



Atf/Citation

Aylar, F. & Zeybek, H, (2021). Coğrafi faktörlerin Amasya’da kara ulaşımına etkileri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 26 (46), 253-272.

COĞRAFİ FAKTÖRLERİN AMASYA’DA KARA ULAŞIMINA ETKİLERİ*

The Effects of Geographical Factors on Land Transport in Amasya

Doç. Dr. Faruk AYLAR*

Prof. Dr. Halil İbrahim ZEYBEK**



Öz

Bu çalışmada, kara ulaşımının iki önemli faaliyet alanını oluşturan karayolu ve demiryolu ulaşım hatlarının Amasya şehrinden geçmesinde coğrafi faktörlerin etkisi ve bu durumun şehir merkezindeki ulaşımın yarattığı problemler incelenmeye çalışılmıştır. Amasya şehri bulunduğu konum ve sahip olduğu yer şekli özellikleriyle hep bu önemli kara ulaşım güzergâhları üzerinde bulunmuştur. Karadeniz Bölgesi'nin Orta Karadeniz Bölümü sınırları içinde yer alan Amasya şehri, Yeşilirmak'ın kuzeyde Kırklar dağı ile güneyde Sakarat dağı arasında kalker kütle içerisinde açtığı boğaz içerisinde gelişmiştir. Bu boğaz vasıtasıyla şehir kuzey-güney ve doğu batı yönünde kara ulaşımında önemli bir kavşak noktası olmuştur. Amasya şehrinin gelişmesinde yönlendirici bir etkiye sahip olan Amasya Boğazı, kara ulaşımında da benzer bir etki yaparak hem demiryolu hem de karayolunun boğaz içerisindeki vadi tabanından geçmesini zorunlu kılmıştır. Amasya şehrinin tarihi ve kültürel zenginliği ve boğaz içinde kurulmuş özelliği mevcut karayolunun genişletilmesine imkân vermemektedir. Buna karşın hem şehirdeki motorlu taşıt sayısının artması hem de şehrin içinden geçen transit taşıtların sayısının artması günün her saatinde şehirde trafik yoğunluğuna bağlı büyük bir sıkışma yaşanmasına neden olmaktadır. Ferhat Tüneli, Kale Yolu ve Çakallar Mevkii yolları gibi projeler tamamlanmış olup, şehir içindeki yoğunluğun kısmen azalmasını sağlamıştır. Ayrıca Amasya şehir merkezindeki trafik yoğunluğunu büyük oranda azaltan çevre yolunun 2020 yılında tamamlanması bölge ulaşımı açısından da önemli bir rahatlama sağlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Kara ulaşımı, Amasya Boğazı, karayolu, demiryolu, jeomorfolojik faktör.

Abstract

In this study, the effect of geographical factors on the road and railway transportation lines, which constitute two important fields of activity of land transportation, passing through the city of Amasya and the problems caused by this situation in transportation in the city center were tried to be examined. The city of Amasya has always been on these important land transportation routes with its location and landform characteristics. Located within the borders of the Central Black Sea Region of

* Bu çalışma 3-5 Ekim 2019'da Eskişehir'de yapılan "II. Uluslararası Coğrafya Eğitimi Kongresi (UCEK-2019)" isimli kongrede bir kısmı sunulan çalışmanın tamamlanmış metnidir.

* Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, farukaylar@gmail.com, ORCID ID: 0000-0003-4439-9079

** Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, zeybekhi@gmail.com, ORCID ID: 0000-0002-4097-9079

Dergiye Geliş Tarihi: 10.05.2021

Yayına Kabul Tarihi: 29.10.2021

the Black Sea Region, the city of Amasya developed in the strait opened by Yeşilirmak in a limestone mass between Kırklar Mountain in the north and Sakarat Mountain in the south. Through this strait, the city became an important junction point in land transportation in the north-south and east-west directions. The Strait of Amasya, which had a guiding effect on the development of the city of Amasya, had a similar effect on land transportation and made it necessary for both the railway and the highway to pass through the valley floor in the Bosphorus. The historical and cultural richness of the city of Amasya and the fact that it was established in the Bosphorus do not allow the expansion of the existing highway. On the other hand, both the increase in the number of motor vehicles in the city and the increase in the number of transit vehicles passing through the city cause a big jam in the city due to the traffic density at every hour of the day. Projects such as Ferhat Tunnel, Kale Road and Çakallar Local roads have been completed and have partially reduced the density in the city. In addition, the completion of the ring road in 2020, which greatly reduced the traffic density in the city center of Amasya, provided a significant relief in terms of transportation in the region.

Keywords: *Land transport, Break-Through valley Amasya, highway, railway, geomorphological factor.*

1. Giriş

Genel anlamı ile ulaşım, insan, mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere hareket ettirilmesini ifade etse de günümüzde yeni teknolojiler ve bilgi çağına ortaya çıkardığı yeni sektörlere bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Bugün sadece insanların bir yerden başka bir yere gitmesi, hammadde ve ürünün ülke içinde veya ülkelerarası yer değişimiyle birlikte, bilginin, paranın, hizmetlerin, haberleşmenin bir yerden başka bir yere erişimini kapsayan bir anlama kavuşmuştur (Şahin, 2013;2). Ulaşım faaliyetleri tarihin ilk zamanlarından günümüze kadar geçen süreçte insanoğlunun en önemli faaliyetlerinden birisi olmuş tarihi, ekonomik, sosyal ve jeopolitik önemini korumuştur (Aydın ve Oral, 2018;258). Ulaşım faaliyetleri geçmişten günümüze kadar yeryüzünün farklı coğrafi özelliklere sahip alanları arasında ticaretin, kültürleşmenin ve siyasal etkileşimin düzeyinin belirlenmesinde önemli bir etken olmuştur. Örneğin geçmişteki en önemli ticaret yollarından birisi olan “İpek Yolu” binlerce kilometre uzunluğunda ve farklı coğrafyaları, farklı kıtaları, farklı kültürleri birbirine bağlayarak güzergâhında bulunan ülkeleri ayrıcalıklı kılmıştır (Bakırcı, 2014;65). Geçmişten günümüze ulaşım hizmetlerinin bu özelliği kaynaklara ulaşma ve sahip olma isteğini arttırmış ve denizler, çöller, dağlar gibi coğrafi açıdan zorlu mekânların aşılmasını sağlamıştır. İlk çağlardan günümüze kadar kara ulaşım güzergâhlarında genel olarak vadiler, havzalar, oluklar, dağ geçitleri, bel noktaları ve boğazlar gibi ulaşımı kolaylaştırıcı yeryüzü şekillerine sahip alanlar tercih edilmiştir. Jeomorfolojik özelliklere bağlı olarak geçen bu güzergâhlar üzerinde kurulan şehirler sosyal, kültürel ve ticaret bakımından avantajlı konumda olup, daha hızlı gelişmişlerdir (Koca ve diğ., 2005;9: Yazıcı, 1995;458).

İlk toplumlardan günümüze kadar devletler açısından oldukça önemli olan ticaret yollarının kontrol edilmesi, devletlerin gelişmesi, büyümesi ve güçlenmesi açısından önemli bir etken olmuştur. Çok boyutlu ve çok bileşenli niteliği ile ulaşım yolları geçmişten günümüze önemini hep korumuş olup, Anadolu coğrafyası bu ulaşım yollarının hep kesişme noktasında ve en önemli mekânsal parçası olarak ön plana çıkmıştır (Bakırcı, 2014;65). Anadolu'nun doğu ile batı arasında karayolu ve denizyolu ulaşımında son durak niteliğinde olması onu hep ayrıcalıklı kılmış ve Anadolu coğrafyasında kurulan bütün devletler bu ayrıcalığa bağlı olarak ulaşımın gelişmesi için çok sayıda yeni unsurun (kervansaraylar, yollar, köprüler) yanı sıra, birçok liman inşa edilmiş şehirler kurulmuştur (Bakırcı, 2014;65). Hititliler, Urartular, Lidyalılar, Roma, Selçuklu ve Osmanlı İmparatorluğu gibi insanlık tarihini etkileyen birçok devlete ev sahipliği yapan Anadolu coğrafyası, bu önemli konumuyla birçok toplumun göç, ticaret, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir mekân olmuştur (Aydın ve Oral, 2018;259). Anadolu'nun eski dünya karaları arasında doğal bir köprü oluşturma özelliği ve sahip olduğu bu önemli coğrafi avantaj sonucu önceleri bu hareketler belli bir güzergâha bağlı kalmadan gerçekleşirken, sonraki süreçte önemli yerleşim merkezleri ve yer şekli özellikleri bu güzergâhları belirleyici olmuş ve Anadolu'nun ilk sistemli kara ulaşım güzergâhları ortaya çıkmaya başlamıştır (Doğanay, 2011;647).

Kara ulaşımının iki önemli sektöründen karayolu taşımacılığı 20. Yüzyıl başlarında ön plana çıkmaya başlamış olup, esas önemini ikinci dünya savaşından sonra kazanmaya başlamıştır. İkinci dünya savaşı sonrasındaki gelişmelere paralel olarak karayolu ulaşımına olan talep hızlı bir artış eğilimine girmiş ve diğer ulaşım sistemleriyle rekabet eder hale gelmiştir (Çetin ve diğ., 2011;124). Buna karşın kara ulaşımının diğer sektörünü oluşturan demiryolu taşımacılığı karayolu taşımacılığına göre ekonomik olarak daha erken kullanılmaya başlanmıştır. Türkiye’de demiryolu ulaşımının başlangıcı Osmanlı Devleti’nin son döneminde 1856 yılında bir İngiliz şirketi tarafından İzmir-Aydın arasında inşa edilmeye başlamış yol olarak kabul edilir (Çağlıyan ve Yıldız, 2013;468). Karayolu ulaşımı ise modern anlamda ancak ikinci dünya savaşı sonrasında gelişmeye başlamış olup, Cumhuriyetin ilan edilmesinden sonra ulusal sınırlar içerisinde 13.900 km stabilize şose ve 4.450 km toprak yol olmak üzere toplam 18.350 km yol bulunmaktaydı (Aydın ve Oral, 2018;260).

İlk çağlardan günümüze kadar geçen bu süreçte çalışma konusunu oluşturan Amasya şehri de bulunduğu konum ve sahip olduğu yer şekli özellikleriyle hep bu önemli kara ulaşım güzergâhları üzerinde bulunmuştur. Alkan (2004) antik dönem devletlerinden Asurluların Hititlilerle ticaret yaptıklarını ve daha çok maden aldıklarını ifade etmektedir. Araştırmacı bu sayede gelişen karayolu ulaşım güzergâhının önemli bir uğrak noktasını Amasya'nın oluşturduğuna ve Amasya üzerinden Kapadokya'nın Karadeniz'e bağlandığına dikkat çekmektedir. İlk çağın önemli devletlerinden Hititler kurmuş oldukları yollarda Amasya, başkent Hattuşa ile Karadeniz bağlantısı üzerinde önemli bir konuma sahipken, Roma ve Bizans döneminde de bu önemini korumuş

Anadolu'nun Karadeniz ve Doğu Anadolu bağlantıları hep bu şehir üzerinden gerçekleşmiştir (Doğanay, 2011;648). Amasya şehrinin kara ulaşımındaki bu önemi sadece ilkçağ devletleri ile sınırlı kalmayıp sonraki süreçte de devam etmiştir. Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde de önemli bir kavşak noktası olan Amasya şehri Cumhuriyetin ilanından sonraki dönemde de bu önemini korumayı başarmıştır (Zeybek, 2007;934: Şenol, 2010;251).

Kara ulaşımının diğer sektörü olan demiryolu taşımacılığında da benzer gelişme görülmektedir. İkinci dünya savaşı sonlarına kadar ulusal sınırlar içerisinde karayolu ulaşımı demiryolu ulaşımını tamamlayıcı bir unsur olarak görüldüğünden önemli bir gelişme gösterememiştir. 1950'li yıllardan sonra karayolu ulaşımında önemli bir gelişme sağlanmaya başlamıştır. Bu durum Türkiye'de sanayi ve tarım ürünlerinin sistematik bir şekilde dağıtımına olanak vermiş ve ekonomik getirisi önemli bir artış göstermiştir (Aydın ve Oral, 2018;260). Nitekim Osmanlı Devleti döneminde yapılan demiryollarında temel amaç kaynakların taşınması olduğu için iki yeri birleştiren, uzun, kollara ayrılmayan ve başka hatlarla bağlantısı olmayan etki hatları özelliği taşımaktaydı. Cumhuriyet döneminde ise bu durum ortadan kaldırılmaya çalışılmış, demiryollarında bir standardizasyon sağlanmaya çalışılmış, iç kesimler ile kıyı kesimlerinin birbirine bağlanması hedeflenmiş ve en önemlisi demiryollarının sadece kaynak ile yük taşınması değil yolcu taşınması sağlanmıştır (Çağlıyan ve Yıldız, 2013;470). Planlı döneme geçişle birlikte Türkiye'de kara ulaşımında önemli gelişmeler sağlanmaya başlanmıştır. Ülkemizde gerek demiryolu ulaşımı gerekse karayolu ulaşım ağlarının yapımına ağırlık verilmiştir. Bu kapsamda çağdaş yapım tekniklerinin gelişmesiyle kara ve demiryolu hatlarının hem kalitesi hem de uzunlukları hızla artmıştır. Kara ulaşımında hizmetlerin eşit ve dengeli yürütülebilmesi amacıyla demiryolu ulaşımında ülke 7 bölgeye, karayolu ulaşımında ise 18 bölgeye ayrılmıştır. Karayolları Genel Müdürlüğü'nün verilerine göre, otoyol, devlet yolları ve il yollarının toplam uzunluğu 2018 yılı sonu itibariyle 67.333 km'dir. Buna karşılık Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye'de 2018 yılı itibariyle 1.213 km si yüksek hızlı tren hattı ve 11.527 km si elektrikli ve elektriksiz tren hattı olmak üzere demiryolları toplamda 12.740 km uzunluğa sahiptir. Demiryolu ulaşımında çalışma konusunu oluşturan Amasya 4. Bölgede yer alırken, karayolu ulaşımında 7. Bölge sınırları içerisinde kalmaktadır. Bununla birlikte önemli bir kavşak noktasında bulunan Amasya il sınırları içerisinde geçen demiryolu uzunluğu 81 km, buna karşılık asfalt betonu ve sathi kaplama özelliğindeki karayolu uzunluğu toplam 477 km olup, bunun 248,5'i bölünmüş yol şeklindedir (KGM, 2018; TCDD, 2018).

Türkiye'de kara ulaşımı genel olarak dağ sıralarının uzanışına uygun olarak doğu-batı yönünde gelişme göstermiştir. Dağ sıralarının uzanışına bağlı olarak yerleşmiş çöküntü havza ve olukları daha çok doğu-batı doğrultusunda bulunduğu karayolu ve demiryolu yapımını kolaylaştırmış ve daha uygun maliyetlerde yapılmasını sağlamıştır (Sever, 2005;287: Şahin ve Yazıcı, 2016;158). Genel görünümdeki bu durum ülkenin iç kısımları ile kıyı kesimleri arasındaki bağlantıların sağlandığı kara ulaşım yolları için geçerli değildir. Akdeniz ve Karadeniz kıyı kesimleri ile ülkenin iç kesimleri arasındaki bağlantıyı sağlayan yollar genel itibariyle kuzey-güney doğrultusunda olup, büyük akarsu vadilerini ya da çevresine göre alçak ve kolay aşılabilen dağ geçitleri üzerinden geçmektedir (Koca ve Diğ., 2005;9: Üstündağ ve Duran, 2009;101: Doğanay, 2011;640). Amasya sahip olduğu yeryüzü şekilleri ve konumu nedeniyle Türkiye'deki karayolu ve demiryolu ulaşım güzergâhlarının geçtiği önemli bir kavşak noktası olmuştur. Yeryüzü şekilleri ile ilgili olarak, büyük ölçüde dağlık alanların, tektonik oluklar, depresyonlar ve akarsu vadilerinin uzanış doğrultusuna uygun olarak yapılan bu yollar Amasya'yı kuzey-güney ve doğu-batı doğrultusunda doğal bir geçit alanı haline getirmiştir (Şekil 1).

Görüleceği üzere Amasya şehri geçmişten günümüze kara ulaşımında oldukça önemli bir yere sahiptir. Bu durum, Amasya şehrinin başta jeomorfolojik özellikler olmak üzere coğrafi özelliklerinden kaynaklanmakta ve biçimlenmektedir. Bu çalışmada kara ulaşımının iki önemli faaliyet alanını oluşturan karayolu ve demiryolu ulaşım hatlarının Amasya şehriden geçmesinde coğrafi faktörlerin rolü ve bu durumun şehirde ulaşım üzerine etkileri incelenmeye çalışılmıştır.

2. Yöntem ve Materyal

Bu çalışmada arazi incelemeleri ve farklı kurumlardan alınan verilerin istatistiksel değerlendirilmesinden büyük oranda yararlanılmıştır. Bu kapsamda, Karayolları Genel Müdürlüğü, Devlet Demir Yolları Genel Müdürlüğü, Harita Genel Komutanlığı ve Maden Tetkik ve Arama Enstitüsü'nden temin edilen istatistiksel veriler,



Fotoğraf 1. Amasya şehri batısında yapımı devam eden çevre yolunda yamaçtaki akma sonucu yapay tünel yapılarak sorun çözülmeye çalışılmaktadır.



Fotoğraf 2. Amasya boğazının girişinden itibaren yapılmaya başlanan çevre yolunun yamaçtaki akma sonucu tamamlanamayan ve çözüm olarak yapay tünel yapılan bölümü.

Çalışma alanında Mesozoik'e ait kayaç topluluklarının oldukça fazla olduğu görülür. Bu kayaç topluluklarından ilki Karakaya (Tk) formasyonudur. Kırıntılı-karbonat blokları içeren, kumtaşı çakıltaşı, kumlu kireçtaşı ve volkanik kayalardan oluşan bu birim Amasya şehrinin güneyindeki İpekköy çevresinde yoğun olarak görülmektedir. Bu zamana ait karbonatlı kayaç topluluklarından diğerini Keçikaya formasyonu (Tke) oluşturur. Kireçtaşı ve kumlu kireçtaşlarından oluşan bu birim, çatlaklı, kırıklı, beyaz ve gri renkli olup, Amasya şehrinin güney doğusunda yüzeylenmiştir (Sevin ve Uğuz, 2013;8). Karakese formasyonu (Jk) olarak bilinen ve çakıltaşı, kumtaşı, marn, kireçtaşı ve volkanitlerden oluşan kayaç topluluğu Mesozoik'e ait diğer birimi oluşturur. Jura devrine ait bu kayaç topluluğu şehrin güneyinde özellikle Deliçay ve Çekerek çayı vadilerinin kuzeyinde geniş alanlarda yüzeye çıkmışlardır. Amasya şehri ve çevresinde geniş bir yayılışa sahip olan Helvacı formasyonu metamorfik seri üzerinde parçalar halinde bulunmaktadır. Mesozoik'e ait bu kireçtaşları yer yer kıvrımlanmış ve diğer birimler üzerinde diskondanslıdır (Zeybek, 1998;10). Amasya şehrinde yoğun kara ulaşımı trafiğini rahatlatmak için yapımı 2020 yılında tamamlanan çevre yolu, birimin de adını aldığı Helvacı mevkiindeki giriş kısmında bu birim içerisinde tünel açılmıştır (Fotoğraf 3). İlk kez Altınlı (1973) tarafından adlandırılan Soğukçam kireçtaşı olarak bilinen Jura devrine ait bir diğer formasyon (Jks) beyaz, krem, pembemsi renkte ince-orta tabakalı bir yapıya sahip olup, Amasya şehir merkezi çevresinde yoğun olarak görülmektedir (Sevin ve Uğuz, 2013;10).

Bu zamana ait ofiyolitler (Mof) okyanusal çökel, volkanit ve derinlik kayalıkları ile temsil edilmektedir. Koyu yeşil ve siyahimsi renkte olan bu kayalar Amasya şehri çevresinde farklı alanlarda yüzeylenmişlerdir (Zeybek, 1998;12). Çalışma sahasında Mesozoik'e ait son birim örtü kayaç topluluğu olarak görülen Çalarsın formasyonudur (Kça). Başlıca kumtaşı, silttaşı, çakıltaşı, kireçtaşı, volkanit, çamurtaşı ve kireçtaşı olistolitlerinden oluşan bu kayaç topluluğu Amasya şehrinin kuzey ve kuzeydoğusunda geniş alanlarda yüzeylenirler (Yılmaz ve Tüysüz, 1984;8). Tersakan çayının kuzey ve güney yamacında bu formasyonun yüzeylendiği alan, Helvacı mevkisinden başlayan çevre yolunun Amasya'yı Samsun, Ankara ve İstanbul'a bağlayan D100 karayoluna bağlandığı kesimde geniş sahalar kaplamaktadır (Fotoğraf 4).

Çalışma sahasını oluşturan Amasya şehri ve yakın çevresinde Tersiyer'e ait en önemli kayaç topluluğunu Yoncalı formasyonu (Tey) oluşturur. Kumtaşı ara katmanlı marn, silttaşı ardalıktan oluşan bu birim Yuvacık, Fındıklı ve Amasya şehir merkezinin batısındaki alanlarda oldukça geniş bir dağılışa sahiptir (Sevin ve Uğuz, 2013;12). Jeomorfolojik olarak eğimli ve engebeli alanların yamaçlarında çeşitli etkenlere bağlı olarak meydana gelen Yamaç molozu (Qym) ve Yeşilirmak ve onun kollarını oluşturan Çekerek çayı, Tokat çayı, Deli çay ve Tersakan çayının vadilerinde akarsuların taşıdığı çakıl, kum, silt ve çamur birikiminden oluşan Alüvyon (Qal) Kuaterner'e ait iki birim olarak çalışma sahasında bulunmaktadır. Özellikle Yeşilirmak ve kollarının oluşturduğu vadi tabanlarında geniş yayılışa sahip alüvyonlar Amasya şehri ve İpekköy güneyinde daha geniş alanları kaplamaktadır.

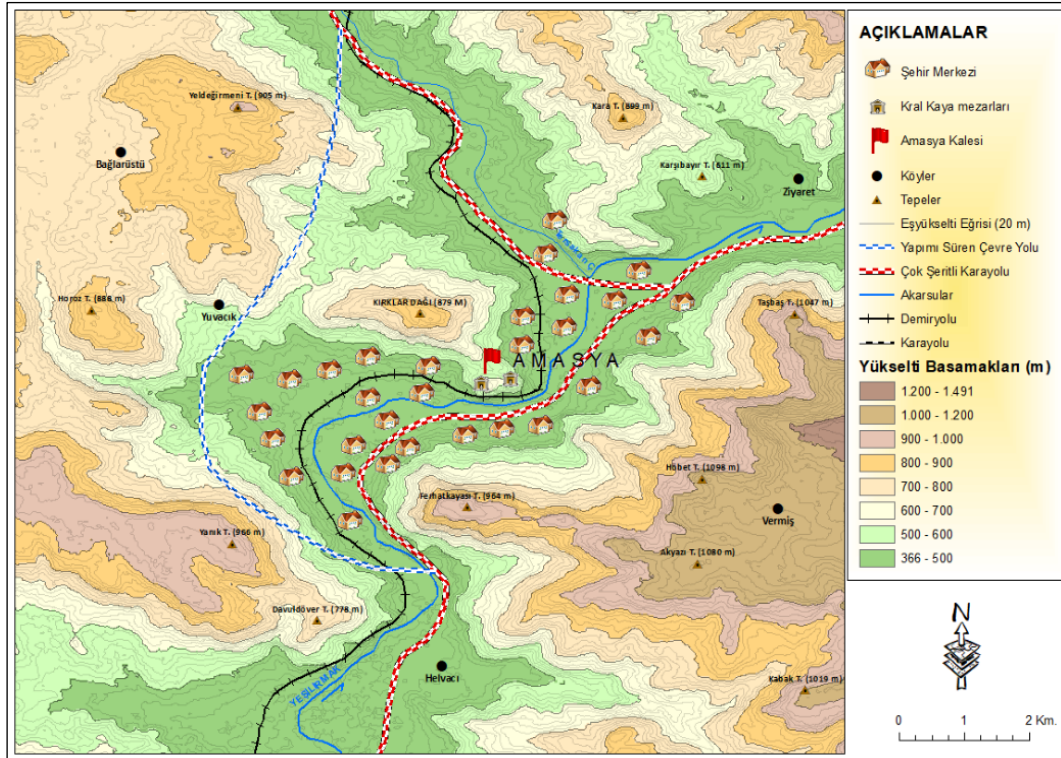


Fotoğraf 3. Amasya'da yapımı devam eden çevre yolunun otopark yakınından D100 karayoluna bağlantı kısmı.



Fotoğraf 4. Amasya'da yapımı devam eden çevre yolunun giriş bağlantı kısmı. Arka planda Helvacı formasyonu içinde açılmış iki tünelle ve onun hemen altından yine tünelle içinden geçen demiryolu görülmektedir.

Amasya şehrinin içerisinde kurulduğu ve Yeşilirmak tarafından açılan Amasya boğazı, İpekköy yakınlarındaki Helvacı mevkiinden başlamakta, Amasya şehir merkezini geçtikten sonra kuzeydoğuya doğru yönelerek Tersakan çayının Yeşilirmak'a katıldığı birleşme noktası yakınlarında sona ermektedir (Şekil 3). Toplam uzunluğu yaklaşık 7 km olan ve içinde Amasya şehir yerleşmesinin bulunduğu Amasya boğazı; Miyosen sonlarına doğru, özellikle Kuzey Anadolu Fay Zonu boyunca meydana gelen çökmeler nedeniyle genel eğim şartlarının kuzeye doğru değişmesi ve bu değişime bağlı olarak bu yöredeki Miyosen gölünün sularının Yeşilirmak tarafından Taşova-Erbaa depresyonuna boşaltılmaya başladığı dönemde oluşmaya başladığı düşünülmektedir (Zeybek, 1998;67).



Şekil 3. Amasya Şehri ve Yakın Çevresinin Topografya Haritası.

Kırklar dağı ve Sakarat dağı üzerindeki Miyosen dolgularında Konsekant olarak kurulan Yeşilirmak zaman içerisinde temel araziye oluşturan Jura-Kretase dönemine ait kireçtaşlarına saplanarak sürempoze bir boğaz oluşumu sağlanmıştır (Zeybek, 1998;67) (Fotoğraf 5, 6). Boğaz içinde yarılmanın bağlı değeri giriş kısmındaki

Helvacı mevki ve Amasya şehir merkezinde 500 m iken, çıkış kısmında Devlet Su İşlerinin bulunduğu Ellibeşevler mahallesi civarında 350 m'lere düşmektedir (Fotoğraf 7, 8).



Fotoğraf 5. Helvacı mevkiinden Amasya Boğazı'nın başlangıç yeri. Burası aynı zamanda çevre yolunun da giriş kısmını oluşturmaktadır. Doğuya bakış.



Fotoğraf 6. Giriş kısmı oldukça dar olan Amasya Boğazı kuzeye doğru genişlemiş ve Amasya şehri bu alana kurulmuştur. Güneydoğuya bakış.

Görülebileceği üzere Amasya Boğazı, yükseklikleri yer yer 1000 m'nin üzerindeki yüksek alanlar arasında yer alan ve vadi tabanının genişliği bazı kesimlerde 750 m iken en dar yerinde 50 m'nin altına kadar inebilen önemli bir kara içi geçit alanıdır. Kral Kaya mezarlarının olduğu alan gibi Yeşilirmak vadisinin şehrin içinden geçtiği bazı kesimlerde yamaç eğim değerleri çok artmaktadır. Ancak Ferhatkayası tepesinin (964 m) batı yamacında bulunan tarihi Ferhat Su Kanalı ve şehir merkezindeki Kral Kaya Mezarlarının bulunduğu sahadan itibaren hem yamaç eğim değerleri daha düşük değerler göstermekte hem de vadi tabanı genişlemektedir.



Fotoğraf 7. Amasya Boğazı'nın Devlet Su İşleri yakınında çıkış kısmı. Güneybatıya bakış.

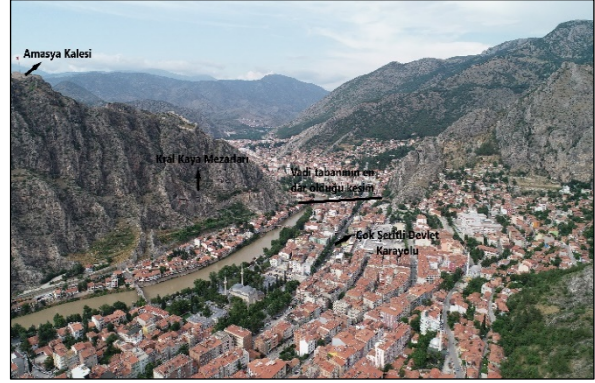


Fotoğraf 8. Amasya Boğazı'nın çıkış kısmında Tersakan çayının katıldığı yerde D-100 ve D-180 karayolunun birleştiği alan. Kuzeydoğuya bakış.

Vadi tabanının genişlediği sahalarda şehrin geliştiği, kara ve demiryolu hatlarının daha rahat geçtiği yerleri oluştururken, vadi tabanının daraldığı Amasya Kalesi ve Kral Kaya Mezarları'nın bulunduğu kesimde demiryolu tünelleri açılarak geçirilmiş, karayolu da bu dar vadi tabanından geçmiştir (Fotoğraf 9, 10).



Fotoğraf 9. Amasya Kaleşi'nden boğazın en dar kısmının drone ile çekilmiş görüntüsü. Güneye bakış.



Fotoğraf 10. Amasya Boğazı içinde kara ve demiryolu güzergâhları ile boğazın en dar kısmının drone ile çekilmiş görüntüsü. Kuzeydoğuya bakış.

Vadi tabanı ile çevre dağlık alanlar arasında mesafenin kısa olmasına karşın yamaç eğim değerlerinin yüksek olması toprak akması, kaya düşmesi ve heyelan gibi kütle hareketlerine yol açabilmektedir. Vadi tabanının genişlediği alanlar geçmişten günümüze Amasya'da en önemli tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü alanları oluşturmuştur. Ağırlıklı olarak meyve ve sebze bahçelerinden oluşan bu tarım alanları arasında Amasya Boğazı'nın güneybatı bölümünde Şeyhcu mahallesi, Yeşilirmak'ın kuzeyinde kalan Bahçeleriçi, Külüs (Gökülüs), Frenkler (Flingir) ve Ziyaret bağları; güneydeki İltekin, Çakallar ve Karakaya sırtlarındaki bağlar, Ahırönü, Kirazlıdere ve Ayvasıl bağları bulunmaktaydı (Zeybek, 2007;934).

Ancak geçmişten günümüze bu alanlar sadece tarımsal faaliyetlerin yürütüldüğü alanlar olmayıp, aynı zamanda önemli mesire ve sayfiye alanları olarak da kullanılmaktadır. Artan nüfus ve konut talebine bağlı olarak şehrin yayılım alanının genişlemesi ile günümüzde bu alanların neredeyse tamamı yerleşmeye açılmış olup, tarımsal faaliyetler şehrin dışına kaydırılmıştır. Amasya şehrinin tarihi ve kültürel zenginliğinin yanı sıra kısıtlı miktardaki bu eski tarım alanlarının da şehir yerleşmesi haline dönüşmesi ile kara ulaşımının iki önemli sektörü olan karayolu ve demiryolu hatlarının şehrin içerisinden geçen bölümünün genişletilme imkânı neredeyse kalmamıştır.

Yeşilirmak'ın açtığı boğaz içerisinde genişleyen şehir yerleşmesi ve içinden geçen karayolu ve demiryolu güzergâhlarının karşılaştığı önemli sorunlardan birisi de kaya düşmesidir. Kırıklı ve çatlaklı bir yapıya sahip olan Mesozoik dönemine ait kireçtaşları içerisinde açılan ve yamaç eğim değerlerinin yüksek olduğu bazı alanlarda bu risk artmaktadır. Özellikle Amasya Kaleşi'nin yamaçları, Kral Kaya Mezarları'nın bulunduğu Hatuniye, Nergis, Dere, Sofular ve Hızır Paşa mahalleleri bu riskli sahalar arasındadır. Karayolu ve Demiryolu güzergâhlarının içinden geçtiği bu mahallelerde geçmişten günümüze çok sayıda kaya düşmesi olayı yaşanmış ve buna bağlı olarak bazı tedbirler alınmıştır (Şenol, 2010;193).

Amasya şehrinde kara ulaşımını etkileyen bir başka sorun sel ve taşkınlardır. Yağış ve kar erimelerine bağlı olarak Yeşilirmak'ın su seviyesinin aniden yükselmesine ve ardından sel ve taşkınlara neden olmaktadır. Cumhuriyet öncesinde Kurşunlu, Hatuniye, Nergis, Üçler, Gökmedrese, Pirinçi ve Sevaniye mahallerinde sık sık yaşanan sel ve taşkınlar, Cumhuriyet sonrasında artan bilgi birikimine, yaşanan acı tecrübelerle rağmen özellikle 1970 yılından itibaren Yeşilirmak'ın taşkın sahası ve boğaz içerisinde ana akarsuya katılan derelerin oluşturduğu birikinti konileri yerleşmeye açılmış ve risk daha da artmıştır (Şenol, 2010;213).

Binlerce yıllık tarihi ve kültürel mirasa sahip olan Amasya'da şehir yerleşmesinin zaman içerisinde genişlemesi ve Yeşilirmak vadi tabanını kaplamasıyla birlikte kara ulaşımı şehir içerisinde önemli bir sorun haline gelmeye başlamıştır. Gerek şehir içi trafiğin gerekse şehirlerarası trafiğin artan taşıt sayısına bağlı olarak yoğunlaşması, buna karşılık yapılan çalışmaların talebi karşılayamaması şehirde karayolu ulaşımının önemli bir sorun haline gelmesine neden olmuştur. 1966 yılında hazırlanan ve 1973 yılında yeniden yenilenen imar planı ile bugün şehrin içerisinden geçen şehirlerarası karayolunun güzergâhı belirlenmiştir (Şenol, 2010;254). Ancak bir boğaz içerisinde bulunan Amasya şehrinin jeomorfolojik özelliği, kültürel ve tarihi yapısı nedeniyle bu karayolu güzergâhı Yeşilirmak'ın güney kesiminden geçirilmiştir. Bu durum akarsuyun güney bölümünde düz alanların

daha geniş olmasından kaynaklanmıştır. Ancak yolun geçtiği güzergâh üzerinde tarihi ve kültürel değere sahip yapıların bulunması şehir içerisinde yol genişliğini azaltmış olup, bu durum ise günümüzde trafikte büyük sıkışıklıklara neden olmaktadır. Nitekim Tokat girişinde çevre yolu bağlantısının da yapıldığı Helvacı mevkiinde yolun genişliği yaklaşık 40 m, Erzincan girişinde 50 m, Samsun girişinde 50 m olan karayolunun genişliği şehir merkezinde 25 m civarındadır (Fotoğraf 11, 12, 13, 14).



Fotoğraf 11. Tokat-Amasya D-180 karayolunun Helvacı mevkiinden Amasya'ya giriş kısmı.



Fotoğraf 12. Amasya-Erzincan-Erzurum D-100 karayolunun Yüzevler mahallesi yakınlarından Amasya'ya giriş kısmı



Fotoğraf 13. Erzincan-Amasya-Istanbul D-100 karayolunun Göllübağları mevkiinden Amasya'ya giriş kısmı.



Fotoğraf 14. Amasya şehir merkezinde Yeşilırmak'ın güney yamacından geçirilen karayolu şehrin gelişmesiyle birlikte şehrin ortasında kalmıştır.

Karayolu ulaşımındaki bu zorluk demiryolu ulaşımında da yaşanmaktadır. Osmanlı Devleti'nin son döneminde planlanan ve yapımına başlanılan Sivas-Amasya-Tokat-Samsun demiryolu hattının yapımı 1. Dünya ve Kurtuluş Savaşı ile kesintiye uğramış ve Cumhuriyetin ilanından sonra tamamlanmış olup, 21 Kasım 1927 yılında ilk tren Amasya garına ulaşmıştır (Şenol, 2010;253). Amasya şehri, Edirne'den başlayıp İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas üzerinden Malatya-Elâzığ-Bitlis hattı ile İran'a ve Erzincan-Erzurum-Kars hattı ile de Kafkaslara bağlayan en önemli demiryolu hatlarını Karadeniz kıyısına bağlayan ana demiryolu hattı üzerinde bulunmaktadır (Bakış ve Işık, 2012;23). Uluslararası ölçekte Avrupa ülkelerini Asya ülkelerine bağlayan bu önemli demiryolu hattının Sivas-Amasya-Samsun bağlantısının üzerinde bulunan şehir, yük ve yolcu taşımacılığında önemli bir konuma sahip olmuştur. Türkiye'nin iç kesimlerini Karadeniz kıyılarına bağlayan önemli bu önemli demiryolu hattının Amasya üzerinden geçmesi şehrin sahip olduğu morfolojik yapıdan kaynaklanmaktadır.

Tarih boyunca karayolu ulaşımından önemli bir kavşak noktası olan şehir, demiryolu hattının da açılması ile yolcu ve yük taşımacılığında da önemli bir yere gelmesine neden olmuştur. Ancak şehir içerisinden geçen demiryolu hattı karayolunun aksine Yeşilırmak'ın vadi tabanının daha dar olan kuzey kesiminden geçirilmiştir. Dar olan bu kısımda demiryolu hattı geçirilmesinde bazen köprü bazen tünel açılmış, yamaç eğiminin arttığı bazı kesimlerde ise istinat duvarı inşa edilerek demiryolu güzergâhı açılmıştır (Fotoğraf 15, 16).



Foto 15. Amasya Boğazi içinde Yeşilirmak vadisinin kuzey yamacından geçirilen demiryolu güzergahı. Güneydoğuya bakış.



Foto 16. Amasya şehir merkezi içinde demiryolunun güzergahı ve Amasya Kalesi altında açılan tünel. Doğuya bakış.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ulaşım açılan Sivas-Amasya-Samsun demiryolu hattı çok uzun yıllar boyunca yük ve yolcu taşımacılığında yoğun olarak kullanılmıştır. Bu kapsamda Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Samsun-Kalın hattı rehabilitasyonu projesi çerçevesinde 29.09.2015 tarihinden itibaren Sivas-Samsun-Sivas, Amasya-Samsun-Amasya, Amasya-Havza-Amasya, Amasya-Hacıbayram-Amasya arasında 29.09.2017 tarihine kadar demiryolu ulaşımına kapatılmış ve yenileme çalışmaları başlamış (TCDD, 2019) ve 2021 yılı itibari ile de halen devam etmektedir.

Amasya ilinin demiryolu ulaşımında önemini daha da arttıracak gelişmelerden biri de TCDD tarafından 2016 yılında proje etüt çalışmaları başlayan “Yüksek Hızlı Tren” projesidir. Projenin Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale hattı olarak toplam 292 km uzunluğunda yapımı planlanmıştır. Türkiye’de yapımı tamamlanan diğer yüksek hızlı tren projelerinde olduğu gibi, bu proje ile Karadeniz Bölgesi, Samsun ve Amasya üzerinden İç Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine bağlanacak ve ülkemizin en önemli kuzey-güney demiryolu aksını oluşturacaktır. Hedeflenen 292 km’lik Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale arasında 200 km/ sa hıza uygun, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli hızlı demiryolu yapılması planlanmıştır. Ayrıca, Yerköy-Kırşehir-Aksaray-Ulukışla Demiryolu Projesinin tamamlanması ile Samsun ve Mersin Limanları arasında demiryolu bağlantısı sağlanarak kuzeyden güneye kısa sürede ulaşılması hedeflenmektedir. Kırıkkale (Delice)-Çorum (100 km), Çorum-Merzifon (93 km) ve Merzifon-Samsun (99 km) olmak üzere 3 kesim halinde proje hazırlama çalışmaları devam etmektedir. Proje genelinde %72 fiziki gerçekleştirme sağlanmıştır (TCDD, 2019).

3.3. Beşerî ve Ekonomik Çevre Özelliklerinin Kara Ulaşımına Etkisi

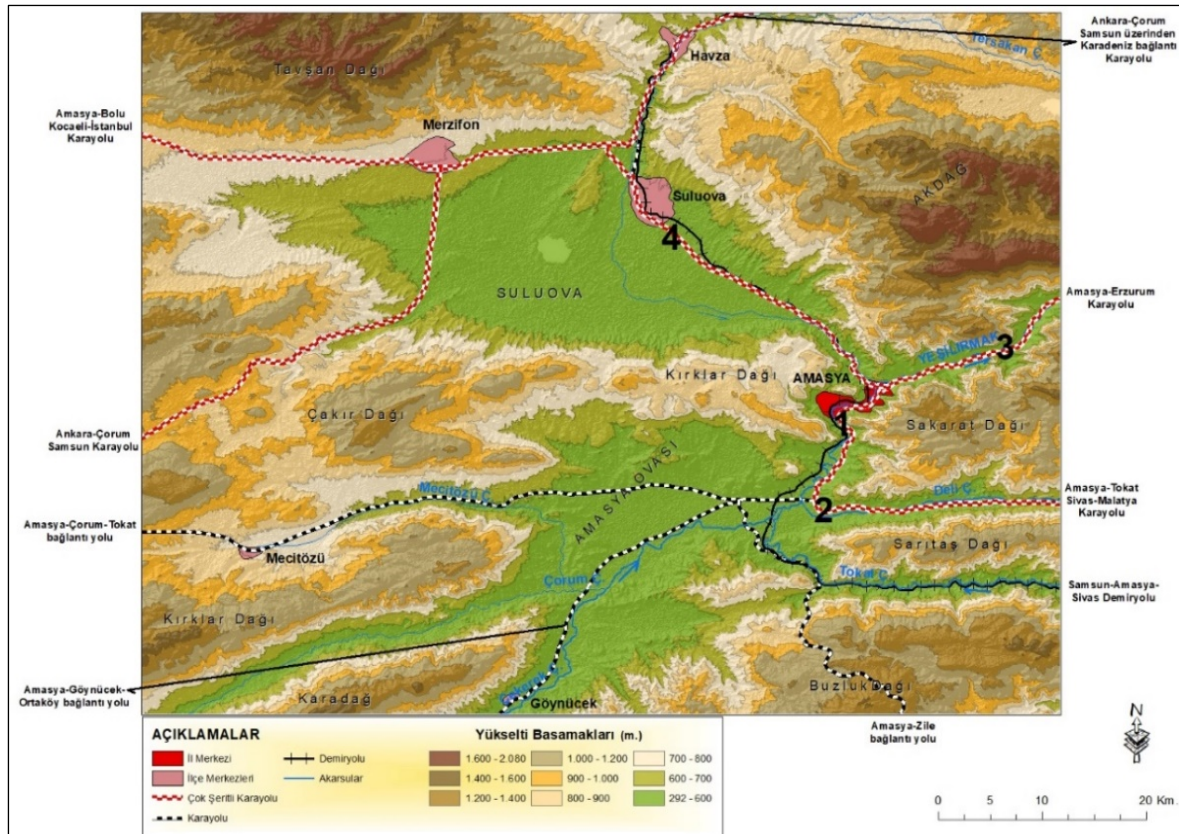
Ulaşım sistemlerinin ülke ekonomilerindeki payı dikkate alındığında karayolu ve demiryolu güzergâhlarının geçtiği alanlardaki şehirlerin avantajlı olduğu görülür. Nitekim 1950’li yıllardan sonra Türkiye’de uygulanan ulaşım politikaları kapsamında karayolu projeleri ulaşım sektöründe payı en fazla olan sektör olmuştur. Günümüzde yolcu taşımacılığının %94’ü ve yük taşımacılığının %91’i karayolu ulaşımı ile gerçekleştirilmektedir (Üstündağ ve Duran, 2009;101). Bu durum ülkede karayollarının yolcu ve yük taşımacılığında önemli olduğu kadar büyük bir baskı altında olduğunu da göstermektedir.

Amasya şehri ve sahip olduğu boğaz, stratejik ve ekonomik bir özelliğe sahip olmasından dolayı tarihin hemen her döneminde büyük bir önem taşımıştır. Nitekim Alkan (2004) antik dönem devletlerinden Asurluların Hititlilerle ticaret yaptıklarını ve daha çok maden aldıklarını ifade etmektedir. Aynı çalışmada araştırmacı bu sayede gelişen karayolu ulaşım güzergâhının önemli bir uğrak noktasını Amasya’nın oluşturduğunu ve Amasya üzerinden Kapadokya’nın Karadeniz’e bağlandığını belirtmektedir. İlk çağın önemli devletlerinden Hititler döneminde Amasya, başkent Hattuşa ile Karadeniz bağlantısı üzerinde önemli bir konuma sahipken, Roma ve Bizans döneminde de bu önemini korumuş Anadolu’nun Karadeniz ve Doğu Anadolu bağlantıları hep bu şehir üzerinden gerçekleşmiştir (Doğanay, 2011;648).

Amasya, D-100 karayolu olarak bilinen uluslararası yolun geçtiği bir şehirdir. Gürbulak sınır kapısı vasıtasıyla Türkiye’yi İran ve diğer Asya ülkelerine bağlayan bu yol Ağrı, Erzurum, Erzincan, Amasya, Bolu, Sakarya, Kocaeli, İstanbul ve Edirne illeri üzerinden Türkiye’nin Avrupa’ya açılan en önemli sınır kapısı olan

Kapıkule sınır kapısına kadar uzanmaktadır (Yazıcı, 1995;468). Türkiye’yi doğu-batı istikametinde birleştiren bu önemli karayolu güzergâhının yanında Amasya, D-850 karayolu vasıtasıyla da Tokat, Sivas, Malatya, Elâzığ, Adıyaman ve Diyarbakır gibi doğu ve güneydoğu illerine bağlanmaktadır. Ayrıca Doğu ve Batı Karadeniz kıyılarındaki Sinop’tan Artvin’e kadar bütün illerin Türkiye’nin batı ve iç kesimleri ile olan bağlantısının büyük bölümü D-795 karayolu ile Samsun-Amasya üzerinden sağlanmaktadır (Şekil 4).

Bu kapsamda Amasya’daki trafik yoğunluğunu ortaya koyabilmek amacı ile Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından açıklanan yıllık ortalama günlük trafik değerleri bu güzergâhlar için derlenerek tablo haline getirilmiş ve bu verilerin elde edildiği taşıt sayım yapılan istasyonların yerleri şekil 3’te gösterilmiştir. 2004-2019 yılları arasındaki verileri kapsayan bu tablolardan ilki (Tablo 1) haritada1 numara ile gösterilen Amasya şehir merkezidir. 2004 yılında farklı türlerde 5370 taşıtın geçtiği şehirde 2019 yılında bu sayı yaklaşık 3,5 kat artış göstererek 18621 taşıta yükselmiştir. Taşıt sayısındaki bu hızlı artışa rağmen şehir içinden geçen karayolu genişliğinin aynı kalması ve şehir içinden geçen yolun sağ şeridinde park sorunundan dolayı yakın zamana kadar araçların düzensiz şekilde park yapması bu 15 yıllık süre içerisinde Amasya şehrinde trafik sorunun katlanarak artmasına neden olmuştur. Şehir içindeki bu trafik yoğunluğunun nedenlerinden birisi de ildeki motorlu kara taşıtlarının sayısındaki hızlı artıştır (Tablo 2). 1995 yılında il genelindeki motorlu kara taşıtlarının sayısı 34.951 iken, 2020 yılında 121.463 taşıta ulaşmıştır. İldeki günlük trafik yoğunluğunun sebepleri arasında yer alan taşıt sayısında bu artış 1995-2019 yılları arasında yaklaşık 3,5 kat fazla olmuştur. Hem ildeki kara taşıtlarının sayısının artması hem de günlük ortalama geçen taşıt sayısındaki artış ildeki trafik yoğunluğunun önemli sebepleri arasındadır. Ayrıca çevre yolu henüz bitirilemediği için şehirden geçen otobüs, kamyon ve çekici (TIR) gibi ağır tonajlı ve büyük araç sayısının da bu zaman aralığında artış göstermesi yolcu ve yük taşımacılığında şehrin önemini göstermekle birlikte, şehirdeki trafik sıkışıklığının başlıca nedenleri arasındadır.



Tablo 1. Amasya Şehir Merkezindeki (Haritadaki 1 Numaralı Taşıt Sayım ve Sınıflandırma İstasyonu) Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu (2004-2019).

Yıllar	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon	Çekici	Toplam
2004	3372	345	272	1125	255	5370
2005	3855	391	298	987	283	5814
2006	3686	424	254	1161	339	5865
2007	3728	457	313	1176	345	6019
2008	7646	630	116	1214	218	9824
2009	8258	599	282	1214	458	10811
2010	8511	570	252	1407	526	11266
2011	8480	998	164	1638	483	11763
2012	8989	1008	156	1654	497	12304
2013	9737	1339	167	1712	546	13501
2014	10965	1294	189	1828	572	14848
2015	12203	1461	161	1763	613	16201
2016	13864	1513	163	2011	805	18356
2017	14338	2025	160	1644	897	19064
2018	14070	2503	157	1042	943	18715
2019	14307	2391	159	905	859	18621

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> (Erişim tarihi:18.04.2021)**Tablo 2.** 1995-2020 Yılları Arasında Amasya İlindeki Motorlu Kara Taşıtlarının Sayısı[†].

Yıl	Toplam Motorlu Kara Taşıtları Sayısı	Yıl	Toplam Motorlu Kara Taşıtları Sayısı
1995	34.951	2008	66.201
1996	36.375	2009	69.573
1997	39.658	2010	74.595
1998	42.413	2011	80.270
1999	44.182	2012	85.351
2000	47.069	2013	90.383
2001	48.260	2014	95.197
2002	49.168	2015	100.736
2003	50.506	2016	107.218
2004	52.019	2017	113.058
2005	55.441	2018	116.203
2006	59.656	2019	117.016
2007	62.998	2020	121.463

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> (Erişim tarihi:18.04.2021).

Jeomorfolojik faktörlerin etkisine bağlı olarak karayolu ve demiryolu ulaşımında önemli bir yere sahip olan Amasya şehrinde karayolu ulaşımında yoğunluğun yaşanmasına neden olan bir diğer hat D-180 karayoludur. Bu karayolundaki yoğunluğu ortaya koyabilmek için şekil 3'teki haritada 2 numaralı taşıt sayımı yapılan istasyonun verileri değerlendirilmiştir (Tablo 3). Tokat istikametinden Amasya'ya gelirken Mecitözü-Çorum bağlantı yolunun hemen güneyinde bulunan bu taşıt sayım istasyonunun verilerine göre, 2004 yılından 2019 yılına kadar geçen sürede Karadeniz kıyıları Doğu ve Güneydoğu illerine bağlayan bu yolda günlük ortalama trafik yoğunluğu 3 kat artış göstermiştir. Bu yol başta Tokat ili olmak üzere, Sivas, Malatya, Elâzığ, Adıyaman, Diyarbakır, Gaziantep, Şanlıurfa, Batman, Mardin, Bingöl, Muş ve Bitlis gibi Doğu ve Güneydoğu Anadolu'daki birçok ilin, Karadeniz Bölgesi kıyı kesimindeki illerle olan bağlantısını Amasya üzerinden sağlamaktadır. 2004 yılında günlük ortalama 2693 aracın geçtiği bu yoldan 2019 yılında 8014 geçmektedir. Bu taşıtların büyük bölümünü otomobiller oluştururken, orta yüklü ticari taşıtlar ile çekicilerdeki (TIR) önemli artış dikkat çekicidir.

[†] Motorlu kara taşıtları sayısı: Kamyonet ve otomobile arazi taşıtları dâhildir. Ağır tonajlı yük taşıtları kamyonunda kapsanmıştır. (Çekici, Damperli Kamyon, Tanker, Çöp Kamyonu vb.) Özel amaçlı taşıtlar içinde yer alan çöp kamyonu, tanker, arazöz ve yol ve iş makinelerinin tamamı yük taşıtları grubunda kamyon olarak değerlendirilmiştir.

Tablo 3. Amasya-Tokat D-180 Karayolu Amasya Girişindeki (Haritadaki 2 Numaralı Taşıt Sayım ve Sınıflandırma İstasyonu) Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu (2004-2019).

Yıllar	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon	Çekici	Toplam
2004	1614	231	146	634	68	2693
2005	1743	249	150	659	74	2875
2006	1614	255	151	742	101	2863
2007	1840	288	160	801	130	3217
2008	2610	319	114	779	170	3992
2009	3028	348	158	982	173	4689
2010	3001	359	198	1112	226	4896
2011	2252	339	122	676	273	3662
2012	2387	342	116	683	281	3809
2013	3257	396	124	878	331	4986
2014	3802	407	122	927	346	5604
2015	5427	462	157	940	393	7379
2016	6099	484	162	1017	522	8284
2017	5619	769	170	873	734	8165
2018	5650	799	110	763	640	7962
2019	5786	805	90	728	605	8014

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> (Erişim tarihi:18.04.2021).

Bulunduğu konum ve yer şekillerinin etkisi ile Amasya'nın karayollarında önemli bir merkez olmasını sağlayan yollardan birisi de D-100 karayoludur. Ağrı'nın Doğubayazıt ilçesindeki Gürbulak sınır kapısından Edirne'deki Kapıkule sınır kapısına kadar uzanan ve Türkiye'yi doğu-batı istikametinde birleştiren bu karayolu Amasya şehrinde geçmektedir. Doğu Anadolu Bölgesi'nin özellikle kuzeydoğusunda bulunan illerin Marmara ve Ege Bölgesi'ndeki illerle bağlantısını sağlayan bu yol Kuzey Anadolu Dağlık Kuşağı içinde yaklaşık doğu-batı istikametinde uzanan Yeşilirmak ve onun önemli kollarından birisi olan Kelkit Çayı vadisini takip ederek Amasya şehir merkezinden geçmektedir. Avrupa ile Asya ülkeleri arasında da bağlantıyı sağlayan bu yolun alternatifinin bulunmaması ortalama trafik yoğunluğunun artmasında önemli bir etkidir (Şahin ve Yazıcı, 2016;161). Amasya şehir merkezinden geçtikten sonra Merzifon'a ulaşan D-100 karayolu buradan itibaren;

- Bolu-Sakarya-Kocaeli ve İstanbul üzerinden Edirne'ye ulaşmakta Kapıkule sınır kapısı vasıtasıyla Avrupa'ya yük ve yolcu nakli gerçekleşmektedir.
- Çorum-Kırıkkale-Ankara yönüne D-795 nolu karayolu ile bağlantı sağlayarak Akdeniz ve Ege bölgelerine ulaşım sağlanmaktadır.
- Havza-Samsun yönüne D-795 nolu karayolu bağlantısı ile Samsun'a ve buradan itibaren D-010 devlet karayolu ile Batı ve Doğu Karadeniz'e kıyısı olan şehirlere ulaşım sağlanmaktadır.

Amasya şehrinde geçen ve Türkiye'nin en önemli karayollarından birisi olan D-100 karayolundaki günlük ortalama trafik yoğunluğunun belirlenmesi için Tablo 4 hazırlanmıştır. Şekil 3'teki haritada gösterilen 3 numaralı taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonunun verilerine göre 2004 yılında günlük ortalama 2.995 aracın geçtiği bu karayolunda 2019 yılında 6.965 araç geçmiştir. Yaklaşık 2 kat artışın yaşandığı bu karayolunda otomobil, orta yüklü ticari taşıt ve çekici (TIR) sınıfındaki araçlarda önemli bir artış görülürken, otobüs ve kamyon sınıfındaki araçlarda düşüş gözlemlenmektedir. Özellikle İran Transit Yolu olarak bilinen bu yoldaki çekici (TIR) sayısındaki %400'e varan artış bu yolun yük taşımacılığında yoğun olarak kullanıldığını göstermektedir. Türkiye'nin sosyal yapısının gereği olarak doğu ile batı arasında sıkı bir ilişkiler ağı bulunur. Sanayi faaliyetlerinin geliştiği başta Marmara Bölgesi'ndeki iller olmak üzere batı illerine iş bulmak amacıyla Doğu Anadolu Bölgesi'nin birçok ilinden yoğun göç gerçekleşmiştir. Bu göçe bağlı Doğu Anadolu Bölgesi illerindeki hemen her ailenin ülkenin batısındaki iş imkânlarının daha çok olduğu illerde bir akrabası bulunmaktadır. Ülkenin geleneksel yapısına bağlı olarak akrabalık ilişkilerinin canlı tutulması sonucunda doğu ile batı arasında yıl boyu çeşitli sebeplerden dolayı sürekli bir yolcu akışı olmaktadır (Şahin ve Yazıcı, 2016;161). Özellikle günlük ortalama trafik yoğunluğundaki otomobil ve otobüs sayısının fazlalığı bu durumun bir göstergesidir. Nitekim D-100 karayolu üzerindeki taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonunun 2019 verilerine göre günlük 4997 otomobil ve 160 otobüs Amasya şehrinde geçmektedir.

Tablo 4. Amasya-Erzincan D-100 Karayolu Amasya Girişindeki (Haritadaki 3 Numaralı Taşıt Sayım ve Sınıflandırma İstasyonu) Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu (2004-2019).

Yıllar	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon	Çekici	Toplam
2004	1685	215	196	664	235	2995
2005	2055	285	199	611	269	3414
2006	2083	267	195	763	310	3617
2007	2219	291	225	626	336	3697
2008	2332	291	191	677	388	3879
2009	2692	299	231	688	460	4370
2010	2729	364	227	784	587	4691
2011	2935	385	219	701	672	4912
2012	3067	402	203	662	769	5103
2013	3466	385	200	632	686	5369
2014	3620	347	191	588	735	5481
2015	3709	340	232	515	703	5499
2016	3934	227	182	426	917	5686
2017	4197	311	165	364	989	6026
2018	4494	394	155	259	867	6169
2019	4997	654	160	373	781	6965

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> (Erişim tarihi: 18.04.2021)

Amasya şehrinin karayolu ulaşımındaki günlük ortalama trafik yoğunluğunu ortaya koymak için kullanılan diğer taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonu Amasya-Suluova arasında bulunan ve şekil 3'teki haritada 4 numara ile gösterilen istasyondur. D-100, D-795 ve D-180 karayolunun Amasya'dan sonraki yoğunluğun ortaya konulabilmesi açısından Suluova yakınlarındaki bu istasyonun lokasyonu oldukça önemlidir. Karadeniz Bölgesi bağlantısını sağlayan Samsun, Marmara Bölgesi bağlantısını sağlayan İstanbul güzergâhı ve İç Anadolu, Ege ve Akdeniz Bölgeleri ile bağlantıyı sağlayan Ankara güzergâhını kullanan taşıtların Merzifon kavşağından sonra Amasya'ya ve Doğu ve Güneydoğu bölgelerinden gelen taşıtların Amasya üzerinden bu güzergâhlara geçtiği yol üzerinde olan 4 numaralı taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonunun verileri tablo 5'te verilmiştir. Tablo 5'e göre 2004 yılında günlük ortalama 2.403 aracın geçtiği bu güzergâhtan 2019 yılında 11.507 araç geçmeye başlamıştır. Yaklaşık 15 yıllık dönemi kaplayan bu zaman aralığında geçen taşıt sayısı %500'e yakın artış göstermiştir. Taşıt sayısındaki en dikkat çekici artış otomobil, otobüs ve çekici (TIR) sınıfındaki taşıtlarda yaşanmıştır. 2004 yılında günlük ortalama 96 çekici (TIR) geçerken 2019 yılında %1600'lük artışla sayı 1.516'e yükselmiştir. Yine aynı dönemdeki otobüs sayısında yaklaşık %800, otomobil sayısında ise %500'lük bir artış gerçekleşmiştir.

Tablo 5. Amasya-Merzifon D-100 Karayolu Amasya Girişindeki (Haritadaki 4 Numaralı Taşıt Sayım ve Sınıflandırma İstasyonu) Günlük Ortalama Trafik Yoğunluğu (2004-2019).

Yıllar	Otomobil	Orta Yüklü Ticari Taşıt	Otobüs	Kamyon	Çekici	Toplam
2004	1613	181	40	473	96	2403
2005	1856	196	52	503	119	2726
2006	1933	213	60	586	121	2913
2007	2043	221	63	597	126	3050
2008	2475	279	70	683	140	3650
2009	2818	324	75	754	172	4143
2010	3455	357	260	883	478	5433
2011	4711	430	276	1132	819	7368
2012	5088	413	248	1155	844	7748
2013	6029	442	246	1115	793	8625
2014	6199	499	341	1114	990	9143
2015	6287	514	319	1072	1104	9296
2016	7097	559	314	1252	1408	10630
2017	7490	806	309	1008	1489	11102
2018	7782	1020	313	864	1575	11554
2019	7924	983	289	795	1516	11507

Kaynak: <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> (Erişim tarihi: 18.04.2021)

Görüleceği üzere Amasya şehir merkezi ve çevresindeki toplam 4 taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonunun verilerine göre 2004-2019 yıllarını kapsayan dönemde günlük ortalama trafik yoğunluğu hem şehir merkezinde hem de şehirlerarası yol güzergâhlarında devamlı artış göstermiş ve bu durum şehrin karayolu ulaşımındaki yükünün sürekli olarak artmıştır.

Sonuç ve Öneriler

Türkiye’deki kara ulaşımı dünyanın birçok ülkesinde olduğu gibi doğal ve beşeri etkenlere bağlı olarak gelişim göstermiştir. 1950’li yıllardan itibaren özellikle karayolu ulaşımının uygulanan politikalar çerçevesinde hızlı bir şekilde gelişmeye başlamasının sonuçları 1970’li yıllarda etkisini Amasya şehri ve çevresinde de göstermiştir. Coğrafi faktörlere bağlı olarak karayolunun şehrin içerisinden geçmesi zengin tarihi ve kültürel yapılarla sahip olan Amasya’da ana arterin dar yapılmasına neden olmuştur. Taşıt sayısının kısmen daha az olduğu yıllarda ihtiyacı karşılayan bu karayolu hem ildeki motorlu taşıt sayısının artması hem de şehirlerarası yolculuk yapan taşıt sayısının artmasına paralel olarak ihtiyacı karşılarken zorlanmaya başlamıştır. Günümüzde trafiğin şehrin en önemli sorunlarından birisi olmasında günlük ortalama trafik yoğunluğunun fazla olması önemli bir etkidir. Tarihi ve kültürel bir dokuya sahip Amasya şehrinde şehir içi trafik yoğunluğunun azaltılması için bazı projeler tamamlanarak hizmete açılmıştır. Şehir içi trafiğini rahatlatmak için yapımı tamamlanan projelerden ilkinin Amasya Kalesi’nin altından açılan ve yaklaşık 1 km uzunluğundaki “Ferhat Tüneli” oluşturur (Fotoğraf 17, 18).



Fotoğraf 17. Amasya Kalesi’nin altından geçen Ferhat Tüneli’nin valilik karşısından giriş kısmı. Batıya bakış



Fotoğraf 18. Yaklaşık 1 km uzunluğundaki Ferhat Tüneli İstasyon mahallesinden başlamakta ve Amasya Valiliği'nin karşısında sona ermektedir. Doğuya bakış.

Şehrin merkezindeki valilik binasının karşısından kuzeydoğu yönünden girişi olan bu tünel yaklaşık 1 km sonra üzerinde Amasya Kalesi’nin bulunduğu Kırklar Dağı’nın altından geçerek İstasyon mahallesinden çıkmaktadır. Bu tünelin yapımı ile özellikle şehrin doğu ve batı yarısı arasında alternatif bir güzergah oluşturulmuş bu ise şehir içi trafik yoğunluğunun azalmasına katkı sağlamıştır. Şehir içi trafiğini rahatlatmak için yapımı tamamlanan projelerden diğerini Kale yolu oluşturmaktadır. Yeşilirmak’ın kuzey yamacından geçirilen bu yol sadece küçük taşıtlar için uygun olup ağır tonajlı taşıtların ulaşımına uygun değildir. Bahçeleriçi mahallesinden kaleye doğru oldukça virajlı olan bu yol, kaleden itibaren yine Yeşilirmak’ın kuzey yamacı boyunca Şeyhcu mahallesine bağlanmaktadır (Fotoğraf 19, 20). Özellikle kışın buzlanmaya bağlı risk oluşturan bu yol 2016 yılında şehir içi trafiğinin hizmetine girmiştir.

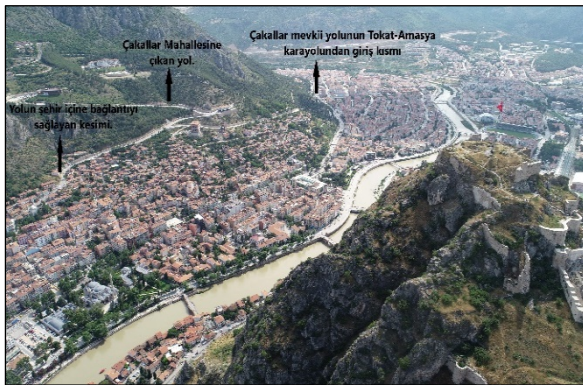
Amasya’da şehir içinde yaşanan trafik yoğunluğunu azaltmak için yapımı tamamlanan projelerden diğerini Çakallar Mevki yolu oluşturur (Fotoğraf 21, 22). Tokat-Amasya D-180 karayolunun Amasya girişindeki Hacılar mahallesi mevkisinden açılan bu yol Çakallar mahallesi ve Kirazdere mahallelerinden geçerek tekrar bu yola bağlantı sağlamaktadır. Dar ve virajlı olan bu yol otomobil gibi küçük taşıtların geçişine uygun olup, ağır tonajlı taşıtların ulaşımı için uygun değildir. Amasya iline kayıtlı motorlu kara taşıtları sayısı, günlük ortalama trafik yoğunluğundaki hızlı artış ve ana arter üzerinde gelişigüzel araçların park edilmesi karayolu üzerindeki trafik akışını olumsuz yönde etkilemektedir. Ancak 2017 yılında İl Emniyet Müdürlüğü’nün almış olduğu karar gereği ana arter üzerine park yasağı getirilmiş ve 15 dakikadan sonra park cezası yazılmaya başlanmıştır. Bu uygulama ile şehir içinden geçen bu karayolunda trafik nispeten rahatlamıştır.



Foto 19. Bahçeleriçi mahallesi civarında yeni açılan Kale Yolu'nun giriş kısmı. Kuzeye bakış.



Foto 20. Kale Yolu, Bahçeleriçi ve Şeyhcuî mahallelerini Amasya Kalesi üzerinden birbirine bağlamaktadır. Batıya bakış



Fotoğraf 21. Yeşilirmak vadisinin batı yamacında açılan Çakallar Mevkii yolu küçük araçların geçişi için uygundur. Batıya bakış.



Fotoğraf 22. Çakallar Mevkii yolu küçük taşıtlar için alternatif bir yol olup özellikle trafiğin sıkıştığı iş çıkışlarında yoğun olarak kullanılmaktadır. Batıya bakış.

Türkiye'nin önemli kara ulaşım bağlantı noktalarından birisi olan Amasya şehrindeki karayolu ulaşımındaki yoğunluğun azaltılmasındaki projelerden birini de çevre yolu projesi oluşturmaktadır. Yapımına 2000'li yılların başında başlanılan ve 2020 yılında tamamlanarak hizmete açılan bu proje şehir içi trafiğindeki yükün büyük bölümünü alarak trafiğin rahatlamasını sağlamıştır. Helvacı mahallesi mevkisinden başlayan ve yeni hizmete açılan şehirlerarası otobüs terminali yakınlarından D-100 karayoluna bağlanan 10 km uzunluğundaki çevre yolunun tamamlanması ile şehir içi trafik yoğunluğunun önemli ölçüde rahatlatmıştır.

Amasya şehri, Edirne'den başlayıp İstanbul, Eskişehir, Ankara, Kayseri, Sivas üzerinden Malatya-Elâzığ-Bitlis hattı ile İran'a ve Erzincan-Erzurum-Kars hattı ile de Kafkaslara bağlayan en önemli demiryolu hatlarını Karadeniz kıyısına bağlayan ana demiryolu hattı üzerinde bulunmaktadır. Uluslararası ölçekte Avrupa ülkelerini Asya ülkelerine bağlayan bu önemli demiryolu hattının Sivas-Amasya-Samsun bağlantısının üzerinde bulunan şehir yük ve yolcu taşımacılığında önemli bir konuma sahip olmuştur.

Cumhuriyetin ilk yıllarında en önemli ulaşım sistemi olan demiryolları tüm ülkede olduğu gibi Amasya şehrinde de ihmal edilmiştir. Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren ulaşım açılan ve ilk trenin 1927 yılında Amasya'ya ulaştığı Sivas-Amasya-Samsun demiryolu hattı çok uzun yıllar boyunca yük ve yolcu taşımacılığında yoğun olarak kullanılmıştır. Ancak 2015 yılında bakıma alınan ve halen yapımı tamamlanamayan bu hattın bir an önce tamamlanarak hizmete açılması ülke ve bölge ekonomisi açısından oldukça önemlidir. Son yıllarda yapılan yatırım ve projeler kapsamında Amasya şehrinin demiryolu ulaşımında yeniden önemini ortaya koyacak hareketlilikler görülmektedir. Özellikle Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale hattı olarak toplam 292 km uzunluğunda yapımı planlanan projenin tamamlanıp devreye girmesiyle ilde yolcu ulaşımında önemli bir ivme olacağı düşünülmektedir. Bütün bu değerlendirmeler ışığında Türkiye'nin önemli kara ulaşımı güzergahları arasında bulunan Amasya ilinde yapılması gerekenler şunlardır;

- Tarihi ve kültürel bir dokuya sahip şehir içinden geçen karayolundaki araç trafiği çevre yolunun bir an önce tamamlanarak azaltılmalıdır.
- İlde hızla artan motorlu taşıt sayısı ile birlikte şehirlerarası geçiş güzergahı olması nedeniyle oluşan yoğun trafik nedeniyle ana arter üzerinde taşıtların park ve duraklamasına izin verilmemelidir.
- Halihazırda tamamlanan ve yapımı devam eden otoparklar ile ilgili yönlendirme ve bilgilendirme tabelaları yetersiz olduğundan görünür yerlerde daha fazla yönlendirme tabelası konulmalıdır.
- Mesai başlangıç ve bitiş saatlerindeki yoğun trafik özellikle kavşaklarda büyük sorun oluşturmakta ve kazalara yol açmaktadır. Bu nedenle trafik ışıklarının gün boyu devrede olması bu kazaların önlenmesi bakımından önemlidir.
- Sivas-Amasya-Samsun demiryolu hattı bakımında olduğu için yük ve yolcu taşımacılığı yapılamamaktadır. Bu durum şehirlerarası seyahat ve yük taşımacılığında otobüs ve kamyonların sayısında artışa neden olmakta ve trafik yoğunluğunu arttırmaktadır.
- Bakım ve iyileştirmeleri tamamlanan demiryolu hattının tekrar sefere başlaması ulaşımda kısmen rahatlama sağlayacağı düşünülmektedir.
- Amasya ilinin demiryolu ulaşımında önemini daha da arttıracak gelişmelerden biri de TCDD tarafından 2016 yılında proje etüt çalışmaları başlayan “Yüksek Hızlı Tren” projesidir. Projenin Samsun-Amasya-Çorum-Kırıkkale hattı olarak toplam 292 km uzunluğunda yapımı planlanmıştır.
- Türkiye’de yapımı tamamlanan diğer yüksek hızlı tren projelerinde olduğu gibi, bu proje ile Karadeniz Bölgesi, Samsun ve Amasya üzerinden İç Anadolu ve Akdeniz Bölgelerine bağlanacak ve ülkemizin en önemli kuzey-güney demiryolu aksını oluşturacaktır.

Kaynakça

- Alkan, A. (2004). *Sebastopolis antik kenti (Tokat-Sulusaray)* (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Anabilim Dalı, Ankara.
- Altınlı, İ. E. (1973). Bilecik jurasijü. *50. Yıl Yerbilimleri Kongresi Bildiri Kitabı*, 112-113.
- Aydın, F., & Oral, M. (2018). Türkiye'de karayolu ulaşımının tarihsel gelişimi. *Journal of Awereness*, 3(Özel Sayı), 257-266.
- Bakırcı, M. (2014). Coğrafi açıdan Anadolu'nun tarihi ulaşım ağı ve ipek yolu. *Avrasya Etütleri İpek Yolu Özel Sayısı*, 45, 63-86.
- Bakış, A., Işık, E. (2012). Bitlis ulaşım analizi ve ulaşım sorunları çözüm önerileri. *Bitlis Eren Üniversitesi Fen Bilimleri Dergisi*, 1(1), 19-33.
- Bekdemir, Ü., & Çoşkun, O. (2010). Ulaşım coğrafyası açısından ovit geçidi. *Journal of Turkish Studies*, 5(3), 865-889.
- Çağlayan, A., & Yıldız, A. B. (2013). Türkiye'de demiryolu güzergahları jeomorfoloji ilişkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, 28, 466-486.
- Çetin, B., Barış, S., & Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 1(1), 123-150.
- Doğanay, H. (2011). *Türkiye ekonomik coğrafyası (5.Baskı)*. Ankara: Pegem Akademi.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (2019). <http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Trafik/TrafikveUlasimBilgileri.aspx> adresinden 18.04.2021 tarihinde erişilmiştir.
- Koca, H., Özdemir, Ü., & Şahin, İ. F. (2005). Ulaşım coğrafyası açısından gülek boğazı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 10(14), 7-30.
- Sever, R. (2005). Erzurum-Bingöl karayolunda ulaşımı güçleştiren coğrafi etmenler. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 10(14), 283-309.
- Sevin, M., & Uğuz, M. F. (2013). *1:100 000 ölçekli Türkiye jeoloji haritaları Çorum-g35 paftası*. Ankara: Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü Jeoloji Etütleri Dairesi.
- Şahin, İ. F. (2013). *Türkiye'de karayolu ulaşımı ve geçitler*. Ankara: Pegem Akademi.
- Şahin, İ. F., & Yazıcı, H. (2016). Erzincan ilindeki karayolu geçitleri ve ulaşımdaki önemi. *Uluslararası Erzincan Sempozyumu*, 28 Eylül-01 Ekim, 157167.
- Şenol, E. (2010). *Amasya'nın cumhuriyet dönemi kentsel gelişim süreci ve kentleşme sorunları* (Yayımlanmamış doktora tezi). Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Ankara.
- TCDD (2019). <http://tcdd.gov.tr/content/35> adresinden 04.07.2019 tarihinde erişilmiştir.
- Tümertekin, E. (1987). *Ulaşım coğrafyası (2. Baskı)*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınevi.
- Üstündağ, Ö., & Duran, C. (2009). Karayolu güzergâhlarının belirlenmesinde yeryüzü şekillerinin önemi ve trafik kazalarına etkisi: Elazığ ili örneği. *E-Journal of New World Sciences Academy*, 4(3), 97-115.
- Yazıcı, H. (1995). Sansa Boğazı'nın (Erzincan) kara ve demiryolu ulaşımındaki önemi. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 1(1), 456-474.
- Yılmaz, Y., & Tüysüz, O. (1984). Kastamonu-Boyabat-Vezirköprü-Tosya arasındaki bölgenin jeolojisi. Ankara: Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, 7838.
- Zeybek, H. İ. (1998). *Amasya ovası ve yakın çevresinin fiziki coğrafyası* (Yayımlanmamış doktora tezi) Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı, Samsun.
- Zeybek, H. İ. (2007). Jeomorfolojik faktörlerin Amasya şehrinin kuruluş ve gelişimi üzerine etkileri. *I. Amasya Araştırmaları Sempozyumu Bildirileri*, 15-13 Haziran, 917-938.