

ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN ÖNEMLİ BİR GÜZERGÂH: KARABÜK-BARTIN KARAYOLU

*An Important Direction In View Of Transportation Geography:
Karabük-Bartın Motorway*

Yard.Doç.Dr.Ünal ÖZDEMİR*



Özet

Yaklaşık 132 km uzunluğundaki Karabük-Bartın karayolu (D-755), Batı Karadeniz kıyılarını iç kesimlere bağlayan birkaç güzergahtan biridir.

Söz konusu yol, özellikle ülkemizin sayılı ağır sanayi kuruluşlarından Karabük demir-çelik fabrikalarının ürettiği mamul maddelerinin taşınması açısından büyük öneme sahiptir. Güzergâhın kuzey terminalini Bartın limanının oluşturması, karayolunda büyük ölçüde yük taşımacılığı yapılmasının bir başka nedenidir. Safranbolu ve Amasra gibi turistik çekim merkezlerinin de varlığı, yolun önemini ve yoğunluğunu arttıran diğer faktörlerdir. Güzergahın, ülkemiz ana arterlerinden biri olan D-100 (Kapıkule-Gürbulak) karayoluna bağlanıyor olması, hinterlandını genişletmiştir. Yıl içerisinde yolun bazı kesimleri zaman zaman heyelan ve sel tehdidinde maruz kalsa da, büyük ölçüde trafiğe açık tutulmaktadır.

Anahtar kelimeler: karayolu ulaşımı, geçit, han, heyelan, sel

Abstract

Karabük-Bartın motorway (D-755), which is about 132 km., is one of the few motorways connecting Western Blacksea coasts to inner parts.

This motorway is of importance because of the transportation of the products produced by Karabük iron-steel factories which may be considered among heavy industries in Turkey. Another reason for the workload of the motorway is Bartın seaport, which is the northern terminal of the direction. The existence of such tourism centers as Safranbolu and Amasra also increases the importance and workload connected to D-100 (Kapıkule-Gürbulak), which is one of the main arteries of our country, increases its hinterland. The road is open to transportation almost throughout the year although it undergoes landslide and threat of flood from time to time.

Key words: road transportation, pass, inn, landslide, flood

* Yrd.Doç.Dr. Atatürk Üniversitesi, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Erzurum.

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

Giriş

Ulaşım faaliyeti, çeşitli ilimler tarafından ele alınan bir konudur. Yeryüzündeki bölgelerin farklı görünüm kazanmasında önemli rol oynayan elemanlardan biri ve bölgeler arasındaki ilişkilerin önemli bir ölçüsü olması sebebi ile ulaşım coğrafya da meşgul olur (Tümertekin,1965: 76).

İnsanın çevresi ile ilişki kurmasında, herhangi bir malın veya eşyanın başka alanlara taşınmasında etken olan unsurların başında ulaşım gelir. Ulaşım sistemlerinin en eskisi, mekân üzerindeki varlığı ilkçağa kadar uzanan karayoludur (Ertin, 1993: 74). Yolcu ulaşımında başlangıç ve varış noktaları, yük taşımacılığında ise üretim ve tüketim noktaları arasında aktarmasız bir ulaşım olanağı vermesi, taşıma kapasitesi ve güzergah seçiminde esneklik sağlaması, yüklerin daha kolay ve belli mesafelere kadar daha hızlı taşınabilmesi karayolu taşımacılığının başlıca özellikleridir. Bu özellikleri yanında, genelde aktarmalı taşımanın söz konusu olduğu demiryolu, denizyolu ve hava taşımalarında tamamlayıcı olması sebebi ile tüm dünyada karayolu taşımacılığı diğer taşıma türlerine göre daha hızlı bir gelişme göstermiştir (DPT, 2005: 1-2).

Avrupa ve Akdeniz'i doğu ülkelerine bağlayan Anadolu'nun çok önemli bir özel konumu vardır. Her zaman ifade edilen şekli ile köprü olma özelliği, tarihin ilk çağlarından beri üzerinde yaşayan insanların kaderini de etkilemiştir. Bu yüzden Anadolu'da değişik özellikte ve doğrultuda yollar inşa edilmiştir. Kral yolu, Roma ve Bizans yolları ana güzergâhları oluşturmuştu ve bu güzergâhlara ikinci derecede yollar katılıyordu. Anadolu Selçuklu Devleti döneminde tıpkı Hititlerde olduğu gibi başkent etrafında bir ağ oluşturan yol sistemi gelişmiştir. Osmanlı Devleti de yer yer bozulmuş olan eski Roma, Bizans ve Selçuklu yollarından faydalanmıştır (Taşlıgil, 1999: 131-133). Söz konusu dönemdeki ana güzergâhlar içinde Batı Karadeniz kıyılarını iç kesimlere Sinop-Gökırmak (Amnias) hattı dışında bağlayan önemli bir yol bulunmuyordu (bkz; Munro, 1901:55,67/Bryer-Winfield: 1985: 39). Nitekim 14 ve 18. yüzyılları arasında Osmanlı İmparatorluğunun ana yollarından biri olan İstanbul-İzmir-Bolu-Tosya-Merzifon-Sivas-Malatya-Diyarbakır istikametindeki *Anadolu sol kolumun* Gerede-Bayındır-Çerkeş-Atkaracalar kesimi (bugünkü D-100 karayolu) araştırma sahasının hemen güneyindeki başlıca *menziller* idi. Viranşehir, Safranbolu ve Ulus gibi yerleşmeler, menzillere çeşitli iklim maddesi veren kaza ve nahiyeler durumundaydı (Bozkurt, 1966:23). Bu durum, yörenin sosyo-ekonomik hayatı üzerinde çeşitli izler bırakırken, Batı Karadeniz kıyı kesiminde ise deniz ulaşımını ön plana çıkarmıştır.

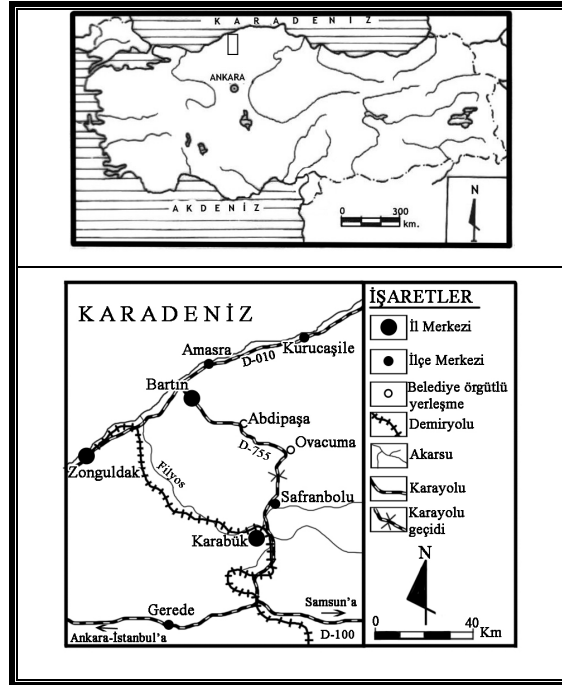
Günümüzde Batı Karadeniz kıyılarını iç kesimlere bağlayan birkaç önemli güzergâh vardır. Bunlar Sinop-Boyabat-Kargı, İnebolu-Kastamonu-İlgaz, Bartın-Karabük

An Important Direction In View Of Transportation Geography: Karabük-Bartın Motorway

ve Zonguldak-Devrek-Gerede karayollarıdır. Büyük ölçüde kuzey-güney uzanlı bu yolların doğu-batı yönündeki mesafeleri 60 ila 95 km arasında değişir. Akçaabat-Düzce karayolu ise hem uzunluğu hem de doğal ortam özellikleri açısından diğerlerinden ayrılır.

Bu çalışmanın amacı, Batı Karadeniz kıyılarını iç kesimlere açan güzergâhlardan biri durumundaki Karabük-Bartın karayolunu coğrafi esaslar göre incelemektir. Karayolu ulaşımının coğrafi özellikleri kadar, güzergâhın sosyo-ekonomik önemi ve yöreye etkileri ile ulaşımında karşılaşılan sorunlar, başlıca araştırma problemimizi oluşturmuştur.

Karabük-Bartın karayolu (D-755); Batı Karadeniz Bölümü'nde, kuzeyde Bartın'dan başlayıp (D-010) güneyde İstanbul-Samsun (D-100) kavşağına kadar devam eder. Kabaca kuzey-güney doğrultulu olan yol, yaklaşık 132 km dir. Karayolu, Bartın limanında deniz seviyesi, Ahmetusta geçidinde ise 1030 m ye varan yükseltisi ile farklı doğal ortam özelliklerinin etkilediği, Batı Karadeniz'in yük ve yolcu taşımacılığındaki önemli bir güzergâhtır(Harita 1).



Harita 1. Lokasyon haritası.

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

Karabük-Bartın Karayolu Güzergâhının Coğrafi Özellikleri

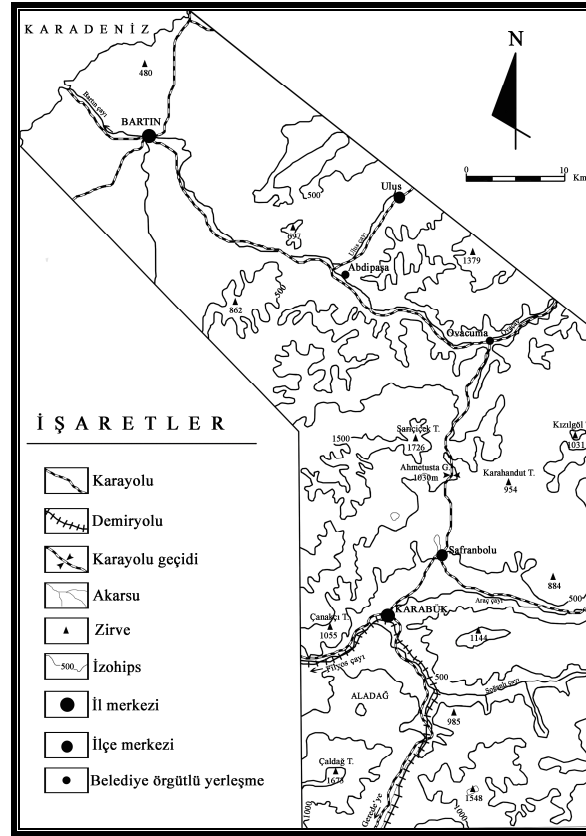
İnsan ve çeşitli ihtiyaç maddelerinin taşınması ile haberlerin nakli genel olarak ulaşım kavramı ile özetlenirse de, coğrafya bakımından ulaşım, saha engelini aşmak ve onunla mücadele etmektir (Gürsoy, 1974: 24). Araştırmalar, ulaşım faaliyetleri üzerinde doğal etkenlerin sınırlayıcı rol oynamasına karşılık, bölgenin ekonomik potansiyelinin de yer yer karşı etkiler yaptığını ortaya koymuştur. Nitekim geniş hacimli ve pahalı yük taşıma olanaklarının var oluşu, fiziksel güçlüklerle karşın, yolların yapılmasını göze aldirtmiştir (Tümertekin- Özgüç,1999: 548).

Bütün Dünya ülkelerinde olduğu gibi, ülkemiz karayolu ulaşımı üzerinde de doğal ortam özelliklerinin belirgin etkileri vardır. Yurdumuzun kuzey ve güney kıyıları ile iç bölgeler arasındaki ulaşım bağlantıları, belli doğrultular üzerine toplanmıştır. Bunun en önemli nedeni, yüksek sıra dağların, yol yapımı ve dolayısıyla da ulaşım faaliyetlerine güçlük çıkarmasıdır. Yollar, hemen tamamen büyük veya büyükçe akarsuların yarıp oluşturdukları, vadi sistemleri ile yüksek dağlar arasına yerleşmiş bulunan, çevresine göre daha alçak ve kolay aşılabilen dağ geçitleri üzerinden geçirilmişlerdir. (Doğanay, 1998: 486).

Batı Karadeniz Bölümü'nün üç dağ sırası ve aralarındaki depresyonlardan müteşekkil bulunuşu, kıyıyla irtibatı kısıtlayıcı bir faktör olarak görülmektedir (Emiroğlu, 1968: 260). Nitekim araştırma sahasında morfolojik özellikler kısa mesafede önemli değişiklikler gösterir. Bu nedenle, Karabük-Bartın karayolu büyük ölçüde *tabii yola* uygun devam eder. Güzergahın güneydeki başlangıç noktası D-100 İstanbul-Samsun yolunun Eskipazar kavşağıdır. Buradan kuzeye doğru 750-800 m yükseltideki aşınım yüzeylerini takip eden güzergah, Mermer mahallesinden (Eskipazar) itibaren Eskipazar çayı vadisini Ankara-Zonguldak demiryolu hattı ile birlikte kat eder. Karayolu 1955 yılında açılan 300 m uzunluğundaki Cildikısık tüneline geçerek Araç ve Soğanlı çaylarının birleştiği ve yükseltinin 260 m ye kadar indiği Karabük'e ulaşır. Safranbolu'dan itibaren kuzeye doğru yükseltinin artması ile 1030 m deki Ahmetusta geçidini aşan karayolu; Ovacuma yakınlarında (400 m) Ovaçayı, Abdipaşa'dan itibaren ise Gökırmak vadisini izler. Güzergâh Bartın'a yaklaşık 17 km mesafede olan ve halen (Ağustos 2007) yapımı devam eden Kirazlıköprü barajı sahasından geçer. Barajın yapımı tamamlandıktan sonra, yolun yükselti kotununun 25-30 m kadar yükseltileceği ve güzergahta küçük bir değişikliğin olacağı yetkililerce ifade edilmiştir. Güzergâh baraj sahasını geçtikten sonra, Bartın çayının genişleyen vadi tabanı izleyerek Bartın limanına ulaşır (Harita 2, Harita 3).

An Important Direction In View Of Transportation Geography: Karabük-Bartın Motorway

Karabük-Bartın karayolu Batı Karadeniz'i iç kesimlere bağlayan bir güzergah olmasının yanında, ülkemiz kara ulaşımının ana arterlerinden olan D-100 (Kapıkule-Gürbulak) karayoluna bağlanması, Ankara-İstanbul otoyoluna 50 km mesafede olması ve *tamamlayıcılık faktörü* (Tümertekin, 1987: 25) sonucu hinterlandı genişlemiştir. Nitekim artan trafik hacmine bağlı olarak güzergahın güney başlangıç noktası olan D-100 kavşağı ile Safranbolu arası (55 km) ve Bartın-Kirazlıköprü baraj sahası kesimi (17 km) duble yola dönüştürülmüştür.

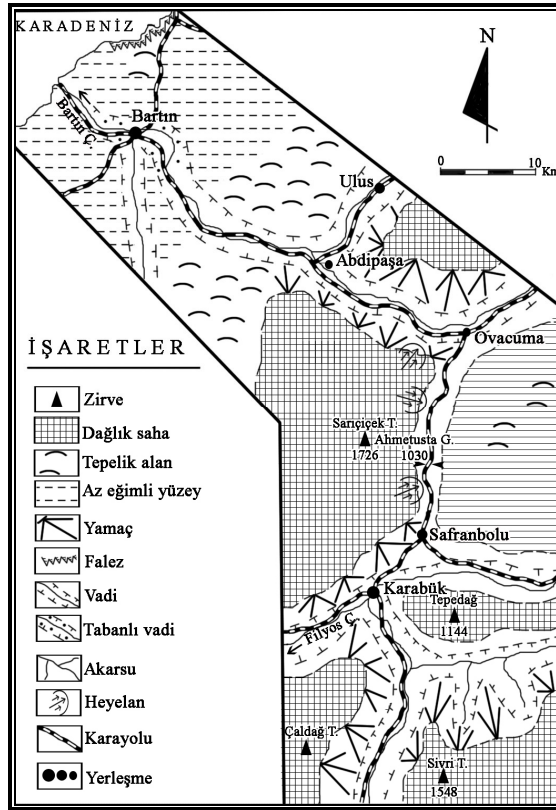


Harita 2. Topografya Haritası.

Karabük-Bartın arasında yol, geçmişte farklı bir güzergâh ve nitelikteydi. Eski yol, 1927 öncesinde Bartın, Iındır, Ahmetusta, Kirkille, Çatak, Çevrikköprü, Kuzyaka üzerinden Gerede'ye bağlanıyordu (Fotoğraf 1). Yol söz konusu dönemlerde katırlarla kat edildiği için *katır yolu* ya da Bartın'dan denizyolu ile İstanbul'a yumurta ticareti yapıldığı

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

için *yumurta yolu* olarak adlandırılıyordu. Seyahat esnasında özellikle kış mevsiminde yolu kaybetmemek için döşenen tellerden dolayı, *tel yolu* da denilmekteydi. Yolun bugünkü halini alması ise farklı tarihlerde ulaşımına açılan bağlantılarla sağlanmıştır. Karabük-Eskipazar karayolu 1957, Karabük-Bartın yeni yolu ise 1963’de hizmete girmiştir *. Nitekim, 1931’de Ernest Nowak tarafından kaleme alınan çalışmada, Bartın-Safranbolu arasında ulaşımına uygun mevsimlerde düzenli bir trafik akışının olduğu bugünkü güzergaha yakın bir karayolu mevcut iken, Safranbolu’dan doğuya Kastamonu ve güneye Ankara yönünde karayolu yerine çok kullanışlı olmayan kervan yollarının olduğu öğrenmekteyiz. (Nowack, 1931: 72, 88).



Harita 3. Jeomorfoloji Haritası.

* Söz konusu bilgiler, Ahmetusta'nın (Geçide ismini veren kişi) torunu Mehmet Çakır ve Cıbıllar hanının sahibi Özer ailesinden Razi Özer'le yapılan mülakattan edinilmiştir

Karabük-Bartın karayolunun tam anlamıyla 1963'te hizmete girmesi; ülkemizde karayollarının önem kazandığı yıllara rastlar. Nitekim İkinci Dünya Savaşına kadar ulaşım politikalarının ağırlığı demiryollarındayken, 1950'den itibaren karayolu ulaşımı esas ulaşım sistemi olarak kabul edilmiştir (Avcı, 2005: 87). Güzergâhta Cildikasıık tünelinin (Karabük'e yaklaşık 20 km) 1955'te açılması ve asfaltlama çalışmaları ile hız avantajını kullanan karayolu, yük ve yolcu taşımacılığında demiryoluna karşı gücünü hissettirmeye başlamıştır.



Fotoğraf 1. Kirkille (Safranbolu) mevkiindeki eski karayolu güzergâhı.

Karabük-Bartın karayolunda kamyon ve TIR taşımacılığının önemli bir yeri vardır (Tablo 1). Güzergâhta ilk kamyon seferleri 1932'de *tomruk taşımak* için başlasa da, Karabük Demir-Çelik Fabrikaları mamulleri ile Bartın limanından nakliyatı sağlamaları ile önemleri artmıştır (Fotoğraf 2-3). Nitekim *Fordist üretimden Post-Fordist* ** üretime geçiş; dağıtımda, iletişim olanaklarındaki hızlı gelişmenin yardımıyla büyük depolama servislerine gerek bırakmadan malların perakendeciye kısa sürede ulaştırılabilmesi için, mal akımının çoğunlukla karayolundan TIR ve kamyonlarla taşınmasına yol açmıştır. Bu süreçte demiryollarının yük taşımacılığındaki payı azalırken, karayollarının payı artmıştır (Tüba, 2006: 17-18). Ancak, Karabük-Yenice-Devrek karayolunun 2005'te ulaşımına açılması, güzergâhtaki kamyon trafiğini az da olsa etkilemiştir. Özellikle Kastamonu'dan

** Fordist üretim: Henry Ford tarafından 1900'lü yılların başında geliştirilmiştir. Fordist kitle üretiminin temel öğeleri, işbölümü, seri hareket ve sürekliliktir. Post Fordist üretim: 1970'lerde Fordist üretime karşı, az sayıda-çok farklı şekilde üretim yapılıp, ani talep değişimlerine adapte olabilen esnek üretim bandı modelidir (bkz:www.uludagsözlük.com).

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

Çaycuma kâğıt fabrikasına tomruk taşıyan kamyonlar; mesafesi daha kısa olduğu için Yenice yolunu tercih etmeye başlamışlardır.



Fotoğraf 2. Demir-çelik fabrikası girişinde sıra bekleyen Tırlar (Foto: Ahmet Ulu).



Fotoğraf 3. Bartın limanına yükleme yapmak için giden bir Tır (Ahmetusta Geçidi rampası).

Güzergâhta şehirlerarası otobüs seferleri karayolunun bazı kesimlerinde görülür. Yolum kuzey terminalini oluşturan Bartın'dan ülkemizin diğer şehirlerine olan otobüs taşımacılığı, Karabük-Bartın karayolundan değil de; Çaycuma-Devrek-Mengen-Gerede üzerinden sağlar. Bunun temel nedeni; Bartın-Safranbolu arasındaki yolun mevcut standardının otobüs taşımacılığına uygun olmaması ile ilgilidir. Söz konusu durum, Bartın-Abdipaşa-Ovacuma-Safranbolu arasında trafik yoğunluğunu da düşürmüştür. Karabük'ten itibaren ise otobüs seferleri artmaktadır. Bu artışta, Sinop ve Kastamonu'dan gelen yolcu otobüslerinin de önemli bir payı vardır (Tablo 1).

Tablo 1. Ortalama Günlük Trafik Değerleri (2006)

	Otomobil	O.Y.Tic.Taşıt	Otobüs	Kamyon	TIR	Toplam
Eskipazar-Karabük	3043	243	172	568	213	4239
Karabük-Safranbolu	4459	258	156	579	163	5615
Safranbolu-Ovacuma	1416	125	18	281	94	1934
Ovacuma-Abdipaşa	773	73	7	170	80	1103
Abdipaşa-Bartın	1573	154	9	221	68	2025

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Verilerinden Derlenmiştir.

Karabük-Bartın karayolu, trafik yoğunluğu açısından farklı özellikler gösterir. Gün içindeki taşıt trafiğinde ortalama değerler 1103 ile 5615 arasında değişmektedir. Buna göre, taşıt trafiğinin en yoğun olduğu kesim Karabük-Safranbolu, en düşüğü ise Ovacuma-Abdipaşa arasındadır. Söz konusu kesimler karşılaştırıldığında, Karabük-Safranbolu arasındaki trafik akışının beş kat daha yoğun olduğu görülür. Bu durum, iki yerleşmenin birbirine olan yakınlığı (8 km) ve sosyo-ekonomik özellikleri ile de yakından ilgilidir. Nitekim

güzergâhta sanayi ve hizmet sektörlerinin en fazla geliştiği iki merkez; Karabük ve Safranbolu'dur.

Karayolu Ulaşımının Sosyo-Ekonomik Etkileri

Ulaşımına uygun coğrafi konumlar, yerleşmeye açılmaları ve mevcut yerleşmelerin giderek büyümesi bakımından, önemli avantajlara sahiptir. Ancak, hemen hatırlatmak gerekir ki, fonksiyonel etki bölgesinin büyüklüğü ve ekonomik gravitesiyle yerleşmelerin nüfusça büyümeleri arasında sıkı bir etkileşim söz konusudur. Zaten demiryolu veya karayolu ya da her ikisinin güzergâhı boylarında kurulmuş yerleşmelerden, sadece bir kısmının gelişme şansına sahip olması, bu görüşü açıkça doğrular niteliktedir (Doğanay-Koca, 1998: 23).

Ülke genelinde karayolu ulaşımının gelişmeye başladığı dönem olan 1960'ta, Batı Karadeniz'de nüfusu 10 binin üzerinde sadece sekiz yerleşme varken; 2000 yılı nüfus sayım sonuçlarına göre bu sayı 28'e yükselmiştir. Örneğin Karabük her ne kadar demiryolu ulaşımı ve demir-çelik fabrikasına bağlı olarak kurulmuş (Hacısalihoglu, 1995: 75-77) olsa da, karayolunun Karabük'ün ekonomik gelişimi ve şehrin büyümesine önemli katkıları olmuştur.

Karabük-Bartın güzergâhında karayolunun karakteristik etkilerinin görüldüğü en belirgin yerleşmeler ise Ulus'un Abdipaşa beldesi, Eskipazar'ın Mermer, Safranbolu'nun Kirkille ve Karabük'ün Cumayanı mahalleleridir (Fotoğraf 4-5). Eski adı Şeyhler olan Abdipaşa 1950'den önce bir köy iken, 1960'tan itibaren karayoluna bağlı gelişmiş ve 1994'te belediye teşkilatı kurulmuştur. Tipik bir yol boyu yerleşmesi olan Abdipaşa, yaklaşık iki km boyuncu çizgisel bir uzanış gösterir. Eskipazar'ın Mermer Mahallesi, 1970'lerde çoğunluğunu Karabük Demir-Çelik Fabrikaları'nda çalışanların oluşturduğu 330 konutlu bir kooperatif sahası olarak kurulmuştu. Karabük-Ankara karayolu üzerinde kurulan bu yeni yerleşim alanı, yolun etkisi ile kısa bir sürede büyümüştür. Günümüzde de Eskipazar kasabasının muhtemel gelişme yönü Mermer mahallesidir (Özdemir, 2006: 149). Abdipaşa, Mermer ve Cumayanı karayoluna bağlı gelişirken, yaklaşık bir km uzunluğunda yine bir yol boyu yerleşmesi olan Kirkille mahallesi, güzergâhın değişmesinden olumsuz yönde etkilenmiş ve önemi azalmıştır.

Anadolu'nun tarihi karayolu güzergâhları incelendiğinde; Batı Karadeniz'in büyük bir kısmının ana güzergâhların dışında kaldığı görülür. Elbette bu durum, sahadaki sosyal hayatı etkilemiştir. Nitekim gelişen kapalı ekonominin yanı sıra gündelik yaşamda çevresinden uzunca bir süre izole kalmıştır. Özellikle iletişim konusundaki bu sorunu aşmak için yörede bazı yöntemler geliştirilmiştir. Bunu bir örnekle açıklamaya çalışalım: Batı Karadeniz'de *Cuma* adı ile birlikte anılan yerleşme ismi oldukça fazladır. Toprakcuma,

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

Ovacuma, Çaycuma, Beycuma, Cumayeri, Cumayanı gibi (Bu yerleşmelerden Ovacuma ve Cumayanı Karabük-Bartın karayolu güzergâhındadır). Özellikle iletişim ve karayolu ulaşımının çok fazla gelişmediği 1960 öncesinde; Cuma namazı her yerleşmede değil, nispeten çevresine göre ulaşım imkânı olan bazı yerleşmelerde kılınırdı. Bu uygulamanın asıl amacı; Cuma namazı sonrası, tellal tarafından askere alma, vergi verme, mahkemeye çağırılma gibi konularda duyurular yaparak halkı haberdar etmektir. Daha fazla kişiye ulaşabilmek için bu tür yerleşmelerin haftalık pazarları da Cuma günü kurulurdu. Zaman içinde haberleşme ve ulaşım imkânları geliştikçe, bu uygulamalardan da vazgeçilmiştir.



Fotoğraf 4. Yol boyu gelişme gösteren Abdipaşa (Ulus) beldesi.



Fotoğraf 5. Güzergâhın değişmesi sonucu önemli azalan Kirkille mahallesi (Safranbolu).

Karayolu, Karabük demir-çelik fabrikaları yanı sıra yörenin diğer ekonomik hayatı üzerine de çeşitli katkılar yapmıştır. Örneğin, yörenin tarımsal potansiyeli karayolu ile pazar imkânını geliştirmiş ve önemli bir ekonomik kaynak durumuna gelmiştir. Özellikle sebze tarımına yönelik olan seracılık faaliyeti, karayoluna yakın yerleşmelerde (Eskipazar'ın Köyceğiz köyü ile Bartın'ın bazı merkez köyleri) önem kazanmıştır.

Karabük-Bartın karayolunun İstanbul ve Ankara'ya erişebilirliği sağlayan D-100 karayoluna bağlanması, yörede yeni sanayi kollarının gelişimini de desteklemiştir. Özellikle son 10-15 yıl içinde Karabük ve Bartın'da tekstil atölyelerinin sayısındaki hızlı artış dikkati çekerken, Eskipazar'ın Yazıkavak ve Doğancılar köylerinde özel sektöre ait 103 bin kapasiteli dört adet hindi ve tavuk kuluçkahanesi kurulmuştur.

Türkiye'de karayolları yapımına önem verilmesi turizmin geniş alanlara yayılmasını sağlamıştır (Doğaner, 1998: 24). Bu açıdan turizm, güzergâhtaki yolcu taşımacılığını etkileyen önemli faktörlerden biri haline gelmiştir. Nitekim Karabük-Bartın karayolundaki gelişmelerle erişebilirliğin kolaylaşması; Ankara ve İstanbul gibi merkezlerin Safranbolu ve Amasra'yı tanıyıp, buraların önemli turistik *destinasyonlar*

haline gelmesini sağlamıştır. Eskipazar'daki Hadrianopolis ve Kimistine antik yerleşmelerin de turizme kazandırılması, güzergâhı bir *turizm koridoruna* çevirecektir.

Modern ulaşım sistemleri gelişmeden evvel, karayolları ile nakliyat pahalı, taşıma kapasiteleri sınırlı ve gayet ağır cereyan ettiği için, hemen her mühim yerleşme kendi ihtiyaçlarını karşılayacak üretim ve imalat faaliyetlerinde bulunuyordu (Tümertekin, 1965: 78). Bartın bu konuda tipik bir örnektir. Örneğin Batı Karadeniz'de kara ulaşımının çok zor sağlandığı yelken devrinde, Bartın'ın da aralarında olduğu gemi tezgâhlarına sahip birçok kasaba ve şehir bulunmaktaydı (Emiroğlu, 1968: 264). Ancak, karayolundaki gelişmelere paralel olarak gemi tezgâhlarının da azaldığı dikkat çekmektedir.

Karadeniz limanlarımızdan yapılan ticaret, tüm limanlarımızdan gerçekleştirilenin % 11'i düzeyinde kalmıştır. Bu deniz kıyısındaki limanların, hizmet verdiği sahanın darlığı ve liman hinterlandlarındaki diğer ekonomik faaliyet boyutlarının sınırlılığı, Karadeniz kıyısı limanlarının yük taşımacılığında geri kalmalarının başlıca nedenleridir (Özgür, 1999: 150). Bu yüzden, demiryolu ile bağlantısı da bulunmayan Bartın limanının hinterlandı açısından Karabük-Bartın karayolu büyük önem taşımaktadır.

Karayolundaki gelişmelere bağlı olarak, bugün güzergâhta tamamen ortadan kalkmış veya bir harabe şeklinde kalıntıları kalan ya da fonksiyon değiştirmiş hanlar vardır. Yolun kuzey kesiminde yani Bartın-Safranbolu arasında tespit edebildiğimiz hanlar şunlardır: Celali hanı (eski Rum hanı), Kavakdibi hanı (eski Rum hanı), Yenihan (eski Rum hanı), Soğuksu (eski Rum hanı), Ahmetusta hanı, Hork'un hanı (eski Rum hanı), Salih Çavuşun hanı ve Cıbılların hanı. Bunlardan Ahmetusta hanı, Hork'un hanı, Salih Çavuşun hanı ve Cıbılların hanı Safranbolu'ya 15-17 km de mesafededir. Yani Safranbolu'ya bir günlük yürüme mesafesi içinde yaklaşık dört hanın geçmişte faaliyette olması; Ulus, Ovacuma, Eflani ve çevre köylerinden Safranbolu'ya çeşitli sebeplerden dolayı gelenlerin bir hayli fazla olduğu izlenimini vermektedir. Karayolunun güney kesimindeki hanlar ise Eskipazar'da Hüsük Beyin hanı, Karagöz'ün hanı ve Mehmet Beyin hanı ile Hanköy yakınlarındaki handır. 1932'de Karabük'e demiryolu hattının gelmesi, Eskipazar çevresindeki hanların önemini azaltırken; Bartın-Safranbolu arasındaki hanlar 1950'lere kadar faaliyetlerini sürdürmüştür. Zaman içersinde iletişim ve ulaşım hizmetlerinin gelişmesi, hanların işlevlerini kaybetmelerine neden olmuştur. Sadece Soğuksu'daki hanın günümüz şartlarına uygun tesisleri ile bir ölçüde fonksiyonunu devam ettirdiği söylenebilir. Nitekim burası, Karabük-Bartın arasındaki en önemli dinlenme tesisidir (Fotoğraf 6).

İnceleme şansına sahip olduğumuz Karaevli mahallesindeki Cıbılların hanından bugün geriye sadece binanın kalıntıları kalmıştır. 1950'ye kadar çalışan han, iki katlıdır. Alt katta ahır bulunmaktaydı. Üst kat ikiye bölünmüştür. Bir bölümü han sahibi ve ailesi, diğer

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

bölümü yolcular içindir. Odalardaki *Peyke* adı verilen sedirler üzerinde, yaklaşık 25-30 kişi geceleymekteydi (Fotoğraf 7).



Fotoğraf 6. Soğuksu'daki dinlenme tesisi.

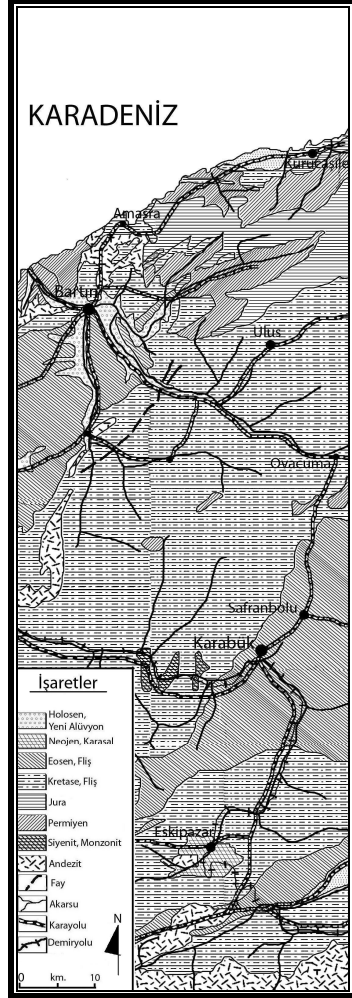


Fotoğraf 7. Cıbilların hamı (Karaevli Mah).

Karayolu Güzergâhındaki Başlıca Sorunlar

Güzergâhta etkili olan başlıca sorunlar, bazı kesimlerde heyelan ve sellerin etkili olması ile yine büyük ölçüde bu faktörlere bağlı olan yol standardının düşüklüğüdür.

Dağ geçitleri için uzun süren kış şartları ve kapanma tehlikesine karşılık, vadi sistemlerinden geçen yollar ve dolayısıyla geçitlerde de kaya düşmesi, çamur akması, sel ve taşkınlar gibi çok daha çeşitli doğal nedenlerle ulaşımın sıklıkla kesintiye uğradığı görülmektedir (Girgin-Bulut-Sevindi, 2001: 100). Birçok geçitte olduğu gibi (Yazıcı, 1995: 109/ Sever, 2005: 291/Şahin, 2007: 72) Ahmetusta geçidinde de heyelanlar önemli bir sorundur. Güzergâhta eğim değerlerinin artmaya başladığı Çaltarlası mevkiinden itibaren, Karaevli (mah), Göğeren (mah), Ahmetusta geçidi (1030 m), İnceçay köyü, Gülüstanoğlu (mah), Ovacuma ve Alabaş'a kadar yaklaşık 20 km boyunca heyelanlı bir saha mevcuttur. Heyelanlar nedeniyle yolun bu kesiminde 48 adet *oturma-çökme* oluşmuştur (Fotoğraf 8). Karayolunu etkileyen heyelanların oluşumunda jeolojik, jeomorfolojik ve iklim özellikleri ile beşeri müdahaleler etkili olmaktadır.



Harita 4. Jeoloji haritası.

Karayolu boyunca çoğu kesimde flis karakterindeki Kretase ve Eosen yaşlı kabul edilen formasyonlar yaygındır. Daha çok kıltaşı, kumtaşı, çamurtaşı araldanması ile oluşan birimler hemen birçok yol yarmasında yüzeylemektedir (Harita 4). Söz konusu bu birimler dirençsiz olup, aşınmaya karşı oldukça elverişlidirler. Elle kolayca ufalanabilen bu yapılar, su emdiklerinde hacim değişikliğine uğrarlar ve böylece *kütle hareketleri* meydana gelir. Heyelanların sahada en fazla 13° ila 18° eğim değerleri arasında meydana geldiği görülmektedir (Temiz, 2000: 35/Ardos, 1980: 49).

Karabük-Bartın karayolunda zaman zaman yaşanan heyelanların oluşumunda yağışların da önemli payı vardır. Nitekim sahada heyelanlar yılın belli aylarında daha fazla gerçekleşir (Tablo 2, Tablo 3). Bunlardan ilki Ekim-Kasım-Aralık aylarında görülen uzun ve sürekli yağışlar, ikincisi de Mayıs-Haziran-Temmuz dönemindeki ani ve şiddetli sağanak yağışlar sonucudur (Temiz, 2000: 51). Heyelanların oluşumunda beşeri faktörler de etkili olmaktadır. Bunlar; Safranbolu-Bartın arasındaki heyelanlı sahanın güzergâh olarak seçimi, eğim değerlerinin arttığı yamaçlarda aşırı otlatma ve ekip-biçme faaliyetlerinin sürdürülmesi, bitki örtüsündeki tahribat, yol genişletme ve Kirazlıköprü baraj çalışmalarındır.

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

Karayolunda görülen heyelanlara karşı güzergâhla ilgili bazı önlemlerin alınması düşünülmektedir. Bunlardan ilki yolun Kırıklar mahallesinden itibaren Örencik-Ovacuma istikametine yönlendirilip, Ahmetusta geçidinin bypass edilmesidir. Diğer ihtimal ise Ovacuma-Gürleyik arasının bir tünelle aşılması düşüncesidir. Bunların yanında heyelan sahasında perde duvar, yamaç betonlaması gibi çeşitli tedbirler de alınmıştır. Bu tedbirlere rağmen, söz konusu kesimlerde heyelanlar sonucu zaman zaman kapanmalar yaşanır (Tablo 3).



Fotoğraf 8. İnceçay köyü yakınlarındaki heyelanlı saha.

Tablo 2. Seçilmiş İstasyonların Bazı Meteorolojik Değerleri.

İst		O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	A	Yıllık
K A R A B Ü K	E.D.S°C	0.3	0.6	3.0	7.3	11.4	13.6	16.2	16.2	12.6	8.6	5.0	2.0	8.1
	E.Y.S°C	7.7	10.7	14.4	21.1	25.1	28.4	31.8	32.3	28.2	22.2	16.1	9.5	20.6
	O.Y mm	52.2	37.2	38.9	48.7	61.5	37.7	13.6	15.8	32.4	22.9	44.8	55.5	461.2
	KarÖ.G.S	6.4	7.2	2.2	0.2	---	---	---	---	---	---	2.0	3.2	21.2
B A R T I N	E.DS °C	0.2	0.6	2.4	6.1	9.8	12.8	15.0	14.8	11.5	8.3	4.6	2.0	7.3
	E.YS °C	9.0	10.5	13.0	17.8	21.9	25.8	27.5	27.3	24.6	20.0	15.7	11.1	18.7
	O.Y mm	127.0	88.2	73.3	57.9	53.4	57.0	67.0	82.5	76.4	92.5	119.1	130.4	1024.7
	KarÖ.G.S	6.9	5.8	1.8	0.0	---	---	---	---	---	---	1.3	2.3	18.1

Kaynak. D.M.İ.G.M verilerinden derlenmiştir.

Karabük-Bartın karayolunu etkileyen bir başka doğa olayı da sellerdir. Seller daha çok Bartın Çayı'nın aşağı havzası ile Soğanlı ve Araç çaylarının yatak eğimlerinin azaldığı kesimlerde etkili olur (Fotoğraf 9).

Batı Karadeniz'deki önemli akarsu havzalarından biri olan Bartın Çayı, karmaşık örgüye sahip kollar tarafından beslenir. Örgünün karmaşıklığı, Batı Karadeniz dağ silsilesinin çok kıvrımlı ve paralellik göstermeyen vadilere sahip oluşundan kaynaklanır. Ayrıca, yamaçların çoğu yerde bir hayli dik oluşu, sağanak yağışlarda toprağın yeterince suyu emmesini engelleyerek, yüzeysel akışa geçmesine neden olur (TMBO, 1998: 9-12). Bunun yanında, ormanların tarımsal amaçlı kullanım alanlarına dönüştürülmesi ile de sellerin etkisi artmaktadır. Nitekim Bartın'da 1992-2000 yılları arasında orman örtüsündeki azalmaya karşılık tarım alanlarında bir artış yaşanmıştır (Ateşoğlu, 2003: 40). Bunların yanında, Bartın Çayı'nın güncel yatak ölçüleri ile su taşıma kapasitesi, doğal ya da moloz, hafriyat, vb. malzeme dökümleri ile azaltılmaktadır. Böylece yatak su taşıma kapasiteleri azalmak sureti ile sel ve taşkın riski artmakta, sel ve taşkınların şiddet özellikleri büyümektedir (Turoğlu, 2005: 108-109). Kirazlıköprü barajı tamamlandığında, sellerin etkileri belirli ölçülerde kontrol altına alınacaktır.



Fotoğraf 9. Ulupınar köyü yakınlarında Bartın çayının genişleyen vadi tabanı sel oluşumuna elverişlidir.

Karayolunda az da olsa, kış mevsiminde kar ve tipinin neden olduğu, ancak birkaç saati pek aşmayan kapanmalar da görülür (Tablo 3). Özellikle Beştepeler mevki ve Ahmetusta geçidi rampaları, ağır taşıtlar için bu tür şartlarda tehlike oluşturmaktadır. Trafik akışını zaman zaman kesintiye uğratan bir başka doğa olayı da, Soğuksu mevkiinde görülen kaya düşmeleridir.

Güzergâhın özellikle Bartın-Safranbolu arasında; büyükbaş hayvanların otlak alanları ve ahırlara geçişte karayolunu kullanması, trafik akışında zaman zaman tehlikelere

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

neden olur (Fotoğraf 3). Bu nedenle, Karaevli mahallesinden-Alabaş'a kadar uyarı levhalarının konulması sürücü ve yolcuların güvenliği açısından uygun olacaktır.

Tablo 3. Karabük-Bartın Karayolunda Bazı Kapanma Tarihleri ve Nedenleri.

Güzergah	Kapanma Tarihi	Açılış Tarihi	Nedeni
Bartın-Safranbolu (26-48 km)	18.02.98	19.02.98	Sel
Bartın-Safranbolu (4-5 km)	20.05.98	24.05.98	Sel
Karabük-Gerede (D.Ç fabrikası)	21.05.98	24.05.98	Sel
Safranbolu-Bartın	28.09.98	09.11.98	Heyelan
Safranbolu-Karabük	25.03.99	26.03.99	Sel
Bartın-Ulus yol ayrımı	21.11.01	21.11.01	Kar-Tipi
Bartın-Ulus yol ayrımı	26.12.01	02.02.02	Sel
Bartın-Safranbolu 37. km	28.12.02	03.01.02	Sel
Karabük-Gerede D.Ç fabrika girişi	17.04.02	24.04.02	Sel
Safranbolu-Bartın 18. km	07.06.02	08.06.02	Heyelan
Safranbolu-Bartın 18. km	08.07.02	10.07.02	Heyelan
Safranbolu-Bartın 18. km	09.08.02	11.08.02	Heyelan
Safranbolu-Bartın 18. km	25.10.02	27.10.02	Heyelan
Bartın-Safranbolu 16-18 km	27.05.03	21.12.04	Kirazlıköprü baraj yapımı
Bartın-Ulus yol ayrımı	23.06.04	25.06.04	Sel
Bartın-Safranbolu 18. km	19.02.06	21.02.06	Sel
Safranbolu Beştepeler mevki	28.11.07	28.11.07	Kar-Tipi

Kaynak: Karayolları 15. Bölge (Kastamonu) Müdürlüğü Verilerinden Derlenmiştir.

Sonuç

Morfolojik yapısı gereği karayolu güzergâhlarının daha çok doğu-batı yönünde geliştiği ülkemizde dağ sıralarını enlemesine kesen Karabük-Bartın karayolu gibi ulaşım koridorları, trafik yoğunluğu bazı kesimlerinde düşük olsa dahi, kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantılarından dolayı büyük öneme sahiptir. Bu bağlantı sayesinde Batı Karadeniz kıyısı ile iç kesimlerin birbirine göre olan *alansal farklılığı* korunabilmiştir.

Günümüzden 50-60 yıl öncesine kadar hanların işlevini sürdürdüğü Batı Karadeniz'in bu kesiminde, at sırtında ya da yaya olarak birkaç günde kat edilen mesafeler, bugün birkaç saatte inmiştir. Böylece yöre insanının hem sosyal hem de ekonomik hayatında önemli değişimler yaşanmıştır.

Bir yerin ihtiyaçlarının bir başkasının ürünleriyle karşılanması sırasındaki faaliyetleri içeren *tamamlayıcılık faktörü*; Karabük-Bartın karayolunun önemini artırmıştır. Çünkü güzergâh, ülkemizin enerji ve sanayi bölgelerinden biri olan Batı Karadeniz'in, yoğun nüfuslu Marmara Bölgesi ve İç Anadolu bölgesi başta olmak üzere diğer yerlere bağlantısını sağladığı alternatiflerden biridir.

Karabük-Bartın karayolu; Karabük Demir-Çelik Fabrikalarının pazarlama imkânı, Bartın limanının hinterlandı, Safranbolu, Amasra ve Eskipazar'ın turizm fonksiyonu, yöredeki tarımsal üretim ve atölye tipi sanayi faaliyetlerin gelişmesinin anahtarı

durumundadır. Ayrıca, Karabük Üniversitesi'nin 2007 yılında kurulması, mevcut otobüs ve özel taşıt trafiğini belirli ölçüde artıracaktır. Hiç şüphesiz bu durum, güzergâh etki sahasının daha da genişlemesi anlamına gelmektedir.

AB politikalarında son dönemlerde sıkça yer alan *ulaşımında sürdürülebilirlik* ilkesi Türkiye'nin de politik dokümanlarında son dönemlerde önemli yer tutmuş ve özellikle *demiryollarına yatırımın artırılması hedeflenmiştir* (Tuba, 2006: 24). Bu nedenle, Eskipazar-Karabük arasında demiryolu hattının da olması, gelecekte güzergahın bu kesiminde önemli bir rekabetin olabileceği ihtimalini vermektedir.

Safranbolu-Bartın arasındaki bazı kesimlerde etkili olan heyelanlar; alınan çeşitli önlemlere rağmen, etkili olmaktadır. Bu nedenle *güzergah değişikliği* de dahil, başka önlemlerin alınması yararlı olabilir. Halen yapımı devam eden Kirazlıköprü barajının tamamlanması ise Bartın Çayında görülen selleri belli ölçüde disipline edecektir.

Kaynaklar

- ARDOS, M., 1980**, 8 Şubat 1974 Karabük Heyelanı. İ.Ü. Coğrafya Ens. Der. Sayı:23. İstanbul.
- ATEŞOĞLU, A., 2003** Bartın Yöresi Arazi Kullanımındaki Değişimin Uzaktan Algılama Yöntemi ile Belirlenmesi. ZKÜ. Fen Bil. Ens. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). Zonguldak.
- AVCI, S., 2005**, *Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları*. Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof.Dr. İsmail Yalçınlar Anısına). İstanbul.
- BRYER, E., WINFIELD, J., 1985**, The Byzantine Monuments And Topography Of The Pontos. Dumbarton Oaks Trustees For Harvard University Washington D.C.
- BOZKURT, R., 1966**, Osmanlı İmparatorluğunda Kollar, Ulak ve İaşe Menzilleri. Genelkurmay Basımevi.Ankara.
- DOĞANAY, H., 1998**, Türkiye Ekonomik Coğrafyası. Çizgi Kitabevi. Konya.
- DOĞANAY, H., KOCA, H., 1998**, *Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Nurdağı ve Fevzipaşa Kasabaları*. Türk Coğrafya Der. Sayı:33. İstanbul.
- DOĞANER, S., 1998**, *Türkiye Ulaşım Sistemleri Turizm ve Çevre İlişkileri*.İ.Ü. Edebiyat Fak. Coğ. Der. Sayı: 6. İstanbul.
- DPT, 2005**, Karayolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu No:33. Ankara.
- EMİROĞLU, M., 1968**, *Batu Karadeniz Bölümünde Denizin Ekonomik Değerini Kısıtlayan Faktörler*. A.Ü. D.T.C.F. Coğrafya Araştırmaları Der. Sayı:2. Ankara.
- ERTİN, G., 1993**, *Karayollarının Mekana Etkisi Üzerine (TEM Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)*.İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğ. Ens. Bülteni Sayı:10. İstanbul.
- GİRGİN, M., BULUT,İ., SEVİNDİ, C., 2001**, *Türkiye'de Karayolu Geçitleri*. Atatürk Üniv. Fen-Ede. Fak. Sos. Bil. Der. Sayı:27. Erzurum.
- GÜRSOY, C.R., 1974**, *Türkiye'nin Tabii Yolları*. Türk Coğrafya Der. Sayı:26. İstanbul.

Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergâh: Karabük-Bartın karayolu

- HACISALİHOĞLU, İ.Y., 1995**, Şehir Coğrafyası Açısından Safranbolu-Karabük İkilemi. İ.Ü. Sos. Bil. Ens. (Basılmamış Doktora Tezi). İstanbul.
- KOCA, H., ÖZDEMİR, Ü., ŞAHİN, İ.F., 2005**, *Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı*. Doğu Coğrafya Der. Sayı:14. Konya.
- MUNRO, A.J., 1901**, *Roads in Pontus, Royal and Roman*. The Journal of Hellenic Studies, Vol. 21.
- NOWACK, E., 1931**, *Journeys in Northern Anatolia*. Geographical Review, Vol 21, No.1 (Jan. 1931).
- ÖZDEMİR, Ü., 2006**, Sosyal ve Ekonomik Yönden Az Gelişmiş Bir İlçe: Eskipazar. Aktif Yayınevi. İstanbul.
- ÖZGÜR, M., 1999**, *Türkiye Limanları*. Ankara Üniv. Türkiye Coğrafyası Arş. ve Uyg. Mer. Der. Sayı:7. Ankara.
- SELEN, H.S., 1943**, *Türkiye'nin Yol Sistemi*. Türk Coğrafya Der. Sayı:3-4. İstanbul.
- SEVER, R., 2005**, *Erzurum-Bingöl Karayolunda Ulaşımı Güçleştiren Coğrafi Etmeler*. Doğu Coğrafya Der. Sayı:14. Konya.
- ŞAHİN, İ.F., 2007**, *Belen Geçidi'nde Coğrafi Gözlemler*. Doğu Coğrafya Der. Sayı:17. Konya.
- TAŞLIGİL, N., 1999**, Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası. Kuşak Ofset Kitabevi. İstanbul.
- TEMİZ, N., 2000**, Batı Karadeniz Bölgesi (Bartın, Karabük, Zonguldak Yörelerinde) Kütle Hareketlerinin ve Bunları Denetleyen Jeolojik ve Morfolojik Özelliklerinin CBS ve Uzaktan Algılama Yöntemi ile Araştırılması. Hacettepe Üniv. Fen Bilimleri Ens. (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara.
- TMBO, 1998**, Batı ve Doğu Karadeniz Bölgesi Sel Afetleri Raporu. Türkiye Mühendisler Birliği Yay. Ankara.
- TUROĞLU, H., 2005**, *Bartın'da Meydana Gelen Sel ve Taşkınlarla Ait Zarar Azaltma ve Önleme Önerileri*. Türkiye Kuvaterner Sempozyumu. İstanbul.
- TÜBA, 2006**, Yerleşme Bilimleri/Çalışmaları İçin Öngörüler. Türkiye Bilimler Akademisi Raporları Sayı:14. Ankara.
- TÜMERTEKİN, E., 1965**, *Münakale Coğrafyası Hakkında*. İ.Ü. Coğrafya Ens. Der. Sayı:15. İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E., 1987**, Ulaşım Coğrafyası. İstanbul Üniv. Yay. No: 2053. Coğ. Ens. Yay. No: 85. İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E., ÖZGÜÇ, N., 1999**, Ekonomik Coğrafya. Çantay Kitabevi. İstanbul.
- YAZICI, H., 1995**, *Kızılbaş (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler*. Türk Coğ. Der. Sayı: 30. İstanbul.
- YAZICI, H., 1995**, *Sansa Boğazının (Erzincan) Kara ve Demiryolu Ulaşımındaki Önemi*. Doğu Coğrafya Der. Sayı: 1. Erzurum.