



Bayburt Bilgi Paylaşım ve Proje Üretim Derneği (BAYPROJE)

Bayburt'un Karadeniz'e Demiryolu Bağlantısı Raporu (2)

Mayıs 2013

İletişim Bilgileri:

www.bayproje.org

akinbayrak@hotmail.com

ryildiz@erciyes.edu.tr

Bu rapor BAYPROJE için AKIN BAYRAK tarafından kaleme alınmıştır.

BAYPROJE Yayın No:7

Değerli Hemşerilerimiz,

10 Mayıs 2013

Muhterem Bayburtlular,

Bildiğiniz gibi; Mart 2013 sonunda kaleme aldığımız "**Bayburt'un Karadeniz'e Demiryolu Bağlantısı Raporu**"nu kitap halinde bastırarak, Ankara, İstanbul, İzmir ve Bayburt'taki derneklere, diğer sivil toplum kuruluşlarına, ilgili kişi ve kurumlara gönderdik. Ulaşamadığımız veya yeterli sayıda gönderemediğimiz kişi ve kurumların bizi bilgilendirerek, talep etmelerini rica ederiz. Olabildiğince göndermeye çalışacağız.

Şu ana kadar, raporu okuyan hemşerilerimizden çok olumlu eleştiriler aldık, bu durum doğru yolda olduğumuzu göstermektedir.

Söz konusu raporda, Bayburtlular olarak kendimizi sorgulayan bir "**Giriş**" bölümünden sonra, ana başlıklarla **Konunun Ne Olduğunu? Nasıl Okunup, Yorumlanması Gerektiğini?** ve Bayburtlular olarak **Neleri Nasıl Yapmamız Gerektiğini?** irdelemeye çalıştık.

Sizlere yazdığımız bu yazının amacı, raporun son bölümünde önerdiğimiz girişimleri başlatmak maksadıyla Ankara'ya yaptığımız iki günlük seyahat hakkında bilgi vermek, gelişmeleri ve temaslarımızı aktarmaktır. Daha sonraki görüşmelerimiz de tarafınıza bildirilecek ve yazılara sıra numarası verilerek siz değerli hemşerilerimizin konuyu tarihi süreç içinde takip edebilmesi sağlanacaktır.

Tabii beklenen, hemşerilerimizin bu çalışmalara aktif olarak katılmaları, ilişkileri itibariyle yardımcı olmaları veya fikri katkılarıyla desteklemeleridir. Gerek raporla ilgili görüş ve eleştirilerinizi ve gerekse yaptığımız/yapacağımız görüşmelerle ilgili önerilerinizi, yazılı veya telefonla bizlere ulaştırmanızı rica ediyoruz.

Bu girişten sonra, 25-26 Nisan 2013 tarihlerinde Bayproje Yönetim Kurulu olarak Ankara'da yaptığımız görüşmeleri ve edindiğimiz izlenimleri aktarabiliriz:

1. Raporun son bölümünde öngördüğümüz üzere, Ankara'daki görüşmelerimize Milletvekilimiz Sayın Bünyamin Özbek'le başladık. Sayın Milletvekilinin daveti ile, TBMM'de 25 Nisan öğle yemeğinde bir araya geldik. Yaklaşık bir saati aşkın bir süre konuyu ve raporu görüştük. Bundan sonra kimlerle görüşmemiz gerektiği, konuyu hangi yöntem ve argümanlarla savunmamız gerektiği konularında fikir birliğine vardık. Gelişmelerle ilgili kendilerini bilgilendireceğiz. Bazı görüşmeleri birlikte yapmamız gerekirse birlikte olacağız. Görüşmelerin temini hususunda da yardımcı olacaklar.
2. Öğleden sonra, daha önceden randevulaşarak, Ulaştırma Bakanlığında görüştüğümüz kişilerden biri, bu görevinden önce DLH (Demiryolları, Limanlar ve Havaalanları İnşaatı) Genel Müdür Yardımcılığı yapmış, bu konunun içinde bulunmuş, konuya vakıf bir kişiydi, ikinci kişi ise yine Ulaştırma Bakanlığında Daire Başkanlığı yapmakta olan bir bürokrattı. Sizlere 1,5 saatten fazla süren bu görüşme ile ilgili ayrıntıları aktarmak, konuya nasıl yaklaşıldığını anlamak ve tezimizin ne kadar haklı olduğunu görmek bakımından yararlı olacaktır. Nitekim bizim için çok yararlı oldu.

Görüştüğümüz Genel Müdür Yardımcısı, Erzincan-Tirebolu-Trabzon veya Erzincan-Trabzon olarak tarif edilen güzergâh çalışmaları ile ilgili bilgi verdi. Düşünülen demiryolunun, yük ve yolcu taşıma amaçlı olduğunu, eğimin binde 18 olması gerektiğini, hızlı trende kurp yarıçapının 3500 mt olması gerektiğini, kurp büyüyünce tünel boylarının ve güzergâhın uzadığı ve dolayısı ile maliyetin arttığını belirtti. Her ne kadar hız 250 km olarak

belirtiliyorsa da, bu hıza ancak yolun %50-60' ında ulaşılabilceğini diğerkesimlerde ise daha az hız sağlanabileceğini ilave etti. (Bu bilgiler Prof. Dr. Fazıl Çelik'in çalışmalarında kullandığı ve bizlerin de hocanın çalışmalarından bildiğimiz genel demiryolu bilgileridir. Hocanın çalışmalarında da hızlı trenle ilgili standartların tümü gözetilerek alternatif güzergâhlar tespit edilmiştir.)

Belirtilen ikinci husus, 2009 yılında Yüksel Domaniç firmasına yaptırılan projenin "Avan Proje (Ön Tasarım)" olduğu, bu tür çalışmaların ihale edilerek ön fikir almak için yaptırıldığıdır. Yani önce Avan Proje yaptırılmakta, bu çalışma siyasi iradeye sunulmakta, eğer bu ön proje fizibl (yapılabilir) çıkarsa, siyasi irade tarafından "Tatbikat (Uygulama) Projesi" için talimat verilmektedir. Söz konusu olan bu Avan Proje çalışmasının 2010 yılı sonunda bitirildiği ve 2011 başlarında siyasi iradeye sunulduğu ancak mali ve ekonomik açıdan fizibl çıkmadığı belirtildi. Ancak siyasi iradenin nadiren de olsa Avan Projeye istinaden karar verebileceği de ifade edildi.

Burada dikkat edilmesi gereken husus; Ön Proje çalışmalarında ısrarla "Erzincan-Gümüşhane-Tirebolu" ve "Erzincan-Gümüşhane-Trabzon" güzergâhları üstünde çalışılması, Bayburt'tan geçebilecek çok sayıda daha kısa ve düşük maliyetli güzergâh alternatifleri üzerinde hiç durulmamış olmasıdır. (Her ne kadar Sayın Gn. Md. Yrd. Bayburt alternatiflerinin de araştırılmış olabileceğini tahmin ettiğini belirtmiş ise de, böyle bir çalışma yapılmış olsa idi, Prof.Dr. Çelik'in bu güne kadarki iddialarına bir cevap verilirdi. Varsa bu çalışmaları da görmek isteriz, isteyeceğiz. Kaldı ki konuşma sırasında siyasi iradenin "bir de Bayburt güzergâhı çalışılsın" demesi gerektiği ifade edildiğine göre, proje hazırlanırken Bayburt alternatifinin çalışılmadığı açık şekilde anlaşılmaktadır.)

İfade edilen diğerk bir husus, Avan Proje çalışmalarında arazinin gezildiği, havadan gözlem yapıldığı ve gerektiğinde sondaj yapıldığıdır. Yani bir anlamda Prof.Dr. Çelik'in bu çalışmaları yapmadan güzergâh tespit etmesinin doğru olmadığı belirtilmeye çalışılmaktadır. (Hâlbuki Prof. Çelik

uygun güzergâhı tespit etmekle görevlendirilmiş bir kişi değildir. Yani bu işi bir ihale ile üstlenmiş değildir. Sadece ilim adamı duyarlılığı ile gördüğü doğruları ortaya koymaktadır. Dolayısı ile onun çalışmalarında hava fotoğrafları/gözlemleri, sondaj çalışmaları aramak haksızlık olur. Hoca "Araştırmada Esas Alınan Kriterler"i ve "Araştırma Yöntemi"ni raporunda açıkça ortaya koymuştur. Bunlar yanlış veya yetersiz bulunuyor ise, karşı görüşlerin neler olduğu da açıkça ifade edilmelidir ki, cevaplanabilsin.)

Samimi bir atmosferde cereyan eden bu yararlı görüşmede, Sayın Gn. Md. Yardımcısı son olarak; çalışılan Erzincan-Trabzon güzergâhının en kısa mesafe olduğu, Trabzon limanının Doğu Karadeniz'in en büyük limanı olduğu, hızlı trenin mutlaka Erzincan'dan geçmesi gerektiği, sonuç itibariyle demiryolu güzergâhlarını coğrafyanın belirleyeceği, bu hızlı tren hattının 2023'e kadar gerçekleşemeyeceği ve bu güzergâh konusunda yoğun bir yöresel siyasi baskı oluşturulmaya çalışıldığı hususları üzerinde durdu.

Bu konularla ilgili görüşlerimizi değerli hemşerilerimize net bir biçimde aktarabilmek için ayrı ayrı açıklayacağız:

- a) DLH'nın çalıştığı Erzincan-Trabzon güzergâhı en kısa mesafe değildir. Tirebolu alternatifi(312km) çıkarılsa bile, bu güzergâh 247 km dik. Hâlbuki **Prof. Çelik'in Nisan 2013 te yaptığı yeni çalışmalara göre;** Erbaş-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon güzergâhı 182 km, Erbaş-Bayburt-Yeniay limanı güzergâhı ise sadece 148 km dir. (Ek:1 Prof.Dr. Fazıl Çelik "Doğu Karadeniz Demiryolu Bağlantısı Nereden Sağlanmalıdır?" Nisan 2013)
- b) Trabzon limanının Doğu Karadeniz'in en büyük limanı olduğu doğrudur. Bu limana ulaşılacaksa, hocaların yeni çalışmalarında Trabzon limanına ulaşmanın daha kısa ve ucuz en az yedi alternatifi vardır. Kaldı ki şunu iyi düşünmek durumundayız, Trabzon limanının kapasitesi gelecekte doğu ve güneyi Karadeniz'e bağlayacak böylesi önemli bir demiryolu hattının yükünü kaldırabilecek midir? Yoksa Trabzon yakınlarında lojistik merkez olacak yeni bir liman inşa etmek mi gerekir? Bilindiği gibi liman

inşa etmek, dağ silsilelerini aşan tren yolu inşa etmekten çok daha ucuz bir yatırımdır.

- c) Hızlı trenin mutlaka Erzincan'dan geçmesi gerektiği konusunda genel ve yanlış bir şartlanma mevcut. (Sanki Sayın Ulaştırma Bakanı'nın ve Alt Yapı Yatırımları Genel Müdürü'nün Erzincanlı olması dolayısı ile böyle bir gereklilik ima ediliyor.) Bu düşünce iki açıdan yanlıştır. Birincisi Sayın Ulaştırma Bakanı bildiğimiz kadarı ile rasyonel düşünceyi savunan bir yapıya sahip. İkincisi ve daha önemlisi ise, kuzey istikametine gidecek hızlı tren hattı her halükarda Erzincan çıkışlı olacaktır.(Erzurum çıkışlı olduğu gibi) Yani daha önce(2023'ten önce) Erzincan-Erzurum hızlı tren hattı yapılmış olacağına göre, daha sonra yapılacak Karadeniz bağlantısının hangi noktadan başlayacağı önemli değildir. **Netice itibariyle çalışmakta olan bir hızlı tren hattına bağlanacak "kuzey yolu"nun en kısa ve ucuz olması esas olmalıdır.**
- d) Sayın Ulaştırma Bakanı'nın daha önce bir vesile ile ifade ettiği **"Güzergâhı coğrafya belirler, tren yolunu bulur."** özdeyişi fevkalade önemli bir tespittir. Bu görüş diğer yetkililer tarafından da ifade edildiğine göre, genel bir kabul görmüş demektir ki, bu nokta önemli. Ancak bu önemli tespitin gereğinin yapılması için konunun takipçisi olmalıyız.
- e) "Karadeniz'e bağlanacak hızlı tren hattının 2023 yılına kadar gerçekleştirilemeyeceği" görüşüne gelince; projenin realizasyonu ülkenin ihtiyacı ve genel ekonomik imkânlarla ilgili bir konudur. O tarihlere kadar gerçekleştirilemeyeceği tahminleri, proje çalışmalarının yanlış istikametlerde yapılmasını haklı kılmaz. Burada tartışma konusu olan en uygun güzergâhın belirlenmesi, ülke kaynaklarını israf edecek yanlış çalışmalardan kaçınılmasıdır. Ne zaman gerçekleştirileceği ayrı bir konudur.

- f) Bir de bu konuda yoğun bir yöresel siyasi baskı olduğundan, bu baskıların bürokratları rahatsız ettiğinden söz edilmektedir. Kimler tarafından ne tür baskıların olduğunu bilmemekle birlikte, **BAYPROJE olarak bizim girişimlerimizin herhangi bir baskı değil, rasyonel gerçekler, ilmi veriler, ülke yararı dikkate alınarak karar verilmesine katkıda bulunmak olarak değerlendirilmesinin doğru olacağını düşünüyoruz.**
3. Aynı gün akşamüstü üçüncü görüşmemizi, hemşerimiz Merkez Valisi Sayın Nafiz Kayalı ve Müteahhit Sayın Yakup Kaldırım ile yaptık, konuyu tartıştık, yapılması gereken görüşmelerle ilgili düşüncelerini öğrendik. Girişimlerimiz konusunda yardımcı olabilecekleri hususları beyan ettiler.
4. 26 Nisan sabahı ilk görüşmeyi TCDD Genel Müdürlüğü'nde Tesisler Daire Başkan Yardımcısı olan Hemşerimiz Sayın Meşhut Kargı, yine aynı teşkilatta Şube Müdürü olarak görev yapan hemşerilerimiz Sayın Sami Keskin ve Nami Aktan'la yaptık. Konu hakkında sahip oldukları bilgileri konuştuk. Bundan sonra bu meseleyi daha yakından takip edecekler ve görüşeceğimiz ilgili zevatla temasımıza yardımcı olacaklar.
5. O gün ikinci görüşmemizi Eski Milletvekilimiz Sayın Doç. Dr. Ülkü Gökalp Güney'le yaptık. Kendilerine kitap haline getirdiğimiz "demiryolu raporu" ve bu konuda yaptığımız temaslar hakkında bilgi verdik. Bundan sonra kimlerle, ne şekilde temas kurmamız gerektiği konusunda görüşlerini aldık. Sayın Güney'in yöntem olarak önerisi; hemşerilerimizle oluşturulacak büyük çalışma grupları ve geniş katılımlı toplantılarla sonuç alınmasının zor olduğu, dolayısı ile etkin olabilmek için, doğru tezi, az sayıda kişinin (yani bizlerin), gerekli kişilerle görüşmesinin yeterli olacağı şeklindedir. Bu görüş tarafımızdan da uygun bulunmuş, çalışmalarda etkin olabilecek siyasetçi, işadamaı, bürokrat, ilim adamı hemşerilerimizin güçlü destekleri ve katkılarıyla sonuç alınabileceği sonucuna varılmıştır.
6. 26 Nisan günü son görüşmeyi, Yargıtay Başkanvekili ve Ceza Genel Kurulu Başkanı olan hemşerimiz Sayın Abdülkadir İlhan'la yaptık. Kendisini

"Bayburt'un Karadeniz'e Demiryolu Bağlantısı Raporu"muz konusunda bilgilendirdik. Bu meselenin bazı ortamlarda zaman zaman gündeme geldiğini belirttiler. Konunun ülke yararı ön planda tutularak savunulması tarzının doğru bir yaklaşım olduğunda fikir birliği sağlandı. Bundan sonraki çalışmalarımızda yardımcı ve destek olacaklarını beyan ettiler.

Değerli hemşerilerimiz,

İki gün gibi kısa bir süre içinde yapmış olduğumuz görüşmeler ancak bu kadar olabildi. Bazı hemşerilerimizle programlarımızın örtüşmemesi dolayısı ile görüşemedik. Ankara'ya yapacağımız ikinci bir seyahatte görüşmemiz gereken diğer hemşerilerimizle görüşüp, fikir alışverişinde bulunacağız. Daha sonra bu konu ile ilgili yetkililere ulaşp, raporun içeriğini ve haklı tezimizi anlatarak doğru kararın verilmesine katkıda bulunmaya çalışacağız.

Ankara seyahatimizden sonra Prof. Dr. Çelik ile telefon görüşmemiz oldu, temaslarımız ve intibalarımızdan kısaca bahsettik. Bu arada, daha önce devam ettiğini söylediği yeni alternatif güzergâh çalışmalarının ortaya çıktığını belirtti ve bize gönderdi. Bu çalışmalarda hoca eski çalışmalarını geliştirmiş, yeni alternatifler ortaya koymuştur.

Ek'te sunduğumuz **"Doğu Karadeniz Demiryolu Bağlantısı Nereden Sağlanmalıdır?** başlıklı bu yeni çalışmaları da dikkatle tetkik etmenizi bekliyoruz. Söz konusu bu yeni çalışmalarda Prof. Dr. Çelik DLH'nın yaptırdığı çalışmada geçilen şehirlerden geçerek Bayburt yolu ile nasıl daha kısa ve ucuz alternatifler çıkabildiğini ispat etmektedir. Aslında mukayese tablosunun altında belirtilen, **Erbaş-Bayburt-Yeniaylimanı (148km) güzergâhı en uygun görünmekle birlikte, Erbaş-Bayburt (Oruşbeyli)-Gümüşhane-Trabzon(182km) ve diğer tüm alternatifler DLH'nın Avan Projesindeki güzergâhtan daha kısa ve ucuzdur.**

Dolayısı ile Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'ne, Prof.Dr.Çelik'in bu alternatifleri üstünde proje çalışması yaptırması kaçınılmaz görünmektedir.

Sonuç olarak; Bayburt'un Karadeniz'e Demiryolu Bağlantısı konusu ile ilgili Ankara görüşmelerimiz, izlenimlerimiz, değerlendirmelerimiz ve bu ziyaretlerden sonraki gelişmeler yukarıda özetlenmiştir.

Bu davayı daha önce de belirttiğimiz gibi, yöresel milliyetçilik haline getirmeden, siyasi polemik konusu yapmadan, öncelikle ülke yararını ön planda tutarak, ilmi gerçekler ışığında ve tabii bölge gerçeklerini de göz ardı etmeden takip etmeye devam edeceğiz.

Selam, sevgi ve saygılarımızla,

31 Mayıs 2023

Ek:1 Prof. Dr. Fazıl elik "Doğu Karadeniz Demiryolu Bağlantısı Nereden Sağlanmalıdır?" Nisan 2013 KT  TRABZON

EK-1

DOĞU KARADENİZ DEMİRYOLU BAĞLANTISI NEREDEN SAĞLANMALIDIR?

Prof.Dr. Fazıl ÇELİK, KTÜ,

İlk makinenin (Buhar Makinesi) icadıyla birlikte ilk motorlu kara taşımacılığı, 1829'da, İngiltere'nin Manchester-Liverpool şehirleri arasında başladığında, Osmanlı da bu müthiş gelişmeyi Anadolu'ya taşımak üzere ilk olarak İzmir-Turgutlu hattını inşa ettirmiş (1860) ve Anadolu'yu baştanbaşa kesen demiryolu planlamaları yaptırmıştı.

Bu planlamalar arasında Doğu Karadeniz'in demiryoluyla dahile (içe) bağlanması için Sultan II. Abdülhamit çeşitli etütler yaptırmış; Bölgenin güneyinden planlanan Erzincan-Erzurum hattının Karadeniz'e en optimum şekilde nasıl bağlanacağı konusu araştırılmıştır. Yapılan etütler neticesinde en uygun bağlantının, ekli haritadan görüldüğü gibi, Erzincan'ın doğusundaki Erbaş ya da Saptıran üzerinden olması gerektiği sonucuna varılmıştır: Saptıran ya da Erbaş üzerinden Bayburt ovalarına çıkılacak ve Bayburt üzerinden Karadeniz Suyoluna bağlanılacaktı. Karadeniz Suyoluna çıkış noktaları olarak da başta Trabzon olmak üzere Tirebolu, Arsin, Araklı, Sürmene ve Of alternatifleri etüt ettirilmişti.

Etüt edilen bütün alternatiflerde Bayburt her zaman var olmuştur. Soğanlı dağlarında ortaya çıkan daha uzun tünellerden kaçınmak amacıyla çalışmalarda daha ziyade Bayburt-Gümüşhane hattı üzerinde durulmuştur.

“Demir ağlarla örmek Anayurdu dört baştan” sloganı ile demiryolu yapımına çok büyük bir önem verilen Atatürk döneminde de güzergah araştırmaları hep Saptıran-Bayburt ya da Erbaş-Bayburt üzerinden olmuştur.

Doğu, Batı ve Güney bağlantıları ve nakliyatı dikkate alındığında en optimum bağlantı'nın Erbaş üzerinden olması gerektiği açıktır.

Saptıran ve Erbaş bağlantılarından vazgeçilip Bayburt'un devreden çıkarılması; Demiryolları Limanlar ve Havameydanları (DLH) Genel Müdürlüğü'nün 1983, 1997 ve son olarak 2009 yılında yaptırdığı çalışmalarla olmuştur. Ancak DLH'nın Bayburt'u baypas eden bütün projelerinin, Abdülhamit ve Atatürk döneminde belirlenen hatlardan daha uygun ve ekonomik olduğu ortaya konulmamıştır. Daha doğrusu o güzergahlar çalışılmış değildir.

Geçmişte düşünölen Erbaş-Bayburt-Göümüşhane-Trabzon güzergahı, Yüksek Hızlı Tren Standartlarına göre, 1/25000’lik topografik haritalar üzerinden tarafımızdan etüt edilip boykesitleri çıkarılmış ve çok olumlu neticeler elde edilmiştir. Çalışmada -Erbaş, daha kısa bağlantıyı sağlasa da- Yüksek Hızlı Tren’in Tercan’dan geçme ihtimali dikkate alınarak güzergah Erbaş’tan değil de; biraz daha güneyindeki Çadirkaya İstasyonu’ndan başlatılmıştır.

Çadirkaya’dan Bayburt ovasına çıkan güzergah (ekli haritadaki kırmızı hat), Bayburt’un Oruçbeyli istasyonu üzerinden Göümüşhane ve İkisu’ya varmaktadır. İkisu’da en uzun tünele giren güzergah, Hamsiköy’de tünelden çıkmakta ve buradan çatallaşarak I ve II alternatifleri elde edilmekte ve Trabzon’a varmaktadırlar. Güzergahlarda hız 250 km/saat, maksimum eğim binde 18’dir. I nolu güzergah uzunluğu 207 km, II nolu güzergah uzunluğu 218 km olup 247 km olan DLH güzergahından çok daha kısadırlar. Eğer güzergah Çadirkaya’dan değil de Erbaş’tan başlatılsa; güzergah uzunlukları 25 km daha kısalmaktadır. (Yüksek Hızlı Demiryolunun kilometre maliyeti yaklaşık olarak 20 milyon TL alınabilir).

Güzergahı Erzincan’dan başlatsak bile I nolu güzergah uzunluğu 233, II nolu güzergah uzunluğu 244 km olmaktadır ki yine de DLH projesinden uzun değildirler.

Yeni çalışılan Bayburt-Göümüşhane-Trabzon hattı ile daha önce çalıştığımız diğer alternatif güzergahlar, DLH projesi ile birlikte ekli tabloda toplu olarak verilerek mukayese edilmişlerdir. Görüldüğü gibi sadece ilk yatırım maliyetleri açısından bile Bayburt’tan geçen güzergahlar 2 milyar TL’ye varan tasarruflar sağlamaktadırlar ki Bayındırlık Bakanlığı fiyatlarıyla 30 bin konut (150 bin nüfuslu bir şehir) inşa edecek düzeydedir.

Sonuç olarak; Giresun’dan Rize’ye kadar Karadeniz’in her noktasından Erzincan demiryollarına en ekonomik bağlantıyı Bayburt ovaları sağlamaktadır. Bağlantı ister Erzincan istasyonundan isterse Çadirkaya ve Erbaş üzerinden Erzincan’a bağlanmak şeklinde olsun durum değişmemektedir. Çadirkaya ve Erbaş bağlantıları, güzergahı 40-80 km kadar kısaltmaktadır ki bu kısalık çok önemli bir tasarruf sağlamaktadır. Ayrıca Bayburt’tan geçen güzergahların 50-60 kilometresi düz alanlar olduğundan toprak işleriyle birlikte tünel ve köprü işleri de daha az olmaktadır.

İlk yatırım maliyetleri yanında ileriye yönelik Fayda/Maliyet analizleri yapıldığında da Bayburt alternatiflerinin, “*Görünen köy kılavuz istemez!*” misali daha rantabl çıkacağı açıktır.

Sayın Bakan Binali Yıldırım’ın deyimiyle, “***Güzergahı coğrafya belirler; tren yolunu bulur!***”...

Nisan 2013, KTÜ, TRABZON.

TABLO-1: Erzincan-Karadeniz Yüksek Hızlı Tren (YHT) Güzergah Alternatifleri Tablosu, Nisan 2013, KTÜ

	Uzunluk (km)	Maksimum Eğim (binde)	Minimum Yarıçap (m)	En Uzun Tünel (km)	Toplam Tünel (km)	Maliyet	Tasarruf Milyar TL
Erzincan-Gümüşhane-Trabzon (DLH Projesi)	247	18	3500 (1000)	14.3	135	5.2	Baz
Erzincan-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon (I)	233	18	3500	16.5	125	4.6	0.6
Erzincan-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon (II)	244	18	3500	13.0	141	4.8	0.4
Çadirkaya-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon (I)	207	18	3500	16.5	108	4.0	1.2
Çadirkaya-Bayburt-Gümüşhane-Trabzon (II)	218	18	3500	13.0	123	4.2	1.0
Erzincan-Bayburt-Trabzon Limanı	225	18	3500	14.1	118	4.4	0.8
Çadirkaya-Bayburt-Trabzon Limanı	199	18	3500	14.1	100	3.8	1.4
Çadirkaya-Bayburt-Trabzon Limanı	175	25	3500	14.4	73	3.2	2.0
Çadirkaya-Bayburt-Yeniay(Çamburnu) Limanı	173	25	3500	12.3	70	3.1	2.1
Çadirkaya-Bayburt-Of	177	25	3500	12.3	69	3.2	2.0

NOT : Çadirkaya'dan başlatılan güzergahlar, Erbaşı'tan başlatılması halinde güzergah boyları 25 km daha kısalmaktadır. Örneğin; Erbaşı-Bayburt(Oruçbeyli)-Gümüşhane-Trabzon 182 km olmakta ve Erbaşı-Bayburt-Yeniay limanı ise 148 km olmaktadır.

