

KIZILDAĞ (SİVAS) GEÇİDİ ÇEVRESİNDE COĞRAFİ GÖZLEMLER

Geographical Observations Around Kızıldağ (Sivas) Pass

Yard. Doç. Dr. Hakkı YAZICI*

ÖZET

Kızıldağ, İç Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Kızılırmak Bölümü'nde, Sivas ili sınırları içerisinde yer alır. En yüksek yeri 3025m. yi bulan ve yaklaşık olarak kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan bu dağ, İç Anadolu, Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerinin sınırlarının kesiştiği yerde bulunmaktadır. Aynı zamanda dağın doruk noktaları, Kızılırmak, Yeşilirmak ve Fırat ırmaklarının kolları arasındaki su bölümü çizgilerini oluşturmaktadır.

"Kızlarsini Gediği" olarak da bilinen 2190 m. yüksekliğindeki "Kızıldağ Geçiti", Kızıldağın güneydoğusunda, İmranlı (Sivas) ile Refahiye (Erzincan) arasında yer almaktadır. Ülkemizi batı-doğu yönünde kateden dört önemli karayolundan biri olan D-200 Karayolu, bu geçit vasıtasıyla İç Anadolu ile Doğu Anadolu bölgelerimizi birbirine bağlamaktadır. Yük ve yolcu trafiği oldukça yoğun olan bu yolun, Kızıldağ geçiti civarındaki bölümünde, doğal ve beşeri çevreden kaynaklanan bazı sorunlar bulunmaktadır. Bu çalışma, yöredeki sorunları yerinde tespit ederek, yararlı olabilecek bazı çözüm önerileri ortaya koymak amacıyla yapılmıştır.

ABSTRACT

Kızıldağ is located with in the borders of Sivas, in the Upper Kızılırmak Area of inner Anatolian Region. The mountain, the peak of which is 3025 meters high and which lies in northwest-south east direction is the place where Inner Anatolian, Black Sea and East Anatolian Regions meet. Besides the high hills of the mountain form the water division lines of tributaries of Kızılırmak, Yeşilirmak and Euphrates.

Kızıldağ pass, known also as "Kızlarsini Gediği" with the hight of 2190 meters is located in the southeast of Kızıldağ between İmranlı (Sivas) and Refahiye (Erzincan) towns. D-200 road, One of the four main roads from East to west in our country, connects Inner Anatolian and Eastern Anatolian Regions by way of this Pass. There are some problems originating from natural and human enviroment in the area surrounding Kızıldağ Pass, which is the road of an intense transportaion for passengers and things. This study has been carried

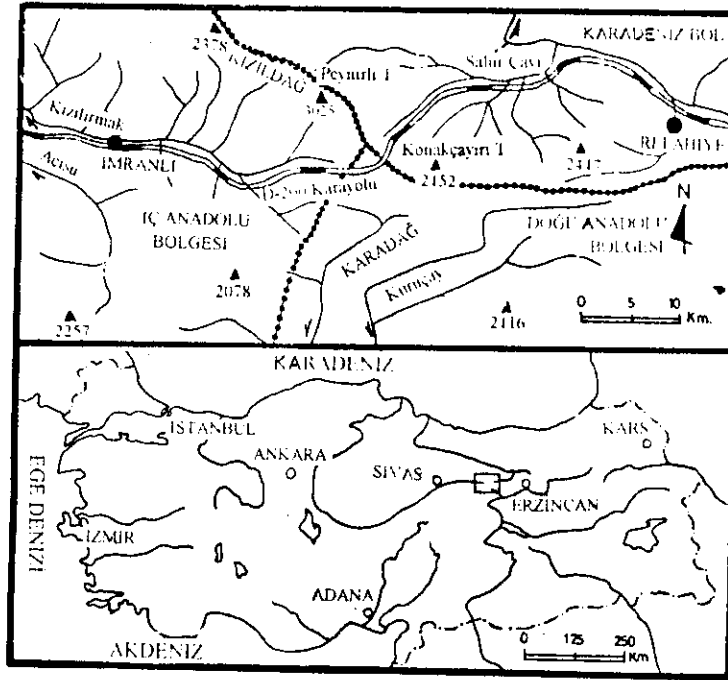
* Atatürk Üniversitesi, Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi.

out in order to suggest some useful solutions for the problems which were found with a research in the locality.

Giriş

Kızıldağ, İç Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Kızılırmak Bölümü'nde, Sivas ili sınırları içerisinde yer almaktadır (Şekil 1)

En yüksek yeri 3025 m. (Peynirli T.)'ye erişen ve yaklaşık olarak kuzeybatı-



Şekil 1 - Kızıldağ Çevresinin Lokasyon Haritası

Figure 1- Locational Map Of The Surrounding Of Kızıldağ

güneydoğu yönünde uzanan bu dağ, coğrafi konumu itibarıyla; İç Anadolu, Doğu Anadolu ve Karadeniz Bölgelerinin sınırlarının kesiştiği yerde bulunmaktadır. Nitekim dağın kuzeyinde yer alan Yukarı Kelkit havzası Karadeniz Bölgesi'nde, güneyindeki karasu havzası Doğu Anadolu Bölgesi'nde ve batısındaki Yukarı Kızılırmak havzası da İç Anadolu Bölgesi sınırları içerisinde kalmaktadır (Şekil 2). Dolayısıyla Kızıldağ, coğrafi açıdan tam bir "geçiş kuşağı" üzerinde bulunmaktadır.

Bilindiği üzere, geniş platoların yer aldığı İç Anadolu Bölgesi, kuzey ve güneyden Alp orojenezi ile oluşmuş sıradağlarla çevrilmiştir. Bu dağlar, doğu ve batıda birbirine yaklaşarak bölgeyi Ege ve Doğu Anadolu bölgelerinden ayıran eşik ve geçitler meydana getirmişlerdir. Bunlardan en önemlisini ise,

bulunmaktadır.

Çanakkale'den başlayıp, Refahiye yakınlarında D-100 karayolu ile birleşen D-200 karayolu gibi ülkemizin, standardı ve trafik yoğunluğu yüksek bir yolunun geçmesi dolayısıyla Kızıldağ geçidi, daha 1970 yılında hizmete girmesine rağmen oldukça büyük bir önem kazanmıştır.

Bu etüdle, ülkemizi W-E yönünde aşan dört ana karayolu (D-100, D-200, D-300 ve D-400)'ndan biri olan D-200 karayolu üzerinde yer alan Kızıldağ geçidinin ulaşım ve stratejik bakımdan Doğu Anadolu Bölgesi için öneminin belirlenmesi amaçlanmıştır. Bizden önce yörede bu amaçla yönelik bir çalışma yapılmadığından, dokümanter verilerin önemli bir bölümü, yerinde yapılan gözlem ve incelemelerden elde edilmiştir.

Yerinde yapılan gözlemler sonucunda, Sivas-Erzincan il merkezleri arasındaki mesafeyi yaklaşık 20 km. kadar azaltan ve Zara-Suşehri güzergahına alternatif olarak hizmete açılan Kızıldağ geçidi ve çevresinde; kütle hareketleri, yamaçlardan malzeme dökülmesi, tipi, sis, zemin buzlanması, bitki örtüsü tahribi ve nüfus göçü gibi çok sayıda doğal ve beşeri sorunla karşılaşıldığı tesbit edilmiştir. Bu sorunlardan bazıları; her yıl can kayıplarına yol açmaktadır. Bir makale düzeyinde de olsa bunların etüd edilmesini ve bazı çözüm önerileri getirilmesinin yararlı olacağı düşünülmüştür.

A- Yörenin Doğal Çevre Özellikleri

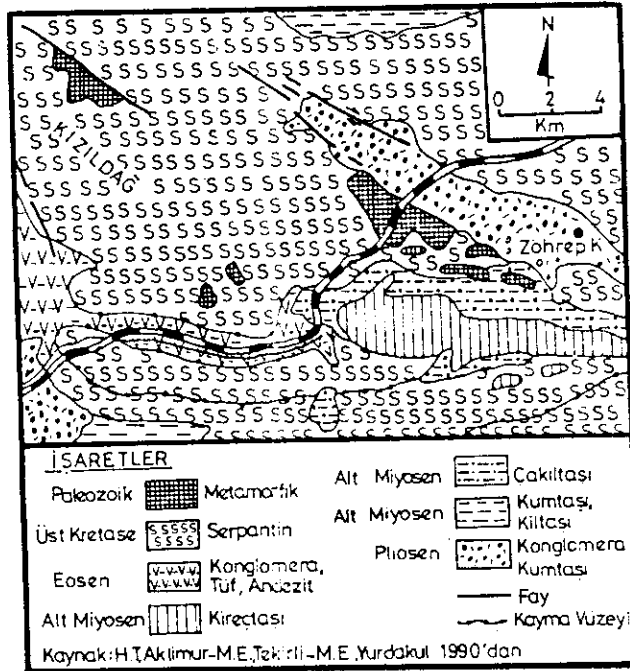
Kızılırmak-Kelkit vadileri arasında kuzeybatı-güneydoğu yönünde uzanan; Yıldız dağı (2552 m.), Asmalı dağı (2643 m.), Tekeli dağı (2621 m), Köse dağı (2812 m) ve Kızıldağ (3025 m.)'dan oluşan sıradağlara, genel olarak Köse Dağları adı verilmektedir. görüldüğü gibi inceleme alanımızı oluşturan Kızıldağ kütlesi, Köse dağlarının en yüksek ve en doğu bölümünü oluşturmaktadır.

Anatolid tektonik birliği üzerinde yer alan, Kızıldağ'ın temelini; gnays muskovitli kuars şist, klorit ve muskovitli talk şist gibi kayalardan oluşan Paleozoik-Metamorfik seri oluşturmaktadır.⁽⁴⁾ Bu temel araziler üzerinde özellikle doğu ve kuzeydoğuya bakan yamaçlarda, Tersiyer (daha çok Jura-Kretase) yaşlı Refahiye Ofiyolitli Karışığı adı verilen seri yer alır. Bu seri genel olarak; siyahimsi yeşil-koyu, kahve fümeli peridotid, serpantin, amfibolit, gabbro-karışımı ile yeşil ve mavi şister, kristalize kireçtaşları, radyolarit ve spilitlerden oluşmaktadır (Şekil 3). Dağın batıya bakan yamaçlarında ise genellikle fliş özelliğindeki çökel kayalar olan; kumtaşı, kiltası, konglomera, miltaşı ile tuf ve konglomera ardalanmasından oluşan Gülandere Formasyonu (Alt-Orta Eosen) yer almaktadır. Bu formasyon içerisinde, Kızılarsini tepesi çevresinde olduğu gibi yer yer andezitik ve bazaltik lavlar da bulunmaktadır.⁽⁵⁾

(4) BAYKAL, F., 1966, 1/500.000 ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (Sivas), MTA Enst. Yay. Ankara.

(5) AKTİMUR, T.H.-TEKİRLİ, M.E.-YURDAKUL, M.E., 1990, Sivas-Erzincan Tersiyer Havzasının Jeolojisi MTA Dergisi, sayı 111, Ankara, s. 25-36.

Ofiyolitli karışık yöreye Alt Kampaniyen-Alt Mestrihtiyen aralığında yerleşmiş, bunun üzerine uyumsuz olarak Üst Mestrihtiyen-Paleosen-Eosen kırıntıları çökelmiştir. Yöredeki Oligo-Miyosen ve Alt-Orta Miyosen yaşlı kırıntılarla, karbonatların; denizel, lagüner ve karasal ortam şartlarında çökelediği tespit edilmiştir. Yörenin Üst Lütasyenden itibaren kısmen karalaşmaya başladığı, Üst Miyosen sonlarına doğru ise tamamen karalaştığı



Şekil 3- Kızıldağ Çevresinin Jeoloji Haritası
Figure 3- Geological Map Of The Surrounding Of Kızıldağ

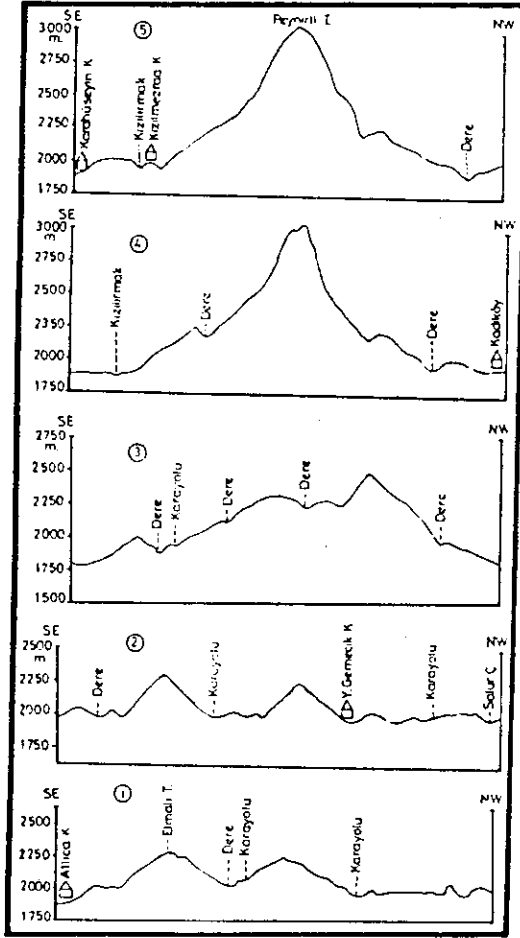
belirlenmiştir.⁽⁶⁾

Kızıldağ çevresinin morfolojik şekillenmesinde sözü edilen bu farklı jeolojik formasyonların belirleyici bir etkinliğe sahip oldukları söylenebilir. Nitekim farklı jeolojik birimlerin; kıvrılma, kırılma, bindirme ve volkanizma gibi iç kuvvetlerin etkisiyle yüksekliklerinin 3000 m.'yi aşması herşeyden önce yamaç eğimlerini artırmak suretiyle dış süreçlerin şekillendirici etkisini hızlandırmıştır.

Ancak nispi yükselti farkına bağlı olarak ortaya çıkan relief enerjisinin,

(6) AKTİMUR, T.H.-TEKİRLİ, M.E.-YURDAĞUL, M.E., 1990, A.g.e.

Kızıldağ'ın her tarafında aynı etkiyi göstermesi beklenemez. Çünkü daha önce de belirtildiği üzere Kızıldağ; akımları, kaide seviyeleri, rejimleri ve aşındırma güçleri nisbeten farklı üç akarsuyu birbirinden ayıran bir konumda yer almaktadır. Buna; tektonik hatlar ve Litolojik özellikler de eklendiğinde, birbirine çok yakın sahalarda bile önemli aşınım farklarının ortaya çıkması kaçınılmaz hale gelmektedir. Nitekim dağın, havza kenarına denk gelen ve jips



Şekil 4- Kızıldağ'ın Profil Serileri
Figure 4- Profile Series Of Kızıldağ

artmış olması; sıcaklık değişimleri, yağışlar, geçirgenlik, sızma, yüzeysel ve çizgisel akış şartlarına bağlı olarak; kaya düşmesi, toprak akması ve kütle hareketlerinin artmasına yol açmıştır. Bu tür hareketler yoğun olarak Kızıldağ geçidinin doğusunda, yani Salur çayını besleyen kaynakların bulunduğu yamaçlarda gözlenmektedir. Biz burada araştırmamızın esas amacını oluşturan

formasyonlarının etkisiyle yakın dönemde kesinleşmeye başlayan drenaj şebekesinin görüldüğü batı yamaçlarında, oldukça basık şekiller ortaya çıkmıştır. Nitekim İmranlı ilçe merkezinden Kızıldağ geçidine yaklaşık 31 km.lik bir yol katedilip, dikey yönde 591 m. çıkılırken, dağın 23 km. doğusunda Salur çayının derin bir boğazla Suşehri havzasına yöneldiği yerde bulunan Akarsu bucağı merkezi (Refahiye) civarında yükselti 1490 m. ye düşmektedir. Buna karşılık Kızıldağ Karayolları Bakımevi'nin güneyindeki kaynaklardan sularını alarak Karasu ırmağına yönelen Kanezler deresi, yaklaşık 7 km. sonra 1450 m. yükselti seviyesine inmektedir (Şekil 4). Bununla ilgili olarak Kızıldağ'ın batıya bakan yamaçları daha az aşındığı halde, güney ve doğu yamaçları derin bir şekilde yarılarak, kısa mesafelerde eğim kırıklıkları ortaya çıkmıştır.

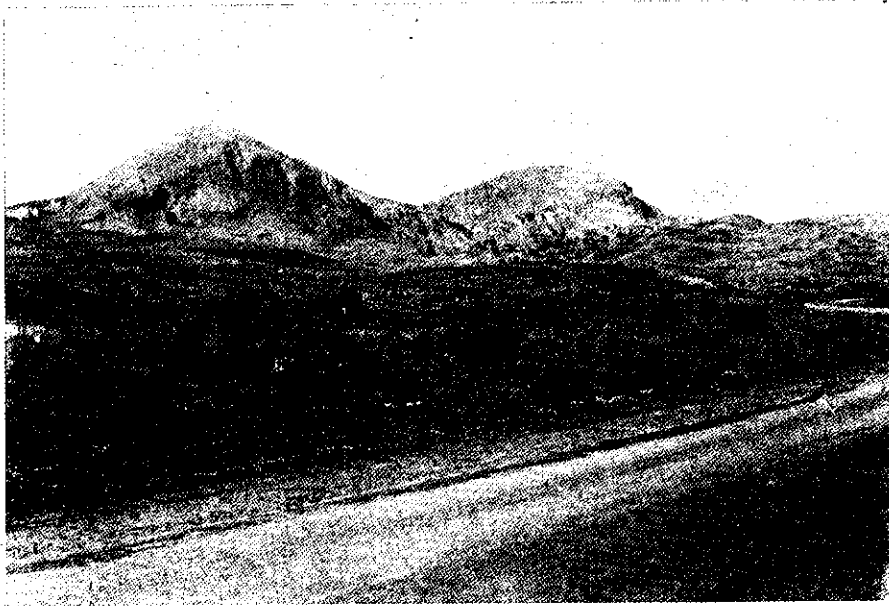
Litolojik farklılığın zaten fazla olduğu yörede, akarsuların da etkisiyle yamaç eğimlerinin, dolayısıyla gravitasyonun

D-200 karayolu ve çevresindeki sorunları ele almaya çalışacağız.

Bilindiği üzere Erzincan-Sivas il merkezlerini birbirine bağlayan karayolu, Erzincan ovasını doğu-batı yönünde geçtikten sonra, 2160 m. yükseltideki "Sakaltutan geçidi" vasıtasıyla Fırat havzasını terkedip, Refahiye ilçe merkezinin batısındaki Altköy'e kadar D-100 adıyla Kelkit ırmağının önemli bir kolu olan Köroğlu deresini izler. Buradaki bir köprü vasıtasıyla D-100 karayolundan ayrılan D-200 karayolu yaklaşık 1650 m. yüksekliğindeki bir beli aşarak, Akarsu bucak merkezi yakınlarında nispeten geniş tabanlı ve Pliosen-Pleistosen çakılları ile kaplı olan Salur çayı vadisine girmektedir. Bu vadi gittikçe daralıp (15 km. kadar sonra) Salur köyünü geçtikten sonra, yeşil kayalar içerisine gömülerek boğaz şeklini almaktadır. İşte bu boğazdan itibaren Kızıldağ geçidine kadar olan yaklaşık 8 km.'lik güzergah, doğal ve beşeri sorunların önem kazandığı kesimi oluşturmaktadır.

Herşeyden önce bu kesimde eğim, oldukça fazladır. Nitekim Karayolu bu kesimdeki 11 km.'lik mesafede, yaklaşık 450 m. kadar yükselmekte ve ortalama eğim değeri, % 56'yı bulmaktadır. Bu nedenle yolun bu bölümü inşa edilirken, eğimi azaltabilmek için, çok sayıda virajdan oluşan dolambaçlı bir güzergah tercih edilmiştir (Fotoğraf 1).

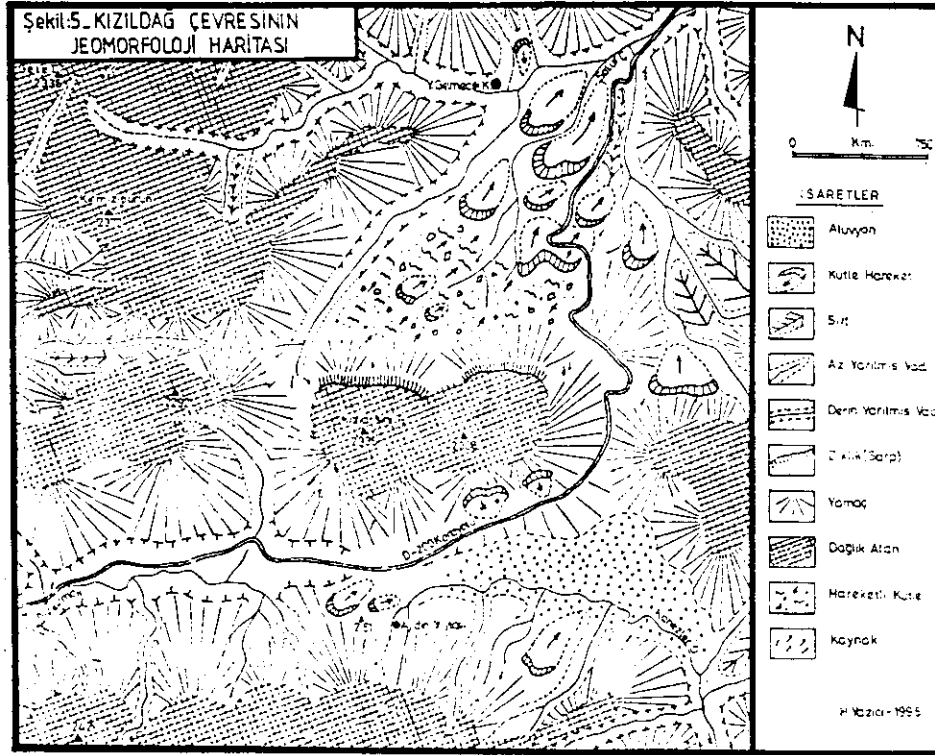
Bu kesimdeki en önemli sorun, kütle hareketleridir. Zira Y. Gemercik köyü ile



Fotoğraf 1- Salur Çayı Vadisinden Kızıldağ Geçidinin Görünüşü

Photo 1 - Scenery Of The Surrounding Of Kızıldağ Pass From Salur Stream Valley

Kızlarsini tepesi arasındaki sahada, bazıları yol gövdesini de içine alan hareketli kütleler bulunmaktadır (Şekil 5, Fotoğraf 2). Bunun en önemli nedeni ise, sahada yaygın olan ofiyolitik kayaların bünyesine su alıp şişerek kayganlaşmasıdır. Yakın çevrede formasyon sınırları boyunca ortaya çıkan çok sayıda su kaynağı da bu hareketi kolaylaştırmaktadır. Ancak yöredeki kütlelerin hareketi, gövde oturması ve kayma şeklinde son derece yavaş cereyan ettiğinden, şu ana kadar trafik akışını engelleyecek bir durum ortaya çıkmamıştır. Fakat oturan veya kayan yol gövdelerinin bulunduğu yerler sık sık



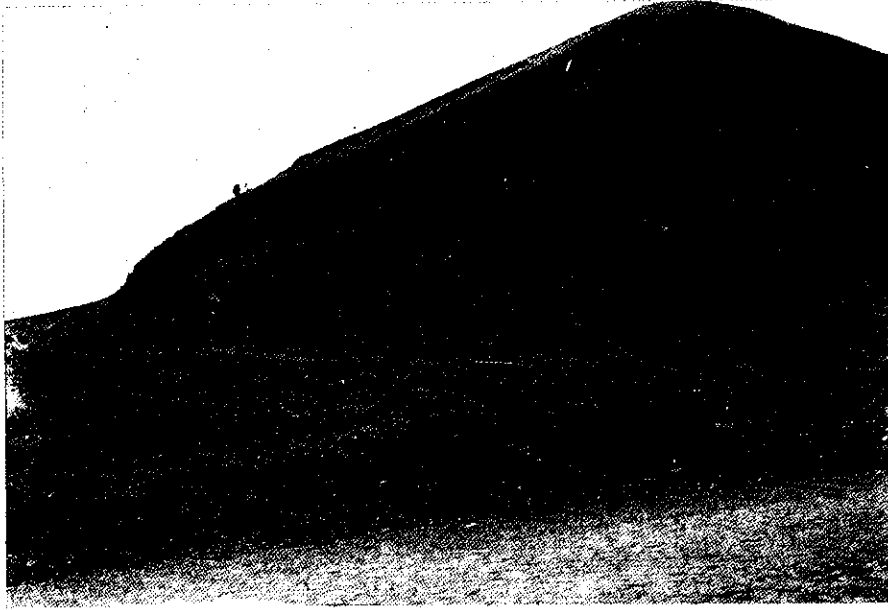
Şekil 5 - Kızıldağ çevresinin jeomorfoloji haritası

Figure 5- Geomorphological Map of the Surrounding of Kızıldağ

onarıldığı için yol bakım masrafları artmaktadır.

Ayrıca Kızlarsini tepesini oluşturan andezitlerin, aşırı derecede fiziksel parçalanmaya uğramaları ile oluşan molozların, yamaçlar boyunca kaymaları veya bazen bloklar halinde karayolu üzerine düşmeleri de bir sorun olarak karşımıza çıkmaktadır (Fotoğraf 3). Bu harekete, "Salur boğazı" olarak adlandırabileceğimiz kesimde daha çok rastlanır. Söz konusu boğazda karayolu, hem Salur çayından, hem de gerisindeki yamaçlardan istinat duvarları ile korunmakta, ancak yine de yüksek kesimlerden kopup gelen taşlar (özellikle ilk-

baharda) duvarı aşarak yola düşebilmektedir. Bu tür sorunların önemli ölçüde ortadan kalkabilmesi için, gerek sözü edilen boğazın her iki yamacında, gerekse Kızıldağ'ın doğu ve kuzeydoğuya bakan yamaçlarında mevcut olan Sarıçam ve Meşe ormanlarının tahribi önlenip, özenle korunması şarttır. Bununla birlikte kütle hareketlerini önlemek için alınacak en acil tedbir, kanaatimizce



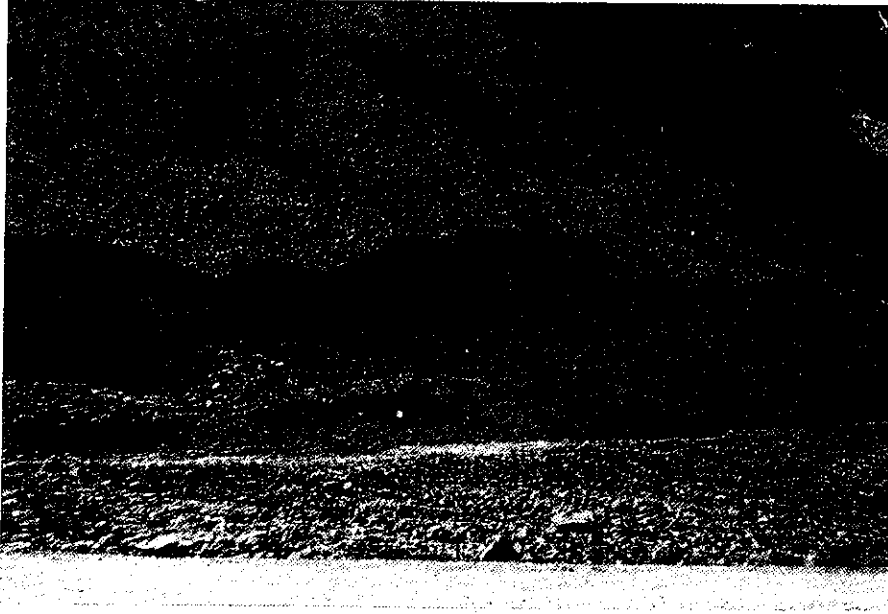
Fotoğraf 2- Kızıldağ Geçidinin doğusunda kütle hareketleri nedeniyle karayolunun kaydığı kesim

Photo 2- Picture Showing the slide of the road due to landslide in the east of Kızıldağ pass

yeraltına sızarak bu kütleleri besleyen su kaynaklarını tesbit edip, yöreden uzaklaştırmak için drenaj kanalları açmak şeklinde olmalıdır.

Daha önce de belirtildiği üzere, Kızıldağ'ın batıya bakan yamaçlarında eğim fazla değildir (% 40) ve bu kesimde nispeten basık sırtlarla birbirinden ayrılan az yarılmış vadiler hakim morfolojik karakteri oluşturur. Ancak, İmranlı ilçe merkezinden Kızıldağ geçidine uzanan D-200 karayolu, Toklucak köyü yakınlarından itibaren yine yeşil kayalar içerisine nispeten derince yarılmış olan Kayınboğazi deresi vadisine girer ve bu vadinin kuzey yamaçlarını takip ederek zirveye ulaşır. Karayolunun bu kesiminde daha çok, taş düşmeleri ve küçük çaplı kütle hareketlerine rastlanmaktadır (Fotoğraf 4).

Kızıldağ geçidi çevresinde ulaşımı en fazla etkileyen bir diğer doğal olay da, hiç şüphesiz iklim elemanlarıdır. Coğrafi konumu gereği Kızıldağ çevresi, farklı iklim özelliklerinin etkileşim sahasında yer alır. Bu çevrenin iklim özelliklerini en



Fotoğraf 3 - Kızlarsini Tepesinden karayolu üzerine düşen yamaç molozları
Photo 3 - Hillside-Waste falling on the road from Kızlarsini Hill.



Fotoğraf 4 - Kayın Boğazı
Photo 4 - Kayın Gorge

Tablo 1 - Refahiye ve İmranlı'nın seçilmiş bazı meteorolojik rasat değerleri
Table 1 - Some of selected observation values from Refahiye and İmranlı

AYLAR		Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	
İMRANLI (1958-90)	En Yuk.Sıc. C	4.2	3.4	15	19.4	28.3	29.4	32.4	28.3	27	22.3	18	10.2	32.4
	En Düş.Sıc. C	-23.3	-21.2	-15	-7	-6.2	1.2	3.3	4.3	-2	-6.3	-11.2	-11.3	-23.3
	Ortalama Sıc. C	-4.2	1.7	2.3	5.8	11	14.4	18.2	19.1	13.9	7.7	2.4	0.7	8.4
	Ort. Yağış (mm)	46.7	40.2	50.3	70.5	79.7	44.8	12.6	15.7	21.8	40.4	46.5	56.9	526.1
	Karla Örtülü Gün S	25.7	25.3	20.5	3.8	-	-	-	-	-	0.2	5	25.8	106.2
REFAHİYE (1975-85)	En Yuk.Sıc. C	12.7	14.2	16.5	25.7	27.6	30.6	35.1	36.4	31.2	24.7	18.3	9.2	36.4
	En Düş.Sıc. C	-36.2	-28.3	-28.3	-13.5	-2.8	-1.2	0.6	1.3	-2.5	-8.5	-19.3	-26.7	-36.2
	Ortalama Sıc. C	-7.2	-3.4	0.4	6.9	12.2	15.5	18.7	18.3	14.4	8.3	2.2	-3.9	6.8
	Ort. Yağış (mm)	49.7	50.7	60.7	76.2	78.9	50.5	8.9	16.9	19.8	48.2	47.1	52.4	559.5
	Karla Ört. Gün S	22.8	21.5	13.3	2.2	-	-	-	-	-	0.6	4.6	18.8	83.8

Kaynak: D M İ G M Kayıtlarından Derlenmiştir

iyi yansıtabilecek iki meteoroloji istasyonunu, Refahiye ve İmranlı istasyonları oluşturmaktadır (Tablo 1).

Tablodan da anlaşılacağı üzere, her iki meteoroloji istasyonunun rasat değerleri birbirine oldukça yakındır. Ancak sözkonusu istasyonlarla Kızıldağ geçidi arasında 600 m.'yi aşan bir yükselti farkı bulunduğundan, ortalama sıcaklık değerlerinin 3 °C kadar daha düşük, yağış değerlerinin ise 270-300 mm. kadar daha fazla olduğunu düşünmek yanlış olmaz. Sahada ulaşımı en fazla etkileyen iklim elemanlarının başında kar yağışları ve tipi gelmektedir. Nitekim rasat değerlerine göre, yerin karla örtülü olduğu günler sayısı 83-106 arasında değişmektedir. Karayolu geçiti çevresinde bu değerlerin 170-180 güne ulaştığı söylenebilir. Zira, Karayolları 16. Bölge Müdürlüğü verilerine göre sahada kar yağışının 20 Ekim-15 Nisan arasında yaklaşık 6 ay sürdüğü ve kar mücadelesinde 5 Kasım-31 Mart tarihleri arasında yapıldığı anlaşılmaktadır.(7) Kar yağışları ve tipi, zaman zaman karayolunu ulaşımına kapatmaktadır (Tablo 2).

Esme sayısı bakımından hakim durumda olan batı rüzgarlarının etkisiyle

(7) T.C. Karayolları Genel Müdürlüğü 16. Bölge Müdürlüğü (Sivas) Verilerinden Alınmıştır.

Tablo 2 - Kızıldağ Geçitinin ulaşımına kapandığı devreler
Table 2 - Periods showing the impossibility of transportation from Kızıldağ Pass.

Kapanma Tarihi	Saati	Kapanma Nedeni	Açılış Tarihi	Saati
22.11.1989	21.30	Tır Kayması	23.11.1989	9.30
18.2.1990	23.00	Kar-Tipi	19.2.1990	10.50
1.1.1992	14.00	Kar-Tipi	1.1.1992	17.30
28.1.1993	8.30	Kar-Tipi	29.1.1993	4.00
03.02.1993	9.00	Tipi	3.2.1993	12.00
9.2.1993	4.00	Tipi	9.2.1993	9.00

Kaynak: Karayolları 16.Bölge Müdürlüğü (Sivas) Kayıtlarından

savrulan karlar, geçitin doğuya bakan yamaçlarında yığılmak suretiyle metrelerce kalınlığa erişmektedir. Bu ise yolun ulaşımına açık tutulması çabalarını güçleştirmekte ve bazen tıpkı bir tünel görünümüne ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla bütün teknik imkanlara rağmen karayolu, 28 Ocak 1993 tarihinde olduğu gibi, yaklaşık iki gün (19.30 saat) ulaşımına kapanabilmektedir.

Kızıldağ geçidinde don olayları da, ulaşımı aksatıp, trafik kazalarına neden olması bakımından dikkat çekici bir iklim olayıdır. Gerçekten de, yıl içerisinde sıcaklığın 0 °C'nin altına düşmediği ay sayısı İmranlı'da 3 (Haziran, Temmuz, Ağustos), Refahiye'de ise 2 ay (Temmuz, Ağustos) kadardır. Ancak don ihtimali bulunan devrenin 9-10 ayı bulmasına karşılık, özellikle yerin karla örtülü olduğu Kasım-Mart devresinde görülen don olayları ulaşım açısından sorun oluşturmaktadır. Zaten yolun 11 km.lik bölümünün asfalt değil de, parke taşla kaplı olmasının en önemli nedeni de, donma-çözülme olaylarının etkinliğidir.

Görüş mesafesini azaltmak suretiyle trafik akışını son derece yavaşlatan, bazen kazalara da neden olan sis olayları, daha çok geçiş mevsimlerinde (Ekim ve Nisan ayları) görülmektedir.

B- Yörenin Beşeri ve Çevre Özellikleri

Kızıldağ geçitinin hizmete giriş tarihi oldukça yenidir. Çünkü Osmanlılar döneminden 1970 yılına kadar Sivas-Erzincan arasındaki kara ulaşımında Divriği-Kemah ve Zara-Suşehri güzergahları kullanılmıştır. Nitekim Osmanlıların İran üzerinde yaptıkları seferlerde daha çok Divriği-Kemah hattını kullandıkları

bilinmektedir. Aynı şekilde P.V. Tschihatscheff's Reisen'in 1858 seyahatine ait notlarında Kızıldağ geçitinin mevcut olmadığı ve Sivas-Erzincan arasındaki ulaşımın; Zara-Suşehri-Refahiye üzerinden sağlandığı kaydedilmiştir.⁽⁸⁾

Ancak, sözü edilen bu güzergahlar, büyük engelleri ortadan kaldıracabilecek modern iş makinelerinin bulunmadığı dönemlerde, tamamen insan emeği ile inşa edildiklerinden, Kızıldağı aşmak yerine oldukça uzun mesafeleri katetmek zorunda kalmışlardır. Nitekim bu gibi güçlükler nedeniyle 1930'lu yılların başında bile Erzincan ilinde, motorlu araç ulaşımına elverişli yol, son derece azdı. Zira, il merkezini ilçe merkezlerine bağlayan karayollarının çoğu; 1930-32 yılları arasında, zamanın Nafia Teşkilatı tarafından inşa edilmeye çalışılıyordu.⁽⁹⁾

Bilindiği üzere ülkemiz ulaşımında 1950'li yıllara kadar, demiryolları lehine bir siyasi tercih sözkonusu iken, bu yıllardan itibaren karayollarına özel bir önem verilmeye başlanmış, dolayısıyla bir yandan bazı yolların standardı yükseltilip, altyapıları iyileştirilirken, bir yandan da güzergah üzerindeki engeller; köprü, tünel ve geçitlerle aşılarak mesafeler kısaltılmaya başlanmıştır.

İşte bu çalışmaların bir sonucu olarak 1970 yılında, Sivas-Erzincan yolunu, Zara-Suşehri hattına kıyasla 209 km. kadar kısaltan ve "Kızıarsini Gediği"de denilen Kızıldağ geçiti, alternatif bir güzergah olarak ulaşımına açılmıştır.

Bu geçit, ülkemizi batı-doğu yönünde kateden 4 ana karayolundan biri olan (Kapıkule-Gürbulak arasında D-100, Çanakkale-Refahiye arasında D-200, Çeşme-Kapıköy arasında D-300 ve Datça-Esendere arasında D-400 karayolu)⁽¹⁰⁾ D-200 karayolu üzerinde bulunmaktadır. Geçit üzerindeki karayolunun uzunluğu 15 km. kadardır ve bunun 11 km.si taş parke, 4 km.si ise sathi kaplama olup, birinci sınıf asfalt standardındadır.⁽¹¹⁾

Ülkemizin özellikle güney ve batısından, doğu ve kuzeydoğusuna karayolu ile yapılan yük ve yolcu taşımacılığında, Kızıldağ geçidi kullanılmaktadır. Çünkü; Erzurum-Çat-Karlıova-Bingöl-Elazığ ve Pülümür-Tunceli-Elazığ şeklinde kuzey-güney yönünde uzanan karayolları, yeterli güvenliğe sahip olmadıkları gerekçesiyle tercih edilmemektedir. Dolayısıyla Kızıldağ geçidinde, ortalama günlük trafik yoğunluğu, yıllara göre nispi bir artış göstermektedir (Tablo 3).

Ancak daha önce de değinildiği üzere, yörede sıkça rastlanan kütle hareketleri, kaya düşmeleri, kar, tipi ve buzlanma gibi doğal olayların, trafik yoğunluğunu olumsuz yönde etkilediği bir gerçektir. Dolayısıyla sözü edilen bu

(8) P.V. Tschihatscheffs Reisen, 1867, Klein Asien und Armenien (1847-1863) (Ya: H. Kiepert), Gotha.

(9) ALİ, KEMALİ, 1992, Erzincan, (Tarihi, Coğrafi, Toplumsal, Etnografi, İdari, İhsai İnceleme-Araştırma Tecrübesi), Kaynak Yayınları: 130, İstanbul.

(10) Karayolları Genel Müdürlüğü'nün "Türkiye Karayolları Haritası-1995'ten alınmıştır.

(11) Veriler Karayolları 16. Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.

(12) Veriler Karayolları 16. Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.

Tablo 3- Kızıldağ geçidinde Yıllara Göre Ortalama Günlük Trafik Yoğunluğu
Table 3- Average daily traffic density according to years in Kızıldağ Pass.

Yıllar	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Otomobil	192	259	226	171	271	262
Otobüs	149	125	114	111	113	130
Kamyon	202	181	199	232	249	283
Tır	99	193	156	169	87	99
Toplam	642	758	695	683	720	774

Kaynak: Karayolları 16.Bölge Müdürlüğü Verilerinden

15 km. lik yolun, özellikle kışın trafiğe açık tutulabilmesini sağlamak üzere zirveye yakın bir yerde, "162. Şube Şefliği Kızıldağ Bakımevi" (1971) kurulmuştur (Fotoğraf 5.). Sekiz araç ve 29 kişiyle hizmetlerin yürütüldüğü bu bakımevi, toplam sahası 76.336 m². yi bulan büyük tip bir bakımevidir.⁽¹²⁾



Fotoğraf 5 - Kızıldağ Geçidi
Photo 5 - Kızıldağ Pass

Yol bakım hizmetleri Kasım-Mart devresinde yoğunluk kazanmaktadır. Bu dönemde; kar ve tipiye karşı dozer, grayder kar kamyonu ve kurtarıcı gibi araçlarla mücadele edilirken, buzlanmaya karşı da tuz (Yılda 25 ton) ve agregası (yılda 250 m³) kullanılmaktadır. Dolayısıyla yıllık bakım masrafları yüksektir. Örneğin 1994 sezonunda bu amaçla 4.500.000.000. TL harcama yapılmıştır.

Bütün bu çalışmalara rağmen Kızıldağ geçidinde 1993-94 yıllarında 8 kişinin öldüğü, 41 kişinin yaralandığı ve maddi hasarın 988.000.000. TL'nı bulduğu, 18 trafik kazası meydana gelmiştir.⁽¹³⁾

Sorunların çok ve maddi boyutunun fazla oluşu, Kızıldağ geçitinin karayolu ulaşımında vazgeçilmez seçenek olmadığı gerçeğini ortaya çıkarmıştır. Nitekim bugün 1800'li yıllarda kullanılan Zara-Geminbeli-Suşehri hattı, devlet yolu şeklinde yeniden inşa edilmektedir. Kızıldağa kıyasla daha düşük rakımdan geçeceği için, olumsuz iklim koşullarının azalacağı düşünülen Geminbeli geçidi, ciddi bir alternatif güzergah oluşturmaya uygundur.

Hizmete girmesi üzerinde 24 yıl geçmiş olmasına rağmen Kızıldağ geçidini

Tablo 4 - Kızıldağ geçidi çevresindeki köylerin sayım yıllarına göre nüfusları
Table 4 - Populations of Villages Around Kızıldağ Pass according to census years.

Yıllar	Salur	Gemeçik	Ortaköy	Kuzköy	Koyunkaya	Toplucak
1960	356	592	381	163	304	299
1975	182	459	384	154	236	233
1985	195	230	291	89	165	138

Kaynak: D.İ.E., Bültenleri

aşan karayolunun yörenin sosyal ve ekonomik hayatına önemli bir katkı yaptığı söylenemez. Nitekim karayolu çevresinde yer alan köylerin nüfusları gün geçtikçe azalmaktadır (Tablo 4).

Hatta önceleri yoğun bir şekilde hayvancılık faaliyetlerine sahne olan Hatap, Kuzköy ve Babus komları bugün tamamen terk edilmiş olup, sadece Aydın ve Karataş komları işlevlerini sürdürmektedir (Fotoğraf 6). Halbuki, bu kadar yıl içerisinde yöredeki nüfusun azalıp yerleşmelerinin boşalması yerine, konaklama tesisleri, petrol ve araç bakım istasyonlarının kurulmasıyla ekonominin canlanması beklenirdi.

Kızıldağ geçiti çevresinde güncelliğini koruyan bir başka sorun da, bitki

(13) Veriler Karayolları 16. Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.



Fotoğraf 6 - Karataş Komu

Photo 6 - A settlement smaller than a village; Karataş

örtüsü tahribi ve buna bağlı olarak artan erozyon olayıdır. Gerçekten de, özellikle Kızılarsini tepesinin doğu ve kuzeydoğuya bakan yamaçlarında (Salur Çayı vadisinin yukarı kesimleri) bulunan sarıçam ve meşe ormanları büyük oranda tahrip edilerek ortadan kaldırılmıştır. Bu ise, eğimi zaten fazla olan ve konglomera, kumtaşı ve tuf gibi kayalardan oluşan yamaçlarda toprak erozyonunu artırarak, çıplak kaya yüzeylerinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bitki örtüsü tahribinin, kütle hareketlerini teşvik ettiği gerçeği de unutulmamalıdır.

Sonuç

Sivas-Erzincan arasındaki uzaklığın, düz bir hat izlemek suretiyle en aza indirilmesi amacıyla yönelik olarak 1971 yılında hizmete açılan Kızıldağ geçiti, belki beklenenden daha fazla sorunu da beraberinde getirmiştir. Bu ise her yıl önemli miktarda bakım ve onarım harcaması gerektirdiği gibi, can ve mal kayıplarına da neden olmaktadır. Halbuki, hızlı ve güvenli bir taşımacılık için, modern ulaşım araçları kadar, altyapı da önemlidir. Bu nedenle karayolu güzergahları belirlenirken özellikle doğal çevre şartları çok iyi etüd edilmeli ve ileriye dönük uzak hedefler gözetilmelidir. Olaya bu açıdan bakıldığında, Kızıldağ geçiti çevresindeki iklim ve zemin şartlarının yeterince dikkate alındığını söylemek oldukça güçtür.

Sonuç olarak; Kızıldağ geçitine alternatif olması düşünülen Geminbeli geçiti çevresinde meydana gelmesi muhtemel; çığ, sel, heyelan, tipi, buzlanma ve kaya düşmesi gibi doğal olaylar ayrıntılı bir şekilde belirlenerek gereken önlem-

ler, daha inşa aşamasında alınmalıdır. Bununla birlikte, ülkemizde gün geçtikçe artan yük ve yolcu trafiği dikkate alınarak, Kızıladağ geçidi tamamen hizmet dışı bırakılmamalı aksine, kullanıma hazır tutulmalıdır.

Kaynakça

- AKTİMUR, T.HL, TEKİRLİ, M.E., YURDAKUL, M.E., 1990, "Sivas Erzincan Tersiyer Havzasının Jeolojisi", MTA Dergisi, Sayı 111, Ankara, s. 25-36.
- ALİ KEMALİ, 1992, Erzincan (Tarihi, Coğrafi, Toplumsal, Etnoğrafi, İdari, İhsai İnceleme-Araştırma Tecrübesi), Kaynak Yayınları: 130, İst.
- BALCI, H., 1962, Karayolları Faaliyetlerinin Türkiye'deki Fiziki Coğrafya Şartları, Yeni Desen Matbaası, Ankara.
- BAYKAL, F., 1966, 1/500000 Ölçekli Türkiye Jeoloji Haritası (Sivas), MTA Enst. Yay., Ankara.
- BÜYÜK LAROUSSE SÖZLÜK VE ANSİKLOPEDİSİ (7. Cilt), 1986, Gelişim Yay., Ankara, s. 4458.
- DOĞANAY, H., 1994, Türkiye Ekonomik Coğrafyası, Atatürk Üniv. Kazım Karabekir Eğitim Fak. Yay. No: 39, Erzurum.
- ERİNÇ, S. 1953, Doğu Anadolu Coğrafyası, İstanbul Üniv., Coğrafya Enst. Yay. No: 15, İstanbul.
- GÜRSOY, C.R., 1975, Türkiye'nin Tabii Yolları, Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 26, Ankara.
- İZBIRAK, R., 1975, Coğrafya Terimleri Sözlüğü, MÖM Yay., Ankara.
- KETİN, İ., 1966, Anadolu'nun Tektonik Birlikleri", MTA Dergisi, Sayı 66, Ankara.
- P.V. Tschihatcheff's Reisen, 1867, Klein Asien und Armenien (1847-1863), Yay. H. Kiepert, Gotha.
- SELEN, H.S, 1949, "Doğu Anadolu Yolları ve Manzaraları", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı 11-12, Ankara, s. 102-109.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniv. Coğrafya Enst. Yay. No: 85, İstanbul.
- TÜTENGİL, O.C., 1961, İctimai ve İktisadi Bakımdan Türkiye'nin Karayolları, İstanbul.

Katkı Belirtme: Bu çalışmanın arazi araştırması safhasında bana eşlik ederek, katkıda bulunan Erzincan Eğitim Fakültesi Öğretim Görevlisi Samet ALT-İNBİLEK ve Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Arş. Görevlilerinden İ. Fevzi ŞAHİN ile değerli görüşlerinden yararlandığım Doç. Dr. Sadettin TONBUL'a teşekkürü borç bilirim.

