

TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMI VE GEÇİTLER

Doç. Dr. İbrahim Fevzi Şahin





Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN

TÜRKİYE'DE KARAYOLU ULAŞIMI ve GEÇİTLER

ISBN 978-605-364-409-5

Kitapta yer alan bölümlerin tüm sorumluluğu yazarına aittir.

Bu kitabın basım, yayın ve satış hakları
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ'ne aittir.
Yazılı izin alınmadan veya kaynak gösterilmeden
alıntı yapılamaz, aynen yayınlanamaz.

I. Baskı: Ocak 2013

Yayına Hazırlayan: Pegem Akademi Yayıncılık

Baskı: Ayrıntı Matbaası
(Ankara-0312-394 55 90)

Yayıncı Sertifika No: 14749
Matbaa Sertifika No: 13987

İletişim

Karanfil 2 Sokak No: 45 Kızılay / ANKARA
Yayınevi: 0312 430 67 50 - 430 67 51
Yayınevi Belgeç: 0312 435 44 60
Dağıtım: 0312 434 54 24 - 434 54 08
Dağıtım Belgeç: 0312 431 37 38
Hazırlık Kursları: 0312 419 05 60
E-ileti: pegem@pegem.net

Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN

Şahin, 5 Kasım 1966 yılında Erzincan'ın Refahiye ilçesinde doğdu. İlk, orta ve lise öğrenimini Refahiye'de tamamladı. 1989'da Atatürk Üniversitesi Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Eğitimi'nden mezun oldu. Askerlik görevini Muş-Bulanık'ta Asker Öğretmen olarak yaptı. 1991 yılında Atatürk Üniversitesi'nde akademik hayata başladı. 1994 yılında Yüksek Lisans eğitimini ve 1997 yılında da, Prof.Dr. Hayati DOĞANAY'IN yöneticiliği altında *Refahiye'nin Coğrafi Etüdü* konulu çalışması ile doktora öğrenimini tamamladı. 1998 yılında yardımcı doçent, 2008 yılında ise doçent oldu. Coğrafya alanında çeşitli kitap ve yayınları bulunan Şahin, hâlen Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi İlköğretim Bölümü Sosyal Bilgiler Eğitimi Anabilim Dalı'nda doçent olarak görevini sürdürmektedir. Şahin, evli ve üç çocuk babasıdır.

ÖN SÖZ

Genel anlamı ile ulaşım; insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket ettirilmesini ifade eder. Ancak içinde yaşadığımız çağda artık bilginin, paranın, hizmetlerin ve iletişim yani haberleşme hizmetlerinin de, bir yerden bir yere erişmesini kapsamına alan ulaşım, yeryüzündeki bölgeler arasında ilişkilerin kurulmasında ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda ulaşım, malların değerlerinin artmasına da neden olmaktadır.

Ülkemizde ulaşımın durumuna bakıldığında ise, Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar sadece Batı Anadolu'da küçük mesafelerde demiryolu ve denizyolu ile ulaşım olanakları varken, karayolu ulaşımı ise büyük oranda hayvan gücüne dayanıyordu. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte başta demiryoluna ağırlık verilmiş, yurdun aşağı yukarı dört bir köşesini birbirine bağlayan demiryolları yapılmıştır. Ancak bir süre sonra demiryolunun tek başına yeterli olmadığı, yeterli bir ulaşım için karayoluna ihtiyaç olduğu görülerek, 1940'lı yıllardan itibaren karayolu ulaşımına da önem verilerek, eskiye oranla büyük ilerlemeler olmuş ve motorlu araçlar da, karayollarımızda görülmeye başlanmıştır. Ülkemizin her tarafında 1950'li yılların başından itibaren karayolu yapımı hızlandırılmış, bu arada demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımında da önemli sayılabilecek ilerlemeler kaydedilmiştir. Böylece bugün ulaştırma hizmetleri artık büyük oranda sorun olmaktan çıkmaya başlamıştır.

Bir uçtan diğer ucuna karayoluyla durmadan yaklaşık 30 saate ancak gidilen bir ülkede, topografyanın ulaşımı etkilediği en önemli faktör olarak hemen anlaşılır. Otoyol ağının çok yetersiz olduğu ve özellikle kış aylarında dağlık bölgelerdeki kar ve tipi nedeniyle ulaşımın aksadığı yol kesimleri, genellikle dağlık bölgelerdeki geçitlerdir. Bu geçitlerin bazılarının yükseltisi bir kaç yüz metreyi bulmazken, önemli bir kısmı da, 2000 m'den daha yüksektir. Karayollarımızda geçit fonksiyonu gösteren sadece dağların üst kesimlerindeki bel-boyun noktaları değildir. Onlar kadar güç koşullar doğurmasa da, iki alçak sahayı birbirinden ayıran, eşik kütleleri yarmış olan dar ve derin vadileri izleyen yollar da, birer geçit sayılabilir.

Her ne kadar karayolu ulaşımı ve geçitler konusunda çok sayıda araştırma olsa da, bunların çoğu, tek bir ya da birkaç geçidi konu alarak incelemeye çalışmıştır. Biz bu çalışmamızda bunlardan farklı olarak, ülkemizde bulunan bütün karayolu geçitlerini toplu olarak inceleyip, sonuçlarını bu kitapta toplamaya çalıştık. Bu anlamda bu çalışmanın amacı, başta coğrafyacı meslektaşlarımız olmak üzere, konu ile ilgili bütün kesimlere kaynak oluşturmaktır.

Ülkemizde karayolu ulaşımı ve geçitleri konu aldığımız çalışmamız, üç bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, Anadolu'da karayolu ulaşımının tarihi gelişimi ile, cumhuriyet döneminde karayollarının durumu ve karayollarında yük ve yolcu taşımacılığı ele alınarak incelenmeye çalışılmıştır.

Çalışmanın ikinci bölümünde ise, geçit kavramı üzerinde durularak, karayolu geçitleri coğrafi perspektifle değerlendirilmeye çalışılmıştır. Kitabın son bölümünde ise, ülkemizin 7 coğrafi bölgesinde bulunan karayolu geçitleri tek tek ele alınarak, coğrafi özellikleri ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Bütün çalışmalarında olduğu gibi, bu çalışmada da fikirlerinden büyük ölçüde istifade ettiğim, öneri ve eleştirilerinden yararlandığım, başta hocam **Prof.Dr. Hayati DOĞANAY** olmak üzere, **Prof.Dr. Hakkı YAZICI** ve **Prof.Dr. Halil KOCA** ile; şu anda ülkemizin çeşitli üniversitelerinde görev yapan, diğer bütün hocalarıma da şükranlarımı sunmayı bir görev bilirim.

Çalışmamızın başlangıcına, çeşitli bilgi belge ve dokümanların tarafıma ulaşmasında yardımlarını esirgemeyen, Karayolları Bölge Müdürlükleri çalışanlarına da, ayrı ayrı teşekkürlerimi sunmak isterim.

Eldeki çalışma, üniversitemiz *BAP* birimi tarafından desteklenmiştir. Çalışmayı proje olarak kabul edip, maddi yükünü hafifleten Atatürk Üniversitesi, BAP birimi ve yönetimine içtenlikle teşekkür ederim.

Hiç kuşkusuz bu çalışmada, bazı eksikliklerin de bulunması söz konusudur. Bunların doğal karşılanacağı beklentim yanında, bu konuda yapılacak yeni çalışmalara bir basamak olmasını umduğum bu çalışmanın, konu ile ilgilenenlere yarar sağlayacağına da inancım tamdır. Umulan ve beklenen katkıları sağlaması dileklerimle...

Doç.Dr. İbrahim Fevzi ŞAHİN

Ocak – 2013, ERZURUM

İÇİNDEKİLER

ÖZGEÇMİŞ	III
ÖN SÖZ	IV
İÇİNDEKİLER	VII
1. BÖLÜM	
ANADOLU'DA KARAYOLU ULAŞIMININ TARİHİ GELİŞİMİ	1
1.1. GİRİŞ	2
1.2. DOĞAL ve BEŞERİ COĞRAFYA FAKTÖRLERİ-ULAŞIM İLİŞKİSİ	5
1.3. ANADOLU UYGARLIKLARI DÖNEMİ YOLLARI	8
1.4. SELÇUKLULAR DÖNEMİNDE YOLLAR	17
1.5. OSMANLI İMPARATORLUĞU DÖNEMİNDE YOLLAR	19
1.6. CUMHURİYET DÖNEMİNDE YOLLAR	25
1.7. KARAYOLLARINDA YÜK VE YOLCU TAŞIMACILIĞI	47
2. BÖLÜM	
KARAYOLU GEÇİTLERİ	49
2.1. Giriş	50
2.2. Karayolu Ulaşımında Geçitler	51
2.3. Karayolu Geçitlerinin Dağılışı	54
2.4. Yükselti Basamaklarına Göre Geçitler	56
2.5. Geçit Adları	59
2.6. Karayolları Geçitlerinde Kapanma Sorunu	63
3. BÖLÜM	
KARAYOLU GEÇİTLERİNİN COĞRAFİ DAĞILIŞI	67
3.1. Marmara Bölgesi	68
1. Korudağı Geçidi	68
2. Sındırgıbeli Geçidi	68
3.2. Ege Bölgesi	70
1. Akçakardik (Akçagerdik) Geçidi	70
2. Boynuzcuk Geçidi ve Tokuç Geçidi	70
3. Çakmaktepe Geçidi	72
4. Çataltepe Geçidi	72
5. Çetibeli Geçidi ve Sakar Geçidi	73
6. Dumlu Geçidi	74
7. Gölcük Geçidi	74
8. Haşatbeli Geçidi	75
9. İğdir Geçidi	75
10. Karabel Geçidi	75
11. Kazıkbeli Geçidi	76
12. Köroğlubeli Geçidi	77

13. Sabuncubeli Geçidi	78
14. Üçler Geçidi	80
15. Yahşiler Geçidi	80
3.3. Akdeniz Bölgesi.....	81
1. Akkaya(Kapıkaya) Geçidi	81
2. Akyokuş Geçidi	84
3. Alacabel Geçidi	84
4. Alikayası ve Göksun(Püren) Geçidi	85
5. Aslanlıbel Geçidi	87
6. Avkan Geçidi	88
7. Avlanbeli Geçidi	88
8. Bademlibeli Geçidi ve Teke Geçidi	88
9. Belen Geçidi	90
10. Belpınarı ve Yumrutepe Geçidi	96
11. Bozdurmuşbeli Geçidi	96
12. Çaykavak Geçidi ve Kolsuz Geçidi	97
13. Çeltikçi (Çeltikçi Beli) Geçidi	98
14. Çomaklıbel Geçidi	99
15. Çubukbeli Geçidi	100
16. Çukuryurt, Faşikan(Karahasan) ve Gaynebeli Geçitleri	101
17. Dirmil ve Dirmilcik Geçitleri	102
18. Gazbeli, Küçük Gazbeli ve Saraycıkbeli Geçitleri	104
19. Gedik Geçidi	105
20. Göcek ve Metris Geçitleri	105
21. Göğübeli Geçidi ve Karabel Geçidi	106
22. Gülek Boğazı Geçidi	107
23. Hasandede Geçidi	112
24. Kaan Geçidi	113
25. Kandilsırtı Geçidi	113
26. Karamanbeli Geçidi	114
27. Kayabeli Geçidi	115
28. Kırbudak Geçidi	116
29. Köroğlubeli Geçidi	116
30. Kuruovabeli Geçidi	117
31. Moca Geçidi	117
32. Obrukbeli Geçidi	118
33. Saldabeli Geçidi	118
34. Sertavul Geçidi	119
35. Suolmaz Geçidi	122
36. Tahtalıbel Geçidi	122
37. Tuzlabeledi Geçidi	123
38. Üskiyen Geçidi	124
39. Yazırbeli Geçidi	125
40. Yellibel Geçidi	125

3.4. Güneydoğu Anadolu Bölgesi.....	126
1. Akresta Geçidi ve Mazıdağı Geçidi	126
2. Ayrancı Geçidi, Danin Geçidi ve Üçyol Boğazı	128
3. Hop Geçidi	130
4. Karadağ Geçidi	131
3.5. Doğu Anadolu Bölgesi.....	133
1. Ahmediye Geçidi	133
2. Akören Geçidi	135
3. Arpayazıbeli Geçidi ve Sünebeli Geçidi	136
4. Bağıştaş Geçidi ve Çimento Geçidi.....	137
5. Belhan Geçidi.....	137
6. Boğatepe Geçidi.....	138
7. Buğlan Geçidi ve Kuruca Geçidi	139
8. Cankurtaran Geçidi	140
9. Çakırbaba Geçidi.....	141
10. Çam Geçidi	141
11. Çat, Çirişli, Yaylasu ve Çobantaşı Geçitleri.....	142
12. Çatalören Geçidi.....	145
13. Çimenli Geçidi	145
14. Dilezi Geçidi	147
15. Dokuzdolambaç Geçidi.....	147
16. Gedik Satılmış Geçidi	149
17. Gökoğlan Geçidi	149
18. Göksu Geçidi.....	150
19. Gönderme, Tasmalı ve Tendürek Geçitleri	150
20. Güzeldere Geçidi ve Kurubaş Geçidi	153
21. Handere Geçidi.....	155
22. Hanlar Geçidi	156
23. Haruna Geçidi ve Şapatan Geçidi	156
24. Ilgar Geçidi	157
25. İpek Geçidi ve Saçdağı Geçidi	158
26. Karababa Geçidi.....	161
27. Karabet Geçidi	161
28. Karahan Geçidi.....	163
29. Koç Geçidi	164
30. Kolçekmezdağı, Sipikör ve Kovalık Geçitleri.....	164
31. Köyçeğiz Geçidi.....	166
32. Kubbe Geçidi	167
33. Kuskunkıran Geçidi	167
34. Mazıkıran ve Ziyarettepe Geçitleri.....	169
35. Meryem ve Taşlıyarma Geçitleri.....	170
36. Meşindağ Geçidi	171
37. Mozeret Geçidi.....	172
38. Örtülü ve Övledik Geçitleri.....	173

Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler

39. Pamuk Geçidi	173
40. Paslı Geçidi	174
41. Pelisirtı Geçidi	175
42. Pülümür Geçidi	176
43. Reşadiye Geçidi	178
44. Sakaltutan Geçidi (Erzincan)	179
45. Sakaltutan Geçidi (Ardahan)	184
46. Süvarihalil ve Tanintanın Geçitleri	185
47. Tepebaşı Geçidi	186
48. Tutak Geçidi	188
49. Tutluca Geçidi	189
50. Yahnıdağ Geçidi	189
51. Yukarıkent Geçidi	190
3.6. Karadeniz Bölgesi	191
1. Ağzıaçık, Dallıkavak ve Gölyurt Geçitleri	191
2. Ahlatlık Geçidi	195
3. Ahmetusta Geçidi	196
4. Akyarma Geçidi	197
5. Atyaylası, Aynalıkaya, Meyitler ve Hacıayaz Geçitleri	198
6. Babadağ Geçidi	201
7. Ballıdağ Geçidi	201
8. Belbaşı Geçidi	202
9. Boludağı Geçidi	203
10. Bulduk, Ortabeli ve Şaçakbeli Geçitleri	205
11. Cankurtaran Geçidi	206
12. Çamlıdere Geçidi	208
13. Çilekbeli Geçidi	209
14. Çilhoroz ve Fındıkbeli Geçidi	210
15. Çuhadaroğlu, Ecevit ve Oyrak Geçitleri	211
16. Dağlı Geçidi	213
17. Dorukhan Geçidi	214
18. Dranaz Geçidi	215
19. Eğribel Geçidi	217
20. Elmabeli ve Türbe Geçitleri	218
21. Fındıklı Geçidi	219
22. Geminbeli Geçidi	220
23. Gürgentepe ve Harçbeli Geçitleri	221
24. Güvenbeli Geçidi	222
25. Güzelyayla Geçidi	223
26. Hekimdağı Geçidi	225
27. Horonbeli ve Kızılınış Geçidi	225
28. Ilgazdağı ve İndağı Geçitleri	226
29. Isırganlı ve Yaralıgöz Geçitleri	229
30. Işıksdağı Geçidi	230

31. Karabayır Geçidi (Suşehri-Zara)	231
32. Karabayır Geçidi (Daday-Eflani)	232
33. Karadağ Geçidi	232
34. Karamurat Geçidi	234
35. Karayümbeli Geçidi	235
36. Kayıbeli Geçidi	236
37. Kılıçaslan Geçidi	237
38. Kireçli(Kutumar) Geçidi	238
39. Kopdağı Geçidi ve Vaukdağı Geçidi	239
40. Kostandağı Geçidi	243
41. Köseadağı Geçidi	244
42. Maçahel Geçidi	245
43. Meçhul Asker Geçidi	245
44. Namobeli Geçidi	246
45. Ovitdağı Geçidi	247
46. Örencik Geçidi	251
47. Pirinkayalar Geçidi	251
48. Salmankaş Geçidi	253
49. Soğanlı Geçidi	254
50. Taşlıyayla Geçidi	255
51. Tersun Geçidi	256
52. Tosya Ilgazı Geçidi	257
53. Ulubel Geçidi	258
54. Yayla Geçidi	259
55. Yaylabeli Geçidi	260
56. Zigana Geçidi	260
3.7. İç Anadolu Bölgesi.....	263
1. Akbaş Geçidi	263
2. Araplı Geçidi	263
3. Ayaşbeli Geçidi ve Aysantı Geçidi	266
4. Baykuşbeli Geçidi ve Tekebeli Geçidi	267
5. Beştepeler Geçidi ve Lalebeli Geçidi	268
6. Camilibeli Geçidi ve Çubukbeli Geçidi	270
7. Çakmakbeli Geçidi ve Mazıkıranbeli Geçidi	271
8. Çallıgedik Geçidi	271
9. Çamlıbel Geçidi	272
10. Çiçekdağı Geçidi	273
11. Çorakboğazı Geçidi	275
12. Ekmekçibeli Geçidi	275
13. Elmadağ Geçidi	276
14. Güdülsivrisi Geçidi	277
15. Hamburun Geçidi	278
16. Karabel Geçidi ve Kızbeli Geçidi	279
17. Karasar Geçidi	281

Türkiye’de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler

18. Kargasekmez (Azapderesi) Geçidi	282
19. Kartal Geçidi	284
20. Kavlaktepe Geçidi	285
21. Kızıldağ Geçidi	285
22. Kurbağalıbeli Geçidi ve Kuşkayası Geçidi	288
23. Kürebeli Geçidi	289
24. Muslubelen Geçidi	289
25. Sekkin Geçidi ve Topalakkaya Geçidi	291
26. Seyfebeli Geçidi ve Yaraşbeli Geçidi	292
27. Sivrihisar Geçidi	294
28. Topuzdağ Geçidi	295
29. Yağdonduran Geçidi	295
SONUÇ.....	297
YARARLANILAN KAYNAKLAR.....	298
İNTERNET SİTELERİ	301

1. BÖLÜM

ANADOLU'DA KARAYOLU ULAŞIMININ TARİHİ GELİŞİMİ

1.1. Giriş

Genel anlamı ile ulaşım; insan ya da eşyanın bir yerden diğer bir yere hareket ettirilmesini ifade eder. Ancak içinde yaşadığımız çağda artık bilginin, paranın, hizmetlerin ve iletişim yani haberleşme hizmetlerinin de, bir yerden bir yere erişmesini kapsamına alan ulaşım, yeryüzündeki bölgeler arasında ilişkilerin kurulmasında ve coğrafi görünümün şekillenmesinde önemli bir rol oynamaktadır. Aynı zamanda ulaşım, malların değerlerinin artmasına da neden olmaktadır. Gerçekten de, fazla olduğu yerden eksikliği hissedilen yerlere taşınan malların, bu hareket sırasında değer artışı ortaya çıkar. Dolayısıyla ulaşım faaliyetleri de, aynen sanayi ya da ticaret gibi bir üretim şekli olarak düşünülebilir.

Tarihin ilk çağlarından bu yana ulaşım, insanoğlunun ana uğraşlarından birisi olmuştur. Tekerleğin icadı ve yolların gelişmesiyle her hangi bir yöredeki mallar diğer yörelere taşınmıştır. Bu sayede daha ilk çağlarda, *İpek Yolu*, *Kral Yolu* ve *Baharat Yolu* gibi önemli ticaret yolları gelişmiştir. Avrupa’da sanayi devriminin başlaması ile birlikte, buhar gücüyle işleyen gemi ve trenlerin devreye girmesi, ulaşım ve ulaşım ağlarının da hızlı bir şekilde gelişmesini sağlamıştır. II. Dünya Savaşı’ndan sonra ulaşım, akıl almayacak bir biçimde gelişme göstererek, özellikle sanayileşmiş ülkelerde demir, kara, hava ve deniz yolları ulaşımında önemli ilerlemeler olmuştur. Gerçekten de şehir içi ulaşım için metrolar yapılmış; yerleşim bölgelerini birbirine bağlayan demir ve hava yolları sayesinde birkaç saat içerisinde bir ülkeden diğer ülkeye ulaşma mümkün hale gelmiştir.

20. yüzyılın ikinci yarısında haberleşme teknolojisinde de önemli ilerlemeler meydana gelmiş ve özellikle uydular aracılığı ile telefon, telsiz, telex ve diğer haberleşme sistemleri ve televizyon yayınları ile artık mesafe sorunu ortadan kalkmıştır. Bu sayede dünya ölçüsünde kültür, sanat, spor ve bilim alanında iletişim hızlanmış ve farklı kültür, dil ve dine mensup topluluklar birbirlerini tanıma fırsatı bulmuşlardır.

Ülkemizde ulaşımın durumuna bakıldığında ise, Cumhuriyetin ilk yıllarına kadar sadece Batı Anadolu’da küçük mesafelerde demiryolu ve denizyolu ile ulaşım olanakları varken, karayolu ulaşımı ise büyük oranda hayvan gücüne dayanıyordu. Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte başta demiryoluna ağırlık verilmiş, yurdun aşağı yukarı dört bir köşesini birbirine bağlayan demiryolları yapılmıştır. Ancak bir süre sonra demiryolunun tek başına yeterli olmadığı, yeterli bir ulaşım için karayoluna ihtiyaç olduğu görülerek, 1940’lı yıllardan itibaren karayolu ulaşımına da önem verilerek, eskiye oranla büyük ilerlemeler olmuş ve motorlu araçlar da, karayollarımızda görülmeye başlanmıştır. Ülkemizin her tarafında 1950’li yılların başından itibaren karayolu yapımı hızlandırılmış, bu arada demiryolu, denizyolu ve havayolu ulaşımında da önemli sayılabilecek ilerlemeler

kaydedilmiştir. Böylece bugün ulaştırma hizmetleri artık büyük oranda sorun olmaktan çıkmaya başlamıştır.

İnsan eliyle insanlığa yapılan en önemli alt yapı tesislerinden olan yollar, insanoğlunun ortak mekânı, toplumların medeniyete yolculuğudur. Yolların tarihi ilk insanla başlar ve geçmişten geleceğe doğru gelişerek devam eder. Toplumların önce diğer toplumlarla, sonra hayati ihtiyaçlarına, giderek uygarlığa, çağdaşlığa kavuşmasının ilk şartı olan yol, günümüzde ülkelerin de can damarları durumundadır. Gerçekten de ülkelerin iktisadi, ticari ve sosyal faaliyetleri, can damarları olarak vurgulanan yollara sıkı sıkıya bağlıdır. Bu yüzden de yol, bir ülkenin kalkınmasına, toplumun sosyo-ekonomik gelişmesine temel oluşturan en önemli altyapısıdır.

İlk toplumlardan günümüze kadar olan dönemde, toplumsal yaşamın ayrılmaz bir parçası olan karayolu ulaşımı, toplumların gelişimi ve ihtiyaçları ile paralel bir gelişme göstermiştir. Tekerleğin bulunması uygarlık tarihinin en önemli aşamalarından birisidir. Ancak tekerleğin asıl önemi, ulaştırma alanında ortaya çıkmıştır. Tekerlek önceleri o zamana kadar bilinen en önemli taşıt aracı olan kızığa uygulanmış, böylece iki veya dört tekerlekli arabalar M.Ö. 2000 yıllarında ortaya çıkmıştır. Bu ilk arabalar, askeri ve ticari açıdan insanlık tarihinde çok önemli roller oynamıştır. M.Ö. 2000-1000 yıllarında arabalar yaygınlaşmış, yük ve insan taşınmaya da başlanmıştır. Çok geçmeden arabaların savaş aracı olarak kullanılması gündeme gelmiş ve iki at tarafından çekilen tekerlekli arabalar Romalılar tarafından çok kullanılmıştır.

Yolların ortaya çıkması, tekerleğin doğuşuna bağlıdır. Gerçekten de tekerleğin bulunması ile teknik devrimin temelleri atılmış, toplumsal yaşamda yeni bir çığır açılmıştır. Tekerleğin buluşuna kadar yollar, yalnız hayvan ve insan geçişine imkân veren patikalardan ibaretti. Bilindiği üzere, insan ve hayvanların yol alabildikleri bu alanlar, coğrafyacılardan *doğal yollar* olarak adlandırılmaktadır. İnsanların çevrelerinde kullandıkları ilk yollar hayvan izleridir. Hayvanlar genellikle en rahat geçecekleri güzergâhı takip ederler. İnsanlar da, ilk zamanlar hayvanların sık sık kullandıkları yolları izlemişlerdir. Zamanla bu yollar sürekli kullanılabilir hale gelmişlerdir. *Keçiyolu* olarak adlandırılan, hayvanların izledikleri güzergâhların bir süre sonra *patika* adı verilen yaya yoluna dönüşmesi bu fikri güçlendirmektedir. Afrika'da ormanlar içinde fillerin açtığı yollar genelde en iyi yollardır. Yine kuzey Amerika'da buffaloların meydana getirdiği yollar da ilk gezginler ve avcılar tarafından kullanılmıştır.

İnsanların meydana getirdiği ilk yollar ancak tekerlekli araçların kullanılmasının yaygınlaşmasıyla ortaya çıkmıştır. Tekerlekli arabalar ve kağnılar için inşa edilen yol sisteminin M.Ö. 7. yüzyılda **Asur Krallığı**'nca yapıldığı

bilinmektedir. Akdeniz ve Ortadoğu’nun birçok yerinde insanların meydana getirdiği benzeri kaldırım taşı kısa yollar bulunmuştur.

Kuşkusuz ilk yolların en önemlilerini **Roma yolları** oluşturmaktaydı. Hatta, Herodot, nasıl ki, *Mısır Nil’in bir hediyesidir* demiş ise, bazı coğrafyacılara da *Roma İmparatorluğu yollarının bir armağanıdır* diyerek Roma yollarının önemini açıklamıştır. Bilindiği gibi Roma yolları Avrupa’da çok uzun süre kullanılmıştır. İlk büyük Roma yolu 259 km uzunluğunda *Roma* ile *Brindisi* arasındaki **Via Appia**’dır. Yapımına M.Ö. 312 yılında başlanan ve önceleri çakıl döşeli olan bu yola, daha sonra kaldırım döşenmiştir. Aynı yıllarda atla yapılan yolculuklarda bu yollar üzerinde günde 145 km yol alınabiliyordu. Bilindiği üzere bu hız, 1800’lü yıllara kadar karayollarında ortalama hız olarak dikkate alınmakta idi. Bu yola sürekli olarak yenileri eklenmiş ve sonraları da genişletilerek tarihte önemli olan ve merkezinin Roma kentinin olduğu **Roma Yolları** oluşmuştur.

Asya’da doğal güzergâhlardan yararlanılarak yapılan yolların en önemlileri **Çay Yolu, Baharat Yolu ve İpek Yolu**dur. Çay yolu *Pekin* ile *Moskova* arasında uzanıyordu. Ancak, 1775 ile 1903 yılları arasında faaliyette olan bu yol, Transsibirya demiryolunun yapımıyla ortadan kalkmıştır. Çin ile *Akdeniz* arasında uzanan en önemli ticaret yolunu ise, **İpek Yolu** oluşturmaktadır. Bu ticaret yolu, Çin’den yapılan ipek ticaretinden dolayı adını almıştır. *Uzak Doğu’da* yetişen baharatın *Orta Doğu* ve *Doğu Akdeniz’e* kadar taşındığı yola da **Baharat Yolu** denilmekteydi. Orta çağ boyunca oldukça önemli olan bu yol, gemiciliğin Kızıldeniz’de gelişmesi ile baharat yolu yavaş yavaş önemini kaybetmiştir. Söz konusu edilen bu ilk yollar, çoğunlukla belirli yerlerden elde edilen değerli malların taşınması amacıyla ortaya çıkmıştır.

Modern yolların yapımına, 19. yüzyılda iki İngiliz mühendisin geliştirdikleri bir teknikle başlanmıştır. *Thomas Telford* ve *Jhon London McAdam* tarafından geliştirilen ve **makadam** adı verilen bu yollar, doğal yolun basınçla sertleştirildikten sonra asfalt ya da beton ile örtülmesi şeklindeydi. Bu teknik önce Birleşik Krallıkta kullanıldı ve sonra Batı Avrupa ve dünyanın diğer ülkelerine hızla yayıldı. Öte yandan aynı dönemlerde yine İngiltere’de bir başka ulaşım sektörü olan demiryolu ortaya çıkıyordu. Böylece iki sektör arasında bugünde devam eden rekabet başlamış oldu. Demiryollarının ortaya çıkışı ve hızla yayılışı karayollarındaki ulaşım faaliyetini önemli ölçüde engellemiştir.

Karayollarının yeniden canlanması ancak motorlu taşıtların gelişmesiyle olmuştur. Gerçekten de, ilk zamanlar hayvanla çekilen arabalardan oluşan karayolu taşıtları, *motorlu* araçların keşfedilmesiyle hızla gelişmeye başlamış ve bu olay karayollarının gelişmesini etkileyen en önemli olay olmuştur. Motorlu taşıtlar, Fransız mühendis *Nicholas J. Cugnot’un* buharlı motorunu, 1801’de İngiliz