

Ulaşım ve Coğrafya: Türkiye’de Ulaşım Coğrafyası Literatür Analizi

Muzaffer BAKIRCI*

Giriş

“Karayolu, havayolu, demiryolu, denizyolu ve boru hatları gibi ulaşım sistemlerinin; tarihsel gelişmelerini, günümüzdeki durum ve potansiyellerini ve gelecekte muhtemel değişimlerini, mekânsal üniteler ve ekonomik sektörler ile ilişkilerini, neden, sonuç ve dağılım özellikleri çerçevesinde inceleyen bir alan” olan ulaşım coğrafyası, coğrafya genel bütünlüğü içinde beşerî coğrafyanın önemli ilgi alanlarından birini oluşturmaktadır.

Ulaşımın coğrafya bilimiyle sıkı ilişkisi, geçmişten beri ulaşım faaliyetlerinin Coğrafya bilimine mensup bilim insanları tarafından sıkça araştırma konusu yapılmasını beraberinde getirmektedir.

Ulaşım ile ilgili bilimsel araştırmaların sonuçları kimi zaman kitap veya kitapta bölümler şeklinde paylaşılırken, çoğu kez dergilerde makaleler veya konferans bildirileri olarak yayına dönüşmektedir. Bu yayınlar bütün ulaşım sistemlerini içeren genel çalışmalar olabildiği gibi, belirli bir sahayı esas alan ve bu sahada tüm ulaşım sistemlerini ihtiva eden çalışmalar da gerçekleştirilebilmektedir. Ayrıca, sadece bir ulaşım sistemini (karayolu, denizyolu, demiryolu ve havayolu gibi) ele alan çalışmalar ile bir ulaşım unsurunu (sınır kapısı, köprü, boğaz gibi) incelemeyi hedef alan bilimsel çalışmalara da sıkça rastlanmaktadır.

Genel olarak Anadolu yarımadası ve çevresi tarih boyunca ulaşımın odak noktalarından biri olmuştur. Değişen ve gelişen ulaşım araç ve sistemlerine karşın,

** Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, mubak@istanbul.edu.tr, Orcid: 0000-0002-4848-3086.

bu coğrafi mekân stratejik önemini belirgin bir şekilde muhafaza etmeye devam etmektedir. Bu bakımından başka bilim alanlarıyla beraber coğrafya bilimine mensup araştırmacılar da Türkiye sınırları içinde ulaşım faaliyetleriyle ilgili çok sayıda bilimsel çalışmaya imza atmaktadır.

Cumhuriyet döneminde Türk coğrafyacılar tarafından ulaşım ile ilgili gerçekleştirilen çalışmalar büyük ölçüde Türkiye sınırları içinde kalan sahalarda ilgili olmakla birlikte, az sayıda da olsa zaman zaman sınırlarımız dışında kalan alanlarda bir ulaşım unsurunu ele alan çalışmalar da söz konusu olabilmektedir.

I. Materyal ve Metod

Ulaşım coğrafyasına ilişkin literatür analizini temel alan bu çalışmada 130 yayın incelenmiştir. Konuya ilişkin çalışmaların tamamına erişilmeye gayret edilmiş olsa da, bazı yayınların gözden kaçmış olması olasıdır. Böyle bir durumun yayın sahipleri ve okuyucular tarafından hoşgörüle karşılanacağını ümit ediyoruz.

Analize konu olan kaynaklar, Türk coğrafyacıların Türkiye Cumhuriyeti döneminde yaptıkları yayınlardan oluşmaktadır. Çalışma kapsamında; kitaplar, kitap bölümleri, makaleler ve tam metni yayınlanmış bildiriler incelemeye tabi tutulmuş, lisansüstü tezler değerlendirme dışı bırakılmıştır. Bilindiği üzere, monografya tarzında gerçekleştirilen veya ekonomik faaliyetleri içeren coğrafi çalışmalarda da mutlaka ulaşım başlığına yer verilmektedir. Çalışmamızın kapsamı gereği bu yayınlar da incelemeye dahil edilmemiş, sadece başlığı doğrudan ulaşım olan çalışmalar esas alınmıştır.

Çalışmamızda yer alan 130 bilimsel yayının 6'sı kitap (%4,6), 8'i kitap bölümü (%6,2), 21'i bildiri (%16,2) ve 95'i makalelerden (%73) oluşmaktadır.

Çalışma biçimlendirilirken belirli bir sıralama izlenmiştir. Bu çerçevede öncelikle yayınlar oluşturuldukları tarihe göre sınıflandırılmış, bu süreçte hangi nitelikte yayının gerçekleştirildiği, ulaşım coğrafyası alanına göre irdelenmiştir. Çalışmanın esas analiz bölümünde ise, yayınlar ulaşım sistemlerine göre tasnif edilerek içerik açısından detaylı bir incelemeye tabi tutulmuştur.

II. Türkiye'de Ulaşım Coğrafyası Literatür Analizi

A. Yayınlanma Tarihine Göre Türkiye'de Ulaşım Coğrafyası Çalışmaları

Türkiye'de, çalışmamıza konu edilen çalışmalardan ilkinin yayınlandığı 1926 yılından itibaren 2017 yılına kadar geçen 91 yıllık süre zarfında farklı 39 yılda bir veya birden fazla yayının gerçekleştirildiği görülmektedir (bkz. Tablo 1).

Cumhuriyetin ilk yıllarında, gerek ülkenin genel şartları ve gerekse coğrafya bilimine mensup bilim insanı sayısının az oluşu, ulaşım ile ilgili bilimsel yayınların oldukça kısıtlı ölçekte gerçekleştirilmesini beraberinde getirmiştir. 1920-1940

yılları arasında geçen 20 yıllık sürede sadece iki yayının gerçekleştirilmiş olması bu durumu teyid eder niteliktedir.

Belirtilen dönemde incelememize konu olan ilk yayın aslında bir çeviri niteliğindedir. Franz Taeschner tarafından kaleme alınan “Muhtelif Devirlerde Anadolu’nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti” başlıklı makale¹ Hamit Sadi Selen tarafından çevrilmiş (orijinali Osmanlı Türkçesidir²) 1926 yılında *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*’nda yayınlanmıştır.

Sıra	Yayın Yılı	Yayın Türü				TOPLAM
		Kitap	Kitap Bölümü	Makale	Bildiri	
1	1926	-	-	1	-	1
2	1927	-	-	1	-	1
3	1943	-	-	1	-	1
4	1944	-	-	-	1	1
5	1949	-	-	1	-	1
6	1952	-	-	1	-	1
7	1960	-	-	1	-	1
8	1962	1	-	-	-	1
9	1965	-	-	1	-	1
10	1975	-	-	1	-	1
11	1987	1	-	-	-	1
12	1990	-	-	1	-	1
13	1991	-	-	1	-	1
14	1992	-	-	1	-	1
15	1993	-	-	1	-	1
16	1994	-	-	2	-	2
17	1995	-	-	4	-	4
18	1996	-	-	3	1	4

1 Franz Taeschner, “Muhtelif Devirlerde Anadolu’nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti”, çev. Hamit Sadi Selen, *Darülfünun Edebiyat Fakültesi Mecmuası*, 1926, c. 5, sy. 1-2, s. 96-108.

2 Yayının tercüme edilmesinde katkısını esirgemeyen, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Bölümü Beşeri ve İktisadi Coğrafya Anabilim Dalı Araştırma Görevlisi Mustafa Kahraman’a çok teşekkür ederim.

Sıra	Yayın Yılı	Yayın Türü				TOPLAM
		Kitap	Kitap Bölümü	Makale	Bildiri	
19	1997	-	-	5	-	5
20	1998	-	-	3	-	3
21	1999	-	-	6	-	6
22	2000	-	-	5	3	8
23	2001	-	-	4	3	7
24	2002	-	-	2	-	2
25	2003	-	-	3	-	3
26	2004	-	-	2	-	2
27	2005	-	-	2	1	3
28	2006	-	2	5	1	8
29	2007	-	-	2	-	2
30	2008	-	1	2	1	4
31	2009	-	-	2	-	2
32	2010	2	-	6	2	10
33	2011	-	-	3	3	6
34	2012	-	1	4	1	6
35	2013	1	1	5	-	7
36	2014	1	2	7	-	10
37	2015	-	1	1	-	2
38	2016	-	-	3	4	7
39	2017	-	-	2	-	2
TOPLAM		6	8	95	21	130

Tablo 1: Yayın Yılına Göre Ulaşım Coğrafyası Yayın Türleri

Belirtilen dönemde gerçekleştirilen yayınlardan ikincisi ise, içerik bakımından birincisine benzeyen, ancak bu kez doğrudan Hamit Sadi Selen tarafından kaleme alınan ve 1927 yılında *Türk Yurdu Dergisi*nde yayınlanan “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları” (orijinali Osmanlı Türkçesidir³) başlıklı makalesidir.⁴

3 Yayının tercüme edilmesinde katkısını esirgemeyen, Mimar Sinan Üniversitesi Tarih Bölümü doktora öğrencisi Salih Değirmenci’ye çok teşekkür ederim.

4 Hamit Sadi Selen, “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları”, *Türk Yurdu Dergisi*, 1927, c. 5, sy. 28, s. 360-367.

1941-1960 yılları arasındaki yirmi yıllık dönemde, bir önceki periyoda göre belirli bir gelişme sağlanmış olmakla birlikte, yine yayın sayısının kısıtlı ölçekte kaldığı gözlenmektedir. Bu dönemde biri Meslek Haftasında sunulan bildiri, dördü de dergilerde yayınlanan makaleler olmak üzere 5 yayın gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Bu yayınların büyük ölçüde Hamit Sadi Selen ve Ali Tanoğlu tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir.

1961-1980 yıllarını kapsayan yirmi yıllık periyotta ise, ulaşım ile ilişkin yayın sayısında bir önceki döneme göre bir azalma meydana geldiği anlaşılmaktadır. Bu dönemde farklı bilim insanları tarafından biri kitap, ikisi makale olmak üzere toplam üç yayın gerçekleştirilmiş bulunmaktadır. Hilmi Balcı’nın yazarı olduğu *Karayolları ve Faaliyetlerinin Türkiye’deki Fiziki Coğrafya Şartları ile İlişkileri*⁵ başlıklı eser, incelediğimiz yayınlar içinde Türkiye Cumhuriyeti döneminde kitap formundaki ilk yayın olma özelliği taşımaktadır.

1981-2000 yılları arasındaki periyod, coğrafyacıların ulaşım ile ilişkin yayınlarında çok ciddi artışların yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu durumun oluşmasında, kuşkusuz 1980 sonrası çok sayıda yeni coğrafya bölümünün açılması ve buna bağlı olarak coğrafyacı sayısında da belirgin artışların meydana gelmesi etkili bir rol oynamıştır. Belirtilen dönemde biri kitap, 4’ü bildiri ve 32’si makale olmak üzere toplam 37 yayın meydana getirilmiştir.

Türkiye’de coğrafyacıların ulaşım ile ilişkin yayınlarının tarihsel gelişiminde 1981-2000 döneminde dikkati çeken bir diğer husus ise, önceki dönemlerde yılda birden fazla yayın gerçekleştirilmezken, ilk kez 1994 yılında iki makalenin yayınlanmış olmasıdır. Yine 1987 yılında Erol Tümertekin’in yazarı olduğu ve *Ulaşım Coğrafyası*⁶ başlığıyla yayınlanmış olan eser, ulaşımın bütünlüğünü içeren kitap formundaki ilk yayın olma niteliği taşımaktadır.

Ayrıca, 1981-2000 döneminin başından sonuna doğru yayın sayısında periyodik bir artışın meydana geldiği ve 8 çalışmanın gerçekleştirildiği 2000 yılında, bu tarihe kadar bir yılda gerçekleştirilen en yüksek yayın sayısına ulaşıldığı anlaşılmaktadır.

Günümüze yaklaştıkça coğrafyacıların ulaşım ile ilişkin eserlerinde sayısal artışların devam etmesinin yanı sıra, yayın türü olarak da (kitap, kitap bölümü ve bildiri gibi) çeşitlenmenin daha belirgin bir hal alamaya başladığı gözlenmektedir.

2001-2017 tarihlerini kapsayan 17 yıllık periyotta toplam 83 yayının gerçekleştirildiği görülmektedir. Bunlardan 4’ünün kitap formunda olması dikkat çekerken, önceki dönemlerde rastlanmayan kitap bölümü formundaki yayınların yoğunlaşmaya başladığı (8 adet), bildiri niteliğindeki yayınların da, önceki

5 Hilmi Balcı, *Karayolları ve Faaliyetlerinin Türkiye’deki Fiziki Coğrafya Şartları ile İlişkileri*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1962.

6 Erol Tümertekin, *Ulaşım Coğrafyası*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü, Yayın No: 85, 1987.

dönemlere göre çok daha fazla sayıda gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır (16 adet). Yine bu dönemde makale formatında da oldukça yüksek sayıda yayının (55 adet) üretildiği göze çarpmaktadır.

Diğer dönemlere göre nispeten daha kısa bir süre kapsamına karşın, 2001-2017 periyodunda birbirinden kısmen farklılaşan iki alt dönem ayırt etmek mümkündür. Bunlardan birincisi 2001-2009 yıllarını kapsayan dönemdir. Dokuz yıllık bir süreyi kapsayan bu dönemde büyük bir bölümü makale formunda olan 33 yayın gerçekleştirilmiştir. İkinci alt dönemi oluşturan ve sekiz yıllık bir süreyi ihtiva eden 2010-2017 döneminde ise 50 yayının gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. İkinci alt dönem, yayınların sayısal artışın yanısıra farklı bazı özellikleri de bünyesinde barındırmaktadır. 2000 yılı sonrasında yayınlanan kitap formundaki eserlerin tamamı bu dönemde basılırken (4 adet), toplam 8 adet kitap bölümünün 5'inin de yine bu zaman diliminde yayınlandığı gözlenmektedir.

2010 yılı sonrasında ulaşım ile ilgili yayınlarda dikkati çeken diğer bir farklılık ise, bir yılda yayınlanan toplam yayın sayısında karşımıza çıkmaktadır. 2010 ve 2014 yıllarında toplam 10'ar yayın gerçekleştirilerek, bu kapsamda Cumhuriyet dönemi rekoru aynı dönem içinde ikinci kez kırılmış bulunmaktadır.

Sadece yayın sayısı ile değil, aynı zamanda farklı formda yayınların da bir yıl içinde en fazla sayıda gerçekleştirildiği bir dönem niteliğinde olan 2001-2017 periyodunda, kitap, kitap bölümü, makale ve bildiri gibi farklı formlardan gerçekleştirilmiş olmakla birlikte, tüm formlarda yayın yapılan bir yılın olmaması dikkati çeken bir diğer husustur.

Özetle, Türkiye Cumhuriyeti döneminde coğrafyacıların ulaşım ile ilgili yayın sayılarında giderek artan bir süreç izlediği görülmektedir. 1920-1940 döneminde Cumhuriyet dönemi toplam yayın sayısının % 1,5'i gerçekleştirilirken, 1941-1960 döneminde bu oran %3,8 olmuştur. Yeniden bir sayısal düşüşün yaşandığı 1961-1980 döneminde toplam yayın sayısının %2,3'ü hayata geçirilirken, 1981-2000 döneminde yayın sayısında adeta bir patlama yaşanmıştır. Bu dönemde toplam yayın sayısının %28,5'i ortaya konulmuştur.

Yayın sayısındaki artış 2001-2017 döneminde en üst seviyeye çıkmış, bu dönemde Cumhuriyet Dönemi boyunca ulaşımı konu alan yayınların %63,9'u üretilmiştir. Belirtilen genel gelişim süreci, gelecek dönemlerde coğrafyanın ulaşım ile ilgili yayınlarda artışların yoğunlaşarak devam edeceğine işaret etmektedir.

B. Ulaşım Sistemlerine Göre Türkiye'de Ulaşım Coğrafyası Yayınları

Çeşitli araç ve unsurlar bir araya gelerek bir ulaşım sistemini meydana getirirken, birbirini tamamlar nitelikte olan ulaşım sistemleri ise birlikte ulaşım bütünlüğünü teşkil etmektedir. Bu çerçevede genel olarak ulaşım kavramıyla karakterize edilen faaliyet, birbirinden farklı araç ve işleyişe sahip olan sistemlerin bir bütünü

olarak belirginleşmektedir. Bu durum her bir sisteme ilişkin araştırmaların ve bu araştırmalar sonucunda ortaya çıkan yayınların özelliklerinin de farklı nitelikte olmasını beraberinde getirmektedir.

Türkiye’de ulaşımı konu alan yayınların genel özellikleri dikkate alındığında, bazen bütün sistemleri ihtiva ettikleri, bazen de sadece bir sistemi veya bu sistemi oluşturan unsurlardan birini temel inceleme konusu yaptıkları gözlenmektedir.

Konuya sayısal açıdan bakıldığında Türkiye’de ulaşım ile ilişkili coğrafi çalışmaların en fazla karayolu ulaşımı üzerinde yoğunlaştığı görülmektedir. İncelemeye konu olan yayınların %34’ünü oluşturan bu ulaşım sistemini, toplam 33 yayının gerçekleştirildiği denizyolu ulaşımı takip etmektedir (%25). Bu sistemlerin hem en eski ve hem de tarihsel sürecin her döneminde etkin bir şekilde kullanılmış olmaları, coğrafi çalışmalarda da en fazla incelemeye konu olmasını beraberinde getirmiş görünmektedir (bkz. Tablo 2).

Ulaşım Sistemi	Yayın Türü				Toplam	Oran (%)
	Kitap	Kitap Bölümü	Makale	Bildiri		
Ulaşım Genel	2	-	14	2	18	14
Karayolu	2	2	35	6	45	35
Denizyolu	1	1	24	7	33	25
Demiryolu	1	3	13	4	21	16
Havayolu	-	-	3	1	4	3
Kentiçi Ulaşım	-	2	5	1	8	6
Kablolu Sistemler	-	-	1	-	1	1
Toplam	6	8	95	21	130	100,0

Tablo 2: Türkiye’de Ulaşım ile İlişkili Coğrafi Çalışmaların Ulaşım Sistemlerine Göre Dağılımı

Ortaya çıkışı ve gelişimi nispeten daha yeni olan demiryolu ulaşım sisteminin de yoğun bir şekilde çalışmalara konu olduğu anlaşılmaktadır. Belirtilen ulaşım sistemini temel başlık olarak alan 16 coğrafi çalışma bulunmakta ve bu yayın grubu toplam yayınların %16’sını teşkil etmektedir.

Belirtilen üç temel ulaşım sistemine ilişkin yayınları, ulaşım faaliyetlerini bir bütünlük içinde ele alan ve ulaşım sistemlerinin tümünü veya birkaçını bir arada incelemeye konu edinen genel yayınlar takip etmektedir (%14).

Çok bileşenli bir yapı gösteren ve zaman zaman birden fazla sistemin çerçevesini oluşturduğu kentiçi ulaşım ile de fazla sayılabilecek sayıda yayın gerçekleştirilmiş görünmektedir. Toplam yayın sayısının %6'sını oluşturan kentiçi ulaşımını, her geçen gün daha etkin bir rol oynamaya başlamış olmakla birlikte, nispeten daha az oranda incelemeye konu edildiği görülen havayolu ulaşımı takip etmektedir (%3). Son olarak genel ulaşım sistematüğinde daha az yer kaplayan kablolu sistemlerin oldukça düşük düzeyde araştırmaya konu olduğu anlaşılmaktadır (%1).

Ulaşım sistemlerine göre yayınların özellikleri kapsamında ele alabileceğimiz diğer bir konu ise, yayın türünün ulaşım sistemlerine göre durumudur. Bu çerçevede kitap formunda teşkil ettirilen yayınlar bütünüyle genel ulaşım ve karayolu ulaşımı üzerine odaklanırken, kitap bölümü olarak ortaya konulan yayınların ise demiryolu ekseni olduğu dikkati çekmektedir (Tablo 2). Makale formatındaki yayınlar ulaşım sistemleri arasında daha dengeli bir dağılım göstermekle birlikte, en fazla oranda karayolu ulaşımı üzerine yoğunlaşmış durumdadır. Yine bildiri olarak sunulan ve tam metni yayınlanan eserlerin ise denizyolu ve karayolu ağırlıklı bir yapı gösterdiği anlaşılmaktadır.

1. Türkiye'de Genel Ulaşım İlişkin Coğrafi Yayınlar

Türkiye'de ulaşım ile ilişkin coğrafi çalışmaların bir bölümü ulaşımı genel mada ele alan çalışmalardan oluşmaktadır. Çalışmamızda, belirtilen nitelikte 18 yayın incelemeye tabi tutulmuştur. Farklı yıllarda yayınlanmış bu çalışmaların iki tanesi kitap, iki tanesi bildiri, 14'ü ise makale formunda oluşturulmuştur.

1965 yılında Tümertekin tarafından yayınlanan "Münakale Coğrafyası Hakkında"⁷ başlıklı makale, ulaşım coğrafyasını genel hatlarıyla ele alan çalışmalardan biri niteliğindedir. İktisadî coğrafyasının önemli bir kolu olarak münakale (ulaşım) coğrafyasının bazı metodolojik hususları üzerinde duran bu çalışmada, münakale faaliyetlerinin önemi, beşerî-iktisadî şartları, fizikî çevreyle ilişkisi ile münakale coğrafyasının gelişmesi ve mahiyeti irdelenmiştir. Bu çerçevede münakale şartlarının ekonomik gelişme üzerindeki etkisi vurgulanan çalışmada, bölgelerarası sıkı ilişkilerinin gelişmesinde ulaşımın etkisine dikkat çekilmiştir. Yine eserde, münakalenin fizikî çevreyle etkileşimi kapsamında topografyanın karayolu ve demiryolu ulaşımı üzerindeki etkisi açıklanarak boğazların, geçitlerin ve akarsu vadilerinin ulaşımındaki etkisi ve önemi vurgulanmıştır. Keza benzer değerlendirmeler iklim ve iklimi oluşturan unsurlar açısından da yapılmış, özellikle rüzgâr ve sisin ulaşımı güçleştirici etkisi üzerinde durulmuştur. Çalışmada, münakale coğrafyasının gelişimi ve mahiyeti çeşitli yabancı müelliflere atıflar yapılarak

7 Erol Tümertekin, "Münakale Coğrafyası Hakkında", *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 1965, sy. 15, s. 74-88.

açıklanmış, münakale coğrafyasının başlıca meseleleri ve çalışma şekilleri konusuyla tamamlanmıştır.

Aynı yazarın 1987 yılında yayınladığı *Ulaşım Coğrafyası* başlıklı eseri ise Türkiye’de genel hatlarıyla ulaşımı konu alan kitap formundaki ilk çalışma niteliğindedir. Bu eserde; ulaşımın coğrafya ile ilişkisi, ulaşım coğrafyasının gelişmesi, ulaşımın fizikî çevreyle etkileşimi, ulaşım şartlarının gelişmesinde etkili olan beşerî faktörler, ulaşım ve haberleşme faaliyetlerinin ölçülmesi ve haritalanması sorunları, ulaşımın sanayi ve tarım gibi sektörlerle etkileşimi ile karayolu, denizyolu, demiryolu havayolu ve boru hatları ulaşım sistemlerinin dünyadaki durumu gibi ulaşım ile ilişkili birçok husus detaylı olarak ele alınmıştır.

Adı geçen kitapta dikkati çeken temel husus, Türkiye özelinde konulara pek yer verilmemiş olması, bütünüyle dünya genelinde başka sahalardan örneklerle konuların somutlaştırılmış olmasıdır. Buna karşılık ilk baskısı 1999 yılında yapılan *Türkiye’nin Ulaşım Coğrafyası*⁸ başlıklı eser ise bütünüyle ulaşımın Türkiye özelindeki durumuna odaklanmıştır. Türkiye’de ulaşımı etkileyen fizikî ve beşerî coğrafya faktörleriyle başlayan çalışmada, ulaşım sistemlerinin her birinin tarihsel gelişimi, unsurları (liman, hat, havaalanı gibi) ve araçları ile yük ve yolcu taşımadaki durumları detaylı olarak ele alınmıştır.

Yine benzer içerikteki diğer bir çalışma olan “Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum” adlı makalede⁹, Türkiye’de ulaşım sistemlerinin mevcut durumuna ve toplam taşımadaki paylarına temas edildikten sonra, her bir ulaşım sisteminin kısa bir tarihsel gelişimi belirtilmiş ve mevcut temel özellikleri üzerinde durulmuştur. Bahsi geçen yayında karayolu ve demiryolu uzunlukları, boğaz ve limanlar ile havaalanlarına ilişkin verilere yer verilerek, her bir sistemin taşımadaki payı irdelenmiştir.

Ulaşımın sadece bir ekonomik sektör olmasının ötesinde etkilere sahip olması, onun aynı zamanda önemli bir politika alanı olmasını da beraberinde getirmektedir. Ulaşım şartları, genel ülke güvenliğini sağlamanın yanı sıra, yatırım politikalarının belirlenmesi ve ekonomik faaliyetler arasında ilişkinin geliştirilmesi, hükümetler için vazgeçilemez bir önceliktir. Ulaşım sektöründe, hangi ulaşım sistemi ve araçlarına öncelik verileceği, gelişmenin hangi yönde gerçekleştirileceği, büyük ölçüde kamu idaresinin politik yaklaşım ve önceliklerine göre şekillenmektedir. Bu durum dünya genelinde farklı siyasal yönetim sistemleri uygulanan ülkelerde, ulaşım şartlarının da farklı gelişmesini beraberinde getirmektedir.

Türkiye’de, Cumhuriyet dönemi boyunca ulaşım sistemlerinin etkinliği ve politikadaki önceliği konusunda farklılaşan dönemler kaydedilmektedir. İlk

8 Nuran Taşlıgil, *Türkiye’nin Ulaşım Coğrafyası*, 2. baskı, İstanbul: Çantay Yayınları, 2010.

9 Taşkın Deniz, “Türkiye’de Ulaşım Sektöründe Yaşanan Değişimler ve Mevcut Durum”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2016, sy. 36, s. 135-155.

yıllarda büyük ölçüde demiryolu ulaşımı eksenli bir ulaşım politikası uygulanırken, 1950’li yıllardan itibaren neredeyse bütünüyle karayolu ağırlıklı bir niteliğe bürünmüştür. 1980’li yıllardan başlayarak 2000’li yıllarda yoğunlaşan bir biçimde politikalarda havayolu ve demiryolu ulaşımına yer verilmesi, bir yanda Dünya’da konjonktürel olarak beliren ortamın, diğer taraftan ülkeyi idare eden hükümetlerin ulaşım bakış açılarının bir tezahürü olarak belirmektedir.

Ulaşımın coğrafya ile doğrudan ilişkisi, politik yapının ise ulaşımı biçimlendiren en önemli faktörlerden biri olması, coğrafya bilimine mensup araştırmacıların bu konuda eserler meydana getirmesine zemin hazırlamıştır.¹⁰

İhtiyaçların karşılanması amacıyla her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması olarak tanımlanan lojistik¹¹; depolama, dağıtım, ticaret ve planlama gibi birçok başka konuyu ihtiva etmektedir. Bu yönüyle lojistik faaliyetlerin düzeyinin oluşmasında coğrafi faktörlerin etkin rol oynaması, “lojistik coğrafyası” kavramının gündeme gelmesine ve coğrafyacıların buna ilişkin çalışmalar yapmasına zemin hazırlamıştır. “Ulaşım” ve “lojistik” kavramlarının tek başına ifade ettikleri anlamdan farklı olarak lojistik coğrafyasının, bir yandan ticaret coğrafyası, diğer taraftan ulaşım coğrafyasıyla bağlantısına vurgu yapılmakta, lojistik coğrafyasının ticarî alanda ulaşımın uygulama sahası özelliği taşıdığı öne sürülmektedir¹².

Ulaşım faaliyetleri ile çevre arasında, doğal şartlardan etkilenme ve çevresel değişiklikler yaratma gibi iki yönlü bir ilişki söz konusudur. Bu çerçevede bir yanda başta iklim ve topografya olmak üzere çevresel faktörler; ulaşım sistem ve araçlarının seçiminde, güzergâhların belirlenmesinde ve inşaat tekniklerinin uygulanmasında belirleyici rol oynarken, diğer taraftan ulaşım faaliyetinin yürütülebilmesi için gerekli sistemlerin oluşturulmasında belirli bir alana ihtiyaç duyulması, mekânsal özelliklerde bir değişiklik yapmayı ve amaca yönelik olarak yeniden şekillendirmeyi zorunlu kılmaktadır.

Belirtilen çerçevede ulaşım-fizikî coğrafya şartları arasındaki ilişki, ulaşım coğrafyası kapsamında gerçekleştirilen çalışmalarda mutlaka göz önünde bulundurulmakta ve bu ilişkinin düzeyi belirlenmeye çalışılmaktadır. Bu içerikteki yayınlardan biri, trafik ve yol güvenliği ile yer şekilleri ve hava koşulları arasındaki

10 Sedat Avcı, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları”, *Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına)*, 2005, Çantay Kitabevi, s. 87-96.

11 Türk Dil Kurumu, “Lojistik”, *Büyük Sözlük*, 25.01.2018, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.5a69b6f27fc149.62495970.

12 Vedat Şahin, “Lojistik Coğrafyası Üzerine Bir Değerlendirme”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2014, sy. 29, s. 344-362.

ilişkileri Samsun örneğinde ele alan çalışmadır.¹³ Topografya ve iklimin her bir ulaşım sistemi üzerindeki etkisi kısaca ifade edilen çalışmada, iklim elemanlarının (yağış, donma) il geneline ve Samsun kentiçi trafik seyrine etkisi vurgulanmıştır. Hem kent içinde ve hem de kent dışında kaza istatistiklerine yer verilen çalışmada, gerek kıyı kesimindeki düzlük alanda ve gerekse kıyı gerisindeki yüksek sahalarda meydana gelen kazaların büyük ölçüde kış aylarında meydana geldiği ve bunda sis, yağış ve don olaylarının etkili olduğu sonucuna varılarak, kazaların büyük bir bölümünün insan kaynaklı olduğu, dolayısıyla eğitimle bilinçlendirme çalışmalarının yanı sıra, kara nokta olarak belirlenen kesimlerde ek tedbirlerin alınması ve kent içinde ise hız sınırlarına uyulmasına yönelik tedbirlerin alınması gibi önerilerde bulunulmuştur.

Bilindiği üzere, özellikle karayolu ve demiryolu sistemlerinde, arazinin yeniden organize edilmesi zorunluluğu mekânın görünümünde ve niteliğinde radikal değişimler meydana gelmesine yol açar. Bu çerçevede bazı durumlarda tarım arazilerinin ulaşım amacıyla kullanılması da kaçınılmaz bir hal alır.

Ulaşım sistemlerinin tarım arazileri üzerindeki etkisini coğrafi bir yaklaşımla değerlendirmeyi amaçlayan çalışmada¹⁴, araştırma sahası olarak Sakarya ili Pamukova ilçesi seçilmiştir. Başlığı her ne kadar “ulaşım sistemlerinin...” şeklinde başlasa da, çalışma esas olarak demiryolu sistemi eksenli biçimlendirilmiş, bu çerçevede yüksek hızlı tren hattı için yapılan kamulaştırma çalışmaları ve bu çalışmaların tarım arazileri üzerindeki doğrudan veya dolaylı etkileri incelenmiştir. Elde edilen veriler ışığında sonuç olarak; çoğunlukla parçalı ve ölçek boyutu küçük olan tarım alanlarında tarımsal faaliyet sürdüren çiftçilerin kamulaştırmaya bağlı olarak yıllık gelir kaybı yaşadıkları ve arazilerinin parçalanarak ölçek boyutunun daha da küçüldüğü tespit edilmiştir.

Ulaşım faaliyetleri sadece tarımsal araziler üzerinde etkili olmamakta, çeşitli ölçekte yerleşim birimlerinin biçimlenmesinde de belirleyici bir rol oynayabilmektedir. Bu durum, bazen bir yerleşmenin (şehir veya kasaba) bütünüyle ulaşım şartlarına göre ortaya çıkması ve gelişmesi şeklinde bir etki yaratırken, bazen de var olan bir yerleşim ünitesinin yeni ulaşım imkânlarına kavuşması nedeniyle hızlı bir gelişme ve genişleme sürecine girmesi şeklinde de karşımıza çıkabilmektedir. Elbette bunun tersi olarak var olan ulaşım güzergâhlarındaki değişim veya bir limanın özelliğini kaybetmesi de yerleşim birimlerinin gerilemesine ve hatta yok olmasına zemin hazırlayabilmektedir.

13 Ahmet Nişancı ve Kemalettin Şahin, “Trafik ve Yol Güvenliği ile Yerşekilleri ve Hava Koşulları Arasındaki İlişkiler: Samsun Örneği”, *Gazi Üniversitesi Kastamonu Eğitim Dergisi*, 2003, c. 11, sy. 2, s. 467-480.

14 Zerrin Karakuzulu ve Fatih Arıcı, “Ulaşım Sistemlerinin Tarım Arazilerine Etkisinin Coğrafi Bir Yaklaşımla Değerlendirilmesi: Pamukova-Geyve (Sakarya) Örneği”, *Kesit Akademi Dergisi*, 2017, sy. 8, s. 204-217.

Genel olarak ulaşımın (bir veya birden fazla ulaşım sistemi) yerleşmelerle olan bu sıkı ilişkisi sıkça ulaşım coğrafyası çalışmalarına da konu olmaktadır. Ulaşımın yerleşmeye etkileri bakımından Favzipaşa ve Nurdağı kasabalarının incelendiği çalışmada¹⁵; bir yanda Favzipaşa kasabasının bir mevsimlik yerleşme niteliğindeki 1912 yılında işletmeye açılan Bağdat Demiryolu hattı üzerindeki Favzipaşa istasyonunun işletmeye açılmasıyla, önce sürekli bir yerleşmeye dönüşmesi, daha sonra ise çeşitli şehrsel fonksiyonlar edinmesi süreci incelenirken; diğer yanda sadece 1929 yılında kömürler istasyonunun açılması değil, aynı zamanda Adana, Kahramanmaraş, Gaziantep ve Antakya karayollarının bir kavşak noktasında yer alması dolayısıyla kasabaya dönüşen Nurdağı yerleşmesinin gelişimi analiz edilmiştir.

Pozantı örneğinde ulaşımın yerleşmeler üzerindeki etkisi incelenen çalışmada¹⁶; ulaşım açısından hayati önem taşıyan vadilerde yer alan yerleşmelerin avantajlı bir durum oluşturdukları, Pozantı'nın da tarihsel süreç boyunca belirtilen avantajlı kullanmak suretiyle var olmaya devam ettiği belirtilmiştir. Çalışmada, Gülek boğazı vasıtasıyla Çukurova'ya İç Anadolu'ya bağlayan bir geçit üzerinde yer alan kasabanın yerleşim planı ile ekonomik fonksiyonlarının ulaşım sistemlerine göre biçimlendiği vurgulanmıştır.

Uşak şehrinin ulaşım sistemlerine göre durumunun inceleme konusu yapıldığı çalışmada¹⁷, İzmir limanı ile İç Anadolu'daki kentler arasında önemli bir karayolu güzergâhı olan İzmir-Ankara karayolu (D-300) ve tarihsel önemi bulunan demiryolu hattı ile havayolu ulaşımının etkisine odaklanılmıştır. Bu çerçevede Uşak'ın tarihsel süreç boyunca önemli ticaret yolları üzerinde bulunmasının şehrin fizikî görünümünün biçimlenmesine büyük ölçüde etki ettiği ifade edilmiştir.

Amacı Adana'nın kentsel gelişiminin ve ulaşım sistemlerinin karşılıklı ilişkisinin; tarihi coğrafya, uzaktan algılama ve coğrafi bilgi sistemleriyle (CBS) analiz etmek ve bu konuda literatüre katkıda bulunmak olarak belirtilen çalışmada¹⁸, Adana kenti yerleşim alanı ile ulaşım şartlarının etkileşimi tarihsel süreçte değişim perspektifinde araştırmaya konu edilmiştir. Çalışmada, Adana kentinin kuruluş aşamasında bulunduğu coğrafi konum ve bunun ulaşım güzergâhlarına göre durumu ortaya konularak, 1950'li yıllara kadar demiryolu, bu tarihten sonra ise karayolunun gelişmeye etki eden ulaşım sistemi olduğu vurgulanmıştır. 1980'li yıllarda itibaren yol ağlarının yetersiz hale geldiği, 1990'lı yıllardan itibaren ise

15 Hayati Doğanay ve Halil Koca, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Favzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", *Türk Coğrafya Dergisi*, 1998, sy. 33, s. 1-24.

16 Mehmet Tıraş, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek: Pozantı", *Türk Coğrafya Dergisi*, 2002, sy. 38, s. 121-131.

17 Hayati Doğanay ve Mehmet Deniz, "Ulaşım Sistemleri ve Uşak", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2014, sy. 32, s. 1-26.

18 Fatih Adıgüzel, Emin Toroğlu ve Ömer Kaya, "Kentsel Gelişme ile Ulaşım İlişkisi: Adana Örneği", *Turkish Studies*, 2015, sy. 10/6, s. 27-46.

önemli bir soruna dönüştüğüne yer verilen çalışmada, 2000’li yıllardan itibaren ise kentiçi ulaşım sistemlerinin talebi karşılama yetersiz kaldığı ifade edilmiştir.

Bir metropolün sadece belirli bir bölümüne odaklanan çalışmada ise, İstanbul’un güneybatı ilçelerinde (Beylikdüzü, Silivri ve Büyükçekmece) ulaşımın nüfuslanma ve yerleşmeye etkisi incelenmiştir.¹⁹ Kent merkezine 60-80 km mesafede bulunan bu ilçelerin karayolu güzergâhlarıyla ilişkisini esas alan çalışmada, 15 yıllık nüfus verileri kullanılarak değerlendirmelerde bulunulmuştur. Belirtilen üç ilçenin çalışma konusu olarak seçilmesinde ise yerleşmenin bu merkezlerde son 10-15 yılda yoğunlaşmaya başlamasının etkili olduğu ifade edilmiştir. Her bir ilçe için yerleşim tarihi, yerleşmenin mekânsal özellikleri ve nüfusun gelişiminin ortaya konulduğu çalışmada, 1980’li yıllara kadar kırsal karakterli bir nitelik taşıyan bu üç ilçenin, bu tarihten itibaren, özellikle ulaşım şartlarında meydana gelen gelişmelerle birlikte büyük ölçüde göç aldıkları, bu durumun hem mekânsal ve hem de sosyo-ekonomik dönüşümlere zemin hazırladığı sonucuna varılmıştır.

Daha önce de ifade edildiği üzere, ulaşımın kendisi de bir ekonomik faaliyet alanı olmakla birlikte daha çok diğer sektörleri etkileme gücüyle belirginleşmektedir. Bu çerçevede ulaşım şartları, tarım, sanayi, ticaret ve turizm gibi ekonomik faaliyetlerin niteliklerinin oluşmasında belirleyici olabilmektedir.

Belirtilen kapsamda ulaşımın turizm faaliyetleriyle ilişkisi ayrı bir anlam taşımaktadır. İnsanların sürekli yaşadığı yerlerin dışına; gezmek, eğlenmek ve dinlenmek üzere gitmeleri ve belirli bir süreden az olmamak kaydıyla burada faaliyette bulunmaları olarak tanımlanabilecek turizm olgusunda, turizmin konumuzu ilgilendiren boyutu, harekettir. Yani insanların sürekli yaşadıkları sahaları geçici bir süre terk ederek, süre sonunda yeniden bu alanlara dönmeleridir. Dolayısıyla bu durum adeta ulaşımı turizmin anahtarı durumuna getirmektedir. Çünkü turizme konu olan çekiciliklerin niteliği ne olursa olsun, buraya kolay bir erişimin sağlanamaması bu kaynaklardan yeteri kadar faydalanmayı kısıtlayacaktır.

Turizm-ulaşım ilişkisi o derece üst düzeyde ve iç içedir ki, genel ulaştırma içinde “turizm ulaştırması” adı altında bir alt ulaştırma sektörü ortaya çıkmıştır. Turizm faaliyetlerinin yoğun olarak yaşandığı sahalara ek ulaşım sistemlerinin hayata geçirilmesi, mevcutların ise daha işler hale getirilmesi ülkelerin turizm politikalarında en önde gelen konularından birini teşkil etmektedir. Bu çerçevede yeni havaalanlarının ve marinaların inşa edilmesi gibi fizikî düzenlemelerin yanı sıra, ulaşımın en rantabl şekilde gerçekleştirilebilmesi için sistemler arasında entegrasyon sağlanması sözkonusu olabilmektedir.

Ulaşımın turizmle sıkı ilişkisi, bu iki sektörün etkileşimini ortaya koymayı amaçlayan çok sayıda bilimsel çalışmanın yapılmasına vesile olmaktadır. Bunlardan

19 Fatih Ayhan, “İstanbul’un Güneybatı İlçelerinde (Beylikdüzü, Silivri ve Büyükçekmece) Ulaşımın Nüfus ve Yerleşmeye Etkisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2017, sy. 35, s. 155-165.

biri Türkiye’de turizm ulaştırmasını konu alan çalışmadır.²⁰ Türkiye’nin fiziki coğrafya koşullarının ulaşımı biçimlendirme etkisi, turizme konu olan çekicilikler ve ulaşım sistemlerinin her birinin turizmin uygulanmasındaki etkisi çerçevesinde şekillendirilen çalışmada, Türkiye’nin genel olarak karayolu ulaşımı ağırlıklı yapısının turizm ulaştırmasına yansdığı, demiryolu ulaşımının gerçekleştirilen bazı düzenlemelerle özellikle kültür turizminin gelişmesine katkı sağlayacağı, havayolu ulaşımının ise turizm ulaşılmasının önemli bir aktörü olduğu sonuçlarına varılmıştır.

Turizm ulaştırması Türkiye genelinde ele alındığı gibi, bölgesel çapta çalışmalara da konu olmaktadır. Bu kapsamda Ege Bölgesinde turizm ulaştırmasını konu alan çalışmada²¹ Türkiye’de turizm ulaştırmasının ana hatları ve Ege bölgesinin ulaştırma olanaklarını ele alınarak, bunun bölge turizm şartlarına etkisi incelenmiştir. Ulaşımı turizmin gelişmesinde yapıcı faktörlerden birisi olarak değerlendiren çalışma “turizm organizasyonu”na dikkat çekilerek tamamlanmıştır.

Ulaşımın turizmle ilişkisi kapsamında çevresel hassasiyetleri de dâhil eden çalışmalar söz konusudur. Bu çerçevede yapılan bir çalışma²² turizm ile ulaşımın karşılıklı etkileşimini analiz ederek başlamakta, özellikle İzmir-Antalya hattında yoğunlaşan turizm faaliyetlerinin beraberinde getirdiği ulaşım tercihlerinin çevresel bir takım sorunları ortaya çıkardığı vurgulanmaktadır. Tarım alanları, köyler, yaban hayatı ve bitki örtüsüyle kırsal bir bütünlük içinde olan turizm yörelerinde, tamamen karayolu eksenli bir turizm planlamasının rekreasyonel bütünlüğü bozduğu ifade edilen çalışmada sonuç olarak, ulaşım sistemlerinin doğal ve arkeolojik sit alanlarına zarar vermesinin, bu alanların turizme yönelik çekiciliğini kaybetmesine neden olduğu vurgulanmaktadır.

Ulaşımın turizmle ilişkisi kapsamında daha spesifik çalışmaların da varlığı müşahade edilmektedir. Bunlardan birini ulaşım müzelerinin kültür turizmine etkisini konu alan çalışma oluşturmaktadır.²³ Ana hatlarıyla kültür turizminin içeriği ve gelişimine değinilen çalışmada, Türkiye’de müzelerin tarihsel gelişimi irdelenmiş ve ulaşım müzelerinin kültür turizmi kapsamındaki önemine odaklanılmıştır. Denizyolu, demiryolu, karayolu (otomobil) ve havayolu (uçak) müzelerinin Türkiye genelindeki dağılışı ve ziyaretçi sayılarının haritalandığı çalışmada sonuç olarak, Türkiye’de 30’un üzerinde ulaşım müzelerinin hem kültür turizmi ve hem

20 Suna Doğaner, “Türkiye Turizm Ulaştırması”, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 1996, sy. 6, s. 1-25.

21 Füsün Soykan, “Ege Bölgesinde Turizm Ulaştırması”, *Ege Coğrafya Dergisi*, 1997, sy. 9, s.71-88.

22 Suna Doğaner, “Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri”, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 1998, sy. 6, s. 1-25.

23 Gülpınar Akbulut ve Makbule Sarıkaya, “Effects of Turkish Transport Museums on Cultural Tourism”, *The 9. Annual Conference of the International Association for the History of Transport, Traffic and Mobility*, 2011.

de kültürel miras açısından çok önemli oldukları, ancak her yıl bir milyondan fazla turist ziyaret ettiği bu müzelerle ilgili malî, idarî ve koruma yaklaşımlarına ilişkin bazı sorunların söz konusu olduğu vurgulanmıştır.

Az sayıda da olsa ülke sınırları dışındaki ulaşım faaliyetlerinin Türkiye ile bağlantısını konu edinen coğrafi çalışmalara da rastlanmaktadır. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin Türkiye ile olan ulaşım faaliyetlerini coğrafi bir bakış açısıyla ele almayı amaçlayan çalışma bunlardan birini oluşturmaktadır.²⁴ Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye arasında denizyolu ve havayolu ulaşımın coğrafi niteliklerine odaklanan çalışmada, iki ülke arasında gerçekleşen karşılıklı yolcu ve yük taşımalarının düzeyi ile ulaştırma faaliyetlerinin gerçekleştirildiği noktalar haritalanarak ortaya konulmuştur. Çalışmanın sonuç bölümünde ise, iki ülke arasında hem havayolu ve hem de denizyolu ulaşımında bazı sorunların söz konusu olduğu ifade edilerek, Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti ile Türkiye’nin her bakımdan birleşmesi ve bütünleşmesi önerilmektedir.

2. Türkiye’de Karayolu Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

İnsanoğlunun hayvanları evcilleştirmesinin bir dönüm noktası olarak belirlediği karayolu ulaşımında, tekerleğin icadı; hız, miktar ve konfor açısından yeni bir aşamaya gelinmesine neden olmuştur. Tekerleğin icadı, hayvan gücünün daha verimli ve etkin kullanımına imkân sağlamış, hayvanların çektiği başlangıçta iki, daha sonra dört tekerlekli araçlar, bir seferde daha fazla yolcu ve yük taşımının yanı sıra, daha güvenli ve rahat bir ulaşımı da mümkün kılmıştır.

Karayolu ulaşımının tarihsel gelişiminde diğer bir önemli dönüm noktası ise motorun icadı ve çeşitli kara taşıtlarına uygulanması hadisesidir. Sözü edilen gelişme, ulaşımında hayvan gücünden yararlanmanın yerini hızla almaya başlamış, kullanılan motorların teknik özellikleri ve güçlerine bağlı olarak daha yüksek yük ve yolcu kapasitesine sahip araçların ulaşım sektöründeki yerine almasına olanak tanımıştır.

Karayolu ulaşımı; başta çeşitli genişlikte ve özellikteki yollar olmak üzere, geçitler, tüneller, köprüler, viyadükler ve çok sayıdaki araçların bir araya gelerek oluşturdukları sistemi ifade etmektedir. Bu bakımdan karayolu ulaşımı coğrafi mekândan en fazla etkilenen ve çevreyi de en fazla etkileyen bir ulaşım şekli niteliği taşımaktadır.

Karayolu ulaşımının mekânla çok sıkı etkileşimi, farklı fizikî ve beşerî coğrafya özelliklerini bünyesinde barındıran Türkiye’de bu ulaşım şeklini konu alan çok sayıda coğrafi yayının gerçekleştirilmesine zemin hazırlamıştır.

24 Zeki Koday, “Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nin Türkiye ile Olan Ulaşım Faaliyetlerine Coğrafi Bir Bakış”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 1995, sy. 2, s. 35-52.

Çalışmamız kapsamında Türkiye’de karayolu ulaşım sistemi eksenli oluşturulmuş 45 yayın incelemeye tabi tutulmuştur. Bunlardan bir bölümünde karayolu ulaşımının Türkiye’deki genel durumu üzerinde durulurken, büyük bir bölümü geçit, köprü, tünel ve otoyol gibi karayolu ulaşımı unsurlarına odaklanmıştır. Yine bu yayınlardan 2’si kitap, 2’si kitap bölümü formatında yayınlanırken, 6’sı bildiri ve 35’i ise makale formunda oluşturulmuştur.

Tarihsel süreç boyunca dünya genelini etkileyen büyük ticaret yollarının kavşağında yer alan Anadolu, doğu-batı arasında adeta bir köprü vazifesi görmüş ve stratejik bir nokta niteliğinde olmuştur. Bu durum bu mekânın ulaşım ile ilişkili bilimsel çalışmalara konu olmasını da beraberinde getirmiştir.

Belirtilen yayınlardan biri, Franz Taeschner tarafından kaleme alınan ve Hamit Sadi (Selen) tarafından çevrilen, “Muhtelif Devirlerde Anadolu’nun Yolları ve Cihan Münakalatına Nazaran Vaziyeti” adlı makaledir. Bu çalışmada Taeschner; Anadolu’nun dünya ulaşımı açısından önemine vurgu yapmakta, tarihsel süreç boyunca Anadolu yol şebekesinin durumunu ve gelişimi ile bu mekânda hüküm süren Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı gibi siyasî organizasyonların ulaşım sisteminin biçimlenmesi üzerindeki etkilerine yer vermiştir. Eserinde Anadolu’dan geçen eski yolların gelişimine ve mevcut durumuna değinen yazar, sadece karayolu ulaşımı açısından değil, onun bir tamamlayıcısı olarak denizyolu ulaşımına göre Anadolu’nun durumuna da yer vermiş, geçmişte çok önemli işlevler üstlenmiş olan Efes ve Milet gibi limanların alüvyonlaşma nedeniyle artık işler olmadığına vurgu yapmıştır. Böylece yazar sadece geçmişte Anadolu’dan geçen karayolu güzergâhlarını aktarmakla kalmamış, aynı zamanda değişen siyasî organizasyonların yol şebekesi üzerindeki etkisini de ortaya koymuştur. Müellif ayrıca, deniz nakliyatının gelişmesi, demiryollarının ortaya çıkması ve karayolunda otomobilin kullanılmaya başlanmasının Anadolu yol sisteminde köklü değişimler yarattığını, bunun da eski kervan yollarının zamanla terk edilmesi sonucunu doğrduğunu ifade etmiştir.

Yukarıda ana hatlarıyla içeriğine temas ettiğimiz çalışmanın mütercimi olan Hamit Sadi (Selen), 1927 yılında yayınlanan eserinde benzer bir konuyu ele almıştır. “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları”²⁵ başlıklı makalesinde; Anadolu’nun komşu olduğu Mısır, Suriye, Irak, İran, Kafkasya, Güney Rusya ve Balkan Yarımadası gibi medeniyetler ile başka memleketler arasında bir bağlantı sahası olmakla kalmadığını, Batı Asya ile de ilişkilerde bulunarak, kıtalar aşan dünya yollarına da güzergâh olduğunu ifade etmiştir. Yine eserinde Karadeniz ile Akdeniz arasında büyük bir yarımada hâlinde batıya doğru uzanan Anadolu’nun cihan yollarının bir geçiş noktası olmakla beraber, Türkiye arazisinde ulaşımı güçleştiren bazı yönlerin de bulunduğunu, memleketin büyük bir kısmının yarımada olmasının

25 Hamit Sadi Selen, “Anadolu’dan Geçen Kadim Transit Yolları”, *Türk Yurdu Dergisi*, 1927, c. 5, sy. 28, s. 360-367.

deniz ve kara yolları arasındaki rekabet ve mücadeleyi en üst düzeye çıkardığını vurgulamaktadır. Anadolu’da uzun süre hüküm süren Hititlerin yol şebekesine ilişkin detaylı bilgilere sahip olunmadığını ifade eden yazar, güzergâhı bir dereceye kadar bilinen en eski yolların ise Asurîler ve İranîler devrine ait olduğuna, Irak’ı Karadeniz’e bağlayan Ninova-Sinop yolu ile Güney İran’ı Adalar Denizi’ne (Ege Denizi) birleştiren Susa-Sardis yolunun şimdiye kadar malum olan en kadim transit yollar olduğuna işaret etmektedir. Belirtilen yolların geçtiği güzergâhlardaki coğrafi unsurlara (dağ, geçit, nehir, yerleşme vb.) detaylı olarak yer veren yazar, posta tatarlarının bu yolu yedi günde katettiklerinin rivayet edildiğini aktarmaktadır.

Kullanıldığı dönemde sadece Anadolu değil, çok daha geniş sahaları ilgilendiren tarihî yol sistemlerinin yakın dönemde yapılan bilimsel çalışmalara konu olmaya devam ettiği görülmektedir. Anadolu’nun önemli tarihsel yollarından biri olan Kral Yolu’nu konu alan çalışma bu yayınlardan birini oluşturmaktadır.²⁶

Yine dünya ticaretine yön veren tarihî yollardan bir diğeri olan İpek Yolu’nu konu alan çalışmada²⁷ ise, yolun ortaya çıkış süreci, ana güzergâhları ve Anadolu’nun bu yol sistemindeki yeri incelemeye konu edilirken, geçmişte adeta kıtaları aşan etki sahasına sahip olan bu yolun yeniden canlandırılmasına yönelik çabaları konu edinen yayında ise²⁸ yeni ipek yolunun oluşturulması sırasında Türkiye açısından dikkat edilmesi gereken hususlara yer verilmiştir.

Türkiye’nin yol sistemi üzerine odaklanan çalışmada Selen²⁹, hem geçmişten beri Türkiye’de değişen yol güzergâhları ve hem de ulaşımında kullanılan vasıtalarındaki değişime işaret ederek, Türkiye’de ulaşımı etkileyen coğrafi faktörlerin durumuna dikkat çekmiştir. Yazar sadece karayolları değil, aynı zamanda denizyolu, demiryolu ve havayolu ulaşımının ülkedeki genel durumu ve ulaşımına etkisi üzerinde durarak, her bir ulaşım sisteminin mevcut durumu ve sorunlarını dile getirmiştir.

Sadece Doğu Anadolu Bölgesini kapsayan çalışmasında ise Selen³⁰, 1946 yazında gerçekleştirdiği bir gezi sırasında edindiği izlenimleri aktarmaktadır. Yazar, Erzurum-Kars, Erzurum-Horasan, Horasan-Sarıkamış, Sarıkamış-Kars, Kars-Ardahan ve Ardahan-Artvin güzergâhında yörenin fizikî coğrafya özellikleri ile bunun karayolu ulaşımına etkisini incelemiş ve çalışmasını çektiği çok sayıda fotoğrafla zenginleştirmiştir.

26 Enver Aydın Kolkusa, “Tarihi Coğrafya Açısından Kral Yolu”, *Gazi Üniversitesi Kastamonu Eğitim Fakültesi Dergisi*, 2001, c. 9, sy. 2, s. 493-500.

27 Muzaffer Bakırcı, “Coğrafi Açından Anadolu’nun Tarihi Ulaşım Ağı ve İpek Yolu”, *Avrasya Etüdleri Dergisi*, 2014, sy. 45/2014-1, s. 63-86.

28 Taşkın Deniz, “Yeni Umutların Işığında Tarihi İpek Yolu Coğrafyası”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2016, sy. 34, s. 195-202.

29 Hamit Sadi Selen, “Türkiye’nin Yol Sistemi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1943, sy. 1, s. 352-371.

30 Hamit Sadi Selen, “Doğu Anadolu Yolları ve Manzaraları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1949, sy. 11-12, s. 102-109.

Daha önce de ifade ettiğimiz üzere, Türkiye’de fizikî coğrafya özellikleri karayolu ulaşımın biçimlenmesinde temel bir rol oynamaktadır. Bu durumu çalışmasına konu eden Balcı³¹ kitap formatındaki çalışmasının birinci bölümünde, Türkiye’nin coğrafi konumu, genişliği ve sınırlarına temas ettikten sonra, topografyanın (yükselti ve eğim) yol inşa çalışmalarına etkisine yer vermiş, ikinci bölümde ise Türkiye’nin iklim bölgeleri, yol faaliyetlerine etki eden meteorolojik elemanlar ile akarsu rejimlerini incelemiştir.

Türkiye’nin tabii yollarını araştırma konusu yapan Gürsoy³² ise, yol ve ulaşım gibi kavramları tanımladıktan sonra topografya faktörünün karayolu ulaşımına etkisine odaklanmıştır. Türkiye’de eski ana yollar ile bugünkü ana yolların çok kere aynı genel istikameti takip ettiğini, ancak detayda birbirinden ayrıldıkları tezinden hareketle, yeryüzünde tabii olarak yolların geçmesine müsait sahaların bulunduğu, bunun da bir “tabii yol” kavramını ortaya çıkardığını ifade etmiştir. Çukur sahaların kenarlarının, dağ sıralarının fazla arızalı olmayan doruk çizgilerinin, dağ geçitlerinin, plato yüzeylerinin, çukur sahaların su tehdidi altında bulunmayan kısımlarının, nehir geçitlerinin tabii yol sahaları olarak kabul edilebileceğini belirten yazar, Türkiye’nin fizikî coğrafya özelliklerini bu çerçevede tahlil etmekte, tarihsel yol ağlarından örnekler vermek suretiyle de tezini pekiştirme yoluna gitmektedir.

Bir bütün olarak karayolu ulaşımını ele alan bir çalışmada ise³³, Türkiye’de bu ulaşım sisteminin tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı analiz edilmiştir. Karayolu ulaşımının Cumhuriyet döneminde genel ulaşım sistematığındeki yerine temas edilen çalışmada, karayolu ulaşımının gelişimini 1923-1950 ve 1950 sonrası olmak üzere iki döneme ayrılmış, yol uzunlukları ve ulaşım yatırımlarında bu ulaşım sistemine ayrılan pay gibi istatistiklere yer verilmiştir.

Karayolu ulaşım güzergâhları da sıkça çeşitli yönleriyle coğrafi çalışmalara konu olmaktadır. Güzergâhların geçtiği sahalarda ortaya çıkardıkları mekânsal değişimlere odaklanan bu çalışmalardan birini TEM otoyolu Kınalı-Gebze kesiminin yarattığı mekânsal etkiler üzerine yapılandırılmış olan yayın³⁴ oluşturmaktadır. Karayollarının çevresinde yerleşim alanlarının mevcut görünümünü nasıl değiştirdiğini ortaya koymayı amaçlayan çalışmada, araştırma sahasında karayolu-jeomorfolojik özellikler ilişkisi yanında, bu ulaşım tipinin konut ve sanayi alanlarının oluşmasındaki etkisi sorgulanmıştır.

31 Hilmi Balcı, *Karayolları ve Faaliyetlerinin Türkiye’deki Fizikî Coğrafya Şartları ile İlişkileri*, Ankara: Yeni Desen Matbaası, 1962.

32 Cevat Rüştü Gürsoy, “Türkiye’nin Tabii Yolları”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1975, sy. 26, s. 24-33.

33 Erol Kaplıhan, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2014, c. 7, sy. 33, s. 426-439.

34 Gaye Ertin, “Karayollarının Mekâna Etkisi Üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)”, *İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, 1993, sy. 10, s. 73-87.

Benzer bir başka bilimsel çalışmada ise³⁵ bu kez Trakya Otoyolu ulaşım coğrafyası açısından değerlendirilmiştir. Bu çalışmada, Trakya Otoyolunun sadece Asya ile Avrupa kıtalarını bağlamakla kalmadığı, Türkiye’yi Avrupa’ya bağlayan çok önemli bir güzergâh olduğu ifade edilerek, geçtiği sahalarda konut, hizmet, ticaret ve sanayi konularında önemli gelişmelerin yaşanmasına katkı sağladığı vurgulanmıştır. Güzergâhın temel özellikleri ile katettiği sahaların fizikî coğrafya özelliklerine detaylı olarak yer verilen çalışma, hattın kullanımına ilişkin istatistiklerle desteklenmiştir.

Ulaşımı güçleştiren coğrafi etmenler bakımından bir karayolu güzergâh analizine yer verilen çalışmada³⁶ Erzurum-Bingöl karayolu incelenmiştir. Çalışmada Karadeniz Bölgesinde yer alan önemli merkezleri, Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerindeki önemli merkezlere bağlayan en ekonomik yol güzergâhı olmasına karşın, coğrafi koşulların yarattığı zorluklar nedeniyle trafik yoğunluğunun düşük düzeyde kaldığı ifade edilmektedir. Güzergâh boyunca topografya ve iklim özelliklerine yer verilen çalışmada, kütle hareketlerinin (heyelanlar, göçmeler ve yamaç molozları) ve iklim elemanlarının (tipi, aşırı kar yağışı, çığ ve sis) karayolu ulaşımını güçleştirdiği, çoğu kez ise yolun uzun süre kapanmasına yol açtığı vurgulanmış, güzergâhtan daha iyi yararlanma konusunda önerilerde bulunulmuştur.

Karabük-Bartın karayolu güzergâhı da coğrafi bir araştırmaya konu olan bir diğer hat durumundadır.³⁷ Çalışmada, büyük ölçüde sanayi ürünlerinin taşınmasına sahne olan ve Batı Karadeniz kıyı kuşağı ile iç kesimleri bağlayan güzergâhın coğrafi özelliklerine yer verilerek, sosyo-ekonomik etkileri analiz edilmiştir.

Doğu Anadolu Bölgesinde önemli bir ulaşım güzergâhı olan Erzincan-Erzurum karayolunu konu edinen çalışmada³⁸ ise, doğal ve beşerî faktörlerin karayolu ulaşımını üzerindeki etkileri değerlendirilerek söz konusu güzergâhın bir bütün olarak analizi hedeflenmiş, bu hedef çerçevesinde güzergâhın konum özellikleri, doğal çevre şartları, beşerî çevre özellikleri gibi temel başlıklar halinde çalışma şekillendirilmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde, Erzincan- Erzurum karayolunun yapılan değişikliklerle standartlarının oldukça yükseltildiği, bu yönüyle Türkiye’de karayolu ulaşımında gelinecek noktanın bir yansıması olduğu ve Doğu Anadolu Bölgesinin karayolları içinde örnek bir görünüme sahip olduğu ifade edilmiştir.

35 Cemalettin Şahin, “Trakya Otoyolu (Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Değerlendirme)”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 2000, sy. 35, s. 347-370.

36 Ramazan Sever, “Erzurum-Bingöl Karayolunda Ulaşımı Güçleştiren Coğrafi Etmenler”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2005, sy. 14, s. 283-309.

37 Ünal Özdemir, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2008, sy. 19, s. 213-230.

38 Oğün Coşkun ve Halil Koca, “Doğu Anadolu Bölgesi İçin Önemli Bir Ulaşım Güzergâhı: Erzincan-Erzurum Karayolu”, *Erzincan Üniversitesi Uluslararası Erzincan Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, 2016, c. 3, s. 41-57.

Sadece doğal koşullar karayolu ulaşımı üzerinde etkide bulunmamakta, aynı zamanda yollar da şehirlerin peyzajında önemli değişimler yaratabilmektedir. Bu çerçevede çevre yollarının Erzurum'un peyzajına etkilerinin ele alındığı çalışmada³⁹, Erzincan-Erzurum karayolu, Erzurum-Kars karayolu, Erzurum-Artvin karayolu, Erzurum-Bingöl karayolu ile Erzurum-Kars demiryolunun şehrin gelişmesine etkisi ve peyzajın biçimlenmesindeki rolü analiz edilerek önerilerde bulunulmuştur.

Belli karayolu güzergâhlarının genel özelliklerini ortaya koyan çalışmaların yanında, hat boyunca daha spesifik bir unsura odaklanan çalışmaların varlığı söz konusudur. "Gebze-İzmir Otoyolu'nun Balıkesir-Susurluk karayolunda bulunan akaryakıt ve dinlenme tesislerine olası etkileri" başlığını taşıyan yayın⁴⁰ bu çalışmalardan birini oluşturmaktadır.

Zaman zaman ulaşım ile ilgili alan bazı çalışmalara da rastlanmaktadır. Rahva Düzlüğünü araştırmayı konu edinen çalışma⁴¹ bunlardan birini teşkil etmektedir. Bitlis-Tatvan arasında önemli bir ulaşım güzergâhı olan düzlüğün, Doğu Anadolu Bölgesinin bazı yöreleri ile- Güneydoğu Anadolu Bölgesini birleştiren yolların düğümlendiği bir konumda olması nedeniyle önem taşıdığı belirtilen çalışmada, tarihsel süreç boyunca ulaşımın sağlanmasındaki rolü ve etkisi analiz edilmiştir.

Heyelan, kaya düşmesi, sel, çamur akması, çığ, tipi ve sis gibi doğal olaylar karayolu ulaşımında zorlukların yaşanmasına neden olmaktadır. Belirtilen olayların belirgin etkisi onların zaman zaman bilimsel çalışmalara konu edilmesine zemin hazırlamaktadır. Bu çalışmalar Türkiye genelini ilgilendiren incelemeler şeklinde olduğu gibi⁴², belirli bir yöreyi kapsayan tarzda da olabilmektedir.⁴³

Daha önce de ifade edildiği üzere, genel olarak ulaşım sistemleri yerleşmelerin kurulup gelişmesinde etkili faktörler durumundadır. Karayolu ulaşımı, katettiği saha nedeniyle bu etkinin daha belirgin olarak izlenebildiği bir ulaştırma türü niteliğindedir. Dolayısıyla bazı kasaba ve şehirlerin ulaşım ve özellikle karayolu ulaşımına bağlı olarak gelişmesi, bu yerleşmelerin ulaşım ekseninde incelemeye tâbi tutulmasını beraberinde getirmektedir. Ulaşım fonksiyonuna bağlı olarak

39 Yaşar Gök, "Çevre Yollarının Erzurum'un Peyzajına Etkileri", *Türk Coğrafya Dergisi*, 2000, sy. 35, s. 155-172.

40 Alaattin Kızılçaoğlu ve İbrahim Aydın, "Gebze-İzmir Otoyolu'nun Balıkesir-Susurluk Karayolunda Bulunan Akaryakıt ve Dinlenme Tesislerine Olası Etkileri", *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2013, sy. 27, s. 143-154.

41 Kenan Arınç, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2000, c. 6, sy. 3, s. 25-46.

42 Cemalettin Şahin ve Servet Karabağ, "Türkiye'de Doğal Afetler ve Karayollarımız", *Gazi Üniversitesi Gazi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 1994, sy. 2, s. 211-229.

43 İhsan Bulut, Cemal Sevindi, Eren Yürüdü, Halil Hadimli ve Eyüp Artvinli, "Erzurum- Artvin Karayolu'nda (Uzundere-Yusufeli Arası) Doğal Afetlerin (Kaya Düşmesi ve Çamur Seli) Ulaşımına Etkileri", *Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2004, sy. 33, s. 117-131.

gelişen Bozüyük⁴⁴ ve ulaşım ile birlikte sanayinin etkisinin de ele alındığı Nizip⁴⁵ belirtilen türdeki çalışmalara örnek olarak verilebilir. Adı geçen bu şehirlerde ulaşım şartları şehrin mekânsal ve fonksiyonel biçimlenmesinde belirleyici rol oynamaktadır. Bozüyük şehri Marmara, İç Anadolu, Karadeniz ve Ege bölgelerinin en çok yaklaştığı yerdeki konumuyla, özellikle karayolu ve demiryolu ulaşımı açısından çok elverişli koşullar sağlarken, bu durum şehrin özellikle sanayi alanında gelişmesinde de etkili bir rol oynamaktadır. Geçmişte ipek yolu üzerinde bulunan Nizip şehri ise, günümüzde E90 karayolunun üzerindeki elverişli konumu dolayısıyla gelişmesinde ulaşım şartlarının etkili olduğu bir şehir niteliği taşımaktadır.

İki yüksek dağ kütleleri arasında nispeten alçak, dağlık sahayı katetmeye en elverişli dar ve uzun sahalara olarak tanımlanabilecek olan geçitler, tarihsel süreç boyunca özellikle yüksek ve engebeli topografyanın yaygın olduğu bölgelerde ulaşım için hayati önem taşımışlardır.

Türkiye’de, engebeli topoğrafya ve yüksek sıradağlar, özellikle karayolu ve demiryolu ulaşımında çeşitli güçlüklerin yaşanmasını beraberinde getirmektedir. Topoğrafyanın bu olumsuzlukları yine bir topoğrafik ünite olan geçitlerin kullanılmasıyla aşılmaya çalışılmaktadır.

Ülkemizde çok sayıda geçidin varlığı ve ulaşım üzerindeki belirgin etkisi, bu unsurların sıkça coğrafi çalışmalara konu edilmesini beraberinde getirmektedir. Ülkede yer alan geçitlerin tamamını inceleme konusu yapan çalışmalar olduğu gibi⁴⁶ sadece belirli bir bölgedeki geçitleri kapsayan çalışmalar⁴⁷ yapılmakta, her bir geçit münferit olarak da araştırmalara konu olabilmektedir. Bu tür çalışmalara örnek olarak; Erzincan ili sınırları içinde yer alan Sansa Boğazı⁴⁸, Sivas ili sınırları içinde yer alan Kızıldağ Geçidi⁴⁹, tarihsel süreç boyunca her dönem İç Anadolu Bölgesi ile Akdeniz Bölgesini Toros dağları üzerinden bağlayan en stratejik noktalardan

44 Namık Tanfer Altaş, “Ulaşım Fonksiyonuna Bağlı Olarak Gelişen Bir Şehir Bozüyük”, *Coğrafya’ya Adanmış Bir Ömür Prof. Dr. Hayati Doğanay*, Serhat Zaman ve Ogün Coşkun (eds.), 2015, Ankara: Pegem Yayıncılık, s. 621-652.

45 Mehmet Emin Sönmez ve Zafer Başkaya, “Sanayi ve Ulaşım Fonksiyonlarına Bağlı Gelişen Bir Şehir: Nizip”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2012, sy. 28, s. 79-102.

46 İbrahim Fevzi Şahin, *Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler*, Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık, 2013; Mustafa Girgin, İhsan Bulut ve Cemal Sevindi, “Türkiye’deki Karayolu Geçitleri”, *Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2001, sy. 27, s. 159-173.

47 İbrahim Fevzi Şahin ve Hakkı Yazıcı, “Erzincan İlindeki Karayolu Geçitleri ve Ulaşımındaki Önemi”, *Erzincan Üniversitesi Uluslararası Erzincan Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Erzincan, 2016, c. 3, s. 157-167.

48 Hakkı Yazıcı, “Sansa Boğazı’nın (Erzincan) Kara ve Demiryolu Ulaşımındaki Önemi”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1995, sy. 1, s. 456-474.

49 Hakkı Yazıcı, “Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1995, sy. 30, s. 97-113.

biri olan Gülek Boğazı⁵⁰, Erzincan ili sınırları içinde yer alan Sakaltutan Geçidi⁵¹, Doğu Karadeniz bölümünü İç Anadolu'ya bağlayan çok önemli bir güzergâh niteliğindeki Zigana (Kalkanlı) Geçidi⁵², Amanos dağları üzerinde yer alan ve İskenderun ile Antakya arasında geçişe olanak tanıyan Belen Geçidi⁵³, Karadeniz kıyı kesimi ile iç kesimler arasında geçişe en uygun noktalarından bir diğerini teşkil eden ve Rize- Erzurum karayolu üzerinde yer alan Ovit Geçidi⁵⁴ verilebilir.

Büyük veya küçük ölçekte su kütlelerini (akarsu, dere, boğaz, körfez vb.) daha kolay aşmak istemenin bir sonucu olarak ortaya çıkan, çeşitli tip, özellik ve uzunluktaki köprüler karayolu ve demiryolu ulaşımında etkili rol oynayan unsurlardan bir diğerini teşkil etmektedir. Aşılmak istenen su engelini niteliğine ve kullanım amacına göre şekillenen köprüler, ulaşımı kolaylaştırmanın yanı sıra, inşa edildiği dönemin mimarî özelliklerini yansıtmaları bakımından ayrı bir anlam taşımakta, zaman zaman turizm açısından da önemli olanaklar yaratabilmektedir. Gün geçtikçe uzunlukları giderek artan köprüler bakımından Türkiye oldukça zengin bir görünüm sergilemektedir. 2017 yılı verilerine göre Türkiye genelinde, toplam uzunlukları 453 km'yi bulan 8.030 adet karayolu köprüsü ile toplam uzunlukları 108 km'yi biraz aşan 26.249 adet demiryolu köprüsünün mevcudiyeti bunu teyid eder niteliktedir.

Köprülerin ulaşımındaki etkisini konu alan çalışmalar belirli bir sahadaki birden fazla köprüyü kapsayabildiği gibi⁵⁵, münferit olarak köprülerin bulunduğu sahalardaki ulaşım etkisi üzerine de olabilmektedir. Belirtilen çerçevede, sadece ülke içi veya kentiçi değil aynı zamanda kıtalararası karayolu ulaşımında stratejik bir önem taşıyan İstanbul boğaz köprülerinin coğrafi çalışmalara konu edildiği görülmektedir.⁵⁶ Anadolu'nun en eski köprülerinden biri olarak ifade edilen,

50 Halil Koca, Ünal Özdemir ve İbrahim Fevzi Şahin, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2005, sy. 14, s. 7-30.

51 İbrahim Fevzi Şahin, "Sakaltutan Geçidinin (Erzincan) Karayolu Ulaşımındaki Önemi", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2006, sy. 15, s. 7-31.

52 Yahya Kadioğlu, "Zigana (Kalkanlı) Geçidi'nin Karayolu Ulaşımındaki Rolü ve Önemi", *Türk Coğrafya Dergisi*, 2006, sy. 44, s. 45-59.

53 İbrahim Fevzi Şahin, "Belen Geçidinde Coğrafi Gözlemler", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2007, sy. 17, s. 65-86.

54 Ünsal Bekdemir ve Ogün Coşkun, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Ovit Geçidi", *Turkish Studies*, 2010, c. 5/3, s. 865-889.

55 Mehmet Akif Ceylan, "Gediz Havzasında Tarihi Köprüler ve Fonksiyonel Özellikleri", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2011, c. 16, sy. 25, s. 103-131.

56 Nuriye Garipağaoğlu, "İstanbul Boğaz Köprülerinin Kentiçi-Şehirlerarası ve Uluslararası Ulaşımındaki Önemi", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1997, sy. 2, s. 131-156; Nuriye Garipağaoğlu, "Avrupa-Asya Anakaralarının Kara Ulaşımı Bağlantısında İstanbul Boğaz Köprülerinin Önemi", *Geçmişte, Günümüzde ve Gelecekte Trakya Coğrafya Meslek Haftaları Serisi*, İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu Yayını, 2000, s. 147-179.

Erzurum’un Köprüçay ilçesi yakınlarında yer alan Çobandede Köprüsü⁵⁷ ise Aras nehrinin aşılmasında önemli bir rol üstlenmiştir.

Tüneller, karayolu ulaşımında dağlık ve tepelik sahaların aşılmasında önemli avantajlar sağlayan unsurlardan bir diğeri durumundadır. İnşa maliyetleri, harcanan enerji ve zaman açısından artı bir yük getirmesine karşın tüneller, özellikle yükselti ve eğim değerlerinin çok büyük boyutlara ulaştığı mekânlarda, rahat, güvenli ve hızlı bir ulaşımın sağlanmasında çok değerli katkılar sunabilmektedir.

Türkiye, topografik şartların etkisiyle sadece karayolu ulaşımında değil, demiryolu ulaşımında da sıkça tünellerden yararlandığı bir coğrafi mekân niteliğindedir. 2017 yılı verilerine göre Türkiye’de karayolları üzerinde toplam uzunlukları 197 km’yi bulan 242 adet, demiryolu hatları üzerinde ise toplam uzunlukları 258 km’yi bulan 818 adet tünel ulaşımın daha sağlıklı yürütülmesine katkı sağlamaktadır.

Türkiye’de tünellerin, ulaşımın diğer unsurlarından daha az coğrafi çalışmalara konu edildiği görülmektedir.⁵⁸

Güvenlik, kontrol ve düzenleme gibi ihtiyaçların bir sonucu olarak oluşturulan sınır kapıları tüm ulaşım sistemlerinde uluslararası ulaşımın vazgeçilmez unsurları niteliğindedir.

Sadece kıtaları birleştiren özelliğiyle değil, sahip olduğu alansal genişlik açısından da uzun kara ve deniz sınırlarını bünyesinde barındıran Türkiye, 2753 km uzunluğundaki kara sınırını 8 ülkeyle paylaşmaktadır. Türkiye’nin sahip olduğu kara sınırının uzunluğu ve komşu olduğu ülke sayısındaki fazlalık, uluslararası karayolu ulaştırmasının önem kazanmasını da beraberinde getirmiş ve bu amaçla çok sayıda sınır kapısı açılmıştır.

Belirtilen sınır kapılarının bir bölümü çeşitli yönleriyle coğrafi çalışmalara konu olmuştur. Bu çalışmalar karayolu sınır kapılarının tümünü analiz etmeyi hedefleyen çalışmalar olduğu gibi⁵⁹, belirli bir ilin sınırları dâhilinde yer alan sınır kapıları şeklinde de olabilmektedir.⁶⁰ Ayrıca münferit olarak Gürcistan sınırında yer

57 Hasbi Soylu, “Çobandede Köprüsü’nün Coğrafi Konumu ve Önemi”, *Atatürk Üniversitesi Güzel Sanatlar Enstitüsü Dergisi*, 1999, sy. 5, s. 141-150.

58 İbrahim Fevzi Şahin ve Mete Alım, “Türkiye’deki Karayolu Tünelleri ve Ulaşımındaki Önemi”, *ICPESS (International Congress on Politic, Economic and Social Studies)*, 2017, No 2.

59 Muzaffer Bakırcı, “Türkiye’de Karayolu Sınır Kapılarının Uluslararası Ulaşımındaki Yeri ve Önemi”, *Prof. Dr. Süha Göney’e Armağan Kitabı*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2012, s. 165-193.

60 Zeki Koday, “Türkiye’ye Yolcu Giriş Çıkışlarında Edirne İlindeki Gümrük Kapılarının Yeri ve Önemi”, *Geçmişte, Günümüzde ve Gelecekte Trakya Coğrafya Meslek Haftaları Serisi*, İstanbul: Türk Coğrafya Kurumu Yayını, 2000, s. 181-2005.

alan Sarp sınır kapısı⁶¹, İran arasında bulunan Gürbulak sınır kapısı⁶², Nahçıvan sınırında konumlanmış bulunan Dilucu sınır kapısı⁶³ ile Suriye sınırında bulunan Cilvegözü sınır kapısı⁶⁴ ayrı ayrı inceleme konusu yapılarak, bu sınır kapılarının uluslararası ulaşım ve yöre ticaretine etkisinin ortaya konulması hedeflenmiştir.

Diğer taraftan sınır geçişlerinin ve ticaretinin bütünüyle kontrol altına alınmadığı sahalarda ise, sıkça çeşitli amaçlarla sınır ihlalleri gerçekleştirildiği ve kaçakçılığın yaygın bir şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır.⁶⁵

3. Türkiye’de Denizyolu Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

Türkiye, coğrafi konumunun ona sağladığı imkânlarla tarihsel süreç boyunca denizyolu ulaşımı bakımından yeryüzünün en önemli coğrafi mekânlarından biri olmuştur. Günümüzde de bu durum büyük ölçüde önemini devam ettirmektedir. Üç tarafının denizlerle çevrili olması, bir iç denize sahip olması, akarsulardan yararlanma bakımından olmasa da, özellikle büyük su kütleleri halinde olan doğal ve baraj göllerinin varlığı Türkiye’nin su yoluyla taşıma yapması bakımından büyük potansiyeller barındırmasına olanak sağlamaktadır. Türkiye denizyolu taşımacılığında sadece son liman olma özelliğiyle değil, aynı zamanda Asya ile Avrupa arasında bir geçiş noktasında olması bakımından da stratejik bir öneme sahip bulunmaktadır.

Türkiye’de 8333 km’yi bulan kıyı uzunluğuyla, sadece uluslararası taşımacılıkta değil, aynı zamanda ülke içi ve belirli ölçüde kentiçi ulaşımında da su yolundan faydalanma imkânına sahiptir.

Türkiye’de denizyolu ulaşımına ilişkin yayınlanmış 33 eser incelemeye tabi tutulmuştur. Farklı yıllarda yayınlanmış bu çalışmaların biri kitap ve biri kitapta bölüm, 7’si bildiri formatında olurken, 24’ü ise makale formunda oluşturulmuştur.

Denizyolu ulaşımı potansiyeline paralel olarak, gerçekleştirilen bilimsel çalışmalarda bir yanda denizyolu ulaşımına ilişkin temel unsurlara (boğaz, kanal ve

61 Zeki Koday, “Sınır Ticaretimiz Bakımından Sarp Sınır Kapısının Önemi”, *Atatürk Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 1994, sy. 1, s. 123-134; İlhan Yaşar Hacısalihoğlu, “Trabzon Şehrinde Sarp Sınır Kapısının Açılışından Sonra Ticaret Fonksiyonundaki Değişmeler”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1997, sy. 32, s. 281-299.

62 Kenan Arıncı, “Coğrafi Özellikleri Bakımından Gürbulak Gümrük Kapısı ve Çevresi”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 1999, sy. 25, s. 125-168.

63 İbrahim Güner ve Ünsal Bekdemir, “Dilucu Gümrük Kapısından Yapılan Sınır Ticareti ve İğdir’a Etkileri”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1999, sy. 34, s. 123-139.

64 Hasbi Soylu, “Beşeri ve Ekonomik Coğrafya Açısından; Cilvegözü Gümrük Kapısı ve Önemi”, *EKEV Akademi Dergisi*, 2003, yıl 7, sy. 14, s. 173-194.

65 Orhan Deniz, “Türkiye-İran Sınırında Akaryakıt Kaçakçılığı ve Etkileri”, *Uluslararası Terörizm ve Sınırtaşın Suçlar Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, Ankara: Polis Akademisi Yayınları, 2010, s. 97-116.

liman gibi yer verilirken, diğer taraftan ulaşımın gerçekleştirildiği su kütesinin niteliği (kıyı suları, göl ve nehir gibi) öne çıkmaktadır.

Denizyolu ulaşımına ilişkin bilimsel çalışmalarda dikkati çeken bir husus limanlara ilişkin yayınların fazlalığıdır. Bilindiği üzere limanlar denizyolu ulaşımının temel unsurları durumundadır. Denizyolu ulaşımında kapıdan kapıya taşıma yapılamadığından uygun alanlara gemilerin; yük ve yolcu hareketi, yakıt ikmali, hava ve diğer koşullara karşı koruma sağlamak amacıyla çeşitli büyüklükte limanların inşa edilmesi zorunludur. Limanlar denizyolu ulaşımına imkân tanırken, aynı zamanda konumlandıkları sahada çeşitli ölçeklerde şehirselleşmelerin oluşmasına ve gelişmesine de zemin hazırlarlar.

İncelenen toplam 33 yayının 22’sinin (%67) belirtilen kapsamda olması limanların denizyolu ulaşımındaki etkisini teyid eder niteliktedir. Belirtilen yayınlarda limanlar bazen bir bütün olarak ele alınmış, bazen de münferit olarak incelemeye konu olmuştur. Hatta bazı limanların birden fazla kez bilimsel çalışmaya konu olduğu görülmektedir.

Türkiye’deki limanları bir bütün olarak ele alan çalışmalardan biri “Türkiye’nin Limanları”⁶⁶ başlığıyla yayınlanan ve yayınlandığı tarih itibarıyla ülkemizde yer alan limanları, yükleme-boşaltma, harekete konu olan yüklerin niteliğine ve genel fonksiyonlarına göre sınıflandırarak inceleyen çalışmadır. Yine benzer bir alanda gerçekleştirilen bir diğer yayında⁶⁷ ise, Türkiye limanlarında ihrac taşımaları inceleme konusu yapılmıştır. Belirtilen yayında temel amaç olarak, Türkiye limanlarının ihracattaki genel özelliklerini ortaya koymak ve limanların çağın gereklerine göre güçlendirilmesi için önerilerde bulunmak şeklinde ifade edilmiştir.

Farklı başlıklar kullanılmasına karşın, limanlar üzerine yapılan bilimsel çalışmalarda genel olarak benzer bir şablon kullanıldığı görülmektedir. Bu bakımdan yayınların; limanın coğrafi konumu, tarihsel gelişimi, hinterlandıyla ilişkileri, kapasitesi, taşımaya ilişkin veriler, sorunlar ve öneriler şeklinde biçimlendirildiği gözlenmektedir.

Türkiye Cumhuriyeti döneminde limanlara ilişkin en eski tarihli yayın Samsun limanı ve hinterlandını konu alan çalışmadır. 1944 yılında yayınlanan bu eserde Tanoğlu⁶⁸, Samsun limanının kıyı ile iç kesimler arasında ulaşım elverişli konumu itibarıyla, Karadeniz kıyısındaki diğer limanlardan farklılaştığına ve avantajlı duruma geçtiğine dikkat çekmektedir. Limanın fizikî özelliklerini ele alan yazar,

66 Murat Özgür, “Türkiye Limanları”, *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 1999, sy. 7, s. 147-158.

67 Muhsin Kadioğlu ve Cemalettin Şahin, “Türkiye Limanlarından İhrac Taşımaları”, *Türkiye’nin Deniz ve Kıyı Alanları III. Ulusal Konferansı Türkiye Kıyıları I Konferansı Bildiriler Kitabı*, 2001, s. 68 5-694.

68 Ali Tanoğlu, “Samsun Limanı ve Hinterlandı”, *Samsun Üniversite Haftası, İstanbul Üniversitesi Yayını*, 1944, s. 283-296.

limandan gerçekleşen taşımaları istatistik veriler ışığında analiz etmektedir. Tanoğlu yazısının sonuç bölümünde ise, limanın çok elverişli bir hinterlanda sahip olmasına karşın yeterli gelişmeyi kaydetmediğini, bu durumun Dünya ekonomik buhranı ile ilişkilendirebilmesine karşın daha ziyade limanın durumuyla alakalı olduğuna vurgu yapmaktadır.

Uzun süre sonra aynı liman bir kez daha bir bilimsel çalışmaya konu olmuştur. 2006 yılında “Samsun Limanı”⁶⁹ başlığıyla yayınlanan çalışmada limanın uluslararası ulaşımına etkisi ve katkısı öne çıkarılmış, özellikle Balkanlar, Orta Avrupa ve Rusya ile Ortadoğu ve Orta Asya ülkeleri arasında denizyolu, demiryolu ve karayolu sistemleri arasında kombine taşımacılık bakımından merkezî bir konumda olduğuna dikkat çekilmiştir.

Tarihsel süreç boyunca hemen her dönem denizyolu ulaşımı için stratejik noktalardan biri olan İstanbul, bu önemini sahip olduğu limanlar yoluyla sürdürmektedir. İstanbul limanının kuruluş, gelişim ve işlevlerini incelemeyi hedefleyen çalışmada⁷⁰ limanın konumuna, genel fizikî özelliklerine ve taşıma istatistiklerine yer verildikten sonra, limanın şehirle ilişkisi irdelenmiştir.

İstanbul’un liman özelliğinin sonraki dönemlerde kruvaziyer turizmi açısından incelemeye konu olduğu görülmektedir.⁷¹ Bu çalışmada önce kruvaziyer turizminin niteliklerine yer verilmiş ardından İstanbul’un bu alternatif turizme ilişkin potansiyeli vurgulanmıştır.

Limanların geleneksel işlevlerinin yanı sıra, özel amaçlı oluşturulan limanların arttığı görülmektedir. Bu durum belirtilen alana yönelik coğrafi çalışmaları da beraberinde getirmektedir. “Türkiye’nin yat limanları”⁷² başlıklı çalışma bu kapsamda gerçekleştirilmiş bir yayın niteliğindedir.

Türkiye’de coğrafi çalışmalara en fazla konu olan liman Trabzon Limanı’dır. Tarihsel süreç boyunca önemli bir liman özelliğinde olan Trabzon Limanı günümüzde de bu işlevini sürdürmekte, dolayısıyla dönemselsel olarak meydana gelen değişimler bilimsel çalışmalara konu olabilmektedir. 1999 yılında “Trabzon Limanı”⁷³ başlığıyla gerçekleştirilen yayını, 2001 yılında “Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği”⁷⁴ başlığıyla

69 Ali Yılmaz, “Samsun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 2006, sy. 45, s. 85-100.

70 Suna Doğaner, “İstanbul Limanı: Kuruluş, Gelişim ve İşlevleri”, *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, 1991, sy. 8, s. 115-144.

71 Özlem Sertkaya Doğan, “Importance of The Istanbul Port in Terms of Cruise Tourism”, *Medcoast 11 Conference*, 2011, c. 1, s. 295-303.

72 Suna Doğaner, “Türkiye’nin Yat Limanları”, *İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni*, 1992, sy. 9, s. 183-206.

73 Saliha Koday, “Trabzon Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1999, sy. 34, s. 467-488.

74 Ünsal Bekdemir, İbrahim Fevzi Şahin ve Yahya Kadioğlu, “Trabzon Limanı’ndan İran’a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2001, sy. 5, s. 35-57.

ikincisi takip etmiş, 2014 yılında ise “Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı”⁷⁵ başlığıyla üçüncü kez bir bilimsel incelemeye konu olmuştur.

Limanlara ilişkin çalışmalarda; Mersin Limanı⁷⁶, Aliğa Limanı⁷⁷, Bandırma Limanı⁷⁸, İskenderun Limanı⁷⁹, Gemlik Limanları⁸⁰ gibi oldukça sade başlıklar tercih edildiği gibi, limanın kıyı alanları üzerindeki etkisine dikkati çeken⁸¹, hinterlandıyla ilişkilerini öne çıkaran⁸², stratejik önemine işaret eden⁸³, mansap özelliklerine vurgu yapan⁸⁴, taşınan ürüne odaklanan⁸⁵, taşıma şeklini ele alan⁸⁶ ve nihayet çevreyle ilişkilerini önceleyen⁸⁷ başlıklar da dikkati çekmektedir.

Doğal süreçler sonucunda oluşmuş ve büyük su yüzeyleri arasındaki bağlantı noktalarını teşkil eden Boğazlar, denizyolu ulaşımında kesintisiz bir taşımanın yapılmasında büyük bir rol üstlenmekte ve bu ulaşım türü açısından önemli stratejik noktaları oluşturmaktadır. Genişlikleri, uzunlukları ve bağlantısını sağladıkları su yüzeylerinin nitelikleri bakımından etkinlikleri değişen çok sayıda boğaz yeryüzünde denizyolu ulaşımına hizmet etmektedir.

Dünyanın önemli iki boğazının Türkiye sınırları içinde bulunması, bunlarla ilgili coğrafi bilimsel çalışmaların da ortaya konulmasına zemin hazırlamıştır. Karadeniz ile Marmara Denizi arasında bağlantıyı sağlayan İstanbul boğazında

75 Serkan Doğanay, *Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Araştırma: Trabzon Limanı ve Hinterlandı*, Ankara: Pegem Akademi Yayınevi, 2014.

76 Süheyla Balci Akova, “Mersin Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1996, sy. 31, s. 219-257.

77 İlker Eroğlu ve Recep Bozyiğit, “Aliğa Limanı”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2013, sy. 28, s. 81-116.

78 Süheyla Üçışık, “Ulaşım Coğrafyası Bakımından Bir İnceleme: Bandırma Limanı”, *Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, II. Ulusal Eğitim Sempozyumu Bildirileri*, 1996.

79 Saliha Koday, “İskenderun Limanı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1998, sy. 33, s. 211-235.

80 Saliha Koday ve Gökhan Baki, “Gemlik Limanları”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2014, sy. 18/3, s. 431-454.

81 Meral Avcı ve Sedat Avcı, “Limanların Kıyı Alanları Üzerindeki Etkilerine Bir Örnek: Filyos Limanı Projesi”, *Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları III. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 01 Konferansı Bildiriler Kitabı*, 2001, s. 421-431.

82 Ünsal Bekdemir ve İbrahim Güner, “Giresun Limanı ve Hinterlandı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1999, sy. 34, s. 597-624.

83 Ünal İbret, Duran Aydınöz ve Fahriye Bekdaş, “Karadeniz Kıyısında Stratejik Bir Liman: İnebolu Limanı”, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 2010, sy. 20, s. 15-33.

84 Vedat Karadeniz, “Mansap Limanlarına Bir Örnek: Bartın Limanı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2010, c. 3, sy. 12, s. 291-303.

85 Vedat Karadeniz ve Şaban Çelikoğlu, “Kömür Üretimine Bağlı Olarak Kurulmuş Bir Liman: Zonguldak Limanı”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2010, c. 15, sy. 24, s. 157-176.

86 Ünal Özdemir ve Taşkın Deniz, “Zonguldak Limanı’nda Ro-Ro Taşımacılığı”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2013, sy. 18 (30), s. 103-114.

87 Okan Yaşar, “Çanakkale Boğazı Doğu Kıyılarında Çevre Dostu Bir Liman: Çanakkale Kepez Limanı”, *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, 2008, sy. 5 (2), s. 1-26.

ulaşımı konu alan çalışmada⁸⁸, boğazın tarihsel önemine vurgu yapılarak, fizikî özellikleri detaylandırılmış ve dönemsel olarak gerçekleşen gemi trafiği analiz edilmiştir.

Marmara Denizi ile Ege Denizi arasında bağlantı sağlayan Çanakkale boğazının ise iki kez coğrafyacılar tarafından bilimsel çalışmalara konu edildiği görülmektedir. “Çanakkale Boğazında Ulaşım”⁸⁹ başlığını taşıyan çalışmada, boğazın konumu, boyutları, doğal ve beşerî çevre özellikleri belirtilerek, gemi trafiği istatistik veriler ışığında incelenmiştir. Yine aynı boğazı konu alan diğer çalışmada⁹⁰ ise, boğazın stratejik konumuna dikkat çekilerek, fizikî özellikleri ele alınmış ve gemi trafiği analiz edilmiştir.

Doğal denizyolu bağlantı noktaları olan boğazlara benzer fonksiyona sahip olan, ancak insan eliyle oluşturulmaları bakımından boğazlardan farklılaşan kanallar da, denizyolu ulaştırmasında temel stratejik noktaları teşkil etmektedirler. Bu bağlantı noktaları inşa edildikten sonra sağladıkları avantajlarla denizyolu güzergâhlarının değişmesine neden olmakta, mesafeyi kısaltma bakımından sağladıkları avantajlarla da cazip denizyolu güzergâhları olmaya başlamaktadırlar.

Türkiye Cumhuriyeti döneminde henüz taşımacılıkta kullanılan bir kanal söz konusu olmamakla birlikte, Türk coğrafyacılar başka bölgelerdeki kanalların ulaşımına ilişkin çeşitli yönlerini incelemiş ve buna ilişkin yayımlar gerçekleştirmişlerdir. Bunlardan biri Süveyş kanalını konu alan çalışmadır.⁹¹ 1952 yılında kaleme alınan makale aslında iki temel kısımdan oluşmaktadır. Yayımların birinci bölümü Nil nehri vadisinin kısa bir mevzii coğrafya incelemesine ayrılmış, ikinci bölümde ise açıldığı tarihten itibaren Mısır’ın siyasî kaderinin sıkı sıkıya bağlı kaldığı Süveyş Kanalı jeopolitik açıdan ele alınmıştır.

Akdeniz ile Kızıldeniz arasında denizyolu bağlantısını mümkün kılan Süveyş Kanalı, sadece Mısır için değil tüm dünya deniz ulaşımında radikal değişiklikler meydana getirmiştir. Çalışmasında Süveyş kanalının açılma sürecinde yaşanan olaylara ve yarattığı etkilere detaylı olarak yer veren Tanoğlu, kanalın açıldığı sahanın fizikî coğrafya özelliklerini ortaya koymakta ve yazısının sonunda, kanalın özellikle Avrupa ile Hindistan ve Uzakdoğu’ya ulaşım konusunda yakaladığı başarıya vurgu yapmaktadır.

88 Nuran Taşlıgil, “İstanbul Boğazı’nın Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2004, sy. 10, s. 1-18.

89 İbrahim Güner ve Hakkı Yazıcı, “Çanakkale Boğazında Ulaşım”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 2000, sy. 35, s. 25-50.

90 Rüştü Ilgar, “Çanakkale Boğazı Ekosisteminde Ulaşım Faaliyetleri”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2002, sy. 8, s. 46-59.

91 Ali Tanoğlu, “Süveyş Kanalı”, *İstanbul Üniversitesi, Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, 1952, sy. 3-4, s. 18-47.

Kanal ulaşımıyla ilgili diğer yayın Volga-Baltık su yoluna odaklanan çalışmadır.⁹² Bu yayında ise, adı geçen kanalın tarihsel gelişim sürecine ve fizikî özelliklerine ilişkin bilgilere yer verildikten sonra, kanalın turizmdeki önemi öne çıkarılmıştır. Bu çerçevede kanal ve takip ettiği rota üzerindeki turistik çekicilikler çalışmanın temel konusunu oluşturmuştur.

Türkiye’de deniz yolu ulaşımına ilişkin coğrafi çalışmalar her ne kadar liman, boğaz ve kanal gibi unsurlar üzerinde yoğunlaşmış olsa da, spesifik konularda da yayınların gerçekleştirildiği izlenmektedir. Bunlardan; bir deniz yolu ulaşım hattını inceleme konusu eden çalışmada İstanbul-Bandırma arasındaki deniz yolu ulaşımı⁹³ incelenirken, göl yüzeyinde ulaşım odaklanan çalışmada ise Van Gölü’nde ulaşım⁹⁴ araştırma konusu yapılmıştır.

Ekolojik taşımacıya odaklanan çalışmada, Türkiye kıyı sularının ekolojik taşımacılıkta kullanım potansiyeli ve su yönetimi⁹⁵ inceleme konusu yapılırken, akarsularda geleneksel bir ulaşım aracına dikkat çekilen diğer bir çalışmada ise, Dicle ırmağında Kelek taşımacılığı ele alınmıştır.⁹⁶ Deniz yolu ulaşımında yüklerin taşıma şeklini öne çıkaran çalışmada, Türkiye’de konteyner taşımacılığı⁹⁷ incelenirken, bu ulaşım sisteminin kentiçi ulaşımına etkisi ve katkısı ise İstanbul özelinde bir başka çalışmada⁹⁸ analiz edilmiştir.

4. Türkiye’de Demiryolu Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

İngiltere’deki kömür ocaklarında biriken suyu boşaltmak için ray sisteminin icat edilmesine dayanan demiryolu ulaşımı, özellikle buharlı motorun icadıyla birlikte hızlı bir gelişme sürecine girmiş, yolcu ve yük taşımada temel bir sistem halini almıştır.

İlk demiryolu ulaşımının 1825 yılında İngiltere’de Stockton-Darlington hattında gerçekleştirilmesinden kısa süre sonra bu ulaşım şekli önce Avrupa, sonrasında

92 Nuran Taşlıgil, “Volga - Baltic Waterway and Tourism”, *Journal of World of Turks (ZfWT)*, 2011, c. 3, sy. 2 s. 41-51.

93 Cemalettin Şahin, “Ulaşım Coğrafyası Açısından İstanbul - Bandırma Deniz Ulaşımı”, *Marmara Denizi 2000 Sempozyum Bildiriler Kitabı*, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayını, 2000, s. 175-188.

94 Orhan Deniz ve Hakkı Yazıcı, “Van Gölünde Ulaşım”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 2003, sy. 40, s. 17-33.

95 Rüştü İlgar ve Nusret Koca, “Su Yönetiminde Ülkemiz Kıyı Sularının Ekolojik Taşımacılıkta Kullanım Potansiyeli”, *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 2006, c. 5, sy. 16, s. 122-134.

96 Emrullah Güney, “Dicle İrmağında Kelek Taşımacılığı”, *Atatürk, Dil ve Tarih Kurumu. Coğrafya Araştırmaları Dergisi*, 1990, sy.2, s.323-328.

97 Süheyla Üçışık ve Muhsin Kadioğlu, “Türkiye’de Konteyner Taşımacılığı”, *TMMOB Makina Mühendisleri Odası Ankara Şubesi III. Ulaşım ve Trafik Kongresi Bildiriler Kitabı*. 2001, s.57-62.

98 Özlem Sertkaya Doğan, “İstanbul’un Ulaşımında Deniz Yollarının Yeri ve Önemi”, *Prof.Dr. Süha Göney’e Armağan Kitabı*, 2013, s.40-70.

ise diğer kıtalara hızla yayılmış, 1964 Tokyo Olimpiyatları için Japonya tarafından geliştirilen ve ilk seferini Tokyo-Osaka arasında gerçekleştiren hızlı tren sistemi ise demiryolu ulaşımında yeni bir aşamaya işaret etmiştir.

Osmanlı döneminde Anadolu topraklarında demiryolu ulaşımına ilişkin çalışmalar ise, 1800'lü yılların ortalarında başlamış ve 1866 yılında bir İngiliz şirketi tarafından inşa edilen 130 km'lik İzmir - Aydın hattıyla somutlaşmıştır. Cumhuriyetin kuruluşundan sonra da demiryolu inşa etme çalışmalarına hızla devam edilmiş ve 1923-1940 yılları arasında inşa edilen 3.208 km'lik hat uzunluğuyla en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 1950'lerden itibaren demiryolu ulaşımı büyük ölçüde ihmal edilmiş yerini karayolu ulaşımına bırakmıştır. 2003 yılından itibaren demiryolu ulaşımı ulaştırma politikalarında yeniden öne çıkmış, ilk yüksek hızlı treninin Ankara-Eskişehir hattında 14 Mart 2009 tarihinden itibaren seferlerine başlamasıyla yeni bir aşamaya geçilmiştir.

Türkiye'de demiryolu ulaşımına ilişkin yayınlanmış 21 bilimsel çalışma incelemeye tabi tutulmuştur. Bu eserlerin bir tanesi kitap, 3'ü kitap bölümü, 4'ü bildiri formatında hazırlanırken, 13'ü ise makale formunda oluşturulmuştur. Belirtilen çalışmalar genel bir tasnife tabi tutulduğunda, büyük ölçüde demiryolu ulaşımının yerleşmelere etkisi üzerine yoğunlaştığı görülmektedir. Yine demiryolu ulaşımının genel niteliklerinin Türkiye ölçeğinde irdelenmesi, siyasi coğrafya yönü ve uluslararası taşımacılıktaki yeri, kentiçi ulaşımında raylı sistemlerin rolü, demiryolu ulaşımının ortaya çıkardığı sanayi, demiryolu ulaşımı unsurlarının turizm faaliyetlerine etkisi gibi konular da inceleme konusu yapılan hususlardandır.

Türkiye'de demiryolu ulaşımının gelişim süreci ve mevcut durumuna odaklanan çalışmalardan ilki olan ve 1997 yılında yayınlanan çalışma⁹⁹ demiryolu ulaşımının genel ulaşımındaki önemine vurgu yaparak başlamakta, dünya genelinde ve Türkiye'de demiryolu ulaşımının tarihsel gelişim süreciyle devam etmektedir. Bir ülkenin siyasi, sosyal, kültürel ve özellikle ekonomik hayatı üzerinde ulaştırmanın önemine dikkat çekildiği sonuç bölümünde ise, uluslararası kombine taşıma hizmetleri şartlarını yerine getirebilmek için yapılması gerekenler sıralanmaktadır. 2001 yılında yayınlanan diğer bir genel çalışmada ise¹⁰⁰, Türkiye'de demiryollarının koşulları, olanakları ve sunulan öneriler ulaşım coğrafyası perspektifinde inceleme konusu yapılmıştır.

"Türkiye'de Demiryollarının Gelişmesi"¹⁰¹ başlığını taşıyan kitap bölümü yine genel hatlarıyla demiryolu ulaşımını konu alan bir çalışma niteliğindedir. Adı

99 Yalçın Karabulut, "Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", *Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 1997, sy. 6, s. 163-187.

100 Emrullah Güney, "Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'de Demiryolları: Koşullar, Olanaklar, Öneriler", *Dicle Üniversitesi Ziya Gökalp Eğitim Fakültesi Dergisi*, 2001, sy. 4, s. 93-111.

101 Berrin Eken, "Türkiye'de Demiryollarının Gelişmesi" *İnsan ve Mekan, Prof. Dr. Erol Tümtürkin'e 80. Yıl Armağanı*, Çantay Yayınevi, 2006, s. 18-36.

geçen yayında, Osmanlı ve Cumhuriyet dönemlerinde inşa edilmiş olan demiryolu hatları, istatistik veriler ışığında kronolojik bir sıra takip ederek incelenmiş; sonuç bölümünde ise, Türkiye demiryolu şebekesinin dağılışında müşahade edilen hususiyetler Avrupa ve Asya toprakları olmak üzere iki bölümde ortaya konulmuştur.

Bilindiğı üzere her bir ulaşım sistemi üzerinde birçok fizikî ve beşerî coğrafya faktörü etkili rol oynamaktadır. Bu çerçevede jeomorfolojik özelliklerin demiryolu ulaşımına etkisini açıklamaya odaklanan çalışmada¹⁰², demiryolu ulaşımının Türkiye’deki genel tarihsel gelişimine yer verildikten sonra, Türkiye topoğrafya ve eğim haritalarında demiryolu hatları işaretlenerek iki unsur arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Kuşkusuz fizikî coğrafya şartları kadar politika ve planlama yaklaşımları da ulaşımın şekillenmesinde etkili faktörlerdir. Türkiye’de bir bütün olarak demiryolu ulaşımının siyasî coğrafya açısından¹⁰³ anlamına odaklanan çalışmalar olduğu gibi, bu ulaşım sisteminin jeopolitik açıdan önemini¹⁰⁴, savaş dönemlerinde demiryolu hatlarının stratejik rolünü¹⁰⁵ ve sadece mevcut olan demiryolu hatlarının çeşitli özellikleri değil, aynı zamanda Osmanlı döneminden Türkiye Cumhuriyeti’ne tamamlanmamış demiryolu projeleri gibi farklı yönlerine dikkat çeken çalışmaların varlığıyla karşılaşmaktayız. Kuşkusuz bu çalışmaların temel ortak yanı konuyu politika, planlama ve strateji kapsamında demiryollarının değerlendirilmesine yöneltilmiş olmalarıdır.

Demiryollarının diğer bir etkisinin sanayinin kurulması üzerine olduğu görülmektedir. Bu durum doğrudan demiryolu ulaşımına ilişkin sanayi ünitesinin oluşturulması şeklinde cereyan edebildiğı gibi¹⁰⁶, Karabük demir-çelik fabrikalarının kuruluşu ile demiryolu politikalarını bir arada değerlendiren çalışmanın¹⁰⁷ bize haber verdiği gibi dolaylı bir etki şeklinde de ortaya çıkabilmektedir.

Genel olarak ulaşım, özelde ise demiryolu ulaşımı sadece belirli bir ülke sınırları içinde kalmamakta, aynı zamanda farklı ülke sınırlarından da geçebilmektedir. Demiryolu ulaşımının uluslararası boyutuna işaret eden bu durum

102 Ayşe Çağlıyan ve Aysel Bozkurt Yıldız, “Türkiye’de Demiryolu Güzergâhları Jeomorfoloji İlişkisi”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2013, sy. 28, s. 466-486.

103 Gülpınar Akbulut, *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye’de Demiryolu Ulaşımı*, Ankara: Anı Yayıncılık, 2010.

104 Gülpınar Akbulut, “Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Jeopolitik Önemi”, *Uluslararası Demiryolu Sempozyumu*, 2006, s. 26-38.

105 Gülpınar Akbulut, “Balkan Savaşlarında Demiryolunun Stratejik Rolü”, *100. Yılında Balkan Savaşları (1912-1913): İhtilafı Duruşlar*, Mustafa Türkes (ed.), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 2014, c. 2, s. 899-912.

106 Saliha Koday ve Zerrin Karakuzulu, “Türkiye’de Vagon Sanayi A.Ş.”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1995, sy. 5, s. 252-276.

107 Ünal Özdemir, “Demiryolu Ulaşım Politikaları ve Karabük Demir-Çelik Fabrikalarının Kuruluşu”, *Kuruluşundan Bugüne Karabük ve Demir-Çelik Sempozyumu*, 2010.

coğrafi çalışmalarda, kimi zaman mevcut hatların uluslararası ulaşımındaki yeri ve etkinliği¹⁰⁸ şeklinde yerini alırken, bazen de geleceğe yönelik planlamalardaki yeri¹⁰⁹ kapsamında inceleme konusu yapılmış bulunmaktadır

Yukarıda belirtildiği üzere, Türkiye’de demiryolu ulaşımına ilişkin coğrafi çalışmalarda, bu ulaşım sisteminin nüfus ve yerleşmeler üzerindeki etkisine odaklanan çalışmaların yoğunluğu dikkati çekmektedir. Bu çerçevede ele alınacak en eski tarihli yayın 1960 yılında yayınlanan çalışmadır. Demiryollarının istasyon nüfusuna etkisini konu edinen çalışmada¹¹⁰, demiryolu-nüfus ilişkisinin coğrafi çalışmalardaki yeri (eksikliği) vurgulanmış, 1927-1950 yılları arasındaki sayım dönemleri esas alınarak, demiryolu istasyonu olan ve olmayan yerleşmeler karşılaştırılarak istasyonların nüfusa etkisinin tespit edilmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın sonucunda, istasyon olmayan il ve ilçe merkezlerinde %75’lik bir nüfus artışına karşılık, istasyon olan yerleşmelerde % 271 oranında bir artış olduğu tespitine yer verilmiştir.

Demiryolunun yerleşmeler üzerinde etkisinin coğrafi çalışmalarda iki farklı yönden ele alındığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede, bir demiryolu hattı boyunca mevcut tüm yerleşmeler üzerindeki etkisini öncelikleyen¹¹¹ çalışmalar olduğu gibi, sadece bir yerleşim birimi üzerine etkisine dikkat çeken çalışmalar da söz konusu olmaktadır. Demiryolu hatlarının İliç (Erzincan)¹¹² ve Yeniçubuk (Gemerik/Sivas)¹¹³ üzerindeki etkisini esas alan çalışmalar, ikinci gruba örnek olarak verilebilecek yayınlar niteliğindedir.

Raylı sistemler kentiçi ulaşımında giderek önemini arttıran demiryolu ulaşımının diğer bir cephesini oluşturmaktadır. Özellikle metro sistemleri kentiçi ulaşımına büyük katkı sunmakta ve metropollerde milyonlarca yolcunun hareketine olanak tanımaktadır.

Daha az sayıda olmakla birlikte Türkiye’de kentiçi raylı sistem ulaşımını temel alan coğrafi çalışmaların varlığı gözlenmektedir. Bunlardan İstanbul’da banliyö

108 Muzaffer Bakırcı, “Türkiye’nin Uluslararası Ulaşımında Demiryolu Sınır Kapılarının Yeri ve Etkinliği” *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2013, sy. 28, s. 370-407.

109 Gülpınar Akbulut, “21. Yüzyıl’ın Eko-Politik Ürünü: Demir İpek Yolu”, *Uluslararası İpek Yolu’nun Yükselişi ve Türk Dünyası Konferansı Bildiri Kitabı*, Ankara: Türk Yurdu Yayınları, 2016, c. 1, s. 37-56.

110 Talip Yüce, “Demiryollarımızın İstasyon Nüfusuna Etkisi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 1960, sy. 20, s. 143-148.

111 Mehmet Akif Ceylan, “Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (I)”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2010, c. 15, sy. 23, s.1-28; Mehmet Akif Ceylan, “Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (II)”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2010, sy. 21, s. 1-26.

112 Adem Başbüyük, “Demiryoluna Bağlı Olarak Kurulan Bir İlçe Merkezi: İliç (Erzincan)”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2006, sy. 15, s. 251-274.

113 Vedat Karadeniz, “Kuruluş Yeri Seçiminde Ulaşımın Etkili Olduğu Yerleşmelere Bir Örnek: Yeniçubuk Kasabası (Gemerik-Sivas)”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2014, sy. 29, s. 286-312.

ulaşımını inceleme konusu yapan çalışmada, İstanbul’un Anadolu yakasında Haydarpaşa-Gebze arasındaki demiryolu banliyö ulaşımı¹¹⁴ analiz edilmiştir. Hattın tarihsel gelişimine ve yolcu istatistiklerine yer verilen çalışma bazı önerilerle sonuçlandırılmıştır.

Demiryolundan kentiçi ulaşımında yararlanmada belirli bir hat, coğrafi çalışmaya konu olabileceği gibi, kenti bir bütün olarak raylı sistemler açısından ele alan çalışmalar da söz konusudur. “İstanbul’da Raylı Ulaşım Sistemleri”¹¹⁵ başlığını taşıyan çalışma bunlardan birini teşkil etmektedir. Bu çalışmada, Dünya’da raylı sistemlerin durumu kısaca ifade edildikten sonra, İstanbul’da mevcut raylı ulaşım sistemleri; metro, hafif metro, tramvay, füniküler hatlar ve banliyö trenleri şeklinde gruplara ayrılmak suretiyle ele alınmıştır. Yayınlandığı dönemde yapımı devam eden raylı ulaşım hatlarına da yer verilen çalışma, İstanbul’un ulaşımının karayoluna olan bağımlılığının azaltılmasının ancak raylı sistem projelerinin hayata geçirilmesiyle çözümlenebileceği önerisiyle son bulmaktadır.

Yine benzer bir içeriğe sahip olan diğer bir çalışmada¹¹⁶ ise, İstanbul’un genel ulaşım özellikleri belirtildikten sonra, şehirde mevcut raylı sistem hatlarının (hafif raylı sistem, metro ve tramvay) temel özellikleri ve taşıma kapasiteleri ifade edilmiştir.

Sayıda oldukça sınırlı olmakla birlikte, yakın dönemde yukarıda temel içerikleri kısaca belirtilen çalışmalardan farklı olarak, kentiçi raylı sistemlerin planlamasına yönelik modellemeler yapmayı esas alan çalışmaların da oluşturulduğunu görmekteyiz. Bu çerçevede gerçekleştirirken çalışmada¹¹⁷, İstanbul’un kentiçi ulaşımına ilişkin sorunlarına dikkat çekilmekte, gelecek yıllarda inşa edilecek yeni konut alanları ve açılacak yeni istihdam sahalarının bu problemin daha da büyümesine neden olacağı ifade edilmektedir. Bu sorunun çözümünün raylı sistem yatırımlarının etkin kullanılmasından geçtiği vurgulanan çalışmanın temel amacı ise, yapılacak yatırımların fizikî ve beşerî coğrafya faktörleri de göz önünde bulundurularak en doğru şekilde yönlendirilmesine katkıda bulunmak olduğu belirtilmiştir. Çalışmada coğrafi bilgi teknolojileri tabanlı yeni bir tasarım modeli oluşturularak İstanbul şehrine uygulanmış ve raylı sistem yatırımları için en uygun hatlar için önerilerde bulunulmuştur.

114 Saliha Koday, “Haydarpaşa-Gebze Arasındaki Demiryolu Banliyö Ulaşımı”, *Türk Coğrafya Dergisi*, 2000, sy. 35, s. 264-276.

115 Gaye Ertin, “İstanbul’da Raylı Ulaşım Sistemleri”, *İnsan ve Mekan, Prof. Dr. Erol Tümertekin’e 80. Yıl Armağanı*, İstanbul: Çantay Yayınevi, 2006, s. 129-149-36.

116 Özlem Sertkaya Doğan, “The Importance and Place of Rail Systems in İstanbul Local Transportation”, *Technical University of Gabrova, International Scientific Conference, Unitech’08*, Gabrova, Bulgaria, 2008, s. 259-264.

117 Cem Kırılancıoğlu, “Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleri ile Kent İçi Raylı Sistem Koridor Planlaması”, *İstanbul Üniversitesi Coğrafya Dergisi*, 2016, sy. 33, s. 53-71.

Demiryolu müzeleri, ulaşım-turizm etkileşiminin somutlaşmış bir sonucuna işaret etmektedir. Bu ilişkiyi araştırma konusu yapan çalışmada, Türkiye'deki demiryolu müzelerinin ülke kültür turizmine etkileri incelenmiştir.¹¹⁸ Çalışmanın başında kültür turizmi kavramı açıklanmış ardından Türkiye'nin kültür turizmi açısından zenginliğine vurgu yapılmıştır. Türkiye'de müzelerin tarihsel gelişimine yer verilen çalışmada, demiryolu müzelerinin ziyaretçi sayıları ve bunların bölgesel dağılışı haritalanarak sunulmuştur.

5. Türkiye'de Havayolu Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

İnsanların uçmak suretiyle hedefledikleri yere ulaşma istekleri, yeni araçların kullanımını beraberinde getirmiş, böyle bir arayışın sonucu olarak da Wright Kardeşler 17 Kasım 1903 tarihinde ilk uçak uçuşunu gerçekleştirmişlerdir. Günümüzde ise, özellikle hız ve konfor özellikleri dolayısıyla tercih edilen havayolu ulaşımında, uçakların tür, kapasite ve hızlarında her geçen gün yeni olanaklar devreye sokulmakta, yine benzer bir şekilde havaalanlarının donanım ve kapasiteleri de gün geçtikçe artırılmaktadır.

Türkiye'de havayolu ulaşımın tarihsel seyri de, dünya genel eğilimine paralel olarak şekillenmiş bulunmaktadır. Osmanlı Devletinin 1911-1912 Trablusgarp Savaşı'nda İtalyanların hava saldırısının uğraması, askerî havacılık konusunda çalışmaların başlatılmasına zemin hazırlamıştır.

1980'li yılların ortalarından itibaren özel havayolu şirketlerinin sistemdeki yerini alması, Türkiye'de havayolu ulaşımın gelişmesinde önemli bir adım olarak belirginleşmekle birlikte, esas önemli sıçrama 2003 yılında Ulaştırma Bakanlığı tarafından uygulamaya konulan "Bölgesel Havacılık Projesi"yle gerçekleşmiştir. "Her Türk vatandaşı hayatında en az bir kez uçağa binecektir" sloganıyla karakterize edilen proje kapsamında, havaalanı ücretlerinde indirimler yapılması, yolcu biletlerinde özel işlem ve eğitime katkı paylarının kaldırılması gibi çalışmalar, özellikle iç hat taşımacılığında hızlı gelişmelerin yaşanmasına zemin hazırlamıştır.

Türkiye'de havayolu ulaşımına ilişkin çalışmaların nispeten daha az sayıda gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu kapsamda Türkiye havayolu ulaşımını temel alan 4 yayın incelemeye tâbi tutulmuştur. Bu çalışmaların üç tanesi makale formatında olurken, biri bildiri formunda oluşturulmuştur.

Belirtilen çalışmalardan en eski tarihli olanı 1996 yılında yayınlanan "Türkiye'nin Havaalanları"¹¹⁹ başlığını taşıyan çalışmadır. Bu yayında Türkiye'de havaalanı yapımının tarihsel gelişim süreci ve çeşitli özellikleri kısaca ifade edildikten sonra, her bir havaalanı ve havalimanının temel özellikleri ve taşımadaki payları detaylı olarak işlenmiştir. Çalışmanın sonuç bölümünde ise, alınacak bazı tedbirlerle

118 Gülpınar Akbulut ve Eyüp Artvinli, "Effects of Turkish Railway Museums on Cultural Tourism", *Social and Behavioral Sciences* 19, 2011, s. 131-138.

119 Nuran Taşlıgil, "Türkiye'nin Havaalanları", *Türk Coğrafya Dergisi*, 1996, sy. 31, s. 259-281.

hava ulaşımı daha cazip hale getirildiği takdirde, bir taraftan karayolları üzerindeki yoğunluğu ve dolayısıyla trafik kazalarını azaltacağı, diğer taraftan ise havaalanlarının uçak ve yolcu kapasite kullanımlarının artacağı vurgulanmıştır.

Yine aynı müellif tarafından gerçekleştirilen diğer bir çalışmada ise, bu kez Türkiye’de havayolu ulaşımının gelişimi inceleme konusu yapılmıştır.¹²⁰ Çalışmada Türkiye’de havayolu ulaşımıyla ilgili kuruluşlar, havaalanlarının gelişimi, hava ulaşımının başlaması ve gelişmesi kronolojik bir sıra takip edilerek açıklanmış, ardından da Türkiye’de havayolu ulaşımına ilişkin istatistik veriler analiz edilmiştir. Sonuç olarak; havayolu ulaşımın dünyada çok hızlı bir gelişme gösterdiği, Türkiye’de de bu alandaki gelişmelerin çok önemli olduğu ancak yeterli olmadığı vurgulanarak, karayollarının yükünün azaltılması ve kısa zamanda istenilen yere ulaşabilmesi için havayolu ulaşımının daha cazip hale getirilmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir.

Benzer bir yaklaşımla oluşturulan diğer bir çalışmada ise, Türkiye’de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı değerlendirilmiştir.¹²¹ Adı geçen yayında, temel ulaşım sistemlerinden birini teşkil eden havayolu ulaşımının diğer ulaşım sistemlerine göre sahip olduğu üstünlükler nedeniyle her geçen gün daha fazla tercih edilmeye devam ettiği, bu gelişmenin sadece uluslararası taşımada değil, aynı zamanda ülke içi ulaştırmada da belirgin bir hal almaya başladığı vurgulanmıştır. Türkiye’de havayolu ulaşımın tarihsel seyrine ayrıntılı olarak yer verilen çalışmada, ulaşım politikalarında sektörel öncelikler ve yatırımlara değinildikten sonra, havayoluyla yük ve yolcu taşımının tarihsel seyri, havaalanlarının özellikleri, yolcu ve yük ulaştırmasının havaalanlarına göre dağılımı istatistik veriler ışığında analiz edilmiştir.

Bir bütün olarak Türkiye’de havayolu ulaşımını veya tüm havaalanlarını kapsayan çalışmaların yanı sıra, sadece bir havaalanının incelenmesine ayrılan çalışmaların da varlığı gözlenmektedir. “Trabzon Havaalanına Coğrafi bir Yaklaşım” başlığını taşıyan yayın bu kapsamdadır.¹²² Sözü edilen çalışmada ulusal ve uluslararası alanda önemli bir ulaşım noktası olan Trabzon Havalimanı’nın coğrafi açıdan incelenmesi amaçlanmış, topoğrafya ve hava koşullarına bağlı olarak ortaya çıkan sorunlar coğrafi bakış açısıyla incelenmeye çalışılarak tespitler yapılmıştır. Bu çerçevede havalimanı özelinde yörenin doğal ve beşerî coğrafya özellikleri işlenmiş, doğal çevreden kaynaklanan ve zaman zaman ulaşımı aksatan sorunlara dikkat çekilmiştir.

120 Nuran Taşlıgil, “Türkiye’de Hava Ulaşımının Gelişimi”, *Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Öneri Dergisi*, 1997, c. 2, sy. 7, s. 89-97.

121 Muzaffer Bakırcı, “Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye’de Havayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi ve Mevcut Yapısı”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2012, sy. 25, s. 340-377.

122 Yahya Kadioğlu, “Trabzon Havalimanı’na Coğrafi Bir Yaklaşım”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 2007, sy. 15, s. 173-190.

6. Türkiye’de Kablolü Sistemler Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

Kablo hatlarıyla daha ziyade enerji, ses ve görüntü taşınmakta, çok küçük bir pay sahibi olmakla birlikte yolcu ve yük taşımacılığında kullanılan teleferik ve telesiyerler de ulaşım sistematiğinde yer almaktadırlar. Teleferikler, Türkiye’de özellikle turizme konu olan dağlık sahalarda kullanılmaktadır. Yine kırsal kesimlerde iptidai tipleri yolcu ve yük taşımada kullanılırken, kent içinde ise kısa mesafeli yolcu taşımaya hizmet etmektedir.

Türkiye’de en bilinen ve en uzun mesafe yolcu taşıyan teleferiği, 1958’de inşasına başlanan ve 1963 yılında hizmete açılan Bursa teleferiğidir. Aynı zamanda Türkiye’nin ilk teleferik hattı olan bu hat vasıtasıyla Bursa Şehri ile Uludağ’da bulunan turistik tesisler arasında ulaşım sağlanmaktadır.

Teleferiklerin Türkiye genel ulaşımında oldukça küçük bir yer tutması coğrafi çalışmalara da yansımış görünmektedir. İncelemeye konu edilen çalışmalardan sadece bir tanesi bu konuda yayınlanmış bulunmaktadır. Makale formunda hazırlanan bu çalışma “Ardeşen (Rize) Yöresinde Teleferik Kurulumu ve Kullanımının Sosyal Hayata ve Ekonomiye Etkisi”¹²³ başlığını taşımaktadır. Ardeşen yöresinde coğrafi şartlardan dolayı ulaşımında yaygın olarak teleferik sisteminin kullanıldığına işaret edilen çalışmada, özellikle çay tarımı yapılan arazilerde, çayların taşınması amacıyla teleferiklerin yaygın olarak kullanılan ulaşım aracı olduğu vurgulanmıştır. Son yıllarda turistik alanlarda turizm amacıyla da kullanıldığı belirtilen çalışmada, teleferik kullanımının insan hayatı üzerindeki etkisi araştırılmış olup, yöredeki teleferik kullanımlarının iyileştirilmesi konusunda önerilerde bulunulmuştur. Yörenin fizikî coğrafya özelliklerinin teleferik kullanılması üzerindeki etkisini ortaya koyan çalışmada, teleferik kurulum süreci ve çeşitleri açıklanmış, teleferik kullanımına ilişkin uyanılarda bulunularak alternatif öneriler sıralanmıştır.

7. Türkiye’de Kentiçi Ulaşımına İlişkin Coğrafi Yayınlar

Dünya’da hızla devam eden kentleşme süreci, kırsal sahalarda yaşayan nüfus için bir çekim merkezi oluşturmakta, hızla artan nüfus ise, dar sahalarda milyonlarca kişinin yaşamasına ortam yaratmaktadır. Kentsel alanlarda ortaya çıkan nüfus yoğunluğu, bu sahalarda fizikî mekân ve sosyal ortamın organizasyonuna özel önem verilmesini zorunlu kılmaktadır. Başta altyapı olmak üzere, konut alanları, hizmet birimleri ve iş alanlarının uyumlu organizasyonunun esas olduğu kentlerde, kentiçi ulaşım bu uyumu sağlamada en önemli rollerden birini üstlenmektedir.

Kentler, ulaşım sistemlerinin iç içe geçtiği ve yoğun bir şekilde kullanıldığı coğrafi mekânlar durumundadır. Dolayısıyla mümkün olan tüm ulaşım sistemlerinin entegre bir şekilde kullanılması kentsel planlama açısından son derece büyük önem taşımaktadır.

123 Tamer Özlü, Savaş Çağlak ve Halim Şamhoğlu, “Ardeşen (Rize) Yöresinde Teleferik Kurulumu ve Kullanımının Sosyal Hayata ve Ekonomiye Etkisi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2014, c. 7, sy. 34, s. 350-364.

Daha önce çeşitli ulaşım sistemlerinin kentçi ulaşımındaki durumuna odaklanan çalışmaları belirtmiştik. Burada ise kentçi ulaşımını bir bütün olarak ele alan çalışmalara yer verilmiştir. Bu çerçevede 6 yayın incelenmiş, bunlardan dördü makale, iki tanesi kitap bölümü ve bir tanesi ise bildiri formatında oluşturulmuştur.

Belirtilen konuda hazırlanmış olan çalışmaların büyük ölçüde yakın dönemlerde gerçekleştirildiği görülmektedir. Şehir coğrafyası çalışmalarda mutlaka ulaşım koşullarına da yer verilmekle birlikte, coğrafyacıların yakın dönemde şehirlerin ulaşım faaliyetlerini bağımsız olarak incelemeye başladığı anlaşılmaktadır.

Şehirsel alanlarda ulaşım sistemlerine ilişkin prensip ve yaklaşımları konu edinen çalışmada¹²⁴ kentçi ulaşımına ilişkin bir kavramsal çerçeve çizilmiş, ardından kentçi ulaşımını etkileyen fiziki ve beşerî coğrafya faktörleri açıklanmıştır.

Kentçi ulaşımına ilişkin çalışmaların büyük ölçüde şehrin ulaşım sorunlarını öne çıkaran çalışmalar niteliğinde olduğunu görmekteyiz. Bunlardan biri, Kahramanmaraş’ta ulaşım problemleri ve halkın ulaşım sistemine ve problemlerine bakışının inceleme konusu yapıldığı çalışmadır.¹²⁵ Mekânsal, çevresel ve sosyo-ekonomik gelişmelerle bağlantılı olarak ortaya çıkan şehirci ulaşım problemlerinin incelendiği çalışmanın birinci bölümünde Kahramanmaraş’ın konumu, kentleşme süreci ve kentsel özellikleri, taşıt sayısı ve ulaşım ağı arasındaki ilişki, ulaşımın hava ve gürültü kirliliğine etkisi ortaya konulurken, ikinci bölümünde halkın ulaşım sistemine ve problemlerine bakışı, yapılan anket çalışmaları çerçevesinde değerlendirilmiştir.

Adana’da ulaşım problemlerine odaklanan çalışmada ise¹²⁶, Adana’nın kentsel özellikleri ve gelişimi belirtilmiş, şehirde taşıt sayısı ile nüfus ve ulaşım ağı arasındaki ilişki irdelenerek, yapılan anket çalışması ışığında ulaşım ile ilgili sorunlar ortaya konulmuştur.

Yine Malatya kentçi ulaşımını ve yaşanan başlıca sorunlar bilimsel çalışmaya konu edilirken¹²⁷, diğer bir çalışmada ise Elazığ şehrinde trafik kazalarıyla iklim ilişkisi analiz edilmiştir.¹²⁸ Trafik kaza analizi yapmayı hedefleyen çalışmada, kazalara neden olan çeşitli değişkenlerden sadece iklim faktörü incelenmiş ve

124 Özlem Sertkaya Doğan, “Principles and Concepts in the Transportation Systems of Urban Areas”, *Urban and Urbanization*, Recep Efe vdğr. (eds.), Sofia: St.Kliment Ohridski University Press, 2014, s. 396-406.

125 Ersin Kaya Sandal, “Kahramanmaraş’ta Ulaşım Problemleri ve Halkın Ulaşım Sistemine ve Problemlerine Bakışı”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2009, sy. 21, s. 137-157.

126 Ersin Kaya Sandal ve Mehmet Traş, “Adana’da Ulaşım Problemlerinin Şehir Coğrafyası Açısından Değerlendirilmesi”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2012, c. 17, sy. 28, s. 125-140.

127 Gülpınar Akbulut, “Malatya Şehir İçi Ulaşımı ve Yaşanan Başlıca Sorunlar”, *Sürdürülebilir Kentleşme ve Kentlilik Sempozyumu*, Malatya, 2011.

128 Erdal Karakaş, Handan Aslan ve Sabri Karadoğan, “Elazığ Şehrindeki Trafik Kazalarıyla İklim İlişkisinin Analizi”, *e-Journal of New World Sciences Academy Nature Sciences*, 2009, c. 4, sy. 3, s. 53-69.

trafik kazalarının dağılışı, şehrin arazi kullanımı ve yollarla ilişkilendirilmiştir. Çalışmada Elazığ şehrinde kazaların oluşumunda sadece yol, insan, araç vb. şartların tek başına etkili olmadığı, iklim şartlarının da önemli bir rol oynadığı sonucuna varılmıştır.

Kentiçi ulaşım sorunlarına odaklanan yayınların yanı sıra, ulaşım ile sosyal aktiviteler arasındaki ilişkiyi temel alan çalışmalar da göze çarpmaktadır. İstanbul Avcılar ilçesinde bu ilişkiyi incelemeye odaklanan çalışmada¹²⁹, kentlerde yaşayan insanların yaşam standartları, günümüz imkânları doğrultusunda beklentileri ve serbest zaman aktiviteleri (çalışma, eğitim, dinlenme, yeme-içme ve uyuma gibi faaliyetlerin dışında kalan) göz önünde bulundurulmuş, bu faaliyetler için gerekli olan maliyet, zaman, mekân ve bunlara bağlı olarak ulaşım imkânları irdelenmiştir.

Son olarak ele alacağımız çalışma, doğrudan kentiçi ulaşımını esas almamakla birlikte bir şehir özelinde ulaşım durumuna etki eden coğrafi şartlar ve gelişimini temel alan bir yayındır. 2008 yılında bir kitap bölümü olarak hazırlanan yayında Cumhuriyet dönemi boyunca ulaşım sistemlerinin gelişimi, çeşitli dönemler halinde Samsun şehri özelinde incelenmiştir.¹³⁰

Sonuç

Ulaşımın fonksiyonel yapısı ve ilişkileri gereği coğrafyanın her alanıyla etkileşim içinde olması, hemen tüm çalışmalarda az veya çok bu konuya da temas edilmesini beraberinde getirmektedir. Diğer taraftan tamamen ulaşım odaklanan çok sayıda bilimsel çalışmanın gerçekleştirildiği, bu çalışmaların giderek gelişme eğilimi içinde olduğu ve bu bakımdan zengin sayılabilecek bir literatürün varolduğu görülmektedir.

Ulaşım konusundaki yayınların sayısal artışı yanında, nitelik ve içerik açısından da belirgin değişimlerin yaşandığı gözlenmektedir. Bu çerçevede daha ziyade genel çerçevenin ortaya konulması ve temel şartların ifade edilmesi şeklinde gerçekleştirilen çalışmaların yanında, daha spesifik konuların incelendiği çalışmaların da yer almaya başladığı izlenmektedir. Gelecek dönemlerde, özellikle ulaşım planlamalarında teknolojiden faydalanma veya ulaşım şartlarındaki değişimin ve mekânsal etkilerinin bir takım sayısal modellemeler veya programlar kullanılarak oluşturulmasına yönelik bilimsel çalışmaların daha da öne çıkacağı anlaşılmaktadır.

Her geçen gün giderek çeşitlenen, hızlanan ve karmaşıklaşan ulaşım faaliyetlerinin ileriki dönemlerde de coğrafi çalışmalara, daha da artan bir şekilde, konu

129 Arif Keçeli, Sinan Kocaman ve Gökhan Mert, "Kentiçi Ulaşım Sistemleri ve Sosyal Aktivite İlişkisi: Avcılar İlçesi Örneği", *Doğu Coğrafya Dergisi*, 2012, c. 17, sy. 27, s. 187-205.

130 Hamza Akengin, "Cumhuriyetten Günümüze Ulaşım Sistemlerinin Gelişimi ve Samsun Şehri", *İlkadımdan Cumhuriyete Milli Mücadele*, Osman Köse (ed.), Samsun, 2008, s. 597-607.

olacağını varsaymak mümkündür. Bu çerçevede hazırladığımız bu mütevazı literatür analizi çalışmasının, gelecekte karar vericilere ve planlamacılara yön gösterecek nitelikte çalışmaların yapılmasına yardımcı olmasını dilerim.

Ulaşım ve Coğrafya: Türkiye’de Ulaşım Coğrafyası Literatür Analizi

Muzaffer BAKIRCI

Özet

İnsanın ve onun ürettiği mal ve hizmetlerin çeşitli araçlarla bir sahadan başka bir sahaya taşınması faaliyeti olarak tanımlanabilecek olan ulaştırma, tarihsel süreç içinde sadece kullanılan araçlar açısından değil, aynı zamanda bu araçların bir araya gelerek oluşturdukları sistemler ve ulaşımın yapıldığı mekânlar bakımından çok büyük bir genişliğe ve çeşitliliğe kavuşmuş bulunmaktadır. Tarih boyunca çevresini tanıma ve ondan daha fazla yararlanma çabaları, insanların yakın veya uzak mekânlara erişim konusunda kesintisiz bir çaba içine girmesine yol açmış, bu çabalar Dünya’nın her köşesinin tanınmasıyla sonuçlanan coğrafi keşiflerle meyvelerini vermiştir. Geçmişte Dünya’nın keşfini mümkün kılan ulaşım şartları, günümüzde evrenin keşfi için aynı rolü üstlenmiş görünmektedir.

Bir ekonomik faaliyet olmasının ötesinde, diğer bütün ekonomik sektörleri ve yaşam alanlarını biçimlendiren bir özelliğe sahip olması, ülkeleri her geçen gün ulaşım alanına daha fazla yatırım yapmaya yöneltmekte ve bir stratejik alan olarak kabul edilmesini zorunlu hale getirmektedir. Tarih boyunca, coğrafi konumunun etkisiyle Anadolu yarımadası ulaşım açısından bir kavşak noktası olmuş ve her dönem büyük ticaret yollarının ana güzergâhlarından birini teşkil etmiştir. Sahanın bu önemi günümüzde de en açık şekliyle devam etmekte ve uluslararası ulaşımında stratejik bir anlam taşımayı sürdürmektedir. Bütünüyle veya kısmen fiziki mekân üzerinde cereyan eden ulaşım faaliyetleri, temel araştırma konusu insan-mekân ilişkisi olan coğrafya ile sıkı bir ilişki içinde bulunmakta ve konunun coğrafyacılar tarafından sıkça inceleme konusu yapılması söz konusu olmaktadır.

Bu çalışmada, Türkiye Cumhuriyeti döneminde coğrafya bilimine mensup araştırmacıların ulaşım coğrafyasına ilişkin bilimsel çalışmalarının; ele alış biçimi, içerik ve sonuçları açısından analiz edilmesi amaçlanmıştır. Çalışmanın temel hedefi, Türkiye’de ulaşım coğrafyasına ilişkin şartların Coğrafyacıların gözünden gelişim ve görünümünü ortaya koymak ve bu sahada yapılan çalışmaların yer aldığı bir literatür kaynağının oluşmasına katkı sağlamaktır.

Anahtar Kelimeler: Ulaşım, Coğrafya, Türkiye Cumhuriyeti, Literatür, Analiz.

Transportation and Geography: The Literature Survey of Transportation Geography in Turkey

Muzaffer BAKIRCI

Abstract

Transportation can be defined as the activity of transporting passengers, goods and services from one place to another by means of a variety of vehicles. Over time, it has reached a great extent and diversity in terms of the relevant vehicles, the systems where these vehicles work together and the settings where transportation is used.

The efforts to get to know their environment and to utilize it efficiently have led people to strive for access to places both near and distant. Historically, such endeavors resulted in the geographical explorations around the globe. The transportation facilities, which had previously enabled the discovery of the world, play a similar role today paving the way for the discovery of the universe.

Far beyond a simple economic activity, transportation must be considered as a strategic area of policy demanding increased investment from governments for its role in shaping all other economic sectors and habitats.

The Anatolian peninsula has historically served as an intersection point for transportation due to its geographical position and it has constituted one of the main routes for important trade networks. This region continues to carry significance in international transportation to this day.

Transportation activities that are carried out over the physical environment thus fall under the scope of geography, which is a study of the relationship between human beings and their landscape.

This study aims to analyze the studies of geographers in the Republican Period on transportation geography in terms of their format, content and conclusions. The main objective is to introduce the development of this field from the perspective of geographers and to contribute to the formation of a literature on these works.

Keywords: Transportation, Geography, Turkey, Literature, Analysis.