COĞRAFYA Sınıf-12

OGM MATERYAL
ORTAÖĞRETİM GENEL MÜDÜRLÜĞÜ

KONU TÜRKİYE'DE ULAŞIM SİSTEMLERİNİN GELİŞİMİ







Türkiye, tarih boyunca birçok medeniyete ev sahipliği yapması ve önemli bir jeopolitik konuma sahip olması nedeniyle ulaşım konusunda oldukça zengin tarihsel izler barındırmaktadır. İpek Yolu, Baharat Yolu ve Kral Yolu gibi önemli ticaret yollarının rotası üzerinde olması bunun göstergesidir. Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de tarihsel süreç içerisinde teknolojinin gelişimiyle orantılı olarak ulaşım sistemlerinde büyük değişimler ve gelişmeler meydana gelmiştir.

KARA YOLLARI

Cumhuriyet'in ilk yıllarında öncelikle yerleşim birimleri arasındaki seyahat süresini kısaltan, ulaşılamayan yerlere ulaşımı sağlayan bir kara yolu sistemi hedeflenmiştir. Bu dönemde ulusal sınırlar içerisinde toplam 18.350 km'lik kara yolu inşa edilmiştir.

1970 yılında yapımına başlanan, 30 Ekim 1973 tarihinde tamamlanarak hizmete açılan 15 Temmuz Şehitler (Boğaziçi) Köprüsü ile çevre yolu, Avrupa ve Asya arasındaki ilk sabit bağlantı olarak Türkiye ulaşım ağının önemli bir halkasını oluşturmuştur.

Günümüzdeki kara yolu ulaşım ağına bakıldığında 2017 yılı itibarıyla 2.622 km otoyol, 31.067 km devlet yolu ve 33.809 km il yolu olmak üzere toplam 67.498 kara yolu ağı bulunmaktadır.

DEMİR YOLLARI

Ülkemizde demir yolu çalışmalarına 1856 yılında 130 km'lik İzmir-Aydın demir yolu hattının açılması ile başlanmıştır. Osmanlı Dönemi'nde yapılan toplam 8.619 km uzunluğundaki demir yolu hattının 4136 km'lik bölümü, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde kalmıştır. Cumhuriyet Dönemi'nin ilk yıllarında demir yolu ağlarına önem verilmiştir. 1923-1933 yılları arasında inşa edilen demir yolunun uzunluğu 1.800 km'yi bulmuştur. Birinci ve İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planları ile demir-çelik, kömür ve makine gibi üretim kollarına önem verilmesi demir yolu güzergâhlarını da etkilemiştir. Cumhuriyet öncesinde demir yollarının %70'i, Ankara-Konya hattının batısında kalırken Cumhuriyet Dönemi'nde inşa edilen demir yollarının %78,6'sı doğu bölgelerine döşenmiştir.

Demir yolu yapımı, 1940' lara kadar hızla ilerlerken 1950'lerden itibaren Marshall yardımıyla kara yolu yapımına öncelik verilmesi nedeniyle 1950-1980 yılları arasında sadece 20 km yeni demir yolu hattı yapılabilmiştir Günümüzde, Yüksek Hızlı Tren projelerinin yapımı sürmektedir.Asya-Avrupa kıtalarının deniz altından kesintisiz bir demir yolu sistemi ile birbirine bağlayan Marmaray Projesi de 2013 yılında hayata geçirilmiştir.

HAVA YOLLARI

Anadolu'da ilk havacılık hareketlerinin başlaması Osmanlı Dönemi'ne dayanmaktadır. Sivil havacılık 1933 yılında ''Hava Yolları Devlet İşletmesi"nin kuruluşu ile başlamıştır. Daha önce askerî ihtiyaçlar için alınan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hâle getirilmiştir. İlk ticari uçuşlar İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında, ilk yurt dışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir. 1983 yılına kadar THY, hava yolu taşımacılığında tek liderken bu dönemden sonra özel hava yolu işletmeleri de yolcu taşımaya başlamıştır.

DENİZ YOLLARI

Türkiye'de denizcilik işletmeciliğinin ilk adımı 1843 yılında kurulan Fevaid-i Osmaniye ile atılmıştır. 1851 yılında bugünkü İstanbul şehir hatları vapurlarının temeli olan Şirket-i Hayriye, iki yeni hatla yolcu taşımaya başlamıştır. 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan ''Kabotaj Kanunu'' Türk denizciliği için bir dönüm noktası olmuştur. Bu kanunla; kıyılarımızda ve iç sularımızda yapılacak tüm faaliyetlerin hakları Türk gemilerine ve Türk vatandaşlarına verilmiştir. Deniz yolları işletmesi, 1937 yılında Denizbank'a; 1939 yılında Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü ile Devlet Deniz Yolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüklerine; son olarak 1944'te Devlet Deniz Yolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğüne verilmiştir. Türkiye'de uluslararası ticaretin yaklaşık %65'i en ucuz taşıma türü olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Bu nedenle ticari işlevi yüksek Haydarpaşa, İskenderun, Bandırma, Derince, Samsun, İzmir ve Mersin limanları oldukça önemlidir.

BORU HATLARI

Türkiye'de ilk boru hattı, 1967 yılında Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığı (TPAO) tarafından Batman-Dörtyol (İskenderun Körfezi) arasında işletmeye açılmıştır. Irak-Türkiye Ham Petrol Boru Hattı 1976'da Kerkük'te ve Irak'ın diğer sahalarında üretilen petrolün Ceyhan (Yumurtalık) Terminali'ne taşınması amacıyla inşa edilmiştir. Türkiye-Yunanistan Doğal Gaz Boru Hattı (ITG), Bakü-Tiflis-Ceyhan Ham Petrol Boru Hattı (BTC), Rusya-Türkiye Doğal Gaz Boru Hattı (Batı Hattı), TANAP Trans-Anadolu Doğal Gaz Boru Hattı Projesi (TANAP) ise en önemli boru hatlarımızdır.

SORULAR

SORU 1:

Türkiye mevcut taşıma seçenekleri bakımından zengin bir ülkedir.

Türkiye'nin böyle bir zenginliğe sahip olması üzerinde aşağıdaki özelliklerinden hangisinin etkisi daha fazladır?

A) Konum özellikleri
B) İklim özellikleri
C) Yer şekilleri
D) Doğal kaynakları
E) Bitki örtüsü özellikleri

Cevap: A

SORU 2:

Ülkemizde ulaşım sistemlerinin gelişimi ile ilgili olarak aşağıda verilen ifadelerden hangisi yanlıştır?

A) Cumhuriyet öncesi dönemdeki ilk demiryolu İzmir ile Aydın arasında yapılmıştır.

B) Cumhuriyet döneminde demiryolu yapımında ülkemizin doğu vilayetlerine daha fazla önem verilmiştir.

C) 2. Dünya savaşı ülkemizde demiryolu yapımını olumsuz etkilemiştir.

D) Ülkemizde 1950 yılından sonra demiryolu yapımı yerine karayolu yapımına öncelik verilmiştir.

E) Günümüzdeki demiryollarının tamamı Cumhuriyet döneminde yapılmıştır.

Cevap: E

SORU 3:

Demir yolları genellikle yer şekillerinin sade, nüfusun fazla, ekonomik faaliyetlerin gelişmiş olduğu yerlerden geçirilir. Demir yollarının uzanışında yeryüzü şekillerinin belirleyici etkisi bulunmaktadır. **Buna göre aşağıda numaralandırılarak verilen illerin hangisine demir yolu ulaşımı yoktur?**

I. Çanakkale
II. Zonguldak
III. Trabzon
IV. Konya
V. Şanlıurfa

A) I ve II B) I ve III C) II ve III
D) II ve IV E) III ve IV

Cevap: B