıklı bir raporda toplayarak 26 Şubat 1948’de Bayındırlık Bakanı Kasım Gülek’e sunmuştur (Özdemir 2006:136).

Hilts Raporunda Türkiye’de mevcut karayolu politikasıyla, kısa zamanda her mevsimde geçit veren iyi bir yol ağının kurulamayacağına dikkat çekmiştir. Raporunda Türkiye’nin karayolu ihtiyacı; 23.000 km devlet yolu, 27.000 km il yolu ve 150.000 [km](#) köy yolu olarak tespit edilmiştir (Tekeli ve İlkin 2004:409) Hilts, Türkiye’nin ulaşımında demiryolundan çok karayoluna ihtiyacı olduğunu belirterek demiryolu ağının Doğu Anadolu Bölgesinde Van’a kadar uzatılmasından başka genişletilmesine ihtiyaç olmadığını kaydetmiştir (KGMTA, Türkiye’nin Yol Durumu-Hilts Raporu 1948:32-33).<sup>2</sup> Hilts Raporu, Türkiye’nin ulaşım politikasında yaşanan dönüşümde belirleyici olmuş demiryolu yerine karayolu ağırlıklı ulaşım politikası benimsenmiştir.

Raporun ardından Bayındırlık Bakanlığı ile Amerikan Yardım Heyeti arasında ABD Askeri Yardım Anlaşması gereğince 26 Nisan 1948’de Ankara’da bir anlaşma imzalanmıştır. ABD Yollar İdaresinden uzun vadeli bir yol programının oluşturulması ve yeni bir karayolu teşkilatının kuruluşunda işbirliği sağlanmıştır. Anlaşmaya göre, Türkiye’de görev yapan Amerikan Yol Grubu acilen yol inşa ve bakım programına başlayarak verilecek bazı yol malzemesinin kullanımı ve bakımını Türk vatandaşlarına öğretecektir. Program gereğince ABD parasıyla alınan bütün malzeme, makine ve araçların uygun şekilde saklanması ve hesaplarının tutulmasından Bayındırlık Bakanlığı sorumludur. Türkiye, Amerikan Yol Grubu Başkanı ile maiyetindeki memurların ücretlerini dolar olarak bütçeye konacak ödenekten karşılayacaktır. Bütün masrafların, Bayındırlık Bakanlığı tarafından karşılanması koşuluyla kararlaştırılacak sayıda Türk mühendis ve teknisyen Amerika’da eğitim görecektir (KGMTA, Türkiye Bayındırlık Bakanlığı ile Türkiye Amerikan Yardımı Heyeti Arasında 12 Temmuz 1947 Anlaşması Gereğince Yapılan Anlaşma 26 Mayıs 1948:13).

Amerikan Yol Grubu’nun yardımı sağlandıktan sonra ülke savunmasını, turizmin gelişmesini, ekonomik ve sosyal ihtiyaçları destekleyecek dokuz yılda üç yıllık üçer devrede yapılmak üzere 23.054 [km.likkm’lik](#) bir Devlet Yol Ağı Programı hazırlanarak Bakanlar Kurulunun 3 Ağustos 1948 tarihli kararnamesi ile kabul edilmiştir (Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre 1948:17). Buna göre birinci üç yıllık devrede Türkiye’nin iktisadi ve askeri ihtiyaçları göz önünde tutularak ilk planda 6.395 [km.likkm’lik](#) yolun yapımı ve bakımının yapılması amaçlanmıştır. İkinci üç yıllık devrede birinci derecede önemli görülen yolları tamamlayan 7.011 [km.likkm’lik](#) yolun yapılması hedeflenmiştir. Üçüncü üç yıllık devrede ise devlet yol ağının ülkenin her yerine ulaşmasını sağlayacak ve daha çok bağlantı yolu olan 7.349 km yolun inşası benimsenmiştir (KGMTA, Türkiye Yol Teçhizatı İhtiyacı Raporu Şubat





1949:8). Dokuz yıllık yol programına uzunluğu 883 km- olan ve ayrı bir program dahilinde yapılan İskenderun-Erzurum yolu dahil edilmemiştir.

Dokuz yıllık yol programında yaklaşık 23.000 ~~km~~lik<sup>km</sup>'lik devlet yoluyla ilgili planlama yapılırken il ve köy yollarına yer verilmemiştir. Ancak devlet yolları, il yolları, köy yolları olarak yaklaşık 200.000 km yol yapılması sıklıkla ifade edilen bir hedef olmuştur (Tekeli ve İlkin 2004:409). Yol programı 1949 yılında uygulanmaya başlanırken ilk yıl harcamaları Türk-Yunan Askeri Yardımından ayrılan 5 milyon dolarla karşılanmış, daha sonraki yıllarda da Marshall Planı ve onun devamı olan ABD yardımları ile sürdürülmüştür. Ancak yapılan bu yardımlar, Programın tüm finansmanını karşılamaya yetmemiş sadece makine ve malzeme temininde kullanılmıştır. Programın yürütülmesi, dış yardımların yanında devlet bütçesinden aktarılan kaynaklarla sağlanmıştır (Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre 1948:19; Şen 2003:140)

Hilts, raporunda uzun vadeli bir yol programının uygulanabilmesi ve ülke ihtiyaçlarını karşılayan bir devlet yol ağının sürdürülebilirliğini iyi bir yol teşkilatının oluşturulmasına bağlamıştır. Hükümet Hilts'in önerilerini dikkate alarak yol programının uygulanabilmesi için teşkilatla ilgili düzenlemelere gitmiştir. Şose ve Köprüler Reisliği kaldırılarak 11 Şubat 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü kurulmuştur. Karayolları teşkilat kanununun hazırlanmasına öncülük eden Mühendis Vecdi Diker de ilk Karayolları Genel Müdürü olarak tayin edilmiştir (Özdemir 2006:172).

Bundan sonra makineli yol yapımına geçilerek motorlu taşıtların ulaşımı için modern yolların yapımına başlanmıştır. İzlenen karayolu politikasının temel amacı ülke kalkınmasına destek verecek ve erişebilirlik sağlayacak yol tiplerine öncelik vermek olmuştur. Sağlık, eğitim gibi temel hizmetlerin ülkenin tüm bölgelerine götürülebilmesi için yolların dört mevsim geçit vermesi amaçlanmıştır. 1949'da uygulamaya geçilen dokuz yıllık yol programı çalışmaları bundan sonra Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından sürdürülmüştür (KGMTA, Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Çalışmaları 1987:1).

#### 4-1950-1960 Döneminde Türkiye'de Karayolu Politikası

Demokrat Parti, 29 Mayıs 1950'de iktidara geldiğinde CHP'den devraldığı dokuz yıllık yol programını aynen sürdürmüştür. CHP politikalarını eleştiren ve eskiden kalma pek çok uygulamaya son veren Demokrat Parti karayolu konusunda CHP'nin kaldığı yerden devam etmiştir. I. Adnan Menderes Hükümeti Programında karayolu politikasına ağırlık verileceğine vurgu yapılmıştır (Arar 1968:220).

Yol programı başarıyla uygulanırken, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün çalışma alanı dışında kalan, il yollarında özel idarelerin teknik ve mali imkansızlıklarından dolayı sonuç alınamamış, köy yollarının yapımına ise başlanamamıştır. Hükümet, 1951 yılından sonra il ve köy yollarından Karayolları Genel Müdürlüğü'nü sorumlu tutmuştur. Yapılan yollarla





Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

köylünün ürününün iç pazarlara çürümeden ve ucuza taşınması amaçlanmıştır. Köy yollarına büyük önem verilmesinde yaşanan iktidar değişikliğinin de önemli rolü olmuştur. Demokrat Parti’nin dayandığı taban genelde kırsal kesim olduğundan dolayısıyla bu dönemde köy yolları daha çok ön plana çıkarılmıştır (TBMM Zabıt Ceridesi 25 Şubat 1951:855).

Demokrat Parti döneminde karayollarının finansmanı ile ilgili en önemli çalışma yol vergisi üzerine olmuştur. Demokrat Parti seçim kampanyasında özellikle kırsal kesimin şikâyet konusu olan yol vergisini kaldıracağını vadetmiştir. Ancak dokuz yıllık yol programının uygulandığı bu dönemde önemli bir gelir kaynağı olarak görülen vergiden tamamen vazgeçilememiştir. Makineli yol yapım döneminin başlamasıyla bedeni yükümlülük zaten önemini kaybettiğinden akaryakıt yapılacak zamlarla verginin sistem değiştirmesi üzerinde durulmuştur (Özdemir, 2013:242).– Yol vergisi 25 Şubat 1952’de kaldırılırken 5889 sayılı *Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu* ile o zamana kadar vergi borcunu ödemeyenler affedilmiştir. Ancak yolu kullananlardan akaryakıt üzerinden alınan vergiden vazgeçilmemiştir. Kanuna göre benzinin litresinden 14 kuruş, gazyağından 7 kuruş ve mazottan 5 kuruş yol vergisi alınması kararlaştırılmıştır. Yol vergisinin kaldırılmasıyla şikâyetler bundan sonra akaryakıttan alınacak vergiler üzerine yoğunlaşmıştır (Resmî Gazete 29 Şubat 1952:288-289; TBMM Tutanak Dergisi 25 Şubat 1952:771).

Karayolları bütçesi içerisinde yol ve akaryakıt vergilerinin gelirleri daha az olmasına karşılık genel bütçeden karayollarına ayrılan ödenekte yıldan yıla artış yaşanmıştır. Karayollarına 1950 yılında ayrılan pay 2.90 iken 1960 yılında 7.89’a ulaşmıştır. Demokrat Parti hükümetlerinin karayollarına verdiği önemi on yıllık dönemde karayollarına artan bütçe ödenekleri açıkça göstermektedir (1960 Karayolları İstatistik Bülteni 1961:57; Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963 1965:58).

Dokuz yıllık yol programının uygulanmasıyla etüt, inşaat, asfaltlama, köprü yapımı, makine alımı gibi işler için 1.500.000.000 TL harcanması öngörülmüştür. Yapılan çalışmalar sonucunda 1957 yılında çeşitli vergiler, devlet bütçesinden aktarılan ödenek ve Amerikan yardımlarından sağlanan paralarla büyük ölçüde hedefe ulaşılmıştır. 1949-1957 yılları arasında kapsayan dokuz yıllık dönemde devlet yollarına 2.714.937.322 lira harcanmıştır. Devletin karayollarına yaptığı harcama ABD yardımlarına oranla daha fazla olmasına karşın bu durum çoğu zaman tam tersi olarak algılanmıştır. Bütün karayolu harcamalarının ABD’ce karşılandığı görüşü hakimdir. Ancak Dokuz Yıllık Yol Programının yürütülmesi, dış kaynakların yanında iç ödeneklerle sağlanmıştır. Programın 1957 yılında tamamlanmasıyla, 24.624 [km.lik](#) bir devlet yol ağına ulaşılmıştır. Cumhuriyet tarihinde başarıyla uygulanan ilk yol programı olmuştur (Özdemir 2006:231).

Dokuz yıllık yol programının ardından, beş yıllık bir program daha hazırlanmış ve 1960 yılında devlet yol ağı 26.711 km<sup>2</sup>-ye yükselmiştir. Karayolu uzunluğunda görülen artışla birlikte yolların niteliğinde de büyük bir değişim yaşanmıştır. Makadam yollar yerini büyük







ölçüde stabilize ve asfalt yollara bırakmıştır. Avrupa'daki uluslararası karayolu çalışmalarına Türkiye'nin de katılmasıyla karayollarında; devlet yolları, il yolları, köy yolları, turistik yollar şeklinde yapılan sınıflandırmaya uluslararası yollar da eklenmiştir (Özdemir:2006:225).

Karayolu ağının kurulması Türkiye'de sosyo-kültürel bir kalkınma unsuru olarak da görülmüştür. Karayolu ağı şehirleri kasabalara, kasabaları da köylere bağlamıştır. Yol, köylü için hem en temel ihtiyaçlarını karşılayabileceği ve ürününü pazara ulaştırabileceği bir araç olmuş hem de daha iyi eğitim, sağlık hizmetleri, tohum ve ziraat aletleri vb. erişimi kolaylaştırmıştır. Karayolları taşımacılığında yaşanan kolaylık ve ucuzluk taşıma hacmini artırmış, daha geniş alanlar içerisinde ekonomik faaliyetlerin yayılmasına neden olmuştur. Karayolu ulaşımının düzenlenmesiyle Türkiye'ye ithal edilen yabancı otomobil, otobüs ve kamyon sayısı artmış ve buna bağlı olarak petrol ve yedek parça ihtiyacı doğmuştur. Bu durum dışarıya bağımlılığı artırırken uzun vadede Amerikan yardımlarının büyük bir bölümünün dolaylı olarak ABD'ye geri dönmesine yol açmıştır (Tütengil, 1961:58).

Motorlu araçların sayısının artmasıyla gelişen karayolu taşımacılığı Türkiye'nin sosyal yapısını da derinden etkilemiştir. Taşıma birlikleri kurulmuş, lastik, yedek parça, akaryakıt satışının artmasıyla küçük ticaret burjuvazisi ortaya çıkmıştır. Karayolu ağının sağladığı iktisadi yayılma, ticaret burjuvazisinin hızla gelişmesine ve ABD menşeli malların ülkenin en ücra köşelerine kadar ulaşmasında etkili olmuştur. Yiyecekteki giyeceğe, kadar çok çeşitli malları satan köy bakkallarının sayısı zamanla artmıştır. Buna bağlı olarak kırsal kesimde giyim kuşamdan başlayarak, ev düzeninde, yemek kültüründe düşünce tarzında etkisi görülen sosyo-kültürel değişim ve köy-şehir etkileşimi hızlanmıştır (Özdemir 2006:371; Tütengil, 1961:43-81).

### 5.1960-1980 Döneminde Türkiye'de Karayolu Politikası

Türkiye'de 1960'lı yıllarda planlı döneme geçilirken ulaştırma sektörü de plana dahil edilmiştir. 1963-1967 yılları arasında kapsayan Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile ulaştırma sektörü için; maliyetleri düşürerek ulaştırma hizmetlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütmek hedeflenmiştir. 1968-1972 yıllarını kapsayan İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planında ise karayolu yatırımlarına ağırlık verilmiştir. Mevcut karayolu şebekesinin standartlarının yükseltilmesi ve köy yollarının genişletilmesi amaçlanmıştır. İstanbul Çevre Yolu ve Boğaz Köprüsü, İstanbul-İzmit Ekspres Yolu ile Güney-Batı Anadolu turistik yollarının yapılması planlanmıştır (Aynacı 2007:20-21).

Türkiye'de 1970'li yıllarda motorlu taşıtların sayısında yaşanan artış karayolu politikasına yeni bir boyut kazandırmıştır. Yaşanan trafik yoğunluğundan dolayı büyük kentlerin çevresinde standardı yüksek, çok şeritli ekspres yollar ve otoyolların yapımı gündeme gelmiştir. Edirne-İstanbul-Ankara arasında dört şeritli bir ekspres yol yapımı için çalışmalara hemen başlanmıştır. İlk ekspres yol İstanbul-İzmit arasında inşa edilmiştir. Bu yolun yapımı ile Türkiye'de modern yol inşasında yeni bir adım atılmıştır (Çetin vd 2011:137).





### Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

Avrupa Yatırım Bankası’ndan alınan kredi ile İstanbul Boğazı üzerinde yapılacak köprünün temeli 20 Şubat 1970 tarihinde törenle atılmıştır. Dönemin Başbakanı Süleyman Demirel törende, gelecekte çok sayıda köprüye ihtiyaç duyulacağına dair bir konuşma yapmış ve muhalefetin köprüye yönelik eleştirilerini cevaplamıştır (Milliyet 21 Şubat 1970:1; Kartal 2003:80). Cumhuriyeti’nin ilanının 50. yıldönümü anısına Boğaziçi adı verilen köprünün açılışı 30 Ekim 1973’te Cumhurbaşkanı Fahri Korutürk tarafından törenle yapılmıştır.– Böylece tarihte ilk kez Avrupa ile Asya arasında kesintisiz karayolu bağlantısı sağlanmıştır. Köprünün hizmete girmesiyle Türkiye’nin ilk ücretli köprü uygulaması da başlamıştır. Köprü projesi, İstanbul çevre yolu ile Üçüncü Haliç Köprüsü’nün yapımını da kapsamıştır. Çevre yolu Türkiye’nin ilk otoyolu olarak 1973’te hizmete açılmıştır. Bu yol, 13 km’si Avrupa yakasında 6.5 km’si ise Asya tarafında olmak üzere toplam 22 km- uzunluğundadır (Milliyet 31 Ekim 1973:1; Çetin vd. 2011:137). Haliç Köprüsü 1974 tarihinde tamamlanmış ve İstanbul Çevre Yolu’nun önemli bir kesimi daha hizmete girmiştir. Böylece Anadolu ile Trakya arasındaki karayolu ulaşımı otoyol standardı kazanmıştır. Ulaşımında sağlanacak hız yanında şehrin Haliç etrafındaki yoğun yerleşim alanlarına ve sanayi bölgesine kolay ulaşım imkânı doğmuştur (Aynacı 2007:40).

Ekonomik faaliyetlerde yaşanan artışın da etkisiyle 1970 sonrası dönemde karayolları ağında ticari taşımacılık artmış ve mevcut yolların iyileştirilmesi önem kazanmıştır. Bu süreçte yol ağı uzunluğunu artırmaktan çok kapasite artırımı çalışmalarına ağırlık verilmiştir. 1960 yılında 216 km- olan asfalt beton yol uzunluğu 10 kattan fazla bir artış göstererek 1980 yılında 2.822 km’-ye ulaşmıştır (Çetin vd 2011:139). Türkiye’de 1960-1980 döneminde karayolları yolcu ve yük taşımada ilk sırada yer almıştır. Bu yıllar karayolu ulaşımının özellikle demiryolu ulaşımı ile rekabetinin ekonomi üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin çok tartışıldığı bir dönem olmuştur (Aynacı 2007:20).

### 6.1980-2023 Döneminde Türkiye’de Karayolu Politikası

Türkiye’de 1980 sonrasında karayolu ulaşımında otoyol/otoban yapımına ağırlık verilmiştir. Özellikle beton asfalt yollar yapılmış köy yolları da asfaltlanmaya başlanmıştır. İlk olarak Gebze-İzmit, Tarsus-Pozantı, Kapıkule-Edirne otoyolları yapılmış ve günümüze kadar devam edecek ücretli geçiş uygulamasına geçilmiştir. Trafik yoğunluğunun artması ve Boğaziçi Köprüsü’nün yetersiz kalması üzerine Asya-Avrupa otoyollarını çevre yollarıyla bağlamak için 1985 yılında İstanbul Boğazı üzerine ikinci bir köprü inşa edilmiştir. Fatih Sultan Mehmet Köprüsü adı verilen köprünün açılışı 3 Temmuz\_1988 tarihinde dönemin başbakanı Turgut Özal tarafından yapılmıştır (Çetin vd. 2011:141-142; Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kurumsal Tarihçe”. [https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal\\_Tarihce.aspx](https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal_Tarihce.aspx) (Erişim Tarihi:25.06.2023). Türkiye’de 1990 yılında 241 km- olan otoyol uzunluğu, 2000 yılında 1.674 km’-ye ulaşmıştır. Buna bağlı olarak karayolu taşımacılığı da büyük gelişme göstermiştir. Demir ve denizyolu ulaşımı geri planda kalırken, taşıma türleri arasında ciddi





dengesizlikler ortaya çıkmıştır. Karayolları yük ve yolcu taşımacılığında birinci sırayı almıştır. Bu durum taşıma maliyetlerinin yükselmesine yol açmıştır. Ayrıca karayolları üzerindeki trafiğin yoğunlaşmasına ve trafik kazalarının artmasına da neden olmuştur (Çetin vd. 2011:144).

2002’de iktidara gelen Adalet ve Kalkınma Partisi (AKP) hükümet programında *ülke ekonomisi ve sosyal hayatın beklentilerine uygun* ulaşım sistemini oluşturmak üzere taşıma türleri arasında dengeyi sağlayacak bir planının hazırlanacağı açıklanmıştır. Demiryolu işletmeciliği ve deniz taşımacılığı öncelikli olmak üzere hazırlanan *Ulaşım Ana Planı Stratejisi* çerçevesinde kara ve hava yolu ulaşımıyla da bütünlük gösteren bir ulaşım sistemi kurmak hedeflenmiştir (Resmî Gazete 28 Kasım 2002). 2003 yılından itibaren karayolu ulaşımında hazırlanan *Acil Eylem Planı* ile kapasite yetersizliği, ulusal ve uluslararası ağ bütünlüğü ile trafik güvenliği esas alınarak bölünmüş yol/ duble yol çalışmalarına hız verilmiştir. 15.000 km bölünmüş yol yapımı planlanmıştır. 2007 yılında 6.700 km yeni bölünmüş yol ağı tamamlanmış böylece otoyollar dahil bölünmüş yol uzunluğu 12.700 km’ye ulaşmıştır. Yapımına 1993 yılında başlanan Bolu Dağı Tüneli 23 Ocak 2007’de trafiğe açılmıştır. Ayrıca Muğla Göcek Tüneli, Karadeniz Sahil Yolu, Bursa Çevre Yolu ve Gaziantep-Şanlıurfa otoyolunun büyük bir kısmı tamamlanmıştır (Resmî Gazete 7 Eylül 2007).

Karayolları Genel Müdürlüğü 2007 yılında Ulaştırma Bakanlığı’na bağlanmıştır. 2010’lu yıllarda ise karayolu ağının kamu kaynaklarının yanı sıra alternatif finans yöntemleri kullanılarak geliştirilmesi çalışmaları kapsamında kamu-özel sektör iş birliği modeli olan *Yap-İşlet-Devret* sistemine geçilmiştir. İstanbul Boğazı üzerinde üçüncü köprü inşa edilerek Yavuz Sultan Selim Köprüsü adıyla Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından 26 Ağustos 2016’da açılışı yapılmıştır. İstanbul ile İzmir’i birbirine bağlayacak otoyol projesinin Körfez geçişinde dünyanın en uzun dördüncü asma köprüsü olan Osman Gazi Köprüsü’nün de yer aldığı İstanbul-İzmir Otoyolu’nun yapımı 2019 yılında tamamlanmıştır. Menemen-İzmir-Çandarlı Otoyolu ve Ankara-Niğde Otoyolu 2020’de, Tekirdağ-Sakarya arasında inşa edilen Kuzey Marmara Otoyolu ise 2021’de hizmete açılmıştır. Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve İstanbul Havalimanı bağlantı yolları ile Asya ve Avrupa kıtalarını birbirine bağlayan Kuzey Marmara Otoyolu’nun dört şeritli tünelleri dünyanın en geniş tünelleri olma özelliği taşımaktadır. İstanbul’dan Bursa’ya ulaşım bir buçuk, Eskişehir’e iki buçuk, Ankara ve İzmir’e ise üç buçuk saate inmiştir (Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kurumsal Tarihçe”. [https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal\\_Tarihçe.aspx](https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal_Tarihçe.aspx) (Erişim Tarihi:25.06.2023); Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kuzey Marmara Otoyolu”. <https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakinda> (Erişim Tarihi:25.06.2023).

Türkiye’nin doğu ve batısı arasında kesintisiz yol bütünlüğünü sağlamak üzere 2021 yılında Kömürhan Köprüsü, Zarova Köprüsü, Pirankayalar Tüneli başta olmak üzere pek çok karayolu projesi yapılmıştır. Ayrıca 33 adet tarihi köprü restore edilmiştir. *Yap-İşlet-Devret* modeliyle inşa edilen 1915 Çanakkale Köprüsü ve Malkara-Çanakkale Otoyolu 18 Mart





### Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

2022’de hizmete açılmıştır. Çanakkale Boğazı üzerine sağlanan kesintisiz karayolu ulaşımıyla Asya ve Avrupa kıtaları birbirine bağlanmıştır (Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kurumsal Tarihçe”. [https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal\\_Tarihce.aspx](https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal_Tarihce.aspx) (Erişim Tarihi:25.06.2023).

Günümüzde Türkiye’de karayolu ağı otoyol, devlet yolu ve il yolu şeklinde sınıflandırılmış olup plan, proje, yapım, bakım ve işletilmesi Karayolları Genel Müdürlüğü’nün sorumluluğu altındadır. Karayolu ağı dışında kalan turistik yolların yapım ve bakımı, Kültür ve Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır. Köy yolları İl Özel İdare Müdürlüklerinin, orman yolları Tarım ve Orman Bakanlığı’nın, şehirci yollar ise Belediyelerin sorumluluğuna bırakılmıştır (Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kurumsal Tarihçe”. [https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal\\_Tarihce.aspx](https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/Kurumsal_Tarihce.aspx) (Erişim Tarihi:25.06.2023).

Karayolları Genel Müdürlüğü 1 Ocak 2023 itibarıyla 29.178 km’si beton asfalt, 36.184 km’si sathi kaplamalı, 2.384 km’si diğer yollar olmak üzere toplam 68.689- km kilometre yol ağına sahiptir. Bu yol ağının 27.358 km’si bölünmüş yoldur. 2000’li yıllarda otoyol yapımında yaşanan artışla hızlı, güvenli ve konforlu bir ulaşım sistemi kurmaya yönelik politikalar izlenmiştir. Karayolları başlıca ulaşım sistemi haline gelmiştir. (Karayolları Genel Müdürlüğü. “Yol Ağı Bilgileri”. <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (Erişim Tarihi:25.06.2023).

### Sonuç

Günümüzde, Türkiye’de karayolları başlıca ulaşım sistemi olup demiryolları, havayolları ve denizyollarına oranla daha çok gelişme göstermiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarında ulaşımda öncelik demiryollarına verilmiş karayolları ise daha çok demiryollarını tamamlayacak şekilde ele alınmıştır. Ancak 1940’lı yıllarda motorlu taşıtların kullanımının yaygınlaşmasıyla birlikte dayanıklı karayollarına ihtiyaç artmıştır. Soğuk Savaş başlarken ABD yönlendirmeleriyle Türkiye’de ulaşım politikasında büyük bir değişim yaşanmış ve ulaşımda ağırlık karayollarına verilmiştir. Yol kalkınmasında ABD’nin tecrübe, teknik bilgi ve eleman yetiştirme konusunda yardımı sağlanmıştır.

Türkiye’de karayolu ağırlıklı ulaşım politikasına geçiş bu konudaki yaygın kanının aksine DP döneminde değil CHP iktidarının son yıllarında başlamıştır. Ulaşım politikasında yaşanan kırılmada ABD dayatmalarından çok iç ve dış politik gelişmeler, ülkenin ihtiyaçları ve önceliklerinde yaşanan değişim belirleyici olmuştur. O döneme kadar mali finansman sıkıntısından dolayı yapılamayan karayolları ABD yardımları ile yapılmaya başlanmıştır. Ancak genel bütçeden karayollarına dış yardımlara oranda çok daha fazla para aktarılmıştır. Yol programları hazırlanarak makineli yol yapımına geçilmesiyle karayolu ağında hızla büyük bir artış yaşanmıştır.





Türkiye’de 1980’lerde otoyol yapımıyla hız kazanan karayolu ulaşımı diğer ulaşım sektörleri arasında günümüzde ilk sırayı almıştır. -Ne yazık ki gerek iç gerekse dış politik gelişmelerin etkisiyle Türkiye’de 100 yıllık süreçte kara, demir, deniz ve havayollarını birbirine paralel bir şekilde geliştirmeye yönelik politikalar izlenememiştir. Yük ve yolcu taşımacılığı karayolu üzerinde yoğunlaştığından dolayı Türkiye, bayram, doğal afet gibi trafiğin yoğun olduğu dönemlerde tek bir ulaşım sektörüne bağımlı olmanın acısını verdiği can ve mal kayıplarıyla çok ağır ödemektedir. Türkiye’nin bundan sonraki öncelikli hedefi kara, demir, deniz ve havayollarının birbirini tamamladığı hızlı, konforlu ve düşük maliyetli ulaşım sisteminin kurulması olmalıdır.

## Kaynakça

### 1. Arşivler

1.1. Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Cumhuriyet Arşivi (BCA)

BCA,30.18.1.2/ 5.47.8/ 8381.

BCA, 30.18.1.2/8.9.8/ 8896/159-102.

BCA, 30.10.0.0/155.92.12/15977.

BCA, 030.10/ 156.95.17/15937

### 1.2. Karayolları Genel Müdürlüğü Tarihçe Arşivi (KGM TA)

KGM TA, 1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor. 1961. Ankara: Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti.

KGM TA, Karayolları Çalışmaları ve Alınan Neticeler. 1953. Ankara: KGM Planlama ve Fen Heyeti.

KGM TA, Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Çalışmaları, Ankara 1987.

KGM TA, Karayollarının Finansman Kaynakları. 1958. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.

KGM TA, Motorlu Taşıtlar ve Akaryakıt Geliri İstatistiği 1934-1951.

KGM TA, Türkiye Bayındırlık Bakanlığı ile Türkiye Amerikan Yardımı Heyeti Arasında 12 Temmuz 1947 Anlaşması Gereğince Yapılan Anlaşma, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, 26 Mayıs 1948.

KGM TA, Türkiye’nin Yol Durumu-Hilts Raporu, Şubat 1948.

KGM TA, Türkiye Yol Teçhizatı Raporu, Bayındırlık Bakanlığı Şose ve Köprüler Reisliği, Şubat 1949.

KGM TA, Yol Programı 1946.

KGM TA, 1948-1960 Karayolları Genel Müdürlüğü Çalışmaları Hakkında Rapor. 1961. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Planlama Fen Heyeti.

### 2. Resmi Yayınlar, Araştırma ve İnceleme Eserleri

“Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu”, Resmî Gazete, 29 Şubat 1952, s.288-289.

Akandere, Osman, 1998, Milli Şef Dönemi, İstanbul: İz Yayıncılık.

Albayrak, Mustafa, 2004, Türk Siyasi Tarihinde Demokrat Parti (1946-1960), Ankara: Phoenix Yayınevi.

“Amerikan Malzemesi Birbirini Takip Ediyor”, Akşam, 28 Ekim 1947, s.1.





Cumhuriyetin 100 Yılında Türkiye’de Karayolu Politikası

Amerikan Türk Yardım Programı (The Turkish Aid Program).1948. Çev:Yd. Atgm. Cenani Sahir Silan, Ankara: Genelkurmay Başkanlığı Yayınları.

Arar, İsmail, 1968, Hükümet Programları 1920-1965, Ankara: Burçak Yayınevi.

As, Efdal, 2013, Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960), Ankara: ATAM Yayınları

“Asya’yı Avrupa’ya Bağladık”, Milliyet, 31 Ekim 1973, s.1.

Atatürk’ün Söylev ve Demeçleri. 1997. C.I. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Aynacı, Murat. 2007. 1960-1980 Yılları Arasında Karayolu Ulaşımının Gelişmesi, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Bağcı, Hüseyin, 2001, Türk Dış Politikasında 1950’li Yıllar, Ankara: ODTÜ Geliştirme Vakfı Yayınları.

Barda, Süleyman, 1958, Münakale Ekonomisi, İstanbul: İsmail Akgün Matbaası.

“Başbakan Recep Tayyip Erdoğan Tarafından TBMM’ye Sunulan 60 ncı Hükümet Programı”, Resmi Gazete, 7 Eylül 2007.

“Cumhuriyetin 18 nci Yılında Şoseler”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Eylül 1941, s.84-85.

“Cumhuriyetin 19 ncu Yılında Nafia Çalışmaları”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim-Kasım 1942, s.12-13.

“Cumhuriyetin XV-XX nci Yıllarında Nafia Çalışmaları”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Ekim 1943, s.7-8.

Cumhuriyetin 50. Yılında Karayollarımız. 1973. Ankara:Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları.

Çadırcı, Musa. 1991.“Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi, 15(26): 153-167.

Çetin, Birol, Serap Barış, Serap Saroğlu. 2011. “Türkiye’de Karayollarının Gelişimine Tarihsel Bir Bakış”, Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1(1): 123-150.

Çetin, Emrah, 2017, Tanzimat’tan II. Meşrutiyet’e Anadolu’da Karayolu Ulaşımı, Ankara: TTK Yayınları.

Cumhuriyetin 70. yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı.1993. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.

“Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun”, Resmi Ceride, 10 Temmuz 1927, s.2832-2833.

Düstur, 18 Cemaziyülevvel 1286, 1.Tertip, C. II.

“İlk Parti Amerikan Malzemesi Dün İskenderun’a Geldi”, Vatan, 23 Ekim 1947, s.1-3.

Karal, Enver Ziya, 1985, Osmanlı Tarihi, C.VI, Ankara: TTK Yayınları.

Karayolları Genel Müdürlüğü’nün Kurucusu Vecdi Diker’in Ardından. 1998. Ankara: Yollar Türk Milli Komitesi Yayınları.

Kartal, Emir. 2023. Keban Barajı ve Boğaziçi Köprüsü’nün Yapım Sürecinde Yapılan Muhalefetler (1950-1980), Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.

Mutlu, N. Yücel, 1948, Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988), Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.

“Nafia Birlikleri”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Haziran-Temmuz 1942, s.311-313.

“Nafia İşlerinde Ücretli İş Mükellefiyeti”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Ağustos 1940, s.6-7.

“Nafia Vekili Ali Fuat Cebesoy Anlatıyor”, Bayındırlık İşleri Dergisi, Mart 1940, s.18-20.





Nuray ÖZDEMİR TİRYAKİ

- On Yılda Türkiye Nafiası 1923–1933.1933. İstanbul: Nafia Vekaleti Yayınları.
- Oran, Baskın (Ed.), 2002, Türk Dış Politikası 1919-1980, C.I., Ankara: İletişim Yayınları.
- Özdemir, Nuray. 2006. Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası, yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Özdemir, Nuray. 2013. “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, Tarih Araştırmaları Dergisi, 32 (53): 213-248.
- Sander, Oral, 1979, Türk Amerikan İlişkileri 1947-1964, Ankara:A.Ü.S.B.F. Yayınları.
- Şen, Leyla, 2003, Türkiye’de Demiryolları ve Karayollarının Gelişim Süreci, Ankara: TESAV Yayınları.
- TBMM Tutanak Dergisi, Devre:VIII, C.I, Birleşim:23, 25.12.1946.
- TBMM Zabıt Ceridesi, Devre:IX, C.V, Birleşim:51, 25.2.1951.
- TBMM Tutanak Dergisi, Dönem:IX, Cilt:XIII, Birleşim:47, 25 Şubat 1952.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 2004, Cumhuriyet Harcı, C.III, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Tekeli, İlhan, Selim İlkin, 1974, Savaş Sonrası Ortamında 1947 Türkiye İktisadi Kalkınma Planı, Ankara:ODTÜ Yayınları.
- Türkiye Karayolları İstatistik Yıllığı 1962-1963. 1965. Ankara:Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.
- Tütengil, Cavit Orhan,1961, İçtimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye Karayolları, İstanbul.
- Yol Davamız 9 Yılda 23.054 Kilometre. 1948. Ankara: Bayındırlık Bakanlığı Yayınları.
- “Yol Mükellefiyeti Kanunu”, Resmi Ceride, 23 Şubat 1925, s.7-8.
- 1960 Karayolları İstatistik Bülteni. 1961. Ankara: Karayolları Umum Müdürlüğü Planlama ve Fen Heyeti Yayınları.
- Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kurumsal Tarihçe”.
- <https://kgm.gov.tr/KGM/Site/Tr/KurumsalTarihce.aspx> (Erişim Tarihi:25.06.2023).
- Karayolları Genel Müdürlüğü. “Kuzey Marmara Otoyolu”.  
<https://www.kuzeymarmaraotoyolu.com/proje-hakkinda> (Erişim Tarihi:25.06.2023).
- Karayolları Genel Müdürlüğü. “Yol Ağı Bilgileri”.  
<https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Kurumsal/YolAgi.aspx> (Erişim Tarihi:25.06.2023).

