

## ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN OVİT GEÇİDİ

Ünsal BEKDEMİR\*  
Ogün COŞKUN\*\*

### ÖZET

Karayolu geçitleri, ulaşım açısından çok önemli geçiş noktalarını oluşturmaktadır. Özellikle dağlık alanların aşılmasını kolaylaştıran bu geçitler, Karadeniz Bölgesi gibi, dağların kıyıya paralel uzandığı sahalarda ayrı bir önem kazanmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nde kıyı ile iç kesimler arasında karayolu ulaşımını sağlayan bu önemli geçitlerden birisi de en yüksek yeri 2640 m. olan Ovit Geçidi'dir. Erzurum-Rize Karayolunun (D-925) İspir-İkizdere mevkiileri arasında yer alan geçit; idari olarak İkizdere ilçesinin Sivrikaya köyü sınırları içinde bulunmaktadır.

Bu çalışmada, Ovit Geçidi'nin coğrafi özellikleri ulaşım coğrafyası yöntemleri ile incelenmeye çalışılmış; yerinde yapılan gözlem ve incelemeler doğrultusunda mevcut sorunların tespit edilmesi amaçlanmıştır. Geçidin yıl boyu açık tutulması ve Erzurum-Rize Karayoluna işlerlik kazandırılması için alınması gereken tedbirler, coğrafi bir bakış açısı ile incelenip analiz edilmeye çalışılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Karadeniz, Ovit Geçidi, İkizdere.

## OVIT PASS IN VIEW OF TRANSPORTATION GEOGRAPHY

### ABSTRACT

Road passes are important points of passage for transportation. Such passes facilitating crossing especially the mountainous areas, gain a special

---

\*Doç. Dr., Giresun Üniversitesi, Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilimler Eğitimi Anabilim Dalı, [unsal.bekdemir@giresun.edu.tr](mailto:unsal.bekdemir@giresun.edu.tr).

\*\*Yrd. Doç. Dr., Atatürk Üniversitesi, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, [oguncoskun@atauni.edu.tr](mailto:oguncoskun@atauni.edu.tr).

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

importance in the areas where mountains are parallel to the coasts, like in Black Sea Region. One of the passages allowing transportation between the coast and the internal parts in the Black Sea region is the Ovit Pass whose highest point is 2640 meters. The pass located between İspir and İkizdere on Erzurum-Rize Road (D-925) is administratively within the borders of Sivrikaya village of İkizdere.

In this study, the geographical features of the Ovit Pass were aimed to be investigated by methods of geography of transportation; and the current problems were aimed to be determined according to the observations and investigations in the area. The measures to be taken to keep the pass open through the year and make Erzurum-Rize Road effective were attempted to be investigated and analysed from a geographical perspective.

**Key Words:** Transportation, Black Sea, Ovit Pass, İkizdere.

### I.Giriş

Ulaşım faaliyetleri, yeryüzündeki çeşitli yerler ve bölgeler arasında farklı ilişkiler kurulabilmesi, bunların ölçülebilmesi ve coğrafi görünümün şekillenmesi üzerindeki yoğun etkileri nedeniyle coğrafyanın önemli araştırma konuları arasında yer almaktadır (Tümertekin,1987:1). Coğrafyacıların üzerinde önemle durdukları ulaşım faaliyetlerinden birisini de karayolu ulaşımı oluşturur.

Bilindiği üzere karayolları genellikle doğal güzergâhlara bağlı kalmakta ve bu durum üzerinde yeryüzü şekilleri ve iklim başta olmak üzere tüm coğrafi faktörlerin etkin olduğu ifade edilmektedir (Gürsoy,1975:25). Bu açıdan ele alındığında, karayolu ulaşımının geliştirilip düzenlenebilmesi için coğrafi bakış açısı ile yapılacak analizlerin büyük önem taşıyacağı muhakkaktır. Karayolu ulaşımı için mevcut coğrafi engellerin aşılmasında en önemli noktalardan birisinin de **geçitler** olduğunu ifade etmek mümkündür.

Kısaca, dağlık yerlerin (kimi zaman kışın da) geçit olanağı veren kesimleri (İzbirdir,1992:132) şeklinde adlandırılan geçitler, Türkiye gibi yüksek ve yer yer oldukça engebeli bir topoğrafyaya sahip ülkelerin karayolu ulaşımında ayrı bir önem taşımaktadır. Çünkü pek çok yerde ulaşımın ancak bu geçitler yardımıyla sağlanabildiği

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

bilinmektedir. Zaten ülkemizin karayolu haritası incelendiğinde\* çok sayıda geçidin bölgelerarası ulaşım ağını destekler nitelikte dağılışı gösterdiği görülecektir.

Karayollarımızda yer alan farklı yüksekliklerdeki 250 kadar geçidin özellikle Karadeniz, Akdeniz ve Doğu Anadolu Bölgeleri'nde yoğunlaştığı görülmektedir (Girgin,Bulut,Sevindi,2001:95). Elbette bu yoğunluk, söz konusu bölgelerimizin yükselti değerlerinin ve orografik uzanımlarının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Ülkemizin kuzey ve güney kıyıları ile iç bölgeler arasındaki ulaşım hatlarının, yüksek sıra dağların olumsuz etkileri nedeniyle, vadi sistemlerini ya da dağ geçitlerini takip eder bir özellik taşıdığı ifade edilmektedir (Doğanay, 1998:486). Özellikle topoğrafik yapının ve orografik uzanımın ulaşımı engelleyici karakterde olduğu sahalarda karayolu geçitlerinin önemi bir kere daha ortaya çıkmaktadır. Ülkemizde bu tür alanlardan birisinin de Doğu Karadeniz Bölümü olduğu bilinmektedir. Bu çevredeki mevcut orografik uzanım, özellikle kıyı ile iç kesimler arasındaki ulaşımın ya tünellerle ya da karayolu geçitleri ile sağlanabilmesine olanak tanımıştır.

Orta ve Doğu Karadeniz boyunca kıyı ile iç kesimler arasında bağlantı sağlayan güzergâhları, trafik yoğunluğu açısından birinci ve ikinci derecede etkin hatlar şeklinde ikiye ayırmak mümkündür. Kıyıda ki kentleri ve diğer yerleşmeleri, Doğu ve İç Anadolu bölgeleri ile ülkenin diğer kesimlerine bağlayan bu güzergâhlar arasında, trafik hacmi açısından ikinci derecede etkin hatlardan birisi de Rize-İkizdere -Erzurum güzergâhı olarak ifade edilebilir (Bekdemir,2007:124). Söz konusu bu güzergâh üzerindeki en önemli geçiş noktalarından birisi de Ovit Geçidi'dir. Geçit, gerek Erzurum-Rize karayolundaki ulaşımı sağlaması ve gerekse iki farklı coğrafi bölge (Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgeleri) arasında bağlantı sağlayan bu güzergâh için kilit bir noktada bulunması nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır.

## II. Amaç ve Yöntem

Bu çalışmada, Ovit Geçidi ve çevresindeki mevcut problemlerin çözümü için alınması gereken tedbirlerin coğrafi bir bakış açısı ile ortaya konulması amaçlanmıştır. Bunun için beşeri coğrafyanın veri toplama tekniklerinden yararlanılarak, Ovit Geçidi ve çevresindeki ulaşım aktiviteleri incelenmeye çalışılmıştır. Yerinde yapılan gözlemler, yetkililer ve yöre sakinleriyle yapılan mülâkatlar

---

\*Güncel Türkiye Karayolları Haritası için bkz:  
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Root/Haritalar.aspx>

---

### **Turkish Studies**

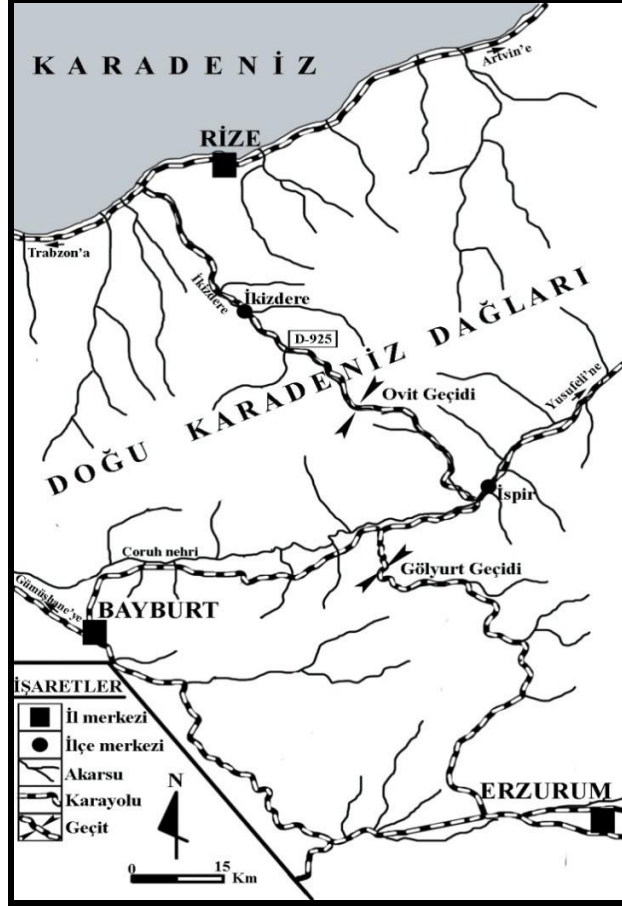
*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

ile çeşitli kurumlardan (Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü, DMİGM vb.) elde edilen istatistiklerin bir arada yorumlanmasına gayret edilmiştir.

### III. Konum Özelliklerinin Ulaşım Etkileri

Bir karayolu geçidinin, ulaşım açısından sağladığı avantajların öncelikle konum özelliklerinden kaynaklandığı ifade edilebilir. Bulunulan güzergâhta geçiş sağlayan en elverişli mevkide yer almanın yanı sıra, geçitlerin konumları itibariyle birbirlerine bağladıkları yerler de önem taşımaktadır. Bu açıdan irdelendiğinde bir geçidin bulunduğu konumun, hem ortaya çıkışını hem de yer aldığı ulaşım güzergâhındaki devamlılığını birinci derecede kontrol altında tuttuğu düşünülebilir.

Ovit Geçidi, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde, Rize iline bağlı İkizdere ilçesinin sınırları içinde yer almaktadır (Harita 1). Rize'ye bağlı İkizdere ile Erzurum'un İspir ilçeleri arasında yer alan geçit, konumu itibariyle hem Erzurum'u Rize'ye (Dolayısıyla Karadeniz'e) hem de Doğu Anadolu Bölgesi'ni Karadeniz Bölgesi'ne bağlayan stratejik bir yerde bulunmaktadır.



**Harita 1.** Ovit Geçidi'nin konum haritası.

Ovit Geçidi, üzerinde yer aldığı D-925 Karayolu'nun en önemli kilit noktalarından birinde yer almaktadır. Geçit, aynı karayolu üzerinde yer alan Gölyurt Geçidi (Erzurum-İspir arası-2380 m.) ile birlikte bu güzergâhta yer alan **en önemli** iki geçiş noktasından birini oluşturmaktadır.\* Ovit Geçidi, bu konum özellikleri ile D-925 karayolunda ulaşımı tamamlayıcı\*\* olmanın yanı sıra iki farklı coğrafi bölge arasında bağlayıcı bir rol de üstlenmektedir (Fotoğraf 1).

\*Yaklaşık 2240 m. yüksekliğindeki Ağzıaçık Geçidi ile Dallıkavak Geçidi (2350 m.) Erzurum ve İspir arasındaki diğer önemli geçiş noktalarını oluşturmaktadır.

\*\* Ulaşımında tamamlayıcılık fonksiyonu hakkında bkz:

Erol Tümertekin, Nazmiye Özgüç, (2009). **Ekonomik Coğrafya - Küreselleşme ve Kalkınma** -, Çantay Kitabevi, İstanbul, s: 505-506.

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*



**Fotoğraf 1.** Ovit Geçidi'nden bir görünüm (2640 m).

Bu açıdan değerlendirildiğinde Ovit Geçidi'nin konum açısından iki önemli avantaja sahip olduğu ifade edilebilir. Bunlardan ilki geçidin, lokasyonu itibariyle, yer yer 3500 m. yi aşan zirvelere sahip olan Doğu Karadeniz Dağları'nın az sayıdaki bağlantı noktalarından birini oluşturmasıdır. Gerçekten de uzanım doğrultuları nedeniyle kuzey-güney yönlü ulaşım açısından bu bölgede kıyı ile iç kesimler arasındaki bağlantı ancak karayolu geçitleri ile mümkün olabilmektedir.

Ovit Geçidi'nin konum açısından diğer bir önemi ise Doğu Anadolu Bölgesi ile Karadeniz Bölgesi'ni birbirine bağlayan Erzurum-Rize karayolunun en önemli geçiş noktalarından biri olmasından kaynaklanmaktadır. Kısa mesafede önemli bir topoğrafik engelin aşılmasını sağlayan geçit, aynı zamanda alternatif ulaşım hatlarına nazaran daha kısa ve dolayısıyla zaman açısından daha tasarruflu bir yol güzergâhının da kilit noktasını oluşturmaktadır.

#### **IV. Doğal Çevre Özelliklerinin Ulaşım Etkileri**

Bilindiği üzere, günümüzün artan teknolojik ilerlemelerine karşın, fiziki çevre koşullarının ulaşım faaliyetleri üzerindeki etkileri hala devam etmektedir (Tümertekin-Özgüç,2009:499). Mevcut arazi yapısı, jeolojik ve morfolojik görünüm, iklimik faktörler vb. doğal çevre etmenleri ulaşım faaliyetleri üzerinde yoğun etkiye sahiptir. Söz konusu bu doğal çevre etmen ve süreçleri Ovit Geçidi çevresindeki ulaşım faaliyetlerini de birinci derecede etkilemektedir.

---

#### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

Sahanın jeolojik yapısı, kuzeyde Kaçkar granitoyidi, güneyde ise Çatak formasyonu ve Kabaköy formasyonları ile temsil edilmektedir. Sahadaki en önemli jeolojik birim olan Kaçkar granitoyidi, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda KD-GB uzanımlı genişçe bir kuşak dahilinde görülmekte olup, granitten gabroya kadar geniş bir yelpaze içinde değişim gösteren intrüzif bir kompleks olarak tanımlanmaktadır. Geçidin güneyinde yer alan Çatak formasyonu, bazik lavlı bir volkano-tortul istif olup, bazalt, andezit lav ve piroklaslar ile kumtaşı, silttaşı, marn, şeyl ve killi kireçtaşı tabakalarının ardalanmasından oluşmaktadır. Daha güneyde görülen Kabaköy formasyonu ise tabanında kırmızı-bordo renkli konglomera ve kumtaşları ile marn ve kumlu kireçtaşları bulunan taban seviyesi üzerinde ise andezit, bazaltik lav, aglomera, tuf vb. yapıların ardalanmasıyla oluşmuş bir volkano-tortul istifin bulunduğu bir formasyon olarak dikkat çeker (MTA,1998:3-7). Geçit çevresinde yer alan bu volkano-tortul yapılar nedeniyle fiziksel parçalanmanın kolaylaştığı ve kütle hareketlerinin arttığı görülmektedir. Bu haliyle, geçit çevresinin genel olarak volkanik temelli bir arazi olduğu granit, bazalt, andezit benzeri yapıların da temel litolojiyi teşkil ettiği ifade edilebilir.

Sahanın morfolojik yapısı incelendiğinde; yakın çevrede dağlık tepelik alanların geniş yer tuttuğu görülmektedir. Palavit dağı, At Dağı, Nevse Dağı, Kızıldağ ve Çapans Dağları gibi dağlık alanların yanı sıra Büyükçeş Tepe (3154 m), Kulluk Tepe (3279 m), Soğanlı Tepe (3395 m.), Göltepe (3207 m.) gibi zirvelerin de geçit çevresinde geniş bir yayılım gösterdiği ifade edilebilir (Harita 2). Bu haliyle Ovit Geçidi, yükseklikleri çoğu yerde 3000 m. yi geçen dağlık ve tepelik alanlarla çevrili durumdadır (Fotoğraf 2).

Söz konusu bu dağlık tepelik alanların hakim olduğu morfoloji içindeki önemli bir özellik ise kısa mesafede ortaya çıkan yükselti farklılığı olarak göze çarpmaktadır. Bu farklılık, beraberinde eğim değerlerinde bir artış ortaya çıkarmakta ve geçit çevresindeki topoğrafik yapının hakim unsurlarından biri de eğim değerleri yüksek yamaçlar olmaktadır (Fotoğraf 3).

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*



**Fotoğraf 2.** Geçit çevresindeki sarp topografyadan bir görünüm.



**Fotoğraf 3.** Ovit Geçidi çevresindeki eğimli yamaçlar.

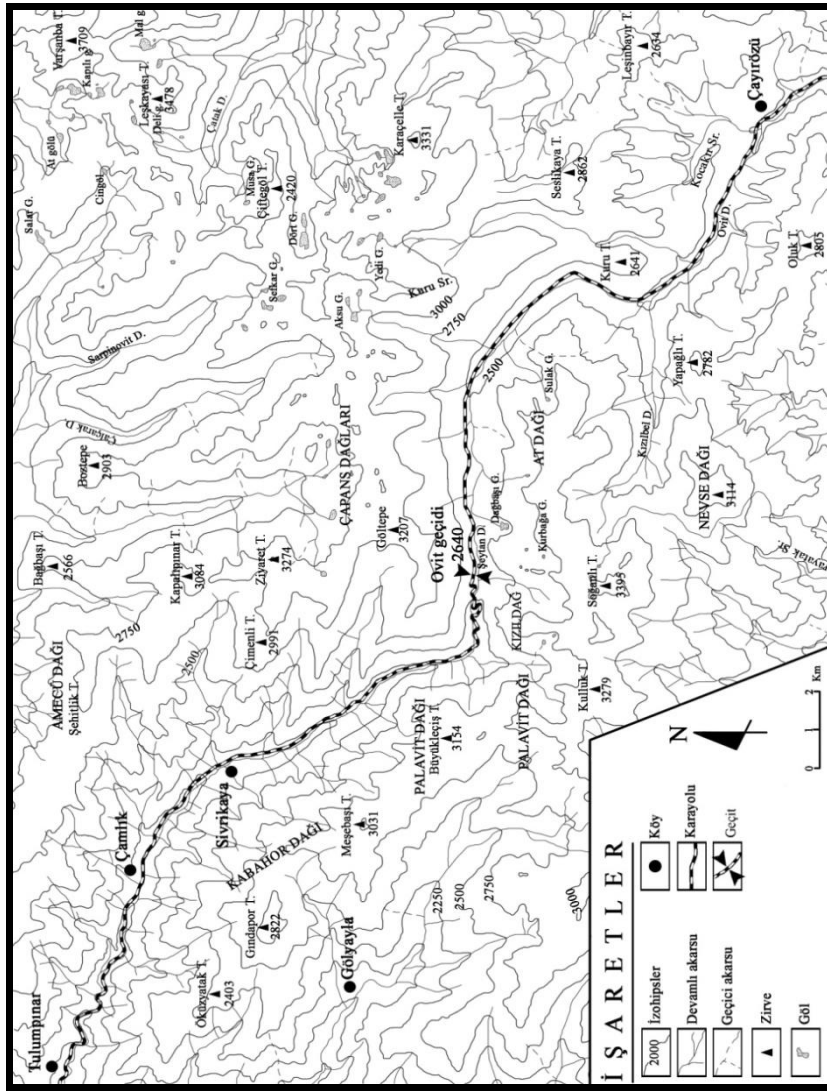
---

***Turkish Studies***

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*



Jeomorfoloji haritasının incelenmesi ile de anlaşılacağı üzere, geçit çevresinde dağlık ve yüksek alanlar geniş yer tutmakta; buzul gölleri, sırtlar, dar ve derin vadiler ile eğimli yamaçlar ise ana morfolojik birimler olarak göze çarpmaktadır. Çoruh havzası ve İkizdere (İyidere) havzalarının birbirinden ayrıldığı bir alanda bulunan Ovit Geçidi çevresinde glasyal ve peri-glasyal izlere de sıkça rastlanmaktadır. Geçit çevresindeki glasyal vadiler, buzul gölleri ve moren depoları bu durumu kanıtlar niteliktedir (Harita 3).

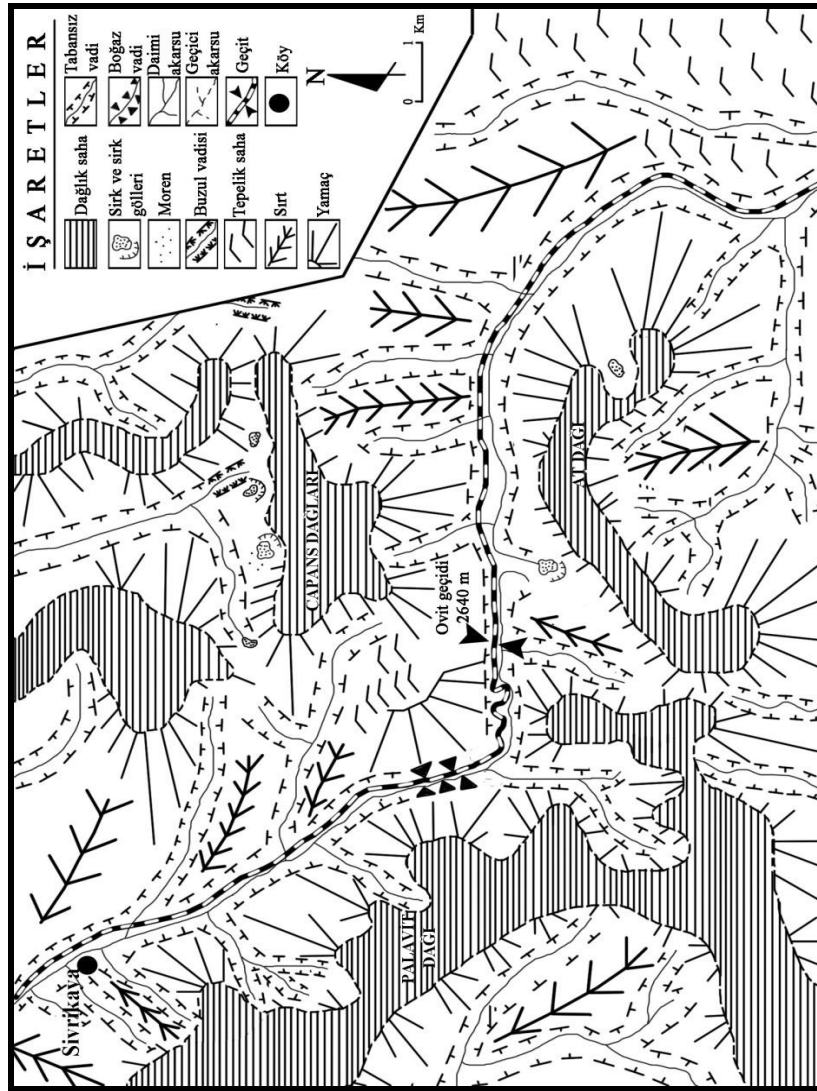


**Harita 2.** Ovit Geçidi ve yakın çevresinin topoğrafya haritası.

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

Bu jeolojik ve morfolojik görünüm çerçevesinde geçit çevresinde ulaşımı etkileyen en önemli unsur, yüksek ve eğimli topoğrafyadır. Mevcut litolojik ve jeomorfolojik koşullar Ovit Geçidi çevresinde eğim değerlerinin artmasına ve dolayısıyla kütle hareketlerinin ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştır. Bu nedenle kış aylarında çığ tehdi, yaz aylarında ise kaya düşmesi ve toprak kaymaları, özellikle Ovit Geçidi ile Sivrikaya köyü arasında sık sık ulaşımı olumsuz etkilemektedir.



**Harita 3.** Ovit Geçidi ve yakın çevresinin jeomorfoloji haritası.

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

Bilindiği üzere Doğu Karadeniz Bölümü, kütle hareketleri açısından oldukça hareketli bir yapıya sahiptir. Bu sebeple de ulaşımın yanı sıra pek çok yerleşmeyi de olumsuz etkileyen heyelan olaylarının rapor edildiği bilinmektedir.\* Böyle bir saha içinde yer alan Ovit Geçidi çevresinde de eğimli ve yüksek morfolojik görünümün tesiriyle çok sayıda kütle hareketinin ulaşımı olumsuz etkilediğini ifade etmek mümkündür (Fotoğraf 4).



**Fotoğraf 4.** Kaya düşmeleri ve toprak kaymaları sık sık ulaşımı aksatmaktadır.

İklim özellikleri ise ulaşım faaliyetleri üzerinde etkili olan bir başka doğal çevre faktörü olarak bilinmektedir. Sıcaklık, yağış, rüzgâr gibi pek çok iklim elemanı ulaşım faaliyetleri üzerinde birinci derecede etkili olduğu için Ovit Geçidi çevresindeki iklim elemanlarının da analiz edilmesinde fayda görülmüştür. Bu amaçla, geçide en yakın iki meteoroloji istasyonu olan İkizdere ve İspir meteoroloji istasyonlarında\*\* yapılan rasatlar kullanılmıştır.

\*Rize ili genelinde 1971–2006 yılları arasında, 1645 kadar haneyi etkileyen 1025 heyelan olayı rapor edilmiştir. Geniş bilgi için bkz:

MTA, (2007).1/500.000 Ölçekli Türkiye Heyelan Envanteri Haritası Trabzon Paftası, MTA Özel Yayın Serisi-9, Ankara, s: 22.

\*\*İspir meteoroloji istasyonu 1222 m., İkizdere meteoroloji istasyonu ise 800 m. yükseklikte bulunmakta olup; ölçümler İspir meteoroloji istasyonunda 1975–2009 yılları arasında, İkizdere meteoroloji istasyonunda ise 1975-1996 yılları arasında yapılmıştır.

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

Her iki istasyonda da sıcaklık ortalamalarının incelenmesi ile kış aylarındaki düşük sıcaklıkların en önemli ortak özellik olduğu görülmektedir. İkizdere’de yıllık sıcaklık ortalaması 11.1°C kadarken, İspir’de bu değer yaklaşık 10.3°C olduğu görülür. Sıcaklıkların aylara göre dağılımında ise her iki istasyonda da Aralık, Ocak ve Şubat aylarının en düşük sıcaklıklara sahne olduğu ve İspir’de bu aylarda sıcaklığın 0°C’nin altında seyrettiği görülür (Tablo 1).

Yağış ortalamalarının dağılımının incelenmesi ile de İkizdere’de yıllık ortalama yağış değerinin 1094.7 mm. kadar olduğu, İspir’de ise aynı ortalamaların yaklaşık 479.6 mm. olduğu görülür (Tablo 1). İspir’de İkizdere kadar yüksek yağış ortalamaları görülmemekle birlikte, özellikle düşük sıcaklık değerlerinin etkili olduğu kış aylarında kar şeklindeki yağışların yoğunluk kazandığı dikkati çeker.

**Tablo 1.** İkizdere ve İspir’de sıcaklık ve yağış değerlerinin aylara göre dağılımı.

	Aylar/ İstasyon	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	Ar	Yıllık
Sıcaklık (°C)	İkizdere	3.5	3.8	6.4	10.7	13.4	16.3	18.7	19.0	16.4	12.4	8.1	5.0	11.1
	İspir	-3.2	-1.9	3.5	10.1	14.7	19.1	23.3	23.4	18.6	11.9	4.8	-0.7	10.3
Yağış (mm)	İkizdere	105.6	81.1	65.4	74.9	92.6	89.4	70.5	56.4	72.9	136.0	133.2	116.7	1094.7
	İspir	33.6	39.0	42.2	59.4	62.6	42.8	25.9	15.4	21.0	46.7	49.1	41.9	479.6

**Kaynak:** DMİGM verilerinden derlenmiştir.

Sıcaklık ve yağış ortalamalarının yanı sıra kar yağışı, kapalı ve sisli gün sayılarının ulaşım üzerinde etkin olduğu bilinmektedir. İkizdere’de yıl boyunca kar yağışlı, kapalı ve sisli gün dağılımları incelendiğinde özellikle kapalı (123 gün) ve sisli gün (58.4 gün) sayısının fazlalığı dikkat çekmektedir. Her iki istasyonda da kar yağışlı gün sayısının 31 gün civarında (31.7 ve 31.9) olduğu görülmektedir (Tablo 2).

**Tablo 2.** İkizdere ve İspir’de kar yağışlı, kapalı ve sisli günlerin aylara göre dağılımı.

İst.	Aylar/Değişkenler	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	Ar	Yıllık
İkizdere	Kar yağışlı gün	8.8	8.0	5.3	1.0	0.1	--	--	--	--	0.2	3.5	5.5	31.7
	Kapalı gün	8.7	9.9	10.4	9.8	9.6	8.9	16.0	13.5	8.8	9.0	9.4	9.0	123
	Sisli gün	1.9	3.0	6.6	7.9	8.0	5.0	9.2	6.0	4.2	3.9	2.4	1.5	58.4
İspir	Kar yağışlı gün	8.7	8.3	4.9	1.0	--	--	--	--	--	0.2	2.3	6.5	31.9
	Kapalı gün	8.4	8.3	9.4	8.4	5.4	2.2	1.0	0.5	1.5	5.2	7.1	9.6	67
	Sisli gün	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	--	--	0.2	0.5	0.7	2.6

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

**Kaynak.** DMİGM verilerinden derlenmiştir.

Rüzgâr, gerek hızı ve gerekse esiş yönü açısından önem taşıyan bir diğer önemli iklim elemanıdır. İkizdere ve İspir'de ortalama rüzgâr hızları 1.2 m/sn ve 2.0 m/sn kadardır. İkizdere'de en yüksek rüzgâr hızının yıllık olarak Bofor ölçeğine göre 8 civarında olduğu, İspir'de ise 28.4 m/sn'lik bir yıllık ortalama olduğu görülmektedir (Tablo 3). Elbette ölçüm yapılan istasyonlarla geçit arasındaki yükselti farkı da göz önüne alındığında rüzgâr hızlarının bu çevrede çok daha yüksek olacağı düşünülmelidir. Zaten yörede yapılan mülakatlarda da ifade edildiği üzere, Ovit Geçidi çevresinde oldukça şiddetli ve genellikle KD-GB yönlü rüzgârlar görülmektedir.

**Tablo 3.** İkizdere ve İspir'de ortalama rüzgâr hızlarının aylara göre dağılımı (Bofor ölçeği-m/sn).

İst.	Aylar/Değişkenler	O	Ş	M	N	M	H	T	A	E	Ek	K	Ar	Yıl.
İkizdere	Ortalama Rüzgâr Hızı	1.3	1.3	1.5	1.4	1.3	1.1	1.0	1.1	1.1	1.1	1.2	1.2	1.2
	En yüksek rüzgâr hızı (Bofor)	8	6	7	8	6	5	4	5	8	6	6	8	8
	En hızlı esen rüzgâr yönü	NW	NE	SE	NW	NE	NW	NW	NE	NW	NW	NW	SE	SE
İspir	Ortalama Rüzgâr Hızı	1.7	1.9	2.1	2.1	2.0	2.2	2.8	2.7	2.0	1.6	1.6	1.6	2.0
	En yüksek Rüzgâr hızı (m/sn)	19.4	19.4	24	23.4	23.8	26.3	22.2	20.4	28.4	23.2	20.8	22.1	28.4
	En hızlı esen rüzgâr yönü	N	NNW	S	WNW	SW	SSW	SW	SW	W	SW	SW	W	W

**Kaynak.** DMİGM verilerinden derlenmiştir.

Geçit çevresinde ulaşımı etkileyen önemli hava olaylarından birisi de sis olarak belirtilebilir. Görüş azlığına neden olan sisli hava çevrede sık sık etkin olabilmektedir (Fotoğraf 5).



**Fotoğraf 5.** Sisli hava, geçit çevresinde ulaşımı etkileyen bir diğer önemli olumsuzluk olarak göze çarpar.

Elbette burada dikkat edilmesi gereken hususlardan birisi de, Ovit Geçidi'nin seçilmiş meteoroloji istasyonlarından çok daha yüksekte yer almasıdır. Yaklaşık 2640 m. yüksekliğindeki Ovit Geçidi çevresinde, mevcut iklim elemanlarının daha farklı bir görünüm sergileyeceği unutulmamalıdır. Zira geçit çevresinde, sıcaklıklar daha düşük, kar yağışları daha yoğun, sis ve benzeri hava olayları daha etkili olmakta, rüzgârlar ise daha şiddetli esmektedir. Kış aylarındaki düşük sıcaklık ve kar yağışının, kapalı ve sisli gün sayısının yüksekliği ile şiddetli rüzgârlar Ovit Geçidi çevresinde ulaşım faaliyetlerini olumsuz etkileyen en önemli iklimatik faktörler olarak belirtilebilir.

#### **V. Beşeri Çevre Özelliklerinin Ulaşım Etkileri**

Ulaşım faaliyetleri üzerinde etkili olan bir diğer önemli unsur da beşeri çevre özellikleridir. Konum özellikleri bölümünde de ifade edildiği üzere Ovit Geçidi Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgeleri'ni birbirine bağlayan önemli güzergâhlardan birisidir. Erzurum-Rize karayolunun en önemli geçiş noktalarından birini oluşturan Ovit Geçidi, mevcut orografik uzanım nedeniyle ayrı bir önem taşımaktadır.

Ovit Geçidi çevresindeki ulaşım olumsuzlukları ve bunun sonucunda geçidin yılın belli bir bölümünde kapalı kalması (yaklaşık 5 ay) söz konusu iki bölge arasındaki bir diğer önemli karayolu

#### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

hattının gelişmesi sonucunu ortaya çıkarmıştır. Aynı zamanda tarihi bir öneme de sahip olan Trabzon-Erzurum güzergâhı\* daha uzun olmasına rağmen yıl boyu açık tutulması sebebiyle tercih edilen karayolu hattı olmuştur. Erzurum’u Bayburt üzerinden Trabzon’a bağlayan bu güzergâh Kop, Zigana\*\* ve Vauk geçidi gibi önemli geçiş noktalarına sahiptir.

Buna karşın Erzurum-Rize karayolu daha kısa oluşu nedeniyle tarih boyunca dikkat çeken bir hat olmuştur. Mesafe ve dolayısıyla zaman açısından sağlayacağı tasarruf nedeniyle bölgelerarası etkileşimi kuvvetlendireceği ve başta ekonomik olmak üzere pek çok olumlu etkiye neden olacağı düşünülmüştür. Bu konuda 1912 tarihli bir belgede Erzurum Valisi Mehmet Emin (Yurdakul) Bey’in Erzurum-Rize yolunun önemini özellikle vurguladığı görülmektedir. Söz konusu belgede, bu güzergâhın pek çok fayda sağlayacağı ve özellikle de her iki bölgenin kalkınmasında önemli rol oynayacağı ifade edilmektedir (Öncü,2008:63).

Ovit Geçidi, Kasım ayı ortalarından Nisan ayının ikinci ya da üçüncü haftasına kadar kapalı kalmaktadır.\* Yoğun kar yağışı ve çığ nedeniyle ortaya çıkan bu tablo, geçidin yılın yaklaşık 5 aylık bölümünde kapalı kalmasına neden olmaktadır. Bu durum, söz konusu devrede hem ulaşımı engellemekte hem de yıl boyunca karayolundaki araç yoğunluğunun düşük olması sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Tablo 4’ün incelenmesi ile de görüleceği üzere D-925 karayolundaki araç sayısı oldukça düşüktür. Araç yoğunluğunun en fazla olduğu yıl 3109 aracın geçiş yaptığı karayolu, genellikle 2500–3000 aracın geçişine sahne olmaktadır. Bu durumun temel sebebi karayolunun ancak yılın belli bir bölümünde kullanılabilir oluşunda aranmalıdır. Erzurum ve dolayısıyla Doğu Anadolu Bölgesi ile

---

\*Söz konusu güzergâhı içeren karayolunun tarihi gelişimi hakkında ayrıntılı bir çalışma için bkz:

Selahattin Tozlu, (1997). Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu (1850-1900), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.

\*\* Zigana geçidi hakkında coğrafi bir analiz için bkz:

Yahya Kadioğlu, (2006). “Zigana (Kalkanlı) Geçidi’nin Karayolu Ulaşımındaki Rolü ve Önemi”, *Türk Coğrafya Dergisi*, S: 44, s. 45-60.

\*Geçit çevresinde kimi zaman kar ve tipi nedeniyle araçların mahsur kaldığı görülmektedir. Bu tip olumsuzluklar genellikle Kasım ayı içinde yaşanmakta, geçidin ulaşımına kapandığı bu devre yer yer ulusal basına da yansıyan olaylar yaşanabilmektedir. En son 2009 yılı Kasım ayında, yolcularının çoğunluğu üniversite öğrencilerinden oluşan bir araç, çığ düşmesi sonucu Ovit Geçidi ile İkizdere arasında 36 saatten fazla mahsur kalmış; arama kurtarma çalışmalarıyla kurtarılan aracın durumu ülke basınında kendine geniş yer bulmuştur.

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

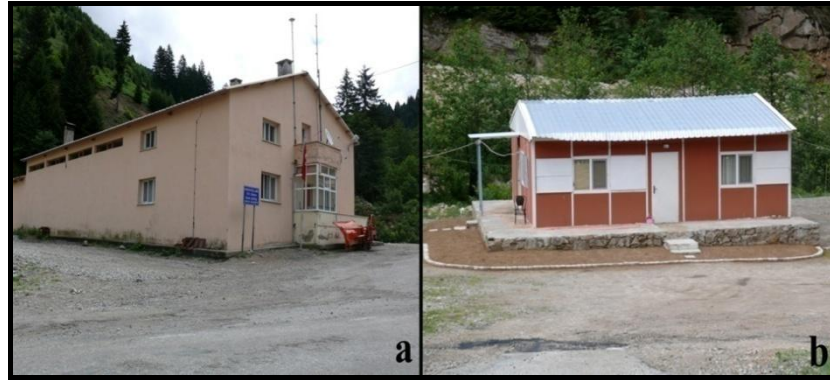
Karadeniz Bölgesi arasındaki mevcut trafik ise çoğunlukla Erzurum-Bayburt-Trabzon hattı üzerinden sağlanmaktadır. Yıl boyu açık tutulan Kop ve Zigana geçitlerinin yer aldığı bu ulaşım hattı, daha kısa olmasına karşın Ovit Geçidi'nin yer aldığı D-925 karayoluna tercih edilmektedir. Bu durumun temel sebebi de az önce belirtildiği üzere karayolunun yılın 5 aylık devresinde kapalı oluşudur.

**Tablo 4.** D-925 karayolunda yıllara göre araç yoğunlukları (2000-2006).

Yıl/Araç tipi	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Otomobil	2428	2090	2051	2047	1837	2405	2520
Otobüs	89	77	75	75	259	31	32
Kamyon	592	507	499	500	362	415	435
Tır	--	--	--	7	5	6	6
<b>Toplam</b>	<b>3109</b>	<b>2674</b>	<b>2625</b>	<b>2629</b>	<b>2463</b>	<b>2857</b>	<b>2993</b>

**Kaynak:** Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü verilerinden derlenmiştir.

Geçit çevresindeki ulaşım faaliyetlerini etkileyen bir diğer önemli beşeri faktör ise bakım-onarım hizmetleri olarak hatırlanabilir. Karayolları 10. Bölge Müdürlüğü'nden edindiğimiz bilgiler ve yerinde yapılan gözlemler sonucunda, geçit çevresinde ve karayolu bütününde bakım ve onarım hizmetlerinin bakımevleri ve yol kontrol şefliklerinin çalışmaları ile yürütüldüğü ifade edilebilir (Fotoğraf 6).



**Fotoğraf 6.** Çamlık Bakımevi (a) ve Yol Kontrol Şefliğinden (b) görünüm.

Ovit Geçidi'nin açık olduğu devrede Çamlık mevkiindeki bakımevi ve yol kontrol şefliği denetiminde bakım ve onarım çalışmaları yürütülmektedir. Sivrikaya köyünde tamamlanmış bir çığ tüneli ve yarım kalmış istinat duvarları yol boyunca dikkat çekmektedir (Fotoğraf 7). Ancak yolun Çamlık köyü yakınlarına kadar olan kesiminde yarım kalan çığ tünellerinin tamamlanması ve

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*



yenileri ile desteklenmesi, eğimli yamaçlar boyunca da istinat duvarlarıyla sağlamlaştırılması gerekmektedir.



**Fotoğraf 7.** Karayolu boyunca az sayıda istinat duvarı ile karşılaşmak mümkündür.

Bakım-onarım çalışmaları ülkemiz karayollarında her yıl önemli harcamalara neden olmakta, bu da maliyeti artırıcı bir etmen olarak görülmektedir (Sever,2005:303). Ancak bu çalışmalar karayollarımızdaki ulaşımın devamlılığı açısından hayati bir öneme sahiptir. Ovit Geçidi çevresinde de, mevcut topoğrafik şartlar nedeniyle bu çalışmalara ayrı bir önem verilmesi gerektiğini ifade etmek mümkündür.

Çoğunlukla yollar, güzergâhları üzerindeki yerleşmelere olumlu etkilerde bulunmaktadırlar (Koca,Özdemir,Şahin:2005:24). Ancak söz konusu bu olumlu etki, elbette yıl boyunca açık ve nispeten olumlu ulaşım şartlarına sahip güzergâhlar için geçerli olabilmektedir. Ovit Geçidi çevresinde ise yolun yerleşmeler üzerindeki olumlu tesiri ulaşım aksaklıkları ve devamlılığın sağlanamaması nedeniyle pek görülememektedir. Geçit, İkizdere (Rize) ve İspir (Erzurum) ilçeleri arasında yer almaktadır. Söz konusu bu ilçelerin son yıllardaki nüfus değişimlerini incelediğimizde, bu yerleşmelerin genellikle ekonomik nedenlere dayalı göçler yoluyla sürekli nüfus kaybeden yerler olduğunu görmek mümkündür (Tablo 4).

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

**Tablo 4.** İkizdere ve İspir’de nüfus değişimi (1990–2009).\*

Yıllar /Yerleşmeler	İkizdere	İspir
1990	15.295	34.172
2000	10.710	29.337
2009	6.122	16.885

**Kaynak:** TÜİK kayıtlarından derlenmiştir.

Bölgede yapılan farklı çalışmalarda da, ulaşım güçlüklerinin, bölgenin kuzeyi ile güneyi arasındaki sosyo-kültürel farklılıkların temel nedenlerinden biri olduğu ve ilişkilerin sınırlılığına neden olduğu ifade edilmektedir (Köse,1991:290). Gerçekten de geçidin yılın neredeyse yarısına yakın bir devrede kapalı kalması, ulaşımın devamlılığını engellemiş görünmektedir. Bu durum ise pek çok avantajına rağmen söz konusu güzergâhın kullanımının oldukça sınırlı kalması sonucunu ortaya çıkarmıştır. Bu nedenle de güzergâhta ulaşım aktivitelerinin gelişemediği ve dolayısıyla ulaşımın olumlu etkilerinin bu yöre yerleşmelerine tesir edemediği görülmektedir.

Söz konusu bu devamlı yerleşmelerin dışında geçit çevresinde çok sayıda geçici yerleşme de bulunmaktadır. Soğanlı, Köprübaşı, Kazançukuru, Aksu gibi yerleşmeleri, hane sayıları 3 ile 50 arasında değişen bu geçici yerleşmeler arasında saymak mümkündür (Dağcı,1999:34). Ovit Geçidi çevresi, yaz aylarında önemli yayla şenliklerine (Ovit Dağı Yayla Şenlikleri) sahne olmakta; son yıllarda kış aylarında da çok çeşitli etkinliklerle gündeme gelmektedir (Coşkun,2009:252-253).

Yol standartları, geçit çevresindeki ulaşım aktivitelerini etkileyen bir başka beşeri faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Bilindiği üzere, bu amaçla yapılan düzenlemelerle ülkemizde özellikle 1950’lerden sonra pek çok karayolu güzergâhında çeşitli tedbirler alınarak yol standartları yükseltilmeye çalışılmıştır (Yazıcı,1995a:109). Ovit Geçidi çevresinde ise yer yer yol standartlarının son derece düşük olduğu gözlenmektedir (Fotoğraf 8).

\* İlçe toplam nüfusları.



**Fotoğraf 8.** Geçit çevresinde yol standartlarında bozulmalar görülebilmektedir.

Elbette, geçit çevresindeki yol standartlarında meydana gelen bozulmalar, topoğrafik yapının neden olduğu kütle hareketleri başta olmak üzere pek çok coğrafi etmenin kontrolünde ortaya çıkmaktadır. Özellikle ağır geçen kış koşulları ve geçidin uzun bir devre kar altında ve ulaşımına kapalı kalması nedeniyle geçiş mevsimlerinde yol standartlarındaki bozulmaların arttığı ifade edilebilir. Bu nedenle alınacak tedbirlerin bu dönemlerde yoğunlaştırılması uygun olacaktır.

Ovit Geçidi'nin bir diğer önemli özelliği ise coğrafi peyzaj açısından sunduğu çeşitliliktir. Daha önce de ifade edildiği üzere iki ayrı akarsu havzasının birbirinden ayrıldığı bir konumda yer alan geçit çevresinde kısa mesafede çok önemli bir coğrafi çeşitlilik dikkat çekmektedir. Hidrografik yapıdan, bitki türlerine, toprak özelliklerinden topoğrafik yapıya kadar pek çok unsurun İspir-İkizdere arasındaki çeşitliliği bu durumu ortaya çıkarmıştır.

Erzurum-Rize karayolundaki coğrafi peyzaj ve değerlendirilme olanakları farklı araştırmacıların da dikkatini çekmiştir. Bu karayolunun, sahip olduğu avantajlar nedeniyle manzara yolu olarak kullanılabilirliğinin sorgulandığı ve ülkemizin ilk manzara yolu olarak ilan edilmesini öneren çalışmalar yapılmıştır (Karahana,2003:192). Bu anlamda, geçit çevresinde mevcut coğrafi

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

çeşitliliğin önemli bir potansiyel oluşturduğunu ancak bugüne kadar değerlendirilemediğini ifade etmek yerinde olacaktır.

### VI. Sonuç ve Öneriler

Ovit Geçidi, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde, Rize iline bağlı İkizdere ilçesi ile Erzurum'un İspir ilçeleri arasında yer almaktadır. Bulduğu konum itibariyle hem Erzurum'u Rize'ye (Dolayısıyla Karadeniz'e) hem de Doğu Anadolu Bölgesi'ni Karadeniz Bölgesi'ne bağlayan bir güzergâhın (D-925 karayolu) kilit noktasını oluşturmaktadır. Erzurum-Bayburt-Trabzon güzergâhı ile karşılaştırıldığında söz konusu karayolunun (D-925) mesafe ve dolayısıyla zaman açısından oldukça önemli bir avantaja sahip olduğu görülmektedir. Erzurum-Rize arası, Bayburt-Trabzon güzergâhından yaklaşık 380 km. (377 km) uzaklıkta iken; D-925 karayolunun kullanımı ile bu mesafe neredeyse 260 km. ye kadar (256 km) düşmektedir. Görüldüğü üzere D-925 karayolu, Bayburt-Trabzon güzergâhına göre yaklaşık 120 km. lik bir avantaja sahiptir. Bu nedenle de, geçidin açık olduğu yaz aylarında sıkça kullanılmaktadır. Böylelikle Erzurum-Rize arası mesafe neredeyse 120 km. kadar azalmakta, yolculuk ise 3-3,5 saate kadar gerileyebilmektedir. Bu da aynı zamanda Erzurum'u Rize'ye ve dolayısıyla Doğu Karadeniz Bölümü kıyı kesimine bağlayan en kısa güzergâh olması açısından büyük önem taşımaktadır. Söz konusu güzergâhtaki en önemli problem ise Ovit Geçidi çevresinde görülmektedir. Yaklaşık 2640 m. yükseklikteki bu bölge 5 ay kadar kar altında (Kasım ayının ortalarından Nisan ayının 2.-3. haftalarına kadar) kapalı kalmaktadır. Bu sebeple de daha uzun olmasına karşın, yıl boyu açık olması nedeniyle Erzurum-Bayburt-Trabzon güzergâhı bu bölgedeki tercih edilen ulaşım aksını oluşturmaktadır.

Görüldüğü üzere alternatif güzergâhlara göre daha kısa bir ulaşım hattında yer almasına karşın, yılın 5 aylık devresinde kapalı olması nedeniyle Ovit Geçidi'nin mesafe ve zaman açısından sağlayacağı kolaylıklar şu ana kadar tam anlamıyla değerlendirilememiştir. Geçidin konumundan kaynaklanan avantajlarının kullanılabilmesi ve Doğu Anadolu Bölgesi'ni Karadeniz Bölgesi'nin kıyı kesimine bağlayan bu önemli güzergâhın daha aktif hale getirilebilmesi için çeşitli tedbirlerin alınması şart görünmektedir. Ovit Geçidi çevresindeki ulaşım aktivitelerinin canlandırılabilmesi ve mevcut ulaşım problemlerinin çözümü için alınabilecek bu önlemleri şu şekilde sıralamak mümkündür.

Geçit çevresindeki ulaşım problemlerinin en aza indirilmesi için alınabilecek tedbirlerin ilki elbette geçidi yıl boyunca açık tutmaktır. Geçidi yıl boyu açık hale getirebilmek için aynı mevkide bir

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

**karayolu tüneli** şart görünmektedir. Türkiye’de son yıllarda, Bolu Dağı Tüneli, Amanos Dağları Tünelleri, İzmir-Aydın Tüneli gibi tüneller ve Karadeniz Sahil Yolu gibi karayolu projeleri başarı ile tamamlanmıştır. Ülkemizde 1990’lardan sonra ortaya çıkan bu tür gelişmeler, yol ve tünel yapımı ile ilgili önemli bir tecrübe birikimini de beraberinde getirmiştir. Dolayısıyla Ovit Geçidi’nin de bir karayolu tüneli ile aşılması ve yıl boyu açık hale getirilmesi teknik olarak mümkün görünmektedir. Ancak bu mevkide yapılacak bir karayolu tüneli için dikkate alınması gereken çeşitli özellikler söz konusudur. Çalışma boyunca üzerinde durulan coğrafi koşullar yeterince dikkate alınmadan yapılacak bir tünel projesinden tam anlamıyla verim alınamayacaktır. Buradan hareketle, özellikle topoğrafik koşullar ile kar yağışı, kar kalınlığı vb. iklim elemanlarının mevcut durumu gözetilerek yapılacak bir karayolu tünelinin yöredeki ulaşım sorunlarını büyük ölçüde hafifleteceğini ifade etmek mümkündür. Bu nedenle geçit çevresi, coğrafi koşullar göz önüne alınarak kuzey-güney doğrultusunda iyice etüt edilmeli, yükselti farkları ve etkileri de birinci derecede dikkate alınarak buna uygun bir plânlama yapılmalıdır.

Ovit Geçidi’nin bir karayolu tüneli ile aşılması hem D-925 karayolunu yıl boyu açık hale getirecek hem Doğu Anadolu Bölgesi’ni Karadeniz Bölgesi’ne bağlayan en önemli alternatif güzergâh konumuna getirecektir. Elbette bu konudaki en büyük sorun yüksek maliyet olarak düşünülebilir. Ancak özellikle İkizdereli pek çok hayırseverin Ovit Geçidi çevresinde yapılacak bir tünel için bağış yapabileceğini ve hatta maliyetin büyük bölümünü üstlenebileceğini belirttiği bilinmektedir. Yerel ve ulusal basında da kendisine yer bulan bu bağış ve maliyeti düşürme tekliflerinin doğru biçimde değerlendirilmesi halinde tünelin devlete büyük bir yük getirmeden tamamlanabilmesi mümkün görünmektedir. Yapılacak rasyonel bir plânlama ile Ovit Geçidi çevresinde *düşük maliyetle* bir karayolu tüneli yapımının karayolundaki ulaşım sorununu büyük ölçüde çözeceği muhakkaktır. Karayolu tünelinin yapımı ile her şeyden önce geçidin yıl boyu açık hale getirilmesi sağlanacak; böylelikle D-925 karayolunda 12 ay boyunca ulaşımın devamlılığı da sağlanmış olacaktır. Bu açıdan, alınması gereken öncelikli tedbirin Ovit Geçidi çevresinde bir karayolu tüneli yapımı olduğunu ifade etmek mümkündür.

Çalışmanın ilgili bölümlerinde de irdelendiği üzere Ovit Geçidi çevresinde doğal çevre özelliklerinden kaynaklanan bazı sorunlar olduğu görülmektedir. Topoğrafik özellikler nedeniyle ortaya çıkan eğimli ve engebeli arazi yapısı kütle hareketlerini tetikler niteliktedir. Bu nedenle, çığ ve kaya düşmeleri gibi ulaşımı engelleyici

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

olumsuzluklara karşı tedbirlerin artırılması yerinde olacaktır. Geçit çevresinden başlayarak **çığ tünelleri** ve istinat duvarları Sivrikaya köyü güzergâhında devam ettirilmeli ve Çamlık köyü çevresine kadar yolda iyileştirme yapılmalıdır. Proje ve inşaat halinde bulunan çığ tünellerinin bitirilmesi ve söz konusu istikamette **istinat duvarlarının** yapımı ile yolun bakım ve onarımdan geçirilmesi ulaşımı kolaylaştırıcı diğer tedbirler olacaktır.

Sisli hava, geçit çevresinde bir başka olumsuz etmen olarak ulaşımı etkilemektedir. Bu durumun olumsuz etkilerini en aza indirmek için de çeşitli iyileştirmeler yapılması mümkün görünmektedir. Trafik işaretlerinin uyarıcı şekilde düzenlenmesi ve sinyalizasyon sisteminin kurulması düşünülebileceği gibi söz konusu güzergâhta yol çizgilerinin de farklı renkte (beyaz yerine turuncu gibi) kullanılması, sisle birlikte düşen görüş mesafesini yükseltmeye yönelik tedbirler olarak sıralanabilir.

Geçit çevresinde **yol standartlarının** yer yer çok düşük olduğu görülmektedir. Özellikle Sivrikaya köyü ile geçit arasında bir diğer deyişle, geçidin kuzey kesiminde çok sayıda sorunlu bölge tespit etmek mümkündür. Eğim değerlerinin de oldukça yüksek olduğu bu kesimde yol standartlarının yükseltilmesi için çalışmalar yapılması gerekmektedir. Yer yer genişletme ve yamaç betonlamasına ihtiyaç duyulan bu çevrede yapılacak çalışmalar geçit çevresindeki ulaşım kalitesini arttıracığı gibi karayolu bütününde de olumlu sonuçlar ortaya çıkaracaktır.

Geçit çevresinde ve yol güzergâhında yapılacak değişikliklerin tamamında (tünel ve istinat duvarı yapımı, bakım-onarım çalışmaları vb.) doğal çevreye verilecek zararın en az seviyede tutulmasına gayret edilmelidir. Çalışmalar esnasında çevreye gösterilecek bu tür bir hassasiyet doğal ortamın korunmasının da yolunu açacaktır. Ulaşım aktivitelerinin iyileştirilmesi amacıyla yapılacak uygulamaların bölgeye pek çok olumlu etkisi olacağı ifade edilebilir. Böylelikle turizm olanaklarının harekete geçirilmesi için bir adım daha atılmış olacak ve sosyo-ekonomik gelişmeye de katkı sağlanabilecektir.

Tüm bu tedbirlerin alınması ve karayolu tüneli projesinin hayata geçirilmesi ile Erzurum-Rize karayolunun Erzurum-Bayburt-Trabzon güzergâhına önemli bir alternatif oluşturacağını ve bu karayolunun mevcut trafik yükünü oldukça hafifleteceğini öngörmek mümkündür.

Sonuç olarak, alınacak bu tedbirlerle Ovit Geçidi çevresinde ulaşım aktivitelerinin canlandırılması ve bu önemli güzergâhta

---

### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

ulaşımının devamlılığının sağlanması mümkün görünmektedir. Geçit çevresinde yapılacak bu düzenleme ve iyileştirmelerin, yılın belli bir bölümünde kapalı kalan bir güzergâhın açılmasını sağlamanın yanında ülkemizin gelişen ulaşım ağına da önemli bir katkı sağlayacağı muhakkaktır.

#### **Teşekkür:**

Metin üzerinde yapmış olduğu kıymetli değerlendirme ve öneriler için Doç.Dr. Ramazan SEVER'e teşekkür ederiz.

#### **KAYNAKÇA**

- ARINÇ, Kenan, (2000). "Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir İnceleme: Rahva Düzlüğü", **Doğu Coğrafya Dergisi**, S: 3, s. 25–47.
- BEKDEMİR, Ünsal, (2007). **Karadeniz Kıyı Kentleri (Samsun Hopa Arası)**, Çizgi Kitabevi, Konya.
- BULUT, İhsan, vd., (2004). "Erzurum-Artvin Karayolu'nda (Uzundere-Yusufeli Arası) Doğal Afetlerin (Kaya Düşmesi ve Çamur Seli) Ulaşımına Etkileri", **Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S: 33, s. 117–131.
- COŞKUN, Ogün, (2009). **İkizdere İlçesinin Beşeri ve Ekonomik Coğrafyası**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- DAĞCI, İsak, (1999). **Ovit Yöresinde (Rize-İkizdere) Geçici Yerleşmeler**, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun.
- DOĞANAY, Hayati, (1998). **Türkiye Ekonomik Coğrafyası**, 3. Baskı, Çizgi Kitabevi Yayınları, Konya.
- DOĞANAY, Hayati, KOCA, Halil, (1998). "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları", **Türk Coğrafya Dergisi**, S: 33, s. 1–25.
- GİRGİN, Mustafa, BULUT İhsan, SEVİNDİ Cemal, (2001). "Türkiye'deki Karayolu Geçitleri", **Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi**, S: 27, s. 89–109.
- GÖK Yaşar, (2000). "Çevre Yollarının Erzurum Peyzajına Etkileri", **Türk Coğrafya Dergisi**, S:35, s. 155–173.

---

#### **Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*

- GÜRSOY, Rüştü, Cevat, (1975). “Türkiye’nin Tabii Yolları”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S: 26, s. 24–34.
- İZBIRAK, Reşat, (1992). **Coğrafya Terimleri Sözlüğü**, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, MEB Basımevi, İstanbul.
- KADIOĞLU, Yahya, (2006). “Zigana (Kalkanlı) Geçidi’nin Karayolu Ulaşımındaki Rolü ve Önemi”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S:44, s. 45–60.
- KARAHAN, Faris, (2003). **Erzurum-Rize Karayolu Koridoru Peyzaj Plânlaması ve Manzara Yolu Olarak Kullanıma Sunulma Olanakları**, Atatürk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- KOCA, Halil, ÖZDEMİR, Ünal, ŞAHİN, Fevzi, İbrahim, (2005). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Gülek Boğazı”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S: 14, s.7–31.
- KÖSE, Abdullah, (1991). **İspir ve Çevresinin Bölgesel Coğrafya Etüdü**, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- MTA, (1998). **1/100.000 Ölçekli Açınsama Nitelikli Türkiye Jeoloji Haritaları**, No: 60, Tortum-D 31 Paftası, Jeoloji Etütleri Dairesi, Ankara.
- MTA, (2007). **1/500.000 Ölçekli Türkiye Heyelan Envanteri Haritası Trabzon Paftası**, MTA Özel Yayın Serisi–9, Ankara.
- ÖNCÜ, Servet, Ali, (2008). “Erzurum Valisi Mehmet Emin (Yurdakul) Bey’in Erzurum-Trabzon Yollarıyla İlgili Bir Raporu (1912)”, **Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi**, S: 4, s. 61–71.
- ÖZDEMİR, Ünal, (2008). “Ulaşım Coğrafyası Açısından Önemli Bir Güzergâh: Karabük-Bartın Karayolu”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S: 19, s: 213–231.
- SEVER, Ramazan, (2005). “Erzurum-Bingöl Karayolu’nda Ulaşımı Güçleştiren Coğrafi Etmenler”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S:14, s. 283–311.
- ŞAHİN, Fevzi, İbrahim, (2006). “Sakaltutan Geçidi’nin (Erzincan) Karayolu Ulaşımındaki Önemi”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S:15, s.7–33.
- ŞAHİN, Fevzi, İbrahim, (2007). “Belen Geçidi’nde Coğrafi Gözlemler”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S: 17, s. 65–86.

---

**Turkish Studies**

*International Periodical For the Languages, Literature  
and History of Turkish or Turkic  
Volume 5/3 Summer 2010*



- 
- TIRAŞ, Mehmet, (2002). “Ulaşımın Yerleşmeye Etkisine Bir Örnek “Pozanti”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S: 38, s. 121-133.
- TÜMERTEKİN, Erol, ÖZGÜÇ Nazmiye, (2009). **Ekonomik Coğrafya - Küreselleşme ve Kalkınma -**, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, Erol, (1987). **Ulaşım Coğrafyası**, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, Yayın No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yayınları No: 85, İkinci Baskı, İstanbul.
- YAZICI, Hakkı, (1995a). “Kızıldağ (Sivas) Geçidi Çevresinde Coğrafi Gözlemler”, **Türk Coğrafya Dergisi**, S: 30, s: 97–113.
- YAZICI, Hakkı, (1995b). “Sansa Boğazı’nın (Erzincan) Kara ve Demiryolu Ulaşımındaki Önemi”, **Doğu Coğrafya Dergisi**, S: 1, s. 56–474.

[www.kgm.gov.tr](http://www.kgm.gov.tr)

[www.tuik.gov.tr](http://www.tuik.gov.tr)