



Bayburt Bilgi Paylaşım ve Proje Üretim Derneği (BAYPROJE)

Bayburt'un Karadeniz'e Demiryolu Bağlantısı Raporu

Mart 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:6

İÇİNDEKİLER

GİRİŞ	3
BÖLÜM 1	6
Bayburt'u Karadeniz'e Bağlayacak Demiryolu Konusu Nedir?	
BÖLÜM 2	11
Konu Nasıl Okunmalıdır? Yorumumuz Nedir?	
BÖLÜM 3	15
Bayburtlular Olarak Neleri Nasıl Yapmalıyız?	
Ek:1 "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu ve Bayburt"	
Doç.Dr. Murat Küçükuşurlu	18
Ek:2 UDH Bakanlığı web sitesi, Demiryolları haritası	33
Ek:3 "Trabzon-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâh	
Alternatifleri Raporu" Prof.Dr. Fazıl Çelik	34
Ek:4 KTÜ Ulaştırma ABD'da Yapılan Güzergâh	
Etütlerinin. Aralık 2011'de Revize Edilmiş Tablosu	52
Ek:5 DLH'nin Alternatifi haritası	53
Ek:6 "Ortadoğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu	
Projesi" Prof.Dr. Fazıl Çelik	54

GİRİŞ

Muhterem Hemşerilerimiz,

Değerli Bayburtlular,

Son günlerde yoğunlaşan "Erzincan-Trabzon Hızlı Tren Güzergâhı" ile ilgili tartışmalar, Bayburt açısından fevkalade hayati öneme sahiptir ve bu sebeple konunun doğru okunup, doğru anlaşılıp, doğru savunulması zorunludur.

Esasen; böyle bir projenin varlığı, tarihi geçmişi, Erzincan - Trabzon bağlantısı için 1983 ve 1997 yıllarında İTÜ'ye yaptırılan güzergâh değerlendirme çalışmalarının sonuçları ve yine 2009'da özel bir firmaya verilen güzergâh belirleme çalışmalarından haberdar olan Bayburtlu sayısı, herhalde iki yıl öncesine kadar yok denecek kadar azdı.

Nitekim bizler de konu hakkında 9 Nisan 2011 tarihinde Ankara'da yaptığımız BAYPROJE istişare toplantısında bilgi sahibi olduk. Bu toplantıda hemşerimiz Doç. Dr. Şeref Oruç konuyu gündeme getirdi ve Bayburt açısından önemini vurguladı. Bunun üzerine konuyu araştırmak istedik ve Karadeniz Teknik Üniversitesinde Prof. Dr. Fazıl Çelik başkanlığında bir grup öğretim üyesinin yaptığı "Trabzon-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Alternatifleri" çalışmasına ulaşip, detaylarını öğrenmeye çalıştık.

Ekim 2011 de Prof. Çelik'in basına yaptığı açıklamalardan sonra, bu önemli konuya Bayburt yerel basını ilgi gösterdi ve gelişmeleri takip etmeye başladı. Özellikle "Bayburt Postası" hemen her sayısında konuyu işleyerek, gündemde tuttu.

Kabul etmemiz gerekir ki, Bayburtlular olarak 2011 yılı boyunca bu meseleyi iyi takip etmedik, önemini kabul etmekle birlikte, Bayburt lehine bir sonuç çıkabileceğine inanmadık. O kadar ki; yıl boyunca BAYPROJE olarak gerek Bayburt'taki temaslarımız sırasında ve gerekse 2 Aralık 2011 de Ankara'da yaptığımız 2. Bayproje Toplantısında konuyu gündeme getirdiğimizde, ilgililerde

sanki geç kalınmış olduğu ve yapılacak bir şey kalmadığı gibi bir kanaatin var olduğunu gördük.

2012 yılı başında Prof. Dr. Fazıl elik'e ulaşarak; Temmuz 2011 tarihli **"Trabzon-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Alternatifleri Raporu"**nu, **"Aralık 2011 Tarihinde Revize Edilmiş Güzergâh alışmasını"**, **"Sayın Başbakan'a hitaben yazdığı 25.12.2011, 31.12.2011 ve 04.01.2012 tarihli  mektubu"** ve **"08.02.2012 tarihinde yaptığı basın toplantısı metnini"** temin ettik.

Söz konusu raporu ve mektupları dikkatli bir biçimde tetkik edince, bu davanın tüm hemşerilerimiz tarafından bilinmesi ve sahiplenilmesi gerektiğini düşünerek, BAYPROJE olarak temas halinde olduğumuz Türkiye'nin muhtelif şehirlerindeki 450 kadar hemşerimize, konunun önemini belirten bir mektup yazdık ve bu mektubu 15 şubat 2012 tarihinde e-posta yolu ile gönderdik. Bu mektubun ekinde yukarıda bahsedilen rapor ve dokümanlar da mevcuttur.(Söz konusu rapor ve ekleri www.bayproje.org adresli sitemizde o tarihte yayınlanmış olup halen bu sitede görülebilir.)

Bu arada, Ocak 2012 içinde, Milletvekilimiz Sayın Bünyamin zbek ile Belediye Başkanı H.Ali Polat, BSTO Başkanı İbrahim Yumak ve niversite Rektrnn de konuyu önemsedikleri, işbirliğine hazır oldukları, bu konuda mücadele edecekleri ve Prof. Dr. elik'i Bayburt'a davet edeceklerine ait beyanatlarını basından takip ettik. Yine Ankara - Bayburt Kültür ve Yardımlaşma Derneği'nin yayınladığı "Bayburt'un Sesi" dergisinde de söz konusu rapor ve Başbakan'a mektuplar yayınlanarak konuya destek verildi.

Bu tarihten sonra, konu Bayburt basınında daha fazla yer buldu, Bayburt için arz ettiği önem ve Hızlı Tren Hattının Bayburt'tan geçmesini gerektiren ilmi ve rasyonel verilere ilgi arttı.

17 şubat 2012 tarihinde Giresun niversitesinin bu konu ile ilgili olarak düzenlediği alıştay, Mayıs 2012 de TCDD Genel Müdürünün açıklamaları, evre ve şehircilik Bakanlığınca düzenlenen evresel Etki Değerlendirme (ÇED) toplantısı, evre ve şehircilik Bakanının açıklamaları konunun gündemde kalmasını sağladı.

Eylül 2012 de hazırlanan ve askıya çıkan ÇED raporuna Prof. Dr. Çelik ve BSTO'nın itiraz ettiklerini ve itiraz dilekçelerini verdiklerini, bu konuda yapılan basın açıklamalarını yine yerel basından takip ettik.

Nihayet, 21 Kasım 2012 tarihinde Bayburt Üniversitesinin daveti ile Prof. Dr. Fazıl Çelik Bayburt'ta bir konferans verdi, Erzincan-Trabzon Demiryolu meselesinin tarihi geçmişini, yaptığı çalışmaların detaylarını ve demiryolu güzergâhı alternatifleri ile ilgili tezini yeniden anlattı. Burada dikkatinize sunmak istediğimiz husus, bir yıl kadar önce gerçekleştirileceği yetkililer tarafından beyan edilen bu konferansın ancak şimdi, yani bir yıl sonra organize edilebilmiş olmasıdır.

Bu konferanstan sonra hemşerilerimizin konuya daha bilinçli olarak sahip çıkacağını umuyoruz. Konu yerel basında işlenmeye devam etmektedir. BAYPROJE'nin Kasım 2012 içinde yapılan 5nci İstanbul ve 3ncü Ankara toplantılarında da konu yeniden görüşülmüş, Prof Dr. Fazıl Çelik ve ekibi tarafından ileri sürülen ilmi veriler ışığında, hızlı demiryolu hattının Bayburt'tan geçmesini sağlamak için, neler yapılması ve nasıl bir yol izlenmesi gerektiği tartışılmıştır.

Son olarak; 2013 yılının ilk günlerindeki Bayburt seyahatimiz sırasında, Trabzon'da Prof.Dr. Fazıl Çelik ve Doç.Dr. Şeref Oruç'la bir öğlen yemeğinde bir araya geldik, kafamıza takılan tüm soruları sorduk. Daha sonra da Prof.Dr. Çelik telefon görüşmesi yolu ile uzmanlık sahasına giren detaylarda bizi aydınlattı.

Tüm bu gelişmelerden sonra, konuyu bir bütün halinde hemşerilerimizin bilgisine ve dikkatine sunmanın yararlı olacağını düşündük. Bu raporun kaleme alınma sebebi budur.

Şunu da ilave edelim ki, buraya kadar anlatmaya çalıştığımız uzunca tarihi süreci aktarmaktan maksadımız; bu örnekten hareketle, Bayburtlular olarak çok haklı davalarımızda birlik içinde, yeterince duyarlı, tam zamanında, bilinçli ve kararlı şekilde hareket edip edemediğimizi değerlendirmemize yardımcı olmasıdır.

BÖLÜM 1

Bayburt'u Karadeniz'e Bağlayacak Demiryolu Konusu Nedir?

Bu bölümde konunun kolay anlaşılabilmesi için; "Bayburt'u Karadeniz'e Bağlayacak Demiryolu Konusu" ya da "Trabzon-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâhı Meselesi" ile ilgili tespitleri, aşağıda madde başlıkları olarak verecek, daha sonra yorum ve önerilerimizi sunacağız.

1. Demiryolunun Karadeniz'e (Trabzon Limanına) ulaştırılması meselesinin, gerek Cumhuriyetin ilk yıllarında ve gerekse Osmanlı döneminde düşünülmüş olduğu, tarihi "İpek Yolu"nun demir yoluyla da geçilmesinin amaçlandığı anlaşılmaktadır. Bu düşüncenin 130 yıllık bir geçmişi vardır. (Ek:1 "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Demiryolu ve Bayburt" Doç.Dr. Murat Küçükuşurlu)
2. Geçmişte, Doğu'yu Karadeniz'e bağlayacak tüm tren yolu güzergâhlarının Bayburt'tan geçmesi öngörülmüştür. Bu husus Osmanlı belgelerinde de, 1924-28 yıllarına ait demiryolu dokümanlarında da görülmektedir.(Ek:1)
3. O dönemlerin teknik imkânlarıyla Doğu Karadeniz dağlarını en kolay biçimde geçmek için Harşit vadisinin kullanılması düşünülmüş ve Gümüşhane-Tirebolu yolu ile Karadeniz'e ulaşmak hedeflenmiştir.
4. Bu nedenle; 1983 ve 1997 yıllarında İTÜ'ye bu güzergâh üzerinde çalışma yaptırılmış,2009 yılında da özel bir şirkete (muhtemelen aynı şartlanma ile) Erzincan-Gümüşhane-Tirebolu güzergâhı

çalıştırılmıştır. Her üç etüdünde fizibl (yapılabilir) çıkmadığı anlaşılmaktadır.

5. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının web sitesinde, yük ve yolcu taşıma amaçlı " Yüksek Hızlı Tren Yolu"nun 2023 yılına kadar Karadeniz'e bağlanması öngörülmüştür.(Ek: 2 UDH Bakanlığı web sitesi, Demiryolları haritası)
6. Doğu Karadeniz'e bağlanacak demiryolu Karışık Trafiğe (hem yük ve hem de yolcu) yönelik olacaktır. Elektrikli, Çift Hatlı ve Yüksek Hızlı (YHT) olması hedeflenmiştir.
7. KTÜ Mühendislik Fakültesi, İnşaat bölümü, Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı Prof. Dr. Fazıl Çelik ve çalışma arkadaşları "Demiryolunu Karadeniz'e ulaştıracak hattın en uygun güzergâhı hangisidir?" konusunda uzun süredir çalışmakta ve bu konuda önemli sonuçlara ulaşmış bulunmaktadır.
8. Çalışmanın amacının; mevcut tren yolunu, demiryolu ulaşım standartlarına uygun biçimde, en kısa yoldan, en az maliyetle, azami ekonomik yararı sağlayarak Karadeniz sahiline ulaştırmak olduğu anlaşılmaktadır.
9. Ulaşıkları sonuçlar, Temmuz/2011'de "Trabzon- Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Alternatifleri" başlıklı bir raporla kamuoyunun bilgisine sunulmuştur. (Ek:3 "Trabzon-Erzincan Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Alternatifleri Raporu" Prof. Dr. Fazıl Çelik)
10. Bu raporda doğal olarak, 1983 yılından beri birkaç defa etüt çalışmaları yaptırılan ancak fizibl (yapılabilir) bulunmadığı halde ısrar edilen "Erzincan - Tirebolu Güzergâhı" ile kendilerinin tespit ettiği en az 7(yedi) alternatif güzergâhı karşılaştırdıkları

görülmektedir. (Halen daha uygun güzergâh arayışlarıyla ilgili çalışmalarının devam etmekte olduğunu da biliyoruz.)

- 11. Söz konusu raporda, tartışma konusu olan Tirebolu-Erzincan hattı, diğer yedi alternatif güzergâhla karşılaştırılmakta, konu açısından önem arz eden 15 kadar temel parametre bakımından üstünlükler irdelenmektedir.(Denize Uzaklık, Maksimum Eğim, Minimum Kurp Yarıçapı, Maksimum Hız, En Uzun Tünel, Toplam Tünel Uzunluğu, Düz Arazi Oranı, Maksimum Hız, Maliyetler v.s. gibi)**
- 12. Karşılaştırma tabloları incelendiğinde hemen tüm parametreler açısından Tirebolu-Erzincan güzergâhı, diğer alternatiflerin çok gerisinde kalmaktadır.(Ek:4 KTÜ Ulaştırma Anabilim Dalında Yapılan Güzergâh Etütlerinin, Aralık 2011 de revize edilmiş tablosu)**
- 13. DLH(Demiryolları Etüt Proje Daire Başkanlığı) nın özel bir firmaya yaptırdığı son etüt çalışmasında Erzincan'dan başlatılan tren yolu Gümüşhane'de çatallaştırılmaktadır. Bir hat Gümüşhane'den Tirebolu'ya gitmekte ve orada sonlanmaktadır(224 km.).(Bu hat Trabzon'a bağlanırsa 310 km. oluyor.) Diğer hat Gümüşhane'den direkt Trabzon'a bağlanmaktadır(247km.). Bu ikinci hattın bir alternatif olarak mı, yoksa ikinci bir tren yolu olarak mı düşünüldüğü açık değildir. İkinci bir hatsa gereksizdir, alternatif ise her ikisi de KTÜ alternatifleri ile mukayese edilemeyecek kadar geridedir. (Ek:5 DLH'nın Alternatifi Haritası)**
- 14. Prof. Dr. Çelik tarafından Aralık 2011 de revize edilen karşılaştırma tablosuna göre; Tirebolu-Erzincan hattının denize uzaklığı 230 km. iken (Trabzon limanına ise 312 km.), Arsin-Bayburt-Erbaş, Çamburnu-Bayburt-Erbaş, Of-Karaçam-Erbaş ve Rize-Karaçam-Erbaş güzergâh alternatiflerinin denize uzaklığı sadece 150 km. kadardır. Yani 80 Km. daha kısadır.**

15. Toplam tünel uzunluğu açısından bakıldığında Tirebolu-Erzincan alternatifinde 104 Km. olan tünel uzunluğu, diğer güzergâhlarda 50-60 Km. ye düşmektedir.
16. Nihayet toplam maliyet açısından bakıldığında, diğer dört alternatif güzergâhın her birinin maliyetinin, Erzincan-Tirebolu gzerghına göre yaklaşık BİR MİLYAR DOLAR daha ucuz olduğu anlaşılmaktadır. (Bir an için, tasarruf edilen bu meblağın Doğu Karadeniz Bölgesinin kalkınmasında kullanıldığını düşünürsek, yöre kalkınmasına çok büyük katkılar sağlayacağını söyleyebiliriz. Prof.Dr.elik bu tasarrufla 30.000 ev inşa etmek ve 150.000 nüfuslu yeni bir şehir kurmak mümkündür diyor.)
17. Ayrıca, demiryolunun denize ulaşmasının yaklaşık 80 km. daha kısa olması bir yandan Karadeniz'e ulaşım zamanını önemli ölçüde kısaltırken, öte yandan tren hattının işletme (bakım, onarım v.s) giderlerini de yaklaşık % 33 nispetinde azaltmaktadır. (Toplam yatırım maliyetinin düşüklüğü kadar, işletme giderlerindeki %33'lik avantajında çok önemli olduğu gözden uzak tutulmamalıdır.)
18. Doğal olarak, üstünde çalışılan daha uygun güzergâh alternatiflerinde mesafenin kısa olması ve toplam tünel uzunluğunun da az olması, tren hattının inşa edilmesi ve işletmeye alınması zamanını da ciddi ölçüde azaltacaktır.
19. 15-18 Ekim 2012 tarihlerinde Trabzon'da toplanan "Türk Dünyası Mühendislik, Mimarlık ve şehircilik Kurultayı"na Prof. Dr. elik tarafından bir proje sunulmuştur. "Ortadoğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu Projesi" başlığı ile yapılan bu sunumda konu tüm yönleri ile ve daha geniş şekilde irdelenmekte, bu çalışmada da Karadeniz'e ulaştırılacak "İpek Demiryolu"nun mutlaka

Bayburt'tan geçmesi gerektiği vurgulanmaktadır.(Ek:6 "Ortadoğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu Projesi" Prof.Dr. Fazıl Çelik)

20. Sonuç olarak, yapılan çalışmalarda Erbaş(Çaykent)'ten başlayıp, Bayburt'tan geçen ve Arsin'de veya Of'ta denize ulaşan güzergâhların, Yüksek Hızlı Treni denize ulaştıran en uygun güzergâhlar olduğu anlaşılmaktadır.
21. Dolayısıyla, Erzincan-Tirebolu güzergâhı, geçmişte birkaç defa etüt edilmiş (1983 ve 1997), ancak fizibl (yapılabilir) bulunmamış bir güzergâh konumunda olduğu, buna rağmen hala üstünde ısrar edildiği görülmektedir.
22. Bu ısrarın sonucu olarak da, son günlerde söz konusu güzergahla ilgili ÇED (Çevresel Etki Değerlendirmesi) raporunun, (Prof.Dr.Çelik'in ve BSTO'nın itirazlarına rağmen) düzenlendiği şeklinde haberler geçilmekte, meselenin sonuçlandığı, artık tartışılmasına gerek kalmadığı gibi bir imaj oluşturulmaya çalışılmaktadır.

BÖLÜM 2

Konu Nasıl Okunmalıdır? Yorumumuz Nedir?

Şimdi yukarıda ana başlıkları ile aktardığımız bu önemli konunun **nasıl anlaşılması gerektiğini?** Bayburt için arz ettiği önemi ve güzergâh tespiti ile ilgili yorumumuzu **sondan başlayarak** sunmaya çalışacağız. Bunu yaparken de, hissi yaklaşmamaya, rasyonel (akılcı) ve ilmin yolunda kalmaya özen göstereceğiz.

1. Kanaatimizce, Erzincan-Tirebolu-Trabzon güzergâhı için düzenlendiği ifade edilen ÇED (Çevre Etki Değerlendirmesi) raporunun herhangi bir önemi ve değeri yoktur. Çünkü önce en doğru(uygun) güzergâh tespit edilmeli, sonra bu güzergâh için ÇED raporu düzenlenmelidir. Şu anda en uygun güzergâhın hangisi olduğu hususunda görüş birliğine varılmış değildir. Dolayısıyla yanlış güzergâh tercihinin ÇED raporu da yanlış(anlamsız) olur.
2. Prof.Dr. Çelik ile ekibinin hazırladığı rapor ve önerdiği uygun alternatif güzergâhlar konusunda bu güne kadar ciddi bir itiraz olmamıştır. Alternatif güzergâh seçiminin hatalı olduğu hususunda somut bir uyarı yoktur. Sadece eğimin binde 25 alınmış olduğundan ve tren yolunun Bayburt ovasından geçmesinin çevreyi olumsuz etkileyeceğinden bahsedilmiştir. Bunlardan eğim eleştirisinin (aslında normlara uygun olmakla birlikte) binde 18'e kolayca değiştirilebileceği Prof.Dr. Çelik tarafından ifade edilmiş ve bu eğimle de çalışma yapılmıştır. Tren yolunun Bayburt ovasına olumsuz etkisine gelince, bu eleştiri tamamıyla

geçersizdir. Çünkü dünyada da, ülkemizde de onbinlerce kilometre tren yolu özellikle ovalardan geçmektedir. Tren yolu güzergâhında esas olan fiziki coğrafya açısından kolay olan yolun tercih edilmesidir. Dolayısı ile her iki eleştiri de geçersizdir.

3. Söz konusu rapora bazı çevreler tarafından şiddetli tepki gösterilmektedir. Ancak parametrelerden hangisinin yanlış olduğu ya da nasıl bir değerlendirme hatası olduğu hususunda bir beyanda bulunan, tek kelime eden yoktur. (Eğer varsa öğrenmek isteriz.)
4. Bu yaklaşım tarzı, rapora (Prof.Dr. Çelik'e) tepki gösterenlerin tamamen hissi yaklaşıtları, konuya ülke menfaatleri ve rasyonellik açısından değil, sadece yöre menfaatleri açısından baktıkları izlenimi vermektedir.
5. Önceki bölümde ifade edildiği gibi, Tren yolunu Karadeniz'e bağlayacak hattın Bayburt'tan geçmesi gereği, yapılan çalışmalarda rakamsal olarak ortaya konulmuştur. Bu tespit rasyonel düşüncenin ve ülke menfaatinin gereğidir.
6. Doğu'yu Karadeniz'e bağlayan tarihi İpek yolunun önemli bir durağı ve geçiş noktası olan Bayburt "İpek Demiryolu" ile de Karadeniz'e bağlanmalıdır. Yaklaşık 130 yıllık geçmişte, düşünülen tüm tren yolu hatlarının Bayburt'tan geçiyor olması, bugün de Bayburt'tan geçmesi gerektiğini göstermektedir.
7. Bayburt konumu itibariyle Doğu Karadeniz bölgesi ile ekonomik, sosyal ve kültürel etkileşim içindedir. Doğu Karadeniz bölgesinin hareketli ticari hayatıyla, bölgenin sahip olduğu en büyük ova olan 900 km² lik Bayburt ovasının üretim potansiyelini demiryoluyla da birleştirmek aklın gereğidir. Böylece ekonomik entegrasyon (bütünleşme) sağlanmış olacaktır.

8. Demiryolunun sahil sıradağlarına kadar geniş Bayburt ovalarından geçmesi, yatırımı kolaylaştırmakta, yatırım maliyetini ve işletme giderlerini göz ardı edilemeyecek ölçüde düşürmektedir.
9. Bilindiği gibi, Bayburt'un nüfusu son yirmi yılda 120.000 lerden 75.000 lere düşmüştür. Bayburt Türkiye'nin en küçük ve en fazla göç veren illerindendir. Önemli tarihi, kültürel, ekonomik zenginlikleri ve ciddi üretim potansiyeli olan şehrimizi, hızlı bir biçimde büyütmek durumundayız.
10. Dünyada demiryolunun geçtiği şehirlerin nüfusunun %30 kadar arttığı ifade edilmektedir. Bayburt'un nüfus kaybıyla ilgili özel durumu dolayısıyla da, tren yolu imkânından öncelikle yararlandırılması zorunludur.
11. Şunu da belirtmeliyiz ki, Bayburt'tan Demiryolunun geçirilmesi meselesi, son zamanlarda Bayburt için talep edilen havaalanından çok daha önemli ve büyük bir meseledir. Yörenin ekonomik ve sosyal yaşamını ciddi şekilde etkileyecektir.
12. Tren yolu güzergâhları saptanırken, coğrafyanın sağladığı imkânlar, yatırım maliyeti ve işletme giderleri yanında, demiryolu hattının geçirilmesi düşünülen güzergâh sayesinde sağlanacak "toplam ekonomik fayda" da önemli bir faktördür. Bu açıdan bakıldığında yerleşim yerlerinin gelişmesine katkı açısından bölgedeki şehirler arasında mutlak bir üstünlük farkı yoktur. Belki Bayburt çevredeki yerleşim yerleri içinde tren yoluna hızlı kalkınma açısından en çok ihtiyacı olan şehirdir.
13. Prof. Dr. Fazıl Çelik tren yolu sayesinde bölgenin toplam ekonomik yararını maksimize etmek maksadıyla, Erbaşı'tan Bayburt'a gelecek hattın Gümüşhane'den geçerek Trabzon'a ulaşması şeklindeki

bir güzergâh üstünde de çalışılabileceğini belirtmekte ancak her alternatifte güzergâhın Bayburt ovasından geçmesi gerektiğini ısrarla vurgulamaktadır.

14. Prof. Dr. Çelik ve ekibinin hazırladığı rapor ve ortaya konan alternatif güzergâhlarla ilgili karşı görüşleri duymaya hazırız, bekliyoruz. Ancak bu karşı görüşlerin ilmi, rasyonel(akılcı) ve bizleri ikna edecek düzeyde olması, hislerden, yöre milliyetçiliği düşüncelerinden arınmış olması gerekir.
15. Uzun zamandır KTÜ Ulaştırma Anabilim Dalı tarafından üzerinde çalışılan ve ortaya konan "Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Alternatifleri"nin dikkate alınmaması için, bu güzergâhların yanlış olduğunun ve ekonomik olmadığına ortaya konulması gerekir. Şimdiye kadar bu yönde bir eleştiri ortaya konulamamıştır. Dolayısıyla, Bayburt'un bu güzergâh tespitinde devre dışı bırakılmasının gerekçeleri açıklanmadan karar verilmesi, sadece Bayburt'a değil, Türkiye'ye ve Tarihe karşı da ciddi bir sorumluluktur.
16. Şunu da belirtmeliyiz ki, son bir yılda Prof.Dr.Fazıl Çelik ve arkadaşları yıllardır çalıştıkları bu konu dolayısıyla, değişik çevreler tarafından anlamsız bir biçimde eleştirilmişlerdir. Prof.Dr. Çelik'e haksız ithamlar ve yakıştırmalar yapılmıştır. Ancak konuya alaka gösteren ve inceleyen herkesin ciddi bir haksızlık yapıldığını gördüğünü de biliyoruz. Prof.Dr.Çelik bu meselede ilmin öngördüğü doğruları ve ülke menfaatlerini gözetmekte, meseleye sadece bu pencereden bakmaktadır.
17. Öncelikle konuya ülkemizin göz ardı edilemeyecek ölçüdeki ekonomik menfaati, ilmi gerçekler ve rasyonel düşüncenin gereği açısından bakmak durumundayız. Bu tarz bir yaklaşım bize bu tren yolunun mutlaka Bayburt'tan geçmesi gerektiğini gösteriyorsa, o zamanda tabiidir ki, Bayburtlular olarak bu tezi güçlü bir şekilde savunacağız.

BÖLÜM 3

Bayburtlular Olarak Neleri Nasıl Yapmalıyız?

Bu bölümde böyle haklı bir davada tezimizi ilgili kişi, kurum ve kuruluşlara duyurmak ve doğru bir biçimde savunmak için nasıl davranmamız, neler yapmamız gerektiği hususunda düşüncelerimizi belirteceğiz.

Tabii düşünemediğimiz farklı yaklaşım tarzları ve girişim biçimleri olabilir. Değerli hemşerilerimizin ve konunun uzmanlarının bu konudaki fikirlerini de öğrenmek isteriz.

Şimdi düşündüklerimizi yine maddeler halinde sıralayalım:

1. Öncelikle demiryolu konusunda etkili olabilecek, başta sayın milletvekilimiz olmak üzere, Bayburtlu eski ve yeni siyaset adamları, ilim adamları, üst bürokratlar, iletişimcileri tespit edeceğiz. (Bu konuda Bayproje olarak bizim bir adres bankası çalışmamız olmakla birlikte, ulaşamadığımız etkin olabilecek kişiler için hemşerilerimizin bizi bilgilendirmelerini bekliyoruz.)
2. Bu hemşerilerimize, elinizdeki raporu ve eklerini bir kitapçık halinde ulaştıracak, konuyu incelemelerini isteyeceğiz.
3. Bu kişilerin mümkünse tümünü Ankara'da bir araya getirip konuyu yüz yüze görüşmenin yararlı olacağını düşünüyoruz. Bu toplantıda konunun herkes tarafından aynı delillerle izah edilmesi ve savunulması için, içerik, kapsam, yöntem ve strateji açısından uyumun sağlanması

gereklidir. (Konu hakkında daha fazla bilgilenilmek istenirse, toplantıya Prof.Dr.Çelik de davet edilebilir.)

4. Bu toplantıda konuyu güncel takip ederek, gündemde ve canlı tutacak, Ankara'da ilgili kişi, kurum ve kuruluşlarla görüşecek, siyasi otorite nezdinde girişimde bulunacak bir "Çalışma Grubu" oluşturulması da gereklidir.
5. Bu çalışma grubu; TCDD Genel Müdürlüğü, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (eski DLH-Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Gn. Md.lüğü), Ulaştırma,Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Çevre Bakanlığı ve varsa diğer ilgili kurum ve kuruluşlar nezdinde girişimde bulunmalı, tezimizi "net ve basit" biçimde anlatmalıdır.
6. Görüşmelerde Prof. Dr. Fazıl Çelik'in ortaya koyduğu güzergâh alternatifleri hususunda itirazlar ve tereddütlerin neler olduğu sorgulanmalı, somut itiraz yoksa öngörülen en uygun güzergâhın tercih edilmesi güçlü biçimde talep edilmelidir.
7. Alternatif güzergâh çalışmaları ile, rakamsal olarak ortaya konmuş olan, "daha uygun güzergâhlara" itiraz varsa bunun somut biçimde ortaya konması, Prof.Dr. Çelik ve ekibi ile tartışılması gerekir. Hatta tarafsız uzmanların görüşüne müracaat edilmesi ve böylece doğrunun ortaya çıkarılması da istenmelidir.
8. Konuya asla yöre milliyetçiliği açısından yaklaşılmamalı, öncelikle yüksek ülke menfaatleri vurgulanmalıdır. Çünkü önümüzdeki tablo ülke menfaatinin ciddi şekilde zedeleneceğini göstermektedir. Ülke yararının dikkate alındığından emin olduktan sonra, yörenin ve Bayburt'un yararını konuşabiliriz.
9. Hemşerilerimizin tanıdığı ve yakınlığı olan tüm milletvekillerine mesele duyurulmalı, bu kitapçığı tetkik etmeleri istenmelidir.

10. Keza, Bayburt'u ziyaret eden her Bakan, Milletvekili, Siyasi Parti Temsilcisi, Üst Bürokrat ve konu ile ilgili İlim Adamı'na tezimiz anlatılmalı, alternatif güzergâh çalışmalarıyla ortaya çıkan büyük ülke menfaatine rağmen, yanışta ısrar edilmesinin nedenlerini sorgulamaları sağlanmalıdır.
11. Bayburt Üniversitesi bu çalışmalara fiilen katılmalı, ilgili fakülteleri ve akademik kadrosu ile bu davaya ilmi katkıda bulunmalıdır. Eski Üniversite Rektörü rahmetli Prof. Dr. Gökhan Budak'ın davetiyle, Kasım 2012 de Prof. Dr. Fazıl Çelik Bayburt'ta bir konferans vermiş, konuyu tüm detaylarıyla anlatmıştır. Bu konferansın düzenlenmesinin çok yararlı bir hizmet olduğunu düşünmekle birlikte, demiryolu davasında Bayburt Üniversitesi'nin yapabileceği daha çok şey olduğuna inanıyoruz.
12. Oluşturulacak çalışma grubu, özel olarak Sayın Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı ile bir toplantı temin etmeli ve konu kendisine anlatılmalıdır. Kamuoyunda meselelere rasyonel ölçülerle yaklaştığı bilinen sayın bakanın, bu konuya da aynı biçimde yaklaşarak, yanlışlığı düzelttireceğini düşünüyoruz.
13. Son olarak, bu haklı dava için Sayın Başbakan'a ulaşılmalı, daha önce Bayburt'un ikinci milletvekili olduğunu beyan eden Sayın Başbakan'dan, Doğu'yu Karadeniz'e bağlayacak "Yüksek Hızlı Tren Güzergâh Çalışması"nda yapılmakta olan bu yanlışlığın düzeltilmesi talep edilmelidir.

Kesin kanaatimiz şudur ki; böyle haklı bir davada, ilmin, akılcılığın ve ülke menfaatlerinin gösterdiği istikamette karar alınacak ve bunun tabii sonucu olarak da, 2023 yılında Karadeniz'e ulaştırılacak olan "Yüksek Hızlı Tren Yolu" mutlaka Bayburt'tan geçecektir.

31 Mart 2013

EK: 1**OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DEMİRYOLU VE BAYBURT****Doç. Dr. Murat KÜÇÜKUĞURLU,****Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü/Trabzon****BÖLÜM: 1****Meşrutiyet Döneminde Atılan Adımlar**

Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinden başlayıp, Cumhuriyet döneminde devam eden çalışmalar sonucunda yurdun dört bir yanı demir ağlarla örülürken, en çok ihmal edilen yurt köşelerinden birisi Doğu Karadeniz ve bu bölgenin iç kısmı olmuştur. Gerek Avrupa ile İran arasındaki transit ticaretini Rusların Kafkasya demiryollarına rekabetine karşı koruma, gerekse Bayburt ve Erzurum gibi iç bölgeleri sahile bağlama düşüncesiyle, bilhassa II. Meşrutiyet devrinden itibaren¹ bölgenin demiryoluna kavuşturulması için bazı adımlar atılmıştır. Fakat çeşitli nedenlerle bu teşebbüsler hayata geçirilememiş ve kağıt üzerinde kalmıştır.

Osmanlı Devleti döneminde, Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde birçok demiryolu şebekesi yapılırken, ele aldığımız bölgenin bundan mahrum oluşunun birkaç sebebi vardır. Kısaca belirtmek gerekirse, bilhassa 93 Harbi (1877-78 Savaşı) sonrasında Batum'u ele geçirdikten sonra Türkiye'nin doğu bölgesiyle çok daha fazla ilgilenen ve burayı kendi nüfuz sahası olarak ilan eden Rusya faktörü vardır. Rusya, Türkiye'nin doğusunda demiryolu yapılacaksa, bunu rakipleri olan Avrupalı devletlere yaptırmama konusunda kesin bir tavır takınmıştır. Bununla birlikte, I. Dünya Savaşı öncesinde

¹ Aslına bakılırsa Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapma fikri ve teşebbüsleri 19. Yüzyılın ortalarında ortaya çıkmıştı. Bkz. James Clyde, Elementary Geography, Edinburgh: Oliver and Boyd, Teeddale Court, London: Simpkin, Marshall and Co., 1866, p.104.

Trabzon ile doğu vilayetleri arasında bir demiryolu yapılması konusunda Fransızlarla anlaşmış ve Rusya, müttefiki durumundaki Fransızlara ses çıkarmamıştır.²

Aslına bakılırsa, bölgede demiryolu yapma konusunda Avrupalı devletlerin pek istekli davrandıkları söylenemez. Bunun nedeni, başta petrol olmak üzere, bölgede değerli yer altı kaynaklarının keşfedilmemiş olmasıdır. Osmanlı Devleti'nin ise, zor bir coğrafyaya sahip olan bölgede kendi imkanlarıyla demiryolu yapması söz konusu olmamıştır.³

Diğer taraftan, doğu vilayetlerini sahile bağlayan tek önemli yolun, yani Tebriz-Erzurum-Trabzon transit yolunun bir türlü modern hale getirilememesi, bölge halkının iktisadi durumunu iyice kötüleştirmiştir. Eski zamanlardan beri, bilhassa İpek Yolu üzerinde bulunan Trabzon, Bayburt ve Erzurum gibi tarihi yerleşim merkezleri, bu yol sayesinde ticari, sosyal ve kültürel açılardan yakın bir irtibat kurmuş olmakla birlikte; karayolunun ıslah edilememesi ve demiryolunun yapılamaması, bölgenin gelişimini her bakımdan olumsuz yönde etkilemiştir. Bu olumsuzluklardan etkilenen yerlerden birisi de Bayburt'tur.

Trabzon ile Erzurum arasında demiryolu yapma teşebbüsleri, 1909 yılından itibaren ciddi bir şekilde gündeme getirilmiştir. Bu dönemde Osmanlı Mebusan Meclisi'nin açılmış olması, bölge halkının milletvekilleri aracılığıyla konuyu hükümet merkezine taşımalarında etkili olmuştur. Bilhassa Trabzon, Erzurum, Bayburt ve Gümüşhane halkı, belediye başkanlarının, ulemanın ve eşrafın öncülüğünde, demiryoluna bir an önce kavuşmak için çeşitli başvurularda bulunmuşlardır.

Bilhassa bölge mebuslarının, halkın sözcüsü olarak konuyu ciddiyetle takip etmeleri, bölgedeki belediye meclislerinin çeşitli toplantılarla mebusları teşvik etmeleri sonucunda, hükümet nezdinde bazı adımlar atılmıştır. Dahiliye Nezareti tarafından Sadarete yazılan 13 Şubat 1325 (26 Şubat 1910) tarihli yazıda Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolu inşasına karar verilerek yapılacak keşif için gerekli tahsisatın gelecek sene bütçesine konulduğunun Nafia Nezareti tarafından bildirildiği ifade edilmiştir.⁴

Bununla birlikte, Erzurum-Trabzon demiryolu hattı konusunda herhangi bir karar alınmamış olması, halk arasında üzüntüye neden olmuştur. Bunun üzerine, Trabzon'un ileri gelenleri, belediye

² Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, Cilt: II, Kısım: 3, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s.436; Bike Sükan Yavuz, "Fransız Arşiv Belgelerinin Işığında Chester Demiryolu Projesi", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, Cilt: VI, Sayı: 24, s.538.

³ *Şarki Anadolu Demiryollarının Sureti İnşasıyla İşletilmesine Dair Tanzim Kılınan Mukavelename ve Şartname Layihaları*, Matbaa-i Amire, İstanbul, 1327, s.13.

⁴ BOA.D.MUİ. Dosya No:69-1. Gömlek No:24. Belge No:1.

dairesinde toplanarak, askeri ve ekonomik yönden hayati önem taşıyan bu hattın bir an önce yaptırılmasına karar verilmesi ve bu karar verilinceye kadar bu fikirde ısrar edilmesi yönünde görüş birliğine varmışlardır. Bu görüş, Trabzon Belediye Reisi Ahmet Bey tarafından 18 Mart 1327 (31 Mart 1911) tarihinde Sadarete bildirilerek, bu konuda bir karar verilmesi istenmiştir.⁵

Bu istek Sadaret tarafından Ticaret ve Nafia Nezaretine bildirilerek, bu konuda herhangi bir işlem yapıp yapılmadığı sorulmuştur. Nezaret tarafından 29 Mart 1327 (11 Nisan 1911) tarihinde Sadarete verilen cevapta, Trabzon-Erzurum hattının güzergah tayini için belirtilen bölgeye bir keşif heyeti gönderildiği ve uygun bir güzergah tespitine çalışıldığı, fakat Trabzon'la Bayburt sınırını birbirinden ayıran bölgedeki dağ silsilesinin bu hattın yapımına engel teşkil ettiği ifade edilmiştir.⁶

Trabzon ile Erzurum arasında bir demiryolu hattının yapımı meselesi Mayıs 1914'te ciddiyle ele alınmış; fakat bir sonuç çıkmamıştır.

I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde yapılması düşünülen Trabzon-Erzurum hattının Bayburt'tan geçip geçmeyeceği hususu Bayburt halkı arasında hayati bir mesele olmuş ve bu konuda bazı toplantılar yapılarak kararlar alınmıştır. Erzurum Vilayeti'nden Dahiliye Nezareti'ne gönderilen bir yazıda, Bayburt halkının 5 Haziran 1330 (17 Haziran 1914) tarihinde bir toplantı yaparak bu konuyla ilgilenmek üzere bir Heyeti Faale tespit ettiği belirtilmiştir. Bu heyet tarafından Erzurum vilayet makamına yazılan bir dilekçede, tarihi ve coğrafi bakımdan son derece önemli olan Bayburt'un her türlü ulaşım imkanından mahrum olduğu belirtilerek, Padişah'ın bir nutkunda yapılacağını belirttiği Trabzon-Erzurum hattı güzergahında Bayburt kazasının bulunmamasının halkı son derece üzüntüye sevk ettiği ifade edilmiştir. Bu yazının devamında, Van-Bitlis-Trabzon arasında önemli bir yer işgal eden ve Anadolu'nun İskelesi namını kazanmış olan Bayburt'un, bu hattın buradan geçmemesi halinde tamamen harabeye döneceği belirtilmiş ve Erzurum Vilayeti'nin bu konuda yapacağı müracaatlarda, bu fikri ve isteği dikkate alması istenmiştir.⁷

Nafia Nezareti'nden Dahiliye Nezaretine gönderilen 29 Haziran 1330 (12 Temmuz 1914) tarihli yazıda, Trabzon'dan Erzurum'a bir demiryolu inşasının mümkün olup olmayacağı konusunda yakında bir teftiş heyetinin bölgeye gönderileceği, bu hattın Bayburt'tan geçip geçmeyeceğinin de

⁵ BOA. DH. İD. Dosya No: 4-1. Gömlek No: 19. Belge No: 1.

⁶ BOA. DH. İD. Dosya No: 4-1. Gömlek No: 19. Belge No: 2.

⁷ BOA, DH. İD. Dosya No: 209. Gömlek No: 8. Belge No: 3.

ancak bu şekilde anlaşılacağı ifade edilerek, bu konuda Bayburt ahalisine bilgi verilmesi ve sonucun beklenmesi istenmiştir.⁸

Aynı günlerde, Gümüşhane Müftüsü Mehmed Efendi ve şehrin ileri gelenleri tarafından İdare-i Umumiye-i Dahiliye Müdiriyeti'ne gönderilen bir telgrafta, yapılması düşünülen Trabzon-Erzurum hattının Gümüşhane'den geçip geçmeyeceği sorulmuştur. Bu konuda Haziran 1914'te nezaretler arası yapılan yazışmalar sonucunda, belirtilen hattın güzergahını tespit için gönderilecek heyetin bu günlerde harekete geçeceği ifade edilmiş ve bu heyetin vereceği kararın beklenilmesi istenmiştir.⁹

Gerçekten de, I. Dünya Savaşı öncesi hükümeti meşgul eden konulardan birisi de Erzurum-Trabzon demiryolunun yapımı ve hattın güzergahıdır. Aslında bu konuda Meşrutiyet'in ilanından sonra harekete geçilmiş ve bölgeye bir fen heyeti gönderilerek güzergah konusunda bazı çalışmalar yapılmıştır. Belirtildiği gibi, I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde bu konu tekrar ele alınmış ve Haziran 1914'te bölgeye yeni bir heyet gönderilmesi kararlaştırılmıştır¹⁰. Fakat I. Dünya Savaşı'nın çıkması bu hattın yapımı konusundaki çalışmaların rafa kaldırılmasına neden olmuştur.

Dönemin yazarlarından İbrahim Memduh, demiryolunun bölge için önemi konusunda 1917 yılında şunları yazmıştır:

*"Trabzon, Kafkasya'daki Bakü-Batum hattının inşasından sonra, mamuriyetinden önemli bir kısmını kaybetmiştir. Aslen Türk olup İran'ın kuzeyinde yaşayan ve Türkçe ile Acemce arasında bir dil konuşan Azerbaycan tacirleri, İstanbul, Rusya veya Avrupa'ya mal götürmek için Bayezit-Hınıs-Erzurum-Bayburt yomlunu kullanmaktaydı. Bunların birçoğu, Trabzon'da ihtiyarı ikamet etmişlerdi. Fakat Ruslar Bakü-Batum hattını inşa edince, bu yolun ve dolayısıyla Trabzon'un önemi azalmıştır. Bu yolun inşasından önce, yıllık 1.5 milyon liralık mal Trabzon'dan geçmekteydi. Bayburt-Erzurum demiryolu hattının inşa edilmesi durumunda Kafkasya yolunun önemini kaybedeceği açıktır."*¹¹

⁸ BOA, DH. İD. Dosya No: 209. Gömlek No: 8. Belge No: 2.

⁹ BOA, DH. İD. Dosya No: 209. Gömlek No: 8. Belge No: 5.

¹⁰ BOA, DH. İD. Dosya No: 209. Gömlek No: 8. Belge No: 6.

¹¹ İbrahim Memduh, "Memleketimizde Şimendiferler", *Ticaret-i Umumiye Mecmuası*, Cilt: 1, Sayı: 20, 29 Teşrinisani 1333, s.314-315.

BÖLÜM: 2

Trabzon-Bayburt-Erzurum Hattına Dair Önemli Bir Kanun

Cumhuriyet'in ilk yıllarında, bölgenin demiryoluna kavuşturulması çabası kaldığı yerden devam etmiş, bu kez Türkiye Büyük Millet Meclisi yoluyla teşebbüse geçilmiştir.

Aslında bu yıllar, İran transitini tekrar Trabzon istikametine çekmek için oldukça müsaitti. Bu dönemde Kafkasya'da meydana gelen askeri ve siyasi karışıklıklar, Kafkasya demiryollarının İran transiti için sağlamakta olduğu avantajları ortadan kaldırmıştı. Böylece Trabzon-Erzurum-Tebriz kervan yolu üzerindeki trafik yeniden artmış; özellikle halı denklelerini taşıyan kervanlar, hemen her gün Tebriz'den Trabzon'a doğru hareket etmeye başlamışlardı.¹² Aşağıda anlatılacağı üzere, Trabzon-Erzurum demiryolunun yapımını isteyenler, artan bu ticaretin bölgede kalıcı olması için demiryoluna ihtiyaç olduğunu vurguluyorlardı.

Cumhuriyet'in ilanından sonra bu konuda atılan en önemli adım, *“Trabzon-Erzurum Demiryollarıyla Trabzon Limanı Keşfiyât ve İhrâzâtının 1340 Senesi Zarfında İcrâsına Dâir Kânun”*dur. 10 Nisan 1924'te görüşülerek kabul edilen bu kanun, konumuz açısından önem arz etmektedir. Bölge

¹² TBMM Zabıt Ceridesi, I/7, s.137.

mebusları tarafından¹³ sunulan kanun teklifinin gerekçesinde, demiryolunun Bayburt için önemi hakkında önemli ifadeler vardır.

“Trabzon’dan Erzurum ve Erzincan’a gidecek olan demiryolunun güzergahı tam olarak belli olmamakla beraber, ne suretle olursa olsun Bayburt Ovası’ndaki Cincisi mevkiinden geçeceği anlaşılmaktadır. Binaenaleyh Bayburt, demiryolunun üzerinde ve yakınında olacaktır. Bayburt böyle muhtelif ovalardan gelen demiryol şubelerinin birleştiği noktada bulununca, bir ilahi hediye olarak istenilen kudrette elektrik istihsal olunacak surette ortasından geçen Çoruh Suyu’na malik olduğu için; bütün ovalarda yetiştirilen pancarlar demiryoluyla Bayburt’a celp ve orada büyük bir şeker fabrikası tesis etmek gerektiği kendiliğinden tezahür eder...

Doğu vilayetlerinde maadin gayet mebzuldür. Bunlar ancak demiryolu sayesinde işlenebilir. Gümüşhane’de simli kuruşun madeninin önemi isminden anlaşılır. Bayburt’ta bakır madeni önemlidir. Hasankale’de Ruslar mazot üreterek savaşta kullanmışlardı. Şimdi de bizim istifade etmemiz gayet tabiidir.

Mamahatun’un kuzeyinde yolun deresi içinde maden adıyla bilinen bölgede petrol sızıntısı vardır. Yine Erzurum ve Hınıs arasındaki Katranlı Köyü yakınında, Bayburt’un güneydoğusunda Masat Deresi içinde Ortaçimagil Köyü’nde, Gümüşhane ve Bayburt arasındaki şosenin kuzeyinde petrol vardır.

Vilayat-ı Şarkiyе’nin önemli bir kısmı ormandan mahrumdur ve yakacağı yoktur. Bilakis kışı sürekli olup pek çok yakacağa muhtaçtır. Halbuki çeşitli mahallerinde oldukça iyi cinsten linyit kömür madenleri vardır. Ezcümle Bayburt’un yakınında oldukça iyi bir linyit madeni vardır. Demiryolu mevcut olursa bu madenin üretimi bütün şehir ve kasabalara ve hatta demiryolu istasyonları yakınındaki köylere sevk olunarak, oraların yakacak ihtiyaçları ve demiryoluna nakliyat temin edilmiş olur. Bu nakliyat senelik binlerce tona baliğ olur.

Mevzubahis demiryolları üzerinde gayet geniş ve mümbit ovalar vardır. Nakliyat temin olunursa buralardan halen istihsal olunan hububatın birçok misli hububat alınabilir. Ve Trabzon, Rize, Giresun vilayetlerini iâşe ettikten başka külliyetli ihracat da yapılabilir.¹⁴ Vilayat-ı Şarkiyе’nin

¹³ Kanun teklifi ve gerekçesinin altında Trabzon Mebusları Ahmed Muhtar, Süleyman Sırrı, Abdullah, Şefik ve Rahmi, Erzincan Mebusu Sabit, Ordu Mebusu Faik, Bayezit Mebusu Şefik, Niğde Mebusu Hazım, Gümüşhane Mebusu Veysel Rıza, Erzurum Mebusları Münir Hüsrev ve Rüşdü, Diyarbakır Mebusu Şeref, Giresun Mebusu Hakkı Tarık, İzmir Mebusu Osmanzade Ahmed Hamdi, Mersin Mebusu Besim ve Dersim Mebusu Feridun Fikri Beylerin ismi vardır. *TBMM Zabıt Ceridesi*, II/8-1, s.541

¹⁴ II. Meşrutiyet döneminde Doğu Anadolu demiryollarının yapılması için büyük çaba sarf eden Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan, yapılacak demiryoluyla Erzurum’dan Trabzon’a yapılacak zahire nakliyatından yıllık 800.000 Frank (34,780 lira) gelir elde edilebileceğini, bunun da tek başına bile, demiryolunun ekonomik

aralarında meyve nakliyatı da çoktur. Oraların bu nakliyatını bizzat görmemiş olanlar, hakikaten miktarını tahmin edemezler. Bu da demiryolu için bir nakliyat kaynağıdır.¹⁵

Yukarıda bahsedilen nakliyat kaynakları, kamilen mahal mahsulatına ait olup, oraların ihtiyaçları için gerek diğer bölgelerden gerek hariçten gelip Trabzon Limanı vasıtasıyla yapılacak olan ithalat da pek mühim bir yekuna ulaşır ki, bunun da demiryolunun nakil kaynaklarına ilavesi tabiidir.

Trabzon limanı ve mevzubahis olan demiryolu İran ithalat ve ihracatını elde ederek bunu temin ederse, demiryolu için bu nakliyat kafi bir sermaye olabilir. Çünkü İran'ın muamelatı en kesif olan kuzey kısmının bütün nakliyatı bu yolla olacaktır.

Yukarıda belirtilen nakliyat ve gelir kaynakları mevcut veya demiryolunun vücuduyla derhal ihdas olunacak şeyler olup, bölgede demiryolunun temin edeceği imkan ve kolaylık sayesinde yeniden ve tedricen tesis edilecek diğer sanayi zikredilmemiştir. Kireç taşı ve onun yakacağı bu cümledendir. Mesela Bayburt'ta Çoruh Nehri'nden elektrik kuvveti temin olunarak büyük bir kireç imalathanesi vücuda getirileceği pek tabiidir. Erzurum'da mühim ve asri cihazlarla mücehhez bir tabakhane ihdası elbette pek muvafıktır.

Zaten kışı uzun ve sürekli olan şark vilayetlerinin merkezlerinde münasip sanat ve sanat müesseseleri ihdasıyla ahalinin kış zamanında çalışması ve bu şekilde zaten mahdut olan nüfusun bütün kuvvetinden istifade edilmesi zaruridir.

İşte arz olunan milli sanayinin kurulması ve bölge halkının refahı ancak ve ancak Trabzon Limanı ile Trabzon-Erzurum ve devamı demiryollarının vücuduna bağlıdır. Binaenaleyh zaman geçirilmeksizin liman ve demiryollarının tesisine başlanmalıdır.”¹⁶

TBMM'de görüşülen ve mebuslar tarafından memnuniyetle karşılanan kanun teklifi, aynı gün kabul edilmiştir. Kanunun birinci maddesi aynen şöyledir:

“Hükümetçe 1341 (1925) senesinde inşaata mübaşeret edilmek üzere 1340 senesinde Trabzon'dan Erzurum'a bir demiryol ile bu demiryolun Erzincan'a suret-i iltisakını tayin ve maadin

bir yatırım haline getireceğini belirtmiştir. Karakin Pastırmacıyan, *Anadolu-i Şarki Şimendifer Meselesi*, Dersaadet, 1328, s.31-32.

¹⁵ Konuyla ilgili olarak akla ilk gelen meyve Gümüşhane elmalarıdır. Gümüşhane elmacılığının demiryolu hattı ile ilişki hakkında Ahmed Halil tarafından 1925'te yazılan “Gümüşhane Elmaları ve Elmacılık” isimli yazı oldukça önemlidir. Ahmed Halil bu yazısında, Trabzon-Erzurum hattının Gümüşhane elmacılığı için çok önemli olduğunu, bu hattın yapılması durumunda bütün Anadolu halkının bu elmaların kimyevi ve gıdaî özelliklerinden istifade edebileceğini, hatta İstanbul ve Erzurum vasıtasıyla bu elmaların Avrupa ve İran'a ihraç edilebileceğini belirtmiştir. Ahmed Halil, “Gümüşhane Elmaları ve Elmacılık”, *Meslek Gazetesi*, Sayı: 28, 23 Haziran 1925, s.10-11.

¹⁶ TBMM Zabıt Ceridesi, II/8-1, s.538-541

sahasından geçmek şartıyla, güzergahın istikamet-i umumiyesiyle nıkat-ı mücbiresini tespit edecek istikşafat icra edilir.”¹⁷

BÖLÜM: 3

Demiryolu Güzergahı Konusunda Yaşanan Tartışma

Kanunu çıkmasından hemen sonra demiryolunun güzergahını tespit için Trabzon Mebusu Muhtar Bey ile Mühendis Mektebi Müdürü ve muallimlerinden Nuri ve Mustafa Beyler Temmuz 1924'te bölgeye geldi.¹⁸ Öncelikle Kalanema yoluyla Ardasa'ya ulaşan yol üzerinde incelemede bulunmak üzere 19 Temmuz'da Trabzon'dan ayrılan heyet, bu yoldan hayvanlarla dört günde Ardasa'ya ulaştıktan sonra, oradan şoseyi takiben tekrar Trabzon'a dönmeyi planlamıştı. Muhtar Bey, daha sonra Sürmene yolunu ve başka güzergahları da incelemeyip güzergah konusunda kesin bir karar verileceğini İstikbal Gazetesi muhabirine bildirmişti.¹⁹

Muhtar Bey incelemelerini yaptıktan sonra, 25 Temmuz'da Trabzon belediye dairesinde belediye heyeti, Ticaret Odası temsilcileri, vilayet idare meclisi ve encümen üyelerinin katıldığı bir toplantıda konu hakkında bilgi verdi. Toplantıya Trabzon Valisi ve bazı mebuslar da katılmıştı. Muhtar Bey konuşmasının başında, bu demiryolunun yapımından, ancak Vilayat-ı Şarkîye'nin yok sayılması durumunda vazgeçilebileceğini, bunun da mümkün olmadığını belirterek, yolun yapılıp yapılmayacağı konusunda devam etmekte olan şüpheleri gidermek istedi. Hatta biraz daha ileri giderek, bu hattın İran ticaretini çekebilmesi için mutlaka çift hat olarak yapılması gerektiğini belirtti.²⁰

Demiryolu ve limanla ilgili kanun kabul edilmiş olmasına rağmen, bu kanunun uygulanıp uygulanmayacağı ve hattın nasıl inşa edileceği sorusu hala akıllardaydı. Bazı çevreler, bu hattın dar olarak yapılması gerektiğini, böylece inşa masrafının azalacağını söylüyorlardı. Buna mukabil Muhtar Bey, Trabzon-Erzurum arasında dar hattın hiçbir menfaat getirmeyeceğini; bu konuda Vilayat-ı Şarkîye mebuslarının ve halkının kendileriyle birlikte hareket ettiklerini belirtti.

Muhtar Bey, endişeleri giderici bu açıklamalardan sonra, hattın güzergahı ve hinterlandı hakkında bazı bilgiler verdi. Belki de asıl sorun bu noktada düğümleniyordu. Çünkü, eskiden beri

¹⁷ Bu kanun ve meclis görüşmeleri hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz: Murat Küçükuşurlu, “Trabzon-Erzurum Demiryoluna dair Unutulan Bir Kanun”,

¹⁸ Varlık, 21 Temmuz 1340.

¹⁹ İstikbal, 19 Temmuz 1340.

²⁰ İstikbal, 26 Temmuz 1340.

tartışılan hattın hangi merkezlerden geçeceği ve hangi limandan sahile bağlanacağı konusu,²¹ Trabzon-Erzurum demiryolu kanunun çıkmasından sonra daha farklı boyutlarıyla tekrar gündeme geldi. 1924'te demiryolunun Erzurum'dan başlayıp Trabzon Limanı'na ineceği artık kanunlaşmıştı. Fakat hattın hangi güzergahı takip edeceği ve hangi merkezlere uğrayacağı, eskisinden daha yoğun bir şekilde tartışılmaya başlandı.

Muhtar Bey, 25 Temmuz'da Trabzon Belediyesi'nde yaptığı konuşmada; Trabzon gibi 60 milyon liralık bir servet taşıyan bir şehrin şimendifer merkezi olmasının pek tabii olduğunu, Suşehri, Şiran mıntıkasının da Trabzon hinterlandına dahil olduğunu, bütün doğu havalisini arkasına alan bu vilayetin geleceğinin pek parlak bulunduğunu, İran'dan gelen transit yolunun iskelesinin de bu şehir olduğunu ifade etti. Konuşmasının sonuna doğru Muhtar Bey demiryolu güzergahını tayin için mühendislerle birlikte Erzurum'a gideceklerini, geri dönüşte Sürmene üzerinden Trabzon'a ineceklerini söyledi.²²

Temmuz sonunda Trabzon'dan ayrılan Muhtar Bey ve yanındakiler, Erzurum ve civarında gerekli incelemeleri yaptıktan sonra 17 Ağustos'ta Trabzon'a döndü. Heyet Erzurum dönüşünde Bayburt-Sürmene yolunu kullanmış, böylece en sona bırakılan bu güzergah da tetkik edilerek incelemeler tamamlanmıştı.

Yapılan keşiflerden sonra Muhtar Bey, Trabzon-Erzurum güzergâhı için en son tetkik ettikleri Bayburt-Sürmene yolunun en münasip güzergâh olduğunu, bu yolun diğer yollara tercih edilecek özellikleri bulunduğunu belirtmişti. Yanbolu Deresi'nin beri tarafında Trabzon-Sürmene şosesine inen Trabzon-Sürmene-Bayburt-Erzurum güzergâhı birçok açıdan tercih edilebilirdi. Bu arada Yenigün Gazetesi, Muhtar Bey'in Trabzon'dan ayrılmasından hemen sonra yaptığı haberde; keşif heyetinin Erzurum'dan geri dönüşünde Harşit Yoluyla gelip bu yolu tetkik edeceğini ve mütehassısların fikrine nazaran Trabzon-Erzurum hattının terk edilerek Erzurum-Tirebolu hattının tercih edileceğini belirtmişti. Anlaşıldığı kadarıyla kabul edilmiş olan kanuna rağmen, bazı çevreler Erzurum-Trabzon hattı yerine Erzurum-Tirebolu hattının yapılması gerektiğini öne sürüyorlardı.²³

Bu söylentilerin İstikbal Gazetesi muhabiri tarafından kendisine sorulması üzerine Muhtar Bey, bu konuda bir bilgisi olmadığını, esasen bu seyahati esnasında Ankara ile hiçbir görüşme yapmadığını ve Erzurum'dan dönüşte Sürmene yoluyla gelerek bu yolu tetkik etmelerinin Yenigün

²¹ 1923'te bu konuda ortaya atılan teklifler hakkında yukarıda bilgi verilmiştir. Aslında yapılacak demiryolunun hangi limana ulaşacağı konusu 1870'lerden itibaren gündemi meşgul etmiş ve Trabzon Limanı aleyhine birtakım projeler dahi hazırlanmıştı. Bu konuda bkz: *BOA, DH, İD*, Dosya No: 4-1, Gömlek No: 19; Mears, "Economic Position of Ports in the Trebizond Vilayet", p.3; Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum, 1997, s.123.

²² *İstikbal*, 26 Temmuz 1340.

²³ Bu konuda bkz; *İstikbal*, 18 Ağustos 1340.

Gazetesi'ni zaten tekzip ettiğini belirtmişti. Muhtar Bey Harşit yolu hakkında da birkaç kelime söyleyerek, bu yolun daha önceden tetkik edildiğini, hatta metre ile ölçüldüğünü ve hakkında raporlar hazırlandığını belirterek, Sürmeye yoluna tercih edilecek hiçbir güzergah olmadığını salahiyyetli bir ağız olarak kesin bir dille ifade etti. Muhtar Bey bu tespitini tamamen bir fen adamı gözüyle yaptığını, Trabzon Mebusu olarak konuşunca da Sürmene yolunun daha şayan-ı tercih bir hale geldiğini ilave etti.

Muhtar Bey'in güzergah konusundaki tespitlerini okuyucularına duyuran İstikbal Gazetesi, bu konuda yanlış bilgi veren Yenigün Gazetesi'nin başmuharririnin Trabzon mebuslarından Hamdi Bey olmasının dikkat çekici olduğunu belirtmiş; Yenigün'ün bu haberini Trabzon'a suikast olarak duyurmuş ve kınamıştır.²⁴

İstikbal Gazetesi, güzergah konusunda artan tartışmalara son noktayı koymak için, 21 Ağustos 1924 tarihli nüshasında şu manşeti kullanmıştır:

"Trabzon-Karadere-Bayburt-Erzurum Hattı ve Trabzon Limanı sahilden dahile Giden bütün güzergahlardan ve Karadeniz sahilinde Sinop'tan sonra bütün liman mevkilerinden fennen en elverişli ve en şayan-ı tercih olan hat ve limandır"

Bu manşet güzergah konusunda incelemelerini tamamlayan heyetin başkanı olan Muhtar Bey'in İstikbal Gazetesi'ne verdiği önemli bilgiler ışığında hazırlanmış ve başlığın altında Muhtar Bey'in beyanatı okuyucuyla buluşturulmuştu. Temmuz-Ağustos 1924'te yapılan keşif faaliyetlerinin muhtasar bir raporu olan bu beyanatta, özetle şu bilgiler verilmekteydi.²⁵

Trabzon-Erzurum arasındaki Güzergahlar

Trabzon'un dahile bağlanması için inşası kararlaştırılan şimendifer güzergahının geçmesi imkanı bulunan bütün hatlar tetkik edilmiştir. Evvela Erik/Arabın Belinden (?) geçerek Zigana üzerinden aşacak her güzergah incelenmiştir. Buradan geçen güzergah, Harşit Vadisi'ne inerek Harşit-Ardasa-Gümüşhane yoluyla Bayburt'a ulaşmaktadır. Keza Zigana üzerinden aşması ihtimali olan her güzergah Gümüşhane'den geçmektedir. Bu güzergahlara nazaran Karadere-Sürmene üzerinden Trabzon'a gelen güzergah diğerlerine hiç kıyas kabul etmeyecek fenni şartlara sahiptir.

Karadere Güzergahı Neden Tercih Edilmelidir?

²⁴ *İstikbal*, 18 Ağustos 1340; Yukarıda verilen bilgiler, Trabzon mebuslarının dahi güzergahın Trabzon Limanı'nda sona ermesi konusunda fikir birliği sağlayamadıklarını göstermektedir. Trabzon Mebusları arasındaki fikir ayrılığı, TBMM'de yapılan bazı görüşmelerde de ortaya çıkmaktaydı.

²⁵ Muhtar Bey'in Nafia Vekaleti'ne sunacağı raporun temelini oluşturan bu önemli açıklamanın tam metni için bkz: *İstikbal*, 21 Ağustos 1340.

Bayburt'tan Trabzon'a inecek güzergah tetkik edildiğinde; Bayburt'tan Karadere'nin nihayetini teşkil eden yükseltinin boyun noktasına gelmek için kat edilecek yol, Gümüşhane ve Bayburt arasındaki Vavuk beline nispetle hem kısadır; hem daha fenni olup inşaatı daha kolaydır. Yalnız Vavuk belinde yapılacak tünel küçük olmasına karşı, Karadere'nin nihayetindeki boyun noktasında açılacak tünel iki buçuk kilometre uzunluğunda olmalıdır. Bu tüneller bir kenara bırakılırsa; Harşit Vadisi'ne düşen güzergah herhangi istikamette olursa olsun, Trabzon'a gelmek için tekrar yüksek dağları aşmak zorundadır. Bu hal gösteriyor ki Karadere yoluyla gelen güzergah diğerlerine nisbet kabul etmeyecek derecede üstündür.

Sonuç olarak, hangi güzergah takip edilirse edilsin, demiryolu inşasının zor olduğu bir bölgede, Karadere yönünden geçen güzergahın çıkaracağı sıkıntı nispeten azdır. Uzunluğu daha kısa olan bu yol, beyhude inip çıkmak gerektiren aksi meyillere sahip değildir.

Erzurum'u Sahile Bağlayacak En Kısa Hat

Bahsedilen Karadere yolu Erzurum ve Bayburt'u sahile bağlama hususunda en kısa yoldur. İleride bu hat İran transisine hizmet edecek bir hat olacağı cihetle diğer memleketlerde mevcut nakil vasıtalarına karşı fenni, mesafesi kısa, tercih hakkını haiz mertebede olmalıdır ki bütün İran transitinin mahreci Türkiye'nin elinde bulunsun. Bunun için mesafenin kısalığı ve profilinin iyi olması gerekmektedir. Bu şartları en iyi şekilde taşıyan hat da Erzurum-Bayburt-Karadere yoluyla Trabzon'a ulaşan hattır.

Kesin Olarak Tespit Edilen Hat:

Temmuz-Ağustos 1924'teki keşifler sonucunda tespit edilen güzergah; Trabzon'dan itibaren sahili takiben Yanbolu Deresi'ne ve oradan Karadere'nin sol cenah yamaçlarına çıkıp Aho, Os, Zimla köylerinin ortasından geçmek üzere Kalanima ve Yağmur derelerinin içerisinden dolaşarak Karadere'nin Ayamam mevkiine ve oradan derenin sahillerini takiben Çimen Yayla eteğinde tünel methaline ulaşacak ve tüneli Bayburt cihetinde mezra üstünde çıkarak Hart Ovasından geçip Bayburt'a inecektir.²⁶ Kop Dağı'nda yapılacak ikinci büyük bir tünelden sonra Aşkale yoluyla Erzurum'a ulaşacaktır.²⁷

Mühendis Muhtar Bey ve heyeti tarafından Ağustos 1924'te sonlandırılan keşifler, Erzurum-Bayburt-Karadere-Trabzon güzergahının, demiryolu inşası bakımından en uygun güzergah olduğunu

²⁶ Metinde ismi geçen Karadere, günümüzde Trabzon'un Araklı İlçesi'nde bulunmaktadır. Hart ise Bayburt'un Aydıntepe İlçesi'ndedir. Yani belirtilen güzergah, Araklı İlçesi'nden geçerek Bayburt'un Aydıntepe İlçesi vasıtasıyla Bayburt'a ulaşmaktadır.

²⁷ Muhtar Bey ve heyetinin 1924'te tespit ettiği güzergâhta yapılması planlanan iki tünel de bugün bile bir ihtiyaç olarak ortaya atılmakla birlikte, hala yapılmamıştır.

kesin bir dille ifade etmekteydi.²⁸ Aslında Doğu Anadolu'dan Karadeniz sahillerine inen en kısa ve uygun güzergahın burası olduğu eskiden beri bilinen ve dillendirilen bir şeydi. Bölgeyi tanıyan resmi/sivil, yabancı/yerli birçok uzman 1924 öncesinde bu hususu birçok kez dile getirmişti.²⁹

Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun çıkmasından sonra güzergâh konusunu dile getiren isimlerden birisi Ahmed Halil idi. Ahmed Halil, Trabzon-Erzurum hattıyla ilgili yazdığı bir makalesinde, Tirebolu hattından hiç bahsetmeden şunları söylemekteydi:

“...Karadeniz ile Erzurum arasında üç tarik üzerinden yol açılabilir.

1. Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum: Dört mühim merkeze uğraması bakımından ehemmiyetli olmasına rağmen, aradaki dağ silsileleri tabi birer mania arz ediyor. Aynı zamanda büyük bir masraf gerektirmektedir.

2. Of-Bayburt-Erzurum: Görüştüğüm alakadarlar, Karadeniz ile Erzurum arasındaki münâsebât-ı ticâriye için Of'un çok müsâit olduğunu söylüyorlar. Her ne kadar Trabzon, Karadeniz limanı olarak meşhur olmuş ise de, bu şöhreti biraz da kuru laftan ibarettir. Zira evvelâ tabî bir liman kâbiliyetine mâlik değildir. Vapurlar sâkin zamanlarda bile yarım saat uzakta duruyor. Sâniyen medenî bir limandan mahrumdur. Sandal nakliyâtı vapur ile sâhil arasında müthiş, tahammülü gayri kâbil zahmetler veriyor. Halbuki Of, tabi bir kâbiliyeti hâiz pekala medenî bir liman olabilir.

Aynı zamanda tabî avârız bu hat üzerinde hemen hemen yok gibidir. Yol, müstakim bir hat halinde olacaktır.

3. Of-Erzurum: Bu doğrudan doğruya Erzurum'a geliyor. Maahaza Bayburt'a uğramayan bir Karadeniz-Erzurum hattı ehemmiyetinden bir parça kaybeder...”³⁰

BÖLÜM: 4

Cumhuriyet'in İlk Yıllarındaki Durum

1924 yılı Nisan ayında Trabzon-Erzurum demiryolu kanununun kabul edilmesi ve hemen ardından güzergah tespitine girilmesi, bölge halkını son derece heyecanlandırmıştı. Bununla birlikte, yukarıda görüldüğü üzere, güzergah tespiti konusunda kafalar karıştı. Bölge halkı ve mebusları güzergah meselesini tartışa dursun, hükümetin bu demiryoluna para harcamaya pek niyeti yoktu.

²⁸ Varlık, 28 Ağustos 1340.

²⁹ Bu konuda birkaç örnek için bkz: BOA, DH, İD, Dosya No: 25, Gömlek No: 11 (Erzurum Valisi Mehmed Emin Bey'in 27 Şubat 1328 (12 Mart 1913) tarihli raporu); *Forreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond*, London, 1894, p.7; İhsan Abidin, *Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti*, I, s.287.

³⁰ Ahmed Halil, “Erzurum-Trabzon Hattı”, *Meslek*, Sayı 25, 2 Haziran 1925, s.6.

Nitekim bu kanunun çıkmasından bir müddet önce, doğu vilayetleri ile sahil arasındaki demiryolunu Chester'e yaptırtmak için, Amerikalılarla bazı pazarlıklar yapılmıştı.

Trabzon'da çıkmakta olan İstikbâl Gazetesinin 19 Şubat 1923 tarihli haberine göre; Chester Projesi'nde Trabzon-Erzurum hattı mevcut değildi. Yalnız Aşkale'den bir hat ayrılarak Tirebolu'ya inecekti. Böylece Trabzon hattı Nafia Vekâleti tarafından ihmâl edilmiş ve Chester'in arzusu üzerine hattın Tirebolu'dan geçmesine rıza gösterilmişti. Chester'in bunu istemesindeki sebep ise o havalideki madenleri elde etmektir.³¹ Aynı günlerde bazı milletvekilleri tarafından TBMM'ye sunulan takrirler, Trabzon-Erzurum hattının sadece Chester tarafından değil, başkaları tarafından da istenmediğini ortaya koymaktaydı.³²

1923'te Chester Projesi ile ilgili görüşmeler devam ederken, Nafia Vekâleti, Orta Anadolu'dan Erzurum'a, buradan da Bayezit'e kadar geniş hatlar yaptırmak ve bu hat üzerinden Trabzon'a bir şube indirmek için, şirkete birtakım teklifler götürdü. Konu hakkında derin bir bilgi birikimi olan mühendis Muhtar Bey'in 8 Nisan 1923 tarihli oturumda milletvekillerine yaptığı izahat, bu konuda belki de en açıklayıcı olanıdır. Muhtar Bey, Erzurum, Trabzon ve Bayezit hatları konusunda Chester grubu ile yapılan pazarlıklar hakkında şu bilgileri vermektedir:

"...iki ihtiyarî hattı, Vilâyat-ı Şarkîye'nin bihakkın talebi üzerine –ki zaten iktisaden de zaruri idi- Erzurum-Bayezit hatlarını mecburi hutut içerisinde dahil ettik... Trabzon hattının hakkı hıyarını 3 seneden 2 seneye indirdik. Sonra Samsun-Sivas, Ankara-Sivas hatları müstesna olmak üzere diğer hatları şirketin kabul edip etmeyeceğine dair hakkı hıyarını kâmilten iki seneye indirdik. Yani iki sene zarfında umum hatları ya kabul eder ya da reddeder. Projeyi o hale getirdik. Sonra Trabzon hattını bir seneye indirdik... Mukavele kesbi katiyet ettiği tarihten bir sene zarfında ihzar edip Nafia Vekâleti'ne

³¹ *İstikbâl*, 19 Şubat 1339.

³² Trabzon-Erzurum hattının II. Meşrutiyet ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında gerçekleşmemesinin sebeplerinden birisi olarak değerlendirebileceğimiz bu husus, konumuz açısından önemlidir. Bazı milletvekillerinin Trabzon-Erzurum güzergâhından değil de, kendi seçim bölgelerinden geçmesini istemeleri, kafa karıştırıcı bir durum olarak ortaya çıkmıştır. Örneğin Erzincan Milletvekili Hüseyin Bey, Şubat 1923'te Erzincan-Trabzon hattının Chester Projesi'ne dahil edilmesini talep etmişti. *TBMMZC*, I/27, s.133; Karahisar Şarki Milletvekili Ali Sururi Bey ise, 8 Nisan 1923'te Chester mukavelesinde söz konusu olan Sivas-Erzurum hattının Çaltı yönünden değil de, Sivas-Zara-Suşehri-Refahiye-Erzincan'dan geçirilmesini teklif etmişti. Zara ve Suşehri'nin zahire kaynağı olduğunu, teklif ettiği güzergâh üzerinde çeşitli maden yatakları bulunduğunu, hatta Doğu Anadolu'dan Karadeniz sahillerine inen en kısa ve uygun yolun Giresun İskelesi olması dolayısıyla, teklifinin kabul edilmesi durumunda Suşehri'nden ayrılacak bir kolun Giresun'a uzatılabileceğini belirtmişti. Fakat bu takrirler pek dikkate alınmadı. *TBMMZC*, I/27, s.513.

verecektir ve ondan sonra inşası müddetini de 4 sene yaptık. Malum Trabzon hattı müşkil bir hat olduğu için ondan daha az müddette yaptıramazdık...³³

Muhtar Bey'in verdiği bilgiler, hükûmetin Erzurum, Trabzon ve Bayezit hatlarını Chester imtiyazına dahil etmek ve bu hatları en kısa zamanda yaptırmak için gösterdiği iyi niyetli çabaları gözler önüne sermekteydi. Fakat aynı oturumda Chester projesiyle ilgili yapılan diğer bazı açıklamalar, Nisan 1923 itibarıyla Samsun-Sivas hattı dışarıda tutularak, diğer hatların tam olarak nereden geçeceğinin ve özellikle Doğu Anadolu'da hattın nereye kadar ve nasıl gideceğinin kesin olarak belirlenmediğini göstermekteydi. Bu konuda incelemeler ve görüşmeler hâlâ devam ediyordu. Fakat çok geçmeden Chester imtiyazı görüşmelerinin sonuçsuz kalması ve ardından çıkarılan demiryolu kanunun uygulanmaması, Bölge halkını son derece rahatsız etti.

Bütün bu olumsuzluklara rağmen, sonraki yıllarda Trabzon-Erzurum demiryoluna yabancı şirketlerin talip olduğuna dair bazı işaretler vardır. O dönemde bölgeyi yakından tanıyan ve tanıtan isimlerden birisi olan Erzurumlu Ziyaeddin Fahri Fındıkoğlu (Ahmed Halil) konu hakkındaki bilgileri ve kendi görüşünü okuyucuyla şöyle paylaşmaktadır:

*“İstanbul gazeteleri bir ecnebi şirketin bu hattı yapma imtiyâzını almaya çalıştığını yazıyorlar. Öyle düşünüyorum ki Şarkî Anadolu tüccarı arasında yapılacak milli bir şirket, bu yolu mükemmelen yapacaktır. Nitekim Nemlizâdenin şâyân-ı şükrân teşebbüsü, böyle bir işin muvaffakiyetine bir numûnedir. Trabzon ve Erzurum'da kendileriyle müdâvele-i efkâr ettiğim birçok münevver tüccârın verdiği teminâtta kuvvet alarak diyeceğim ki; sadece Trabzon, Gümüşhane, Bayburt, Erzurum erbâb-ı ticâreti arasında vücûda getirilecek iktisadî bir birlik, bunun için kâfidir. Hatta zannedersem Bayburt ve Trabzon tüccârları böyle bir tasavvur taşıyorlar... Sonra Rusların Trabzon'da ve Erzurum'da bu iki şehir arasındaki muhtelif noktalarda bıraktıkları şimendifer malzemesi, her ne kadar bir kısm-ı mühimmi harap olmuş ise de, bu hali teshil eyleyecektir... İster beynelmilel ister muhtelit bir sermaye ile olsun, mutlaka Erzurum-Trabzon hattının inşâsı zarûridir.”*³⁴

Trabzon'u iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu hattı yapılması, bir kez de Başvekil İsmet İnönü'nün 1935'teki bölge ziyareti sırasında gündeme geldi. İnönü, meşhur doğu seyahati sırasında konuyla ilgili olarak bazı öneriler ortaya atmıştı. İnönü'ye göre; Gümüşhane vasıtasıyla Trabzon ve Erzurum'u birbirine bağlayan transit yolu iyi ve kullanışlı olmakla birlikte güzergâh üzerindeki Zigana ve Kop geçitleri her zaman çığ ve heyelan tehlikesine maruz kalmaktaydı. Bu yonun kışın kapanmasını

³³ TBMMZC, I/27, s.505.

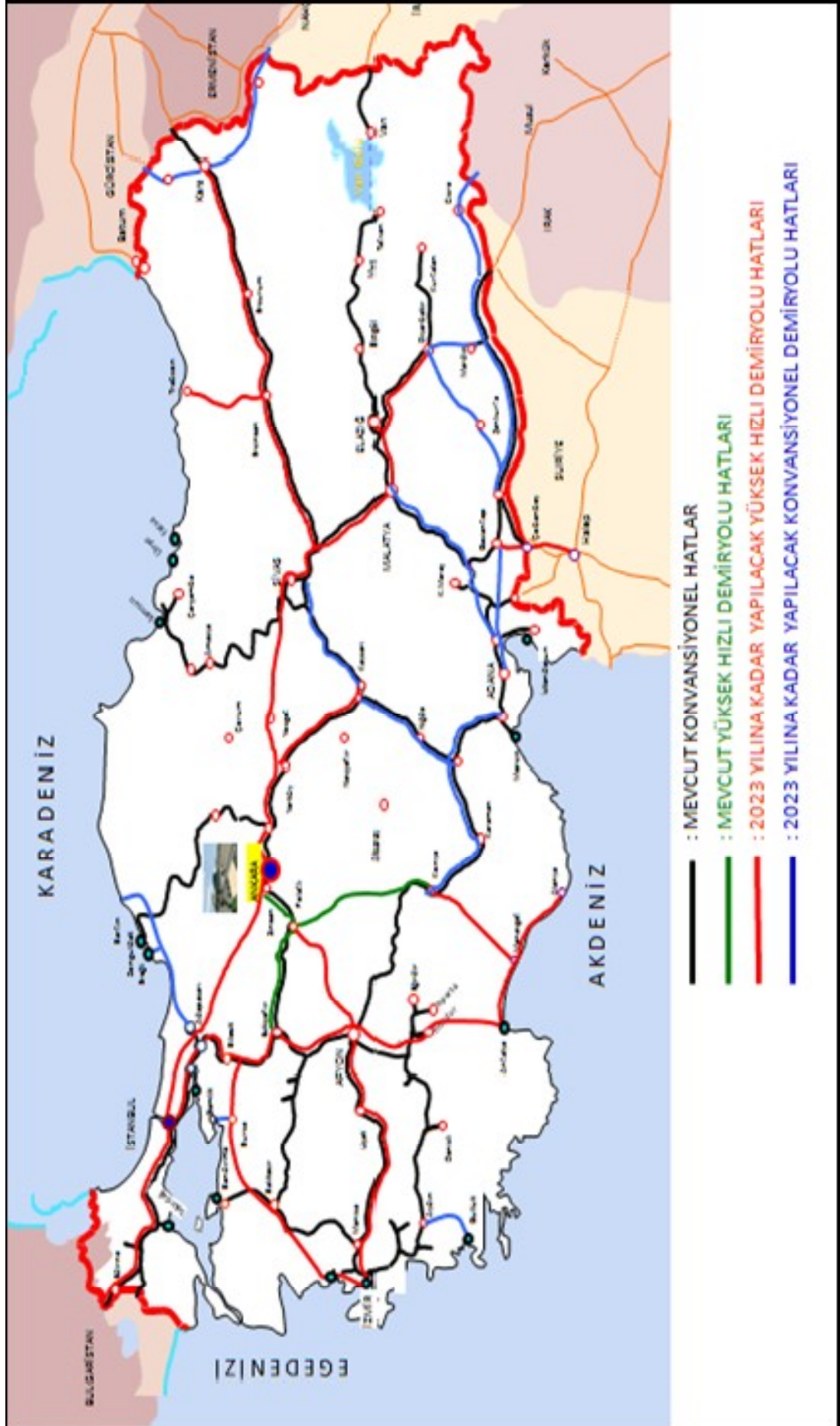
³⁴ Ahmed Halil, “Erzurum-Trabzon Hattı”, s.6

engellemek mümkün değildi. Bunun için Sürmene'den Karadere boyunca Bayburt'a ve oradan Kop'u dolaşarak Tercan Ovası'na inen bir güzergâh, istikbalde her müşkülü halletmeye müsaitti. Böylece Zigana ve Kop geçitlerinden kurtulmak mümkün olacaktı. Bu güzergâhı şimdilik tesviye olarak açmak ve keşifler yaptırmak yeterliydi. İki yıl içinde bu güzergâhta şose yol yapıldıktan sonra, ileride bu güzergâha dar tren hattı döşemek de mümkün olacaktı.

Yukarıda anlatılanlar, temenni ve söylemden öteye gidemedi ve bölge demiryolundan mahrum kaldı. Trabzon-Erzurum demiryolunun yapılamamasının en ağır sonuçları, 1939'da Ankara demiryolunun Erzurum'a ulaşmasından sonra ortaya çıktı. Trabzon Vilayeti'nin Dahiliye ve İktisat Vekaletlerine gönderdiği 11 Mayıs 1939 tarihli yazıda da belirtildiği üzere, bu demiryolunun yapılması, Erzurum ve çevresinin Bayburt, Gümüşhane ve Trabzon'la iktisadi ilişkisini olumsuz yönde etkiledi. Bu dönemde, tarihi transit yolu/karayolu ciddi bir şekilde yeniden yapılmakla beraber, İran transitini bölgeye çekmeye yetmedi.

EK:2

UDH BAKANLIĞI 2023 DEMİRYOLLARI HARİTASI



TRABZON-ERZİNCAN YÜKSEK HIZLI TREN GÜZERGÂH ALTERNATİFLERİ

CİLT 1: RAPOR

Prof.Dr. Fazıl ÇELİK

KTÜ Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı

(0536 640 51 44)

*“Trabzon’umuzu, az zamanda, dahile
şimendiferle raptolunmuş, güzel rıhtım ve
lîmanla teçhîz edilmiş görmek; nuhbe-î amalîmdir.”*

M.Kemal ATATÜRK

Giriş

Trabzon, demiryolu ulaştırmasının Anadolu'da devreye girdiği 1860'lardan beri demiryolu bekliyor...

Önemli demiryolları inşa ettiren Osmanlı'nın öncelikli projelerinden biri de; Trabzon'u demiryoluna kavuşturmaktı.

Ruslar, Trabzon'u işgal eder etmez, Hamsiköy'e kadar demiryolu raylarını döşemişti bile. Biz ise o rayları bahçelerin çit yapımında ve eski evlerin ahşap döşemelerini yenilemede kullanmışız! Ne acıdır ki işgalci imar etmiş ama biz talan etmişiz(!). Halkımız arasında, "I" profiline "ray demiri" denmesi buradan gelir...

Atatürk, "*Demir ağırlarla örmek Anayurdu dört baştan*" sloganıyla demiryolu yatırımlarına çok büyük bir ağırlık vermişti. Önemli projeleri arasında Trabzon da vardı ve Cumhuriyetin ilk yıllarında bu yönde bir kanun da çıkartmıştı. Ancak, ne yazık ki, kısacık ömrü vefa etmedi. Trabzon'u demiryoluna kavuşturma hayali bir vasiyet olarak bize intikal etti. Geç de olsa bugün bu vasiyetin yerine getirilmesi için uğraş veriyoruz.

Bugünkü demiryolu ağımızın, ana hat olarak yaklaşık yarısı Türkiye Cumhuriyeti'ne Osmanlı'dan intikal etti (3803km). Diğer yarısı ise Atatürk döneminde yapıldı (3207 km). Atatürk'ten sonra yapılanlar ise kayda değer bile değil: 1940-50 arasında 371 km, 1950-60 arasında 448 km demiryolu yapılmış...

Halil Rıfat Paşa'nın; "*Gidemediğin yer senin değildir!*" vecizesi sloganlaştırılarak, "*Tekerlek dönsün yeter!*" felsefesiyle 1950'lerde başlatılan büyük karayolu yapım hamlesiyle karayolu taşımacılığı giderek öne çıkarken ihmal edilen demiryolunun (ve de denizyolunun) taşımacılıktaki payı giderek azalmıştır: 1950'de demiryollarımızın taşımacılıktaki payı yükte %55 iken bugün %4'e, yolcudaki %42 iken bugün %2'ye kadar düşmüştür. 1950'de karayolunun payı yükte %17 iken bugün %92'ye, yolcudaki %50 iken bugün %95'e çıkmıştır. Yani, Ulaştırma Bakanı Sayın **Binali Yıldırım**'ın deyimiyle; "*Bilim ve akıl göz ardı edilerek, ülkemiz ulaşımı tek sistemli hale dönüştürüldü!*" Oysa bizim gibi deniz ülkelerinde, bilimsel olarak olması gereken; karayolu, demiryolu ve denizyolunun paylarının yaklaşık 1/3 oranında birbirine yakın olmasıdır.

Geçmişte olduğu gibi günümüzde de dünya ticaretinin %90'i denizyoluyla yapılıyor. Denizyolundan sonra tercih; demiryoludur. Zira büyük kütle taşımacılığı yapan demiryolunda nakliye bedeli;

karayoluna göre yarı yarıya daha azdır: Taşıma maliyeti; denizyolunda 1 iken, demiryolunda 3.5, karayolunda 7, havayolunda 22'dir.

Üçü bir arada kümelenmiş bulunun Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının ortasında Türkiye yer almaktadır. Burada, Türkiye'yi son derecede stratejik ve önemli bir konuma getiren unsur; bu üç kıta arasında iç denizlerin olması ve bu iç denizlerin en doğusunda Türkiye'nin bulunması olup sözü edilen iç denizlerin Tuna, Cebeli Tarık ve Süveyş geçişleriyle bütün okyanuslara açılmış olmasıdır.

Bu kadar önemli, avantajlı ve stratejik bir konuma sahip olan Türkiye, ne yazık ki, bu nimete sırtını dönmüş durumdadır. 8333 km kıyısı bulunan ülkemizin su yolu taşımacılığındaki payı sadece %4 (yük). Sahip olduğumuz büyük avantaja rağmen uluslararası su yolu nakliyatında da yok gibiyiz. İhracat ve ithalatımızı %90 denizyoluyla yapıyoruz ama yabancı gemilere her yıl 3 milyar \$ navlun ücreti ödüyoruz! Bu meblağın %80'i komşumuz Yunanistan'a gidiyor.

3 milyar \$ ile; Trabzon yeniden inşa edilebilir (80 bin konut yapılabilir)!

3 milyar \$ ile; 300 km otoyol yapılabilir!

3 milyar \$ ile; 300 km çift hatlı, elektrikli, sinyalli modern demiryolu tesis edilebilir!

3 milyar \$ ile Trabzon-Erzincan demiryolu iki kez inşa edilebilir!..

Bilindiği gibi, tarihi Trabzon, geçmişte, tarihi İpek Yolu güzergâhlarının birinin üzerinde çok önemli bir konumundaydı. Trabzon bugün de aynı stratejik konuma sahiptir: Şu şartla ki, tarihteki deve katarlarının yerini tren katarlarının alması, yani "*İpek Demiryolu*"nun tesis edilerek güçlü HİTERLANT bağlantısının sağlanması şartıyla. Bu bağlamda; GAP, Ortadoğu ve İran demiryollarının Trabzon'a, yani Karadeniz Suyoluna bağlanması gerekir. GAP'ın eski Sovyetler Birliği Ülkelerine ve Tuna yoluyla -ki Baltık'a çıkıyor- tüm Avrupa içlerine açılan kapısı; Doğu Karadeniz'dir. İran'ın su yoluna en kısa bağlantısı da Doğu Karadeniz üzerinden...

Diğer taraftan, Doğu Karadeniz Bölgesi, kilometre kareye düşen nüfus itibarıyla Türkiye'nin en yoğun nüfuslu bölgelerinden biri olup merkeze en uzak noktadadır. Çok hareketli (mobil) olan bu nüfusun merkeze ve batıya; hızlı, güvenli ve ekonomik bir şekilde bağlanması gerekir ki bu da ancak hızlı demiryoluyla sağlanabilir.

65 yıl gibi çok uzun yılların ihmali sonunda Türkiye, çok sevindirici bir eylem olarak, 2003 yılında, “Yüksek Hızlı Demiryolu” hamlesini başlatmış bulunuyor. Artık, çağın gereklerine uygun olarak; saatte 250 km hız yapabilen trenlere uygun hatlar inşa ediyoruz: Ankara-Eskişehir Yüksek Hızlı Treni işletmeye açıldı. Marmaray Projesinin %85’i tamamlandı. Konya ve İzmir projeleri yanında İstanbul-Eskişehir ve Ankara-Sivas yüksek hızlı tren projeleri hayata geçiyor; Erzincan ve Erzurum’a doğru devam edecek.

Trabzon’un hemen güneyinden geçen bu çok büyük proje bağlamında, 200 kilometre gibi çok kısa bir bağlantı ile Trabzon, mutlaka ve mutlaka, Erzincan demiryoluna bağlanmalıdır! İstiklal Harbimizin yiğit ve kahraman uşaklarına demiryolu artık asla çok görülmemelidir; Doğu Karadeniz, bu büyük gelişmeden ayrı tutulmamalıdır!

Doğu Karadeniz’e bağlanacak demiryolunun karışık trafiğe (hem yük ve hem de yolcu trafiğine) yönelik olması gerekir. Bunun nedenleri yukarıda kısaca vurgulanmıştı. Dünyada yüksek hızlı trenler, ya sadece yolcu trafiğine göre ya da karışık trafiğe göre tasarlanmaktadır. Alman ve İtalyan normları karışık trafiğe göredir ve Erzincan-Doğu Karadeniz bağlantısının da karışık trafiğe göre olmasında yarar vardır.

Doğu Karadeniz Dağları hemen kıyıdan itibaren dikleşerek kısa mesafede yüksek zirvelere ulaşmakta ve denize paralel olarak yüksek bir duvar gibi bölgeyi kuşatmaktadır. Bu dağları kesip denize ulaşabilen tek vadi; Harşit Vadisidir. Bayburt tarafından başlayıp Gümüşhane üzerinden Batı’ya doğru akan Harşit Çayı, Tirebolu’da denize dökülmektedir. İşte, İstanbul Teknik Üniversite’sinin 1985’te çalıştığı Erzincan-Trabzon demiryolu güzergâhı da Harşit vadisini dolaşarak Tirebolu üzerinden Doğu Karadeniz Bölgesi’nin merkezi Trabzon’a bağlanmaktadır. Bu projenin çok uzun (312 km), çok heyelanlı, çok tünelli (toplam 116 km) ve de düşük standartlı olması; yeni güzergâh alternatiflerini araştırmayı gerekli kılmıştır. Ayrıca, Türkiye’nin Yüksek Hızlı Tren hamlesini başlatmasıyla boyuna eğimler artmış olduğundan sarp Doğu Karadeniz Dağlarını aşmak artık kolaylaşmıştır. Bu bağlamda, son üç yıldır, hiçbir karşılık beklemeden, tamamen kişisel imkânlarımızla, Alternatifler Haritasında gösterilen güzergâhların etütlerini yapıyoruz. Çalışmaların başlangıcında, Doğu Karadeniz dağlarının arkasına geçebilmek için uzun tünellerin gerektiği görüldü, ama yapılan son çalışmalarda mutlu sonuçlara ulaşıldı: Örneğin, yapılan ilk çalışmada, Of vadisi direkt takip edilerek Soğanlı Dağında 34 kilometrelik uzun bir tünel ortaya çıkmışken, son çalışmada, güzergâh İkizdere ve Hayrat üzerinden dolaştırılıp Of vadisine geçilerek kot kazanılmış ve böylece Soğanlı Dağındaki uzun tünel 17 kilometreye ve daha sonra 12 kilometreye indirilmiştir. Aynı yöntem, Araklı-Dağbaşı ve Trabzon-Maçka ve Arsin-Yanbolu alternatiflerinde de uygulanmış ve böylece uzun tüneller çok daha kısaltılmıştır.

Yapılan çalışmalar; plan ve boykesit etüdünü kapsamaktadır: Jeolojik etüt ve diğer fizibilite etütlerinin elbette ki ayrıca yapılması gerekir.

Niçin Demiryolu?

“Karayolu var ya; demiryoluna ne hacet?” diyenlere çok rastlıyoruz. Bunlara verilecek cevap: *“Dünya nereye sen nereye”. “Bilim nereye; sen nereye?”. “Ülke gerçekleri ve menfaatleri nereye; sen nereye?”*.

“Eğer demiryolu rantabl değilse; ileri ülkelerdeki demiryollarını söküp atmak gerekir!”.

Bugün, 1000 km² başına düşen demiryolu uzunluğu Almanya’da 116 km iken Türkiye’de sadece 11 km’dir ve çok kötü şartlardadır. Yunanistan’daki oran bile; iki katımız... Demiryollarının gerekliliği, üstünlüğü ve ülkeye sağladığı katma değerler şu şekilde özetlenebilir:

- **Yüksek Kapasite ve Otomatik Kontrol:** Deniz yolundan sonra en yüksek taşıt kapasitesine sahip... Amerika’da yapılan bir denemede bir tren katarına 50 bin gros ton taşınmıştır. 15 bin gros ton taşıyan trenlerle günlük taşımalar yapılmaktadır. Japonya’da yüksek hızlı Shinkansen trenleri ile Tokyo-Osaka arasında (515 km) günde 520 bin yolcu taşınmaktadır. Hong Kong metrosunda günde 1 milyon yolcu taşınıyor.
- **Ton/Km ya da Kişi/Km Başına Enerji Tüketimi Az:** Enerji tüketimi demiryolunda 1 iken, otobüste 1.4, otomobilde 6.8, uçakta 5.4. Dolayısıyla daha ucuz ve ekonomik bir taşımacılık söz konusu. Havayolunda ise demiryoluna göre 6-7 kat daha fazla enerji tüketilmektedir.
- **Kombine Taşımacılık İçin Gerekli:** Nakliye maliyetleri açısından kısa mesafeler için kamyon, orta mesafeler için tren ve uzak mesafeler için gemi daha avantajlı olduğu için, taşıtın bir taşıyıcıdan diğerine transferi olan kombine taşımacılık (kamyon-tren, tren-gemi) geliştirilmiştir. Dolayısıyla, geniş Anadolu coğrafyasında ekonomik taşımacılık yapabilmek ve dünya ticaret yollarını üzerimize çekebilmek için ülkemizi dört baştan modern demiryolları ile donatmalı; nakliyatı ekonomik hale getirmeliyiz!
- **Dışa Bağımlılığı Az:** Karayolu ulaşımı tümüyle petrole bağımlı. Petrol ise dışa bağımlı ve ithal ettiğimiz petrolün yarısını karayolu taşıtları yakıyor. Dizelli lokomotif petrol yakıtı kullansa bile tüketimi az. Elektrikli trende ise dışa bağımlılık çok daha az. Zira hidroelektrik potansiyelimiz ve diğer kaynaklarımız yüksek. Tüm taşımacılığını karayoluna bağlayan Türkiye’nin, 1974 petrol ambargosunda yaşadığı büyük kriz unutulmamalıdır!

- **Hava Kirliliği Az; Elektrikli Çekimde İse Hiç Yok:** Aşırı petrol tüketen karayolu taşımacılığı ise sürekli havayı, toprağı, yerüstü ve yeraltı sularını zehirliyor; halkın sağlığını çok etkin bir şekilde tehdit ediyor, kanser oranını arttırıyor. Dizel lokomotifte bile hava kirliliği; otomobilden 15 kez daha az. Havayı aşırı kirlettikleri gerekçesiyle AB ülkeleri kamyon ve kamyonet sayılarını sınırlandırmaktadır. Türkiye'deki kamyon sayısı ise AB ülkeleri toplamından fazla! Yollarımızda ağır trafik oranının çok fazla olması, çevre kirliliği yanında kaza riskini de son derecede arttırmaktadır.
- **Gürültü Kirliliği Daha Az ve Sürekli Değil:** Karayolu ağır taşıtlarının gürültü seviyesi 100 desibelin üzerinde. 150 km/saat hızla giden tren katarında ise 65-75 desibel. Ayrıca tren katarları arasında boşluklar olduğundan etkilenme seyir sıklığına bağlı.
- **Arazi Tahribatı Fazla Değil:** İki hatlı modern bir demiryolunun platform genişliği; sadece 13.7 metre. Aynı taşıma kapasitesine sahip olan 6 şeritli bir otoyolun platform genişliği ise 37.5 metre. Yani, karayolunun arazi tahribatı 3 kat daha fazla. Demiryolunun arazi kullanımı az olduğu için kamulaştırma giderleri de daha azdır.
- **İlk Yatırım Maliyeti Fazla Değil:** İki izli, elektrikli, sinyalli yüksek hızlı demiryolunun kilometre maliyeti; aynı kapasiteye sahip 6 şeritli otoyoldan daha az olup; 4 şeritli otoyol maliyetine eşittir.
- **Faydalı Ömür 30 Yıldır:** Karayollarında ise 10-15 yıl. Faydalı ömre göre hesap yapılırsa karayolu yapım maliyeti; demiryolundan 4-5 kat daha fazladır.
- **Hızlıdır:** Bugün, uçaklarla yarışacak; 600-700 km/saat hız denemeleri yapılıyor. 300-350 km/saat hızlar halen uygulamada. Paris-Lyon hattında işletme hızı 300 km/saat. Ankara-Eskişehir arasında hız; 250 km/saat olup yüksek hızlıdır. Karayollarında izin verilen maksimum hız ise; otoyolda bile sadece 120 km/saat.
- **Rötarsız, İntizamlı ve Konforludur:** Tren işletmeciliği hava şartlarından pek etkilenmez; rötat olmaz. Sabitlenen duruş ve kalkış saatleri değişmez; dakiktir. Uçaktaki gibi bir koltuğa bağlanma mecburiyeti de yoktur ve alabildiğine konfor sağlanabilmektedir. 417 kilometrelik Paris-Lyon arasında yolculuk süresi uçakla 2.5-3.0 saat iken, yüksek hızlı trenle 2 saatin altındadır.
- **Kaza Riski Azdır:** İnsan yaşamı ve gözyaşı para ile ölçülemediğinden ve de bu değerler geri getirilemediğinden olacak demiryolu nakliyesinin en avantajlı özelliğinin; kaza riskinin karayoluna göre çok az olmasıdır. Karayoluna göre, aynı trafikte, demiryolu kazasında ölüm riski 8 kez ve yaralanma riski 200 kez daha azdır. Ölümle sonuçlanan trafik kazalarında demiryolu, karayoluna göre ortalama 15 kat daha güvenlidir. Türkiye'de nakliyatın %92-95 oranında karayoluyla yapılıyor olması, ölü ve yaralı oranını Avrupa ülkeleriyle mukayese edilmeyecek derecede arttırmaktadır. Karayolu trafik kazalarında, kaza anındaki ve istatistiklere girmeyen kaza sonrasındaki ölümler, son 10 yılda, en az 90 bin olmuştur. Yani

son 10 yılda 90 bin nüfuslu bir kentimizi haritadan sildik! Savaşlarda vermediğimiz zayıtı, karayolu trafik kazalarında veriyoruz! Sadece bu nedenle bile; karayolu nakliyatımızın yaklaşık yarısını, az zamanda, demiryolu ve denizyoluna transfer etmek zorundayız!

Karayolu mu Demiryolu mu?

Türkiye’de çok tartışılan bu konuda, ne yazık ki, bazı bilim adamlarımız da taraf olmaktadır. Oysa bilim adamı, bilim dışı tutum ve davranışlara girmemeli; ideolojik davranmamalıdır. Her birinin ayrı özelliği; avantajları ve dezavantajları bulunan karayolu ve demiryolu ulaşımında, birini diğerinin yerine ikame etmek doğru değildir; bilimsel değildir. Zira canlı bir organizmada ana damarlar neyse; denizyolu ve demiryolu da odur. Tali damarlar ve kılcal damarlar ise karayolu mesabesindedir. Dolayısıyla biri diğerinin yerine ikame edilemez! Kapıdan kapıya taşımacılık yapabilen tek sistem olan karayolunun yerine ikame edilebilecek başka bir sistem olmadığı gibi Türkiye’de tüm taşımacılığı karayollarının omuzuna yüklemek de çok çok yanlıştır; ülke gerçeklerine ve menfaatlerine terstir. Türkiye’de yanlış olan karayolu yapımı değil -ki yapılacak çok daha iş vardır- yanlış olan; denizyolu ve demiryoluna sırt çevrilmesi; köhne bir halde bırakılması, bilimin ve çağın gereklerine uyulmamasıdır.

Yüksek Hızlı Hat Normları:

Tren katarının saatte 200 km’den daha fazla hız yaptığı hatlara; “Yüksek Hızlı Hatlar” adı verilmektedir. Avrupa’da uygulanan yüksek hızlı tren normları, Z.Öztürk ve V.Arılı’nın 2009’da yayınladığı “Demiryolu Mühendisliği” kitabından aşağıya kopya edilmiştir.

Tablodan görüldüğü gibi, Fransa ve İspanya gibi ülkeler sadece yolcu trafiğine yönelik hızlı hatlar inşa ederken, Almanya ve İtalya, yolcu ve yük katarlarının beraber kullandığı hatlar inşa etmektedirler. Türkiye’nin de karışık trafiğe yönelik yüksek hızlı hatlar inşa etmesinde yarar vardır.

Sadece yolcu trafiğine yönelik hızlı hatlarda boyuna eğim %040’a kadar çıkarken karışık trafik hatlarında eğim daha düşük olmalıdır. Minimum yatay kurp (viraj) yarıçapının ise 3000 metrenin üzerinde olduğu görülmektedir. Dever yüksekliği de 180 mm’ye kadar çıkmaktadır.

Tablo 1: Yüksek Hızlı Trenlerin İşletme ve Geometrik Özellikleri:

	Fransa		Almanya			İtalya		İspanya		Belçika
Proje hızı (km/sa)	300	350	300 (1)	300 (2)	350 (3)	300	350 (3)	300	350	300
Trafik tipi	Yolcu	Yolcu	Yolcu /Yük	Yolcu	Yolcu	Yolcu /Yük	Yolcu /Yük	Yolcu	Yolcu	Yolcu
Tren setleri için maksimum aks yükü (t)	17	17	17	17	≤16	17	17	17	18	17
Lokomotif için maksimum aks yükü (t)			20			22.5	22.5	22.5	22.5	22.5
Tren setleri için maksimum aks yükü (t)			22.5			22.5	22.5			22.5
Maksimum tasarım hızı (km/sa)	300	350	300 (tünelde 330)	300 (tünelde 330)	350	250-300	350	270	350	320
Maksimum işletme hızı (km/h)	300	320	300	300	330	300	350	270(300)	>300	300
Minimum yatay kurp yarıçapı (m)	4 000	6 250 (5 556)	4000	3350 (4)	5220	5450	7000	4000	6500	4800
Maksimum dever (mm)	180	180	160	170	170	105	130	150	150	150
Maksimum eğim (mm/m)	35	35	20	40	40	12 (6)	12 (6)	12.5	25	15-21 (6)
Dever değişimi (mm/s)	50	50 (5)	34.7	34.7	34.7	27	37	32	30	37
Minimum düşey kurp yarıçapı (m)	16 000	21000	14 000 12 000	14 000 12 000	20000	25000	25000	24000 (17000)	25000	+ 20 000 - 17 000
Dever eksikliği değişimi (mm)	85	65 (85)	105	130 (balastlı) 150 (balastsız)	112	90	75	100	65	100
Minimum kurba göre geçiş eğri boyu (m)	300	350	384	408	476	330	330	360	460	420

Araştırmada Esas Alınan Kriterler:

Yapılan alternatif güzergâh çalışmalarının hepsinde minimum yatay kurp (viraj) yarıçapı 3500-4000 metre alınmıştır. Hızın düşük olduğu istasyon giriş ve çıkışlarında bile bundan taviz verilmemiştir. Düşük hızlı yük katarlarının lehine olmak üzere dever yüksekliği düşük tutulmuş ve 120 mm olarak

alınmıştır. Fazla dever 80 mm, eksik dever 100 mm alınmıştır. Bu verilere göre çalışılan hatlarda yolcu katarlarının yapabileceği maksimum hız 270 km/saat, yük katarları için minimum hız ise 120 km/saattir.

Araştırma yapılan güzergâhlarda maksimum %25 (%2.5) boyuna eğim kullanılmıştır. Yatay kurp yarıçapının düşürülmesiyle hızın da düşeceği ve toplam tünel uzunluğunun azalacağı açıktır.

Araştırma Yöntemi:

Alternatif güzergâh araştırmalarında, öncelikle, uydu görüntüleri üzerinde araştırma yapılarak uygun olabilecek güzergâhlar tespit edilmiştir. Trabzon’u Erzincan demiryoluna bağlayacak çeşitli alternatifler bulunmaktadır: Bunlardan biri Tirebolu-Gümüşhane üzerinden olup bu güzergâh 1985’te İTÜ tarafından çalışıldığı için tarafımızdan ayrıca çalışılmamıştır. Çalışılan güzergâhlardan biri Trabzon-Maçka vadisi üzerinden, diğeri Arsin Yanbolu Vadisi ile Araklı-Dağbaşı vadisi üzerinden olmuş olup diğeri iki güzergah ise Of-Hayrat üzerinden olmuştur. Ancak, Giriş bölümünde belirtildiği gibi kot kazanmak amacıyla Maçka vadisine Yeşilyalı’dan başlanarak girilmiş ve Erzincan’a varılmış, Araklı vadisine Çamburnu’ndan başlanarak girilmiş ve Erbaş’a varılmış, Of vadisine ise İkizdere ve Hayrat üzerinden girilerek Erbaş’a varılmıştır. Erbaş bağlantıları, haritada noktalı gösterilen güzergâhlar üzerinden direkt Erzincan’a da bağlanabilir.

Uydu görüntüleri üzerinde yapılan çalışmalardan sonra bu güzergâhların 1/25000’lik, 1/12500’lük ve 1/50000’lik eşyükseleli topoğrafik haritaları üzerinde çalışılmıştır. Araklı vadisinde 1/12500’lik haritalar kullanılmış, Bayburt-Erbaş arası düz olduğu için bazı alternatiflerde 1/50000’lik haritalar üzerinde çalışılmıştır. Güzergâhların boykesitleri bilgisayar ortamında çıkarılarak düşey güzergâh etütleri yapılmış; ripaj gereken kesimler tespit edilerek yatay ve düşey güzergâh ripajları yapılmıştır.

Güzergâhların dijital haritalarını temin etmek külfetli olduğu için “*maps.google*” sitesinden elde edilen eşyükseleli renkli haritalar kullanılmıştır. Bu haritalar, fizibilite etüdü için yeterli doğruluktadır.

Trabzon Limanına Bağlantı:

Çalışılan güzergâhlar yük trafiğine de yönelik olduğundan liman bağlantıları önemlidir. Çalışmada sadece denize çıkış noktalarına kadar etüt yapılmış olup Doğu Karadeniz Limanlarına ve Batum demiryollarına bağlantı elbette ki sağlanmalıdır. Güzergâhların sahil boyunca liman bağlantılarında bir sorun yoktur. DLH, zaten, Tirebolu-Trabzon ve Trabzon-Batum etütlerini daha önce İTÜ ve KTÜ'ye yaptırmıştır.

Maliyet Hesapları:

Literatürde, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demiryolu maliyetinin, 4 şeritli otoyola eşit olduğu belirtilmektedir. Türkiye'de Ankara-Eskişehir hızlı demiryolu inşaatı tamamlanmış, diğer güzergâhlarda inşaatlar devam etmektedir. Dolayısıyla maliyetler yaklaşık olarak bellidir.

Alternatiflerin maliyet hesabında;

Düze arazide; 6 milyon \$/km,

Tünelli ve köprülü dağlık arazide; 10 milyon \$/km,

Çift tünelli olması gereken 8 km'den uzun tünel ve yüksek köprülerde; 25 milyon \$/km ve,

Sahil boyunca yapılacak liman bağlantılarında; 8 milyon \$/km alınmıştır.

Bilindiği gibi çift hatlı hızlı demiryolları tek tünel içersinden geçirilmekte, ancak, tünel uzun olunca emniyet açısından tünelin çift yapılması gerekmektedir.

Aynı maliyet yöntemi, düşük hızlı Tirebolu alternatifi için de kullanılmıştır.

Alternatifleri Toplu Karşılaştırma:

Tablo 2: Trabzon-Erzincan Güzergâh Alternatiflerinin Özellikleri:

	Tirebolu- Erzincan	Yeşilyalı- Maçka- Erzincan	Arsin- Madenköy- Erbaş	Çamburnu- Araklı- Erbaş	Of-Hayrat- Erbaş	Erbaş- Uzungöl- Of
Maksimum eğim (%o)	16	25	25	25	25	25
Minimum Kurp Yarıçapı (m)	1200	4000	4000	4000	4000	3500
Eksik Dever (mm)	100	100	100	100	100	100
Fazla Dever (mm)	80	80	80	80	80	80
Dever Yüksekliği (mm)	150	120	120	120	120	120
Maksimum Hız (km/sa)	160	270	270	270	270	250
Minimum Hız (km/sa)	85	120	120	120	120	120
Denize Uzaklık (km)	230	194	182	172	183	200
En Uzun Tünel (km)	11	13	19	24	17	12
Toplam Tünel Uzunluğu (km)	104	76	49	50	45	57
Tünel Oranı (%)	45	39	27	29	25	29
Düz Arazi Oranı (%)	10	10	60	60	60	60
Denize Maliyet (Milyar Dolar))	2.43	2.06	1.56	1.91	1.65	1.70
Trabzon Limanına Uzaklık (km)	312	215	187	213	232	249
Trabzon Limanına Maliyet (Milyar Dolar)	3.09	2.23	1.60	2.24	2.04	2.09

Tirebolu-Erzincan Güzergâhını Değerlendirme:

- İTÜ'nün yaptığı en düşük eğimli alternatif. Maksimum boyuna eğim ‰16. Ancak, son yıllarda vadi üzerinde barajlar yapılmış olduğundan vadinin üst kotlarına tırmanmak gerekir ve uygulanan eğim artık kurtarmayabilir.
- Yatay kurp yarıçapları çok düşük; 1200 metre. Çok sayıda istasyon ve durak var ve buraların giriş ve çıkışlarında 1000 metre yarıçap kullanılmış. Guzergah hızlı ekspres trenleri çalıştırmaya elverişli değil.
- Arazi çok dağlık ve heyelan riski fazla.
- Küçük yarıçaplara rağmen toplam tünel uzunluğu az değil; çok fazla. Güzergâhın ‰45'i tünel. Denize kadar toplam tünel uzunluğu 104 km, Trabzon'a kadar 116 km. Erbaş'tan 110 kilometrelik, Erzincan'dan 130 kilometrelik tek bir tünelle sahile çıkılabildiğine göre toplam 116 kilometrelik tünel inşaatını göze almak kolay değil!
- 9 ve 11 km gibi uzun tünelleri de var. Dağ içinde 1200 m yarıçaplı U dönüşleri yapılmış.
- En uzun güzergâha sahip alternatif: Denize varış mesafesi 230 km, Trabzon'a 312 km. Hattın, Torul'dan Trabzon'a bağlanması yerine (uzun tünelden kaçılmış) Tirebolu'dan dolaştırılması güzergâhı çok fazla uzatmış. Maçka'dan geçen Trabzon-Erzincan alternatifinden ‰45 daha uzun.
- Güzergâhın ‰45 uzun olması; yıllık bakım ve işletme giderlerini ‰45 arttıracak demektir.
- İlk yatırım maliyeti de en yüksek olan alternatiftir: Denize maliyet 2.43 milyar Dolar, Trabzon'a maliyet; 3.09 milyar Dolar.
- Batum demiryolu bağlantısı için en uzun ve en dolambaçlı güzergâh.

Yeşilyalı-Erzincan Güzergâhını Değerlendirme:

Bu alternatif Yeşilyalı'dan itibaren kot kazanarak Çağlayan-Maçka-Torul-Gökçeler(Şiran)-Kelkit-Erzincan doğrultusunu izliyor.

- Güzergâhın arazi yapısı Tirebolu hattı gibi genellikle çok dağlık. Buna rağmen, güzergâhta minimum kurp yarıçapı 4000 m, maksimum boyuna eğim %25 kullanılmıştır. Yüksek hızlı (270 km/saat) yolcu ve düşük hızlı (120 km/saat) yük katarlarının işletimine uygun.
- Yüksek eğimli vadi yamaçlarından geçtiğinden heyelan riski fazla.
- 4000 metreden az olmayan kurp yarıçaplarına rağmen tünel oranı Tirebolu alternatifinden az; %39. Toplam tünel uzunluğu; 76 km.
- En uzun tüneli 13 kilometreyle Zigana'da. Uzun tüneli, Tirebolu alternatifinden sonra üçüncü sırada olan alternatif.
- Güzergâh uzunluğu fazla değil: Denize 194 km, Trabzon Limanına 215 km.
- Güzergâh uzamadığından yıllık bakım ve işletme giderleri fazla değil.
- İlk yatırım maliyeti denize kadar 2.06 milyar Dolar, Trabzon Limanına kadar 2.23 milyar Dolar.
- Batum demiryoluna Tirebolu'dan daha yakın ve güzergâh dolambaçlı değil.
- İki yüksek köprüsünün olması; dezavantajı.

Arsin-Madenköy-Erbaş Güzergahını Değerlendirme:

Bu alternatif, Arsin'den başlayıp Yanbolu Vadisini takip ederek 800 kotlu vadi tabanından bir tünelle Araklı Vadisine geçmekte ve bu vadiden yükselmeye devam ederek 19 km uzunluğunda en uzun tüneli ile Bayburt tarafına geçmektedir. Proje geniş Bayburt ve Kelkit ovalarından geçerek Refahiye'ye

ulaşmakta ve güzergah uzunluğu 240 km olmaktadır. Ancak güzergahi Bayburt ve Demirözü üzerinden Erbaş'a bağlamak mümkündür ve güzergah uzunluğu 182 km olmaktadır. Değerlendirme, Erbaş'a bağlantıya göre yapılacaktır:

- En uzun tüneli 19 km olmasına rağmen Trabzon limanına en ucuz bağlantıyı sağlamaktadır. Toplam tünel uzunluğu 49 km. Hız 270 km/saat, maksimum eğim binde 25, minimum kurp (viraj) yarıçapı 4000 m.
- Bayburt'un, Demirözü'nün ve Erbaş'ın ovalarından geçmesi en büyük avantajı.
- Jeolojik yönden de kararlı gözükmetedir ve bakım ve işletme maliyetleri de en az olmaya adaydır.
- Denize kadar yapım maliyeti 1.56 milyar dolar, Trabzon Limanına kadar 1.60 milyar dolar olup en düşük maliyetli alternatiftir.

Çamburnu-Araklı-Erbaş Güzergâhını Değerlendirme:

Bu alternatif, Çamburnu Tersanesinden itibaren kot kazanarak Araklı Vadisine geçiyor ve Bayburt-Demirözü-Erbaş (Erzincan) doğrultusunu takip ediyor.

- Maksimum boyuna eğim ‰25, minimum yatay kurp yarıçapı 4000 metre.
- En uzun tünelli alternatif; 24 km. Ancak, tünel oranı ‰29 ile Yeşilyalı ve Tirebolu alternatiflerinden çok az. Toplam Tünel uzunluğu; 50 km.
- En kısa mesafeli alternatif. Denize uzaklık 172 km, Trabzon Limanına 213 km. Alternatifler haritasında gösterilen noktalı hatlar izlenerek Erbaş yerine Erzincan İstasyonuna direkt bağlanabilir ve mesafe fazla değişmez.
- Hattın kısa, heyelan riskinin daha az olması yıllık bakım ve işletme giderlerinin az olması demektir.

Of-Hayrat-Erbaş Güzergâhını Değerlendirme:

Bu alternatif, Of'tan başlayarak Eskipazar üzerinden İkizdere vadisine geçmekte ve Hayrat üzerinden Çaykara'nın üst kotlarından devam etmekte ve 1138 kotundan 17 kilometrelik Soğanlı tüneline girerek Bayburt ovasına geçmektedir. Bayburt içersinden geçirilen güzergâh yine düz ovaları izleyerek Demirözü üzerinden Erbaş (Erzincan) istasyonuna ulaşmaktadır. Alternatifler haritası üzerinde noktalı gösterilen güzergâhlar izlenerek Erzincan İstasyonuna direkt olarak bağlanma imkânı da vardır ve bu tercih hattın özelliğini fazla değiştirmeyecektir. Güzergâh, Bayburt etrafından dolaştırılarak Bayburt geçişindeki tüneller de kaldırılabilir.

- 4000 metreden az yatay kurp yarıçapı yok. Maksimum eğim binde 25. Maksimum hız 270 km/saat. Yük katarları için minimum hız 120 km/saat.
- Hattın en önde gelen özelliği; en az vadi yamacı takip ediyor olması; genellikle sırtlardan ve ovalardan geçmesi. Dolayısıyla heyelan riski en az olan alternatif. Gerçi jeolojik etüt henüz yapılmamıştır, ama yüksek eğimli yamaçların daha duraysız, arazi eğiminin düşük olduğu sırtların ve ovaların ise daha duraylı olduğu bilinmektedir. Sahilden 40 km'ye kadar olan kesiminde güzergâhın geçtiği arazi eğimi düşüktür. 40. km'den sonra 17 kilometrelik uzun tünele girildiği 60. km'ye kadar vadi yamacı izlenmekte olup sadece 20 km'lik bu kesimde yamaç eğimi fazladır.
- Alternatifler içinde en az tünel oranına sahip; sadece %25. Toplam tünel uzunluğu; 45 km. Yukarıda belirtildiği gibi yapılacak ripajla toplam tünel uzunluğu ve tünel oranı daha da azaltılabilir.
- En uzun tünel; Soğanlı Tüneli olup 17 km... Bu uzunluk biraz daha kısaltılabilir. Aynı vadide HES inşaatları yapmakta olan müteahhitler; kaya hafriyatının kolay olduğunu belirtiyorlar. Soğanlı Tüneli, alıyanda ve dümdüzdür. Kiralanacak tünel açma makinalarıyla iki taraftan girilerek kısa sürede delinebilir. Bilindiği gibi TDM adı verilen tünel delme makinesiyle demiryolu tüneli kesitince hızlı bir şekilde delme yapılabilmekte ve delme sırasında betonlama da yapılabilmektedir. Günümüzde tünel açma kolaylaşmıştır ve dünyada 50-54 km gibi çok uzun tüneller de bulunmaktadır.
- Sahile kadar hat uzunluğu 183 km, Trabzon Limanına 232 km. Tirebolu'dan sonra Trabzon limanına en uzak noktada. Ancak, Of istasyonunun, Çamburnu limanına uzaklığı 4 km, Rize limanına 20 km, Hopa limanına 110 km ve Batum demiryoluna sadece 140 km mesafede.
- Dik yamaç eğimli kesiminin az olması nedeniyle heyelan oranını azalttığından yıllık bakım masrafları, diğer güzergâhlara göre çok daha az olacaktır. Hat uzunluğu da fazla olmadığından işletme giderleri normal seviyede olacaktır.

- İlk yatırım maliyeti; Of'a kadar 1.65 milyar Dolar, Trabzon limanına kadar 2.04 milyar Dolar.
- Of alternatifinin dezavantajlarında biri; iki yüksek köprüsünün bulunmasıdır. Ancak bu, 4000 metre yarıçaptan taviz vermemekten kaynaklanmıştır. Yarıçap 3000-3500 metreye düşürülerek (yani hız saatte 270 km'den 230-250 km indirilerek) yüksek köprülerle birlikte bir de tünel ortadan kaldırılabilir.

Erbaş-Uzungöl-Of Güzergahını Değerlendirme:

Bu güzergahın önceki Of güzergahtan farkı; Uzungöl Vadisinden geçmesi olup diğer kesimleri aşağı yukarı aynıdır.

- Tirebolu alternatifinden sonra uzun tüneli en kısa olan alternatif olup 12 km'dir. Toplam tünel uzunluğu 57 km olup tünel oranı %29'dur.
- Maksimum eğim binde 25, minimum kurp yarıçapı 3500, Hız 250 km/saat.
- Uzun tünel kısalığı ve %60 kadar düz araziye kullanması avantajları olup maliyeti düşüktür.
- Trabzon Limanına en uzak mesafede olmasına rağmen Batum Demiryollarına en kısa bağlantıyı sağlamaktadır.

Sonuç:

Projeleri ilk yatırım maliyetler ile değerlendirmek elbette ki doğru değildir: Öyle yatırımlar vardır ki bakım maliyetleri ilk yatırım maliyetinden çok daha külfetlidir. Aynı şekilde alternatiflerin işletme maliyetleri de değerlendirmede çok çok önemli bir rol oynar. O nedenlerle, ulaştırma alternatifleri değerlendirilirken; 20-30 yıllık uzun vadeli Fayda/Maliyet analizlerinin yapılması ve rantabilite oranlarının bulunarak değerlendirme yapılması gerekir. Bunun için, ilk yatırım maliyeti yanında; uzun vadeli yük ve yolcu trafiğinin tahmin edilmesi, uzun vadeli bakım giderlerinin hesaplanması ve uzun vadeli işletme giderlerinin tahmin edilmesi şarttır.

Alternatiflerin jeolojik etütleri henüz yapılmadığı gibi uzun vadeli fayda/maliyet analizleri de yapılmış değildir. Ancak, sözü edilen rakamlar ortaya konulmamış olmasına rağmen, *“Görünen köy kılavuz istemez”* misali bazı alternatifler daha başlangıçta elenebilir ve geriye kalan az sayıdaki alternatifin daha hassas analizleri yapılarak kısa yoldan sonuca varılabilir.

Bu bağlamda değerlendirme yapıldığında; Geniş Bayburt Ovalarından geçen alternatiflerin daha ekonomik, daha duraylı, bakım ve işletme maliyetlerinin daha az olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlamda öne çıkan alternatifler; Arsin ve Of alternatifleridir. Arsin alternatifi Trabzon Limanına en yakın olması dolayısıyla yapım maliyeti açısından en düşük maliyetli güzergahtır. Ancak, uzun tünelin en kısa olduğu alternatif Of alternatifleri olup (Uzungöl alternatifinde 12 km, diğerinde 17 km), bu iki Of alternatifi, Batum Demiryollarına en kısa bağlantıyı sağlamaktadırlar. Ayrıca Of alternatifleri jeolojik yönden en duraylı (sağlam) alternatifler olup bu bağlamda bakım masrafları da en az olan alternatiflerdir.

Gümüşhane’den geçmeyen Bayburt bağlantıları, Gümüşhane için dezavantaj değildir. Zira, 60 km gibi çok kısa bir bağlantı ile Gümüşhane, Bayburt demiryollarına bağlanabilir. Bu bağlantıda fazla trafik olmayacağından bağlantı tek hatlı olarak düşük bir maliyetle gerçekleştirilebilir.

Yapılan çalışmalardan ortaya çıkan gerçek şu ki; Doğu Karadeniz Limanlarının demiryolu bağlantısı için tek alternatif yoktur ve Sovyetlerin dağılmasıyla değişen dünya şartlarında fizibilitelerinin yüksek olacağı düşünülmektedir.

Kıyı Kentlerinin HİNTERTANT (iç bölge, arka bölge) bağlantısı son derecede önemli olup bu kentlerin gelişebilmeleri; güçlü hinterlant bağlantılarına (demiryolu+karayolu) bağlıdır. Doğu Karadeniz Bölgesi’nin etrafı yüksek Doğu Karadeniz Dağları ile çevrili olarak, hinterlant bağlantıları çok zayıftır. Bölgenin gelişmesi ve lojistik bir üs haline gelebilmesi ancak ve ancak güçlü hinterlant bağlantısının sağlanmasıyla mümkün olacaktır!

Bölgenin güneyindeki GAP, Orta Doğu ve İran Ekonomik Odaklarıyla, kuzeyindeki Bağımsız Devletler Topluluğu ve Avrupa Ekonomik Odakları dikkate alındığında; Erzincan-Doğu Karadeniz-Batum demiryolu bağlantısı ziyadesiyle önem arz etmektedir. Başka bir deyimle; Basra Suyolu’nun, demiryolu bağlantısı ile Karadeniz-Tuna-Baltık Suyoluna bağlanması çok önemli ve rantabilitesi yüksek bir Uluslararası Ticaret Koridoru oluşturacaktır.

Fizibilitenin daha da yüksek çıkmasında yüksek hızlı yolcu taşımacılığı da önemli bir rol oynayacaktır. Zira Doğu Karadeniz Bölgesinden Ankara ve İstanbul’a 5-6 saat gibi kısa sürede güvenli ve ekonomik bir şekilde gidilip geliniyor olması; önemli bir cazibeye sahip olacak ve yolcu

trafiğini de üzerine çekecek ve arttıracaktır. Bu durum, karayollarındaki kaza sayısını, ölümleri ve yaralanmaları da azaltacaktır.

Tekrar vurgulamak gerekir ki, Bölge'nin karışık trafiğe yönelik yüksek hızlı demiryolu bağlantısı; hayati bir öneme sahiptir. Özellikle, Bayburt'tan geçen alternatiflerden birisinin hayata geçmesi halinde; yatırım için arazi kıtlığı çeken Bölge'nin ayakları altına geniş Bayburt ovaları serilecek; bu geniş alanlar yarım saat gibi bir adımlık kısa mesafeye inecektir!

Doğu Karadeniz Ahalisi, Bölgeyi duvar gibi kuşatan yüksek dağları, artık, dişleriyle delip geçecek azme ve kararlılığa sahiptir. "İstemeyi" bilmeyen bu onurlu ahaliye demiryolu asla çok görülmemelidir! Hemen güneyimizden geçen; İstanbul-Eskişehir-Ankara-Erzincan-Kars Yüksek Hızlı Tren Projesi bağlamında 200 kilometre gibi çok kısa bir bağlantı ile Doğu Karadeniz, "dahile" ve "dünyanın ekonomik odaklarına" bağlanmalı ve önü açılmalıdır!

KTÜ, Temmuz 2011

KAYNAKLAR:

- 1) ÇELİK, F., "Hayati Bir Öneri: İpek Demiryolu", Mühendislik Bülteni, İMO Trabzon Şubesi Yayını, Sayı 54, Temmuz 1998, Trabzon.
- 2) ÇELİK, F., "Cumhuriyetimizin 75. Yılında Demiryolu Taşımacılığımız ve Karayollarında Gözlenen Yanlışlar", Türkiye Mühendislik Bülteni, Temmuz 1998, Ankara.
- 3) ÇELİK, F., A.A.DUMANOĞLU, "Doğu Karadeniz Bölgesinde Altyapı Sorunu ve Ulaşım", İkinci Karadeniz Kalkınma Kurultayı, 22-23 Ekim 1999, KTÜ, Trabzon.
- 4) ÇELİK, F., "Ulaştırma-Toplumsal Kalkınma İlişkisi ve Türkiye'nin Ulaştırma Politikaları", TMMOB Makine Mühendisleri Odası Ankara Şubesi, III. Ulaşım ve Trafik Kongresi, 18-20 Mayıs 2001, Ankara.
- 5) ÇELİK, F., Ş.ORUÇ, A.AKSOY, F.YAKAR, B.P.AYTAÇ, F.TÜRE, "Trabzon İpekyolu'nun Yeniden Tesisinde Demiryollarının Yeri ve Önemi", I.Karadeniz'de Sanayileşme ve Çevre Sempozyumu, TMMOB Makine Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi, 16-17 Kasım 2007, Trabzon.
- 6) ÇELİK, F., "Türkiye'nin Yeni Demiryolu Hamlesi ve Of-Bayburt-Erzincan Hızlı Tren Projesi", Mühendislik Bülteni, Sayı 74, İMO Trabzon Şubesi Yayını, 2009, Trabzon.
- 7) MİRZAOĞLU, R., "Açılış Konuşması", Türk Denizcilik Sektöründe Karadeniz'in Yeri ve Önemi Paneli, Trabzon Esnaf ve Sanatkarlar Birliği, 19.10.2001, Trabzon.
- 8) ÖZTÜRK, Z., V.ARLI, "Demiryolu Mühendisliği", ATM Dijital Baskı ve Matbaa San.Tic.Ltd.Şti, 2009, İstanbul.
- 9) BOZKURT, M., "Demiryolu I", İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 1988, İstanbul.
- 10) EVREN, G., "Demiryolu", İTÜ İnşaat Fakültesi Matbaası, 1993, İstanbul.
- 11) www.binaliyildirim.com.tr

EK:4

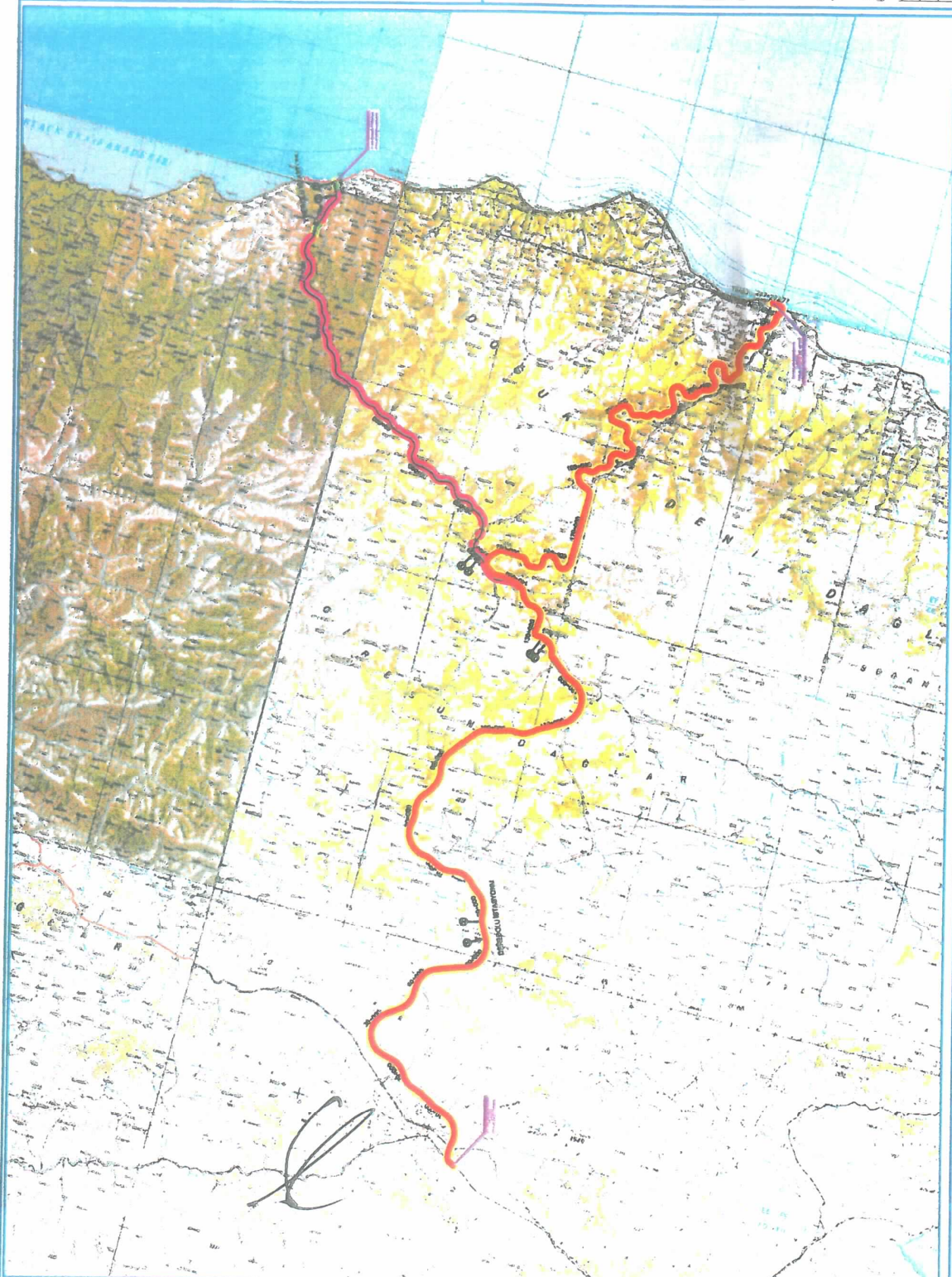
KTÜ ULAŞTIRMA ANABİLİM DALI GÜZERGAH ETÜTLERİNİN, ARALIK 2011 REVİZE TABLOSU

KTÜ Ulaştırma Anabilim Dalında Yapılan Trabzon-Erzincan Demiryolu Güzergah Etütlerinin Aralık 2011 Tarihinde Revize Edilmiş Şekli Aşağıdaki Tabloda Verilmiştir. Hız; 250 km/saattir. Yol uzunluğu denize çıkış noktasına kadardır. Maliyetler Milyar Dolar cinsindedir.

Güzergah	Max.Eğim	Min.Yarıçap	Uzunluk	Uzun Tünel	Top.Tünel	Top.Köprü	Maliyet
Trb.Akç.Tonya.Erzincan	Binde 18	3500 m	240 km	12 km	125 km	11 km	2.304
Yeşilyalı.Torul.Erzincan	Binde 25	4000 m	194 km	13 km	76 km	19 km	2.060
Arsin.Bayburt.Erbağ	Binde 25	3500 m	151 km	19 km	59 km	16 km	1.435
Çamb.Bayburt.Erbağ	Binde 25	3500 m	148 km	24 km	65 km	14 km	1.480
Of.Uzungöl.Erbağ	Binde 25	3500 m	168 km	12 km	82 km	6 km	1.456
Of.Karaçam.Erbağ	Binde 25	3500 m	150 km	17 km	56 km	20 km	1.395
Rize.Karaçam.Erbağ	Binde 25	3500 m	150 km	17 km	56 km	20 km	1.395



DLH'NİN ALTERNATİFİ

[illegible]

EK:6

*15-18 Ekim 2012 Tarihlerinde Trabzon’da Toplanan Türk Dünyası Mühendislik, Mimarlık ve Şehircilik Kurultayına
Sunulan ve Bildiriler Kitabında Basılan Bildiri*

ORTADOĞU-KARADENİZ-KAFKASYA İPEK DEMİRYOLU PROJESİ

Prof.Dr. Fazıl ÇELİK,

Ulaştırma Anabilim Dalı Başkanı,

Karadeniz Teknik Üniversitesi,

TRABZON.

Özet

Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla Avrupa ile Uzak Doğu arasındaki Tarihi İpek Yolu güzergâhlarını yeniden canlandırma çalışmaları sürdürülmekte; Bağımsız Devlet Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa’ya bağlamak üzere **Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (TRACECA)** oluşturulup geliştirilmeye çalışılmaktadır. Bu bağlamda Türkiye ulaştırma ağını modernize etmekte ve özellikle Cumhuriyetin 100. Yılına kadar 10 bin km Yüksek Hızlı Tren (YHT) hatları inşa etmeyi planlamaktadır. Bu planlama kapsamında, başta GAP (Güney Doğu Anadolu Projesi) ve İran olmak üzere diğer Orta Doğu ülkelerini Doğu Karadeniz Limanlarına ve oradan da Kafkasya Demiryollarına bağlayacak bir demiryolu projesi büyük bir önem taşımakta olup etkin bir İpek Demiryolu koridoru oluşturacaktır. Bildiride, Karadeniz Teknik Üniversitesi’nin (KTÜ) 1990’lı yıllardan beri üzerinde çalıştığı bu proje tanıtılmaktadır.

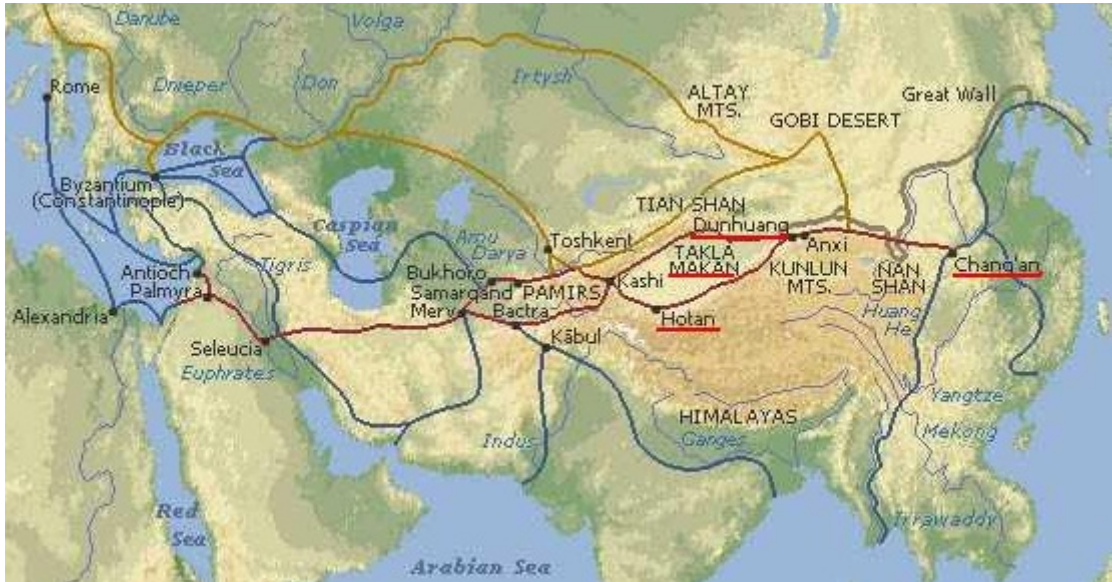
Tarihi İpek Yolları

Uluslararası ticaret yolları, İlk Çağ İmparatorluklar döneminde Roma (Avrupa) ile Çin (Uzak Doğu) arasında gelişir ve “İpek Yolu” olarak tanımlanan bu ticaret koridorları 16. Yüzyılın ortalarına kadar asırlarca devam eder. İpeğin anavatanı Çin’den Batı’ya doğru taşınan en gözde ticaret malı “ipek” olduğu için Alman coğrafyacı Ferdinand von Richthofen’in 1870’de ilk kez kullandığı “İpek Yolu” tabiri

benimsenmiştir. İlk ve Orta çağlar boyunca gelişen diğer uluslararası ticaret koridorları olarak; Hindistan-Yakın Doğu arasında “Baharat Yolu”, Kuzey Avrupa ve Sibirya’dan Karadeniz ve Türkistan’a inen “Kürk Yolu”, Orta Afrika’dan Akdeniz’e ulaşan “Fildişi Yolu”, Baltık-Karadeniz arasında “Amber Yolu” başlıca yollar olarak bilinmektedir. Bu ticaret yolları üzerinde gün aşımı mesafedeki (30-40 km) konaklama tesisleri (hanlar, kervansaraylar), birer pazar ve panayır yeri olarak yerel ürünlerle birlikte bütün ürünlerin alışverişlerinin yapıldığı merkezler olarak işlev görürdü [1]. Dolayısıyla bu merkezleri sadece konaklama ve mal transfer istasyonları olarak görmemek gerekir.

Geçtiği coğrafyaları abata eden bu uluslararası ticaret koridorlarında sadece ticaret malları değil; kültürler, düşünceler, inançlar, dinler, anlayışlar, el sanatları ve teknolojiler de değiş tokuş olmuştur: Doğu medeniyetlerine ait eserlerin, kâğıdın, barutun ve pusulanın bu yollar aracılığıyla Avrupa’ya girmesi; Rönesans’ın gelişmesinde başlıca etken olduğu bilinmektedir.

“Ulaşım”ın, her türlü kalkınmanın (ekonomik, sosyal, siyasal, kültürel) en temel altyapısını oluşturduğu tartışmasızdır. Dolayısıyla bu uluslararası ticaret koridorlarını kontrollerinde tutan ülkeler –ki bu yolların çok önemli bir kısmı Türklerin hegemonyasındaydı- daima güçlü olmuşlardır. Ulaşım, gelişmişliğin ve zenginliğin ölçüsüdür.



Şekil.1. İpek Yolu Haritası

Tarihi İpek Yolları Haritasına bakıldığında, esas itibarıyla, biri Akdeniz üzerinden, diğeri Anadolu üzerinden, bir diğeri ise Tuna-Karadeniz üzerinden üç ana koridor olarak, Doğu-Batı istikametinde, şekillenmiştir. Ulaşım kolaylığı ve ekonomisi açısından su yollarının her zaman avantajlı olduğu bilinmektedir.

16. Yüzyılın ortalarından itibaren İpek Yollarının önemlerini yitirmeye başlamasının birçok sebebi vardır. Başlıca neden olarak; bu güzergâhları kontrollerinde tutan ülkelerdeki iç istikrarsızlar ile Afrika'nın güneyinden dolaşan su yolunun keşfedilmesi ve daha sonra Süveyş Kanalı'nın açılması ile "Demirperde" adı verilen Sovyetler Birliği'nin kurulması sayılabilir.

Modern İpek Yolları (İpek Demiryolu)

"İpek Demiryolu" tabiri ilk kez Yazar tarafından 1998 yılında "Mühendislik Dergisi"nde kullanılmıştır [2].

Uluslararası ticaret koridorları olan Tarihi İpek Yolları genellikle su yolu-deve katarı yolu olarak şekillenmişti. Günümüz ticaret koridorlarında ise deve katarlarının yerini tren katarları almış ve güzergâhlar kombine taşımacılığa uygun "su yolu-demiryolu" şeklinde gelişmiştir. Bugün dünya ticaretinin yaklaşık %90'ı su yoluyla yapılmakta olup su yolunun karadaki devamı karayolu değil; demiryoludur: Zira su yolunda taşıma bedeli 1 TL ise demiryolunda 2.5 TL, karayolunda ise 4 TL'dir. Dolayısıyla, ticari açıdan karayollarının, su yolu-demiryolu güzergâhları ile rekabet etme olanağı yoktur[2]. Karayolu, su yolu-demiryolu hattının ulaşamadığı noktada kombine taşımacılığının bir parçası olarak devreye girer.

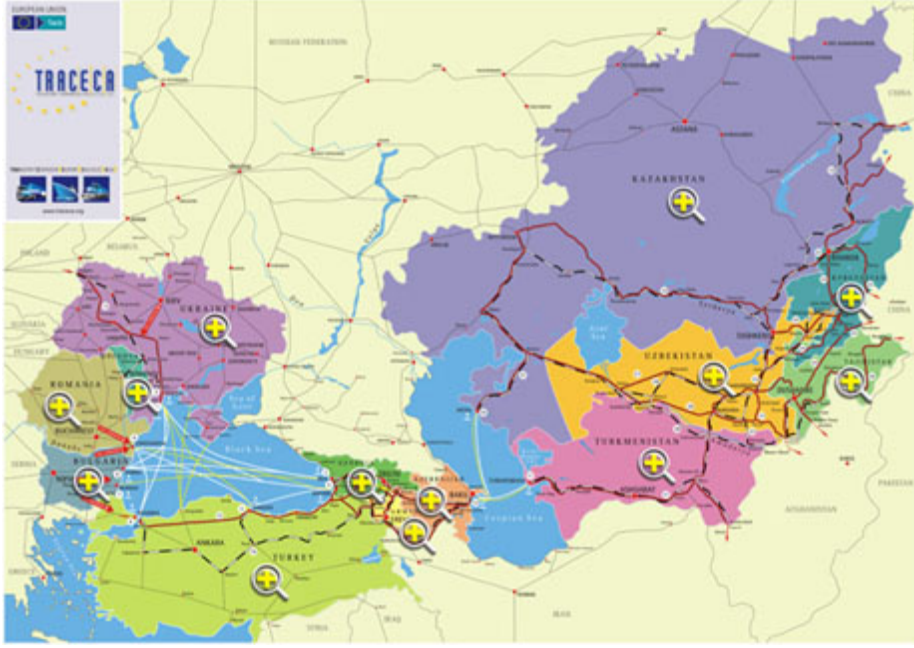
Türkiye, ne yazık ki, bu açık gerçeği göz ardı etmiş ve Atatürk'ten sonra ülke gerçekleriyle bağdaşmayan yanlış politikalar izlemiştir: Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarının arasındaki iç denizlerin çevrelediği Türkiye'nin bu son derecede stratejik konumuna rağmen denize sırtını dönmesi ve limanlarını modern demiryolları ile dâhile (iç) bağlamamış olmasını, akıl, bilim ve çağın gerekleriyle izah etmek mümkün değildir! İleri deniz ülkelerinde deniz yolu, demiryolu ve karayolu taşımacılık payları yaklaşık birbirine yakınken ve de bu oranlar Atatürk döneminde de böyleyken geldiğimiz noktada bugün taşımacılığımız %93 (yolcu taşımacılığında %95) oranında karayoluna dayandırılmış olup deniz yolu ve demiryolu taşımacılığı yok gibidir. Mevcut demiryolu ağımızın yaklaşık yarısı Osmanlı'dan intikal etmiş ve diğer yarısı Atatürk döneminde inşa edilmiş olup Atatürk'ten sonra demiryolu inşa edilmediği gibi (1940-50 arasında 371 km, 1950-60 arasında 448 km ve 1960'dan sonra 426 km konvansiyonel hat yapılmış) mevcutlar da köhne bir halde bırakılarak

işlevsizleştirilmiştir. Bir zamanların İpek Yolu güzergâhları üzerinde bulunan Türkiye bugün artık güneyinden ve kuzeyinden geçen uluslararası ticaret koridorları ile baypas edilmiş durumdadır!

TRACECA (TRANsport Corridor Europe Caucasus and Asia) Projesi

Sovyetler Birliği'nin dağılmasıyla Avrupa ile Uzakdoğu arasındaki Tarihi İpek Yolu güzergâhlarını yeniden canlandırma çalışmaları hızla sürdürülmekte; Bağımsız Devlet Topluluğu ülkelerini Kafkasya ve Karadeniz üzerinden Avrupa'ya bağlamak üzere Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaşım Koridoru (*TRACECA*) hayata geçirilip geliştirilmeye çalışılmaktadır.

Avrupa Birliği (AB) önderliğinde geliştirilen proje ilk olarak Mayıs 1993 tarihinde Brüksel'de Avrupa Topluluğu Komisyonu ile 3 Kafkasya ve 5 Orta Asya Cumhuriyeti Ticaret ve Ulaştırma Bakanlarının katıldığı bir konferansta formüle edilmiştir. Eylül 1998 tarihinde 12 ülkenin Devlet ve Hükümet Başkanları tarafından Çok Taraflı Temel Uluslararası Ulaştırma Anlaşması (*MLA*)'nın imzalanmasıyla proje hayata geçmiştir. Bölgede ticaretin ve ulaştırmanın iyileştirilmesi ve geliştirilmesini, Kafkasya ve Orta Asya ülkelerinin demiryolu, denizyolu ve karayolu taşımacılığını kapsayan çok modlu bir alternatif ulaşım koridoru üzerinden Avrupa ve Dünya pazarına ulaşma imkânını artırmayı amaçlamaktadır. Anlaşma, Türkiye tarafından da Bakanlar Kurulunun 24.10.2001 tarih ve 3228 salıyı kararı ile onaylanmıştır. Sözü edilen 12 ülke; Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Kazakistan, Kırgızistan, Moldova, Tacikistan, Ukrayna, Özbekistan, Romanya ve Bulgaristan olup Türkmenistan katılımcı olmakla birlikte *MLA*'ya taraf değildir. İran, 2009 yılında *TRACECA*'ya üye olmuştur. Afganistan ve Pakistan'ın hem *MLA*'ya taraf olma hem de *TRACECA* Programına tam üye olma yönünde resmi talepleri olmuş ve Afganistan'ın üyeliği 21-22 Nisan 2005 tarihlerinde Bakü'de yapılan konferansta onaylanmış olup Pakistan için süreç devam etmektedir [3,4,5].



Şekil.2. TRACECA Haritası [4]

TRACECA Haritasından görüldüğü gibi uluslararası ticaret koridoru esas itibarıyla Karadeniz Suyolu üzerinden şekillenmiş olup bu durum gayet doğaldır. Zira ticarete suyunun üstünlüğü tartışmasızdır. Evet, Türkiye TRACECA güzergahına entegre gözükmemektedir ama Türkiye üzerinden geçen TRACECA güzergahları esas itibarıyla kara ulaştırmasına dayanmaktadır ve deniz yolları ile rekabet imkanı bulunmamaktadır. Türkiye'nin son yıllarda inşa etmekte olduğu ve Anadolu'yu batı-doğu istikametine kesecek olan Edirne-İstanbul-Eskişehir-Ankara-Sivas-Erzincan-Erzurum-Kars-Tiflis Yüksek Hızlı Tren Projesi, Londra-Pekin arasında taşımacılığı amaçlamakla birlikte bu taşımacılık daha ziyade yolcu taşımacılığı olacak; ama uluslararası yük taşımacılığında Tuna-Karadeniz suyuyla rekabet edemeyecektir. Suyolu taşımacılığında geçmişte önemli bir fonksiyona sahip olan Tuna, bugün orta Avrupa'da bir kanal ile Ren nehri birleştirilerek Kuzey Denizine çıkılmış ve Karadeniz-Kuzey Denizi arasında kesintisiz bir su yolu elde edilmiştir. Bugün Tuna-Karadeniz Suyolunda 5000 tonluk gemiler rahatlıkla çalışmaktadır. Regensburg'a kadar bir römorkör eşliğinde 3000 tonluk 6 mavnayla toplam 18000 ton yük taşınabilmektedir.

Tuna-Karadeniz Suyolu ve bu suyunun en doğu ucunda bulunan Doğu Karadeniz Limanlarının stratejik üstünlüğü; Türkiye üzerinden geçen etkin bir uluslararası ticaret koridorunun tesisinde önemli bir potansiyele sahiptir. Şöyle ki, İran'ın ve Orta Doğunun Karadeniz'e açılan en kestirme

kapısı Doğu Karadeniz Limanları üzerinden olup sadece demiryolu bağlantısı eksiktir. Aynı şekilde Türkiye'nin büyük projelerden biri olan GAP'ın Karadeniz'e açılan kapısı Doğu Karadeniz Limanları üzerindendir. Tuna-Karadeniz suyunun en doğu ucunda bulunan Doğu Karadeniz Limanları, aynı zamanda Kafkasya ve Bağımsız Devletler Topluluğunun da Karadeniz Kapısı konumundadırlar.

Trabzon-Rize-Hopa limanlarını Batum Demiryollarına bağlayacak demiryolu projesinin fizibilite etütlerini Karadeniz Teknik Üniversitesi (KTÜ) 1993-95 yıllarında yapmış olup fizibil bulunan proje inşa edilmeyi beklemektedir. Hopa Limanı sadece 38 km gibi çok kısa bir bağlantı ile Batum Demiryollarına ve oradan tüm Bağımsız Devletler Topluluğu Demiryollarına çok düşük bir maliyetle bağlanabilir. Diğer taraftan, Doğu Karadeniz Limanlarının, Erzincan ve Bingöl demiryolları aracılığıyla başta GAP ve İran olmak üzere diğer Orta Doğu ülkelerine bağlanması halinde de Orta Doğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu tesis edilebilir. Bu İpek Demiryolu, Kuzey Denizi-Tuna-Karadeniz Suyolunu bir yandan Kafkasya üzerinden Bağımsız Devletler Topluluğuna, diğer yandan GAP, İran ve diğer Orta Doğu ülkelerine bağlarken bir diğer yandan da Erzincan-Kars-Tiflis demiryolu üzerinden Pekin'e bağlayacak ve diğer uluslararası ticaret koridorları ile rekabet edebilecek oldukça avantajlı ticaret koridorları oluşacaktır.

Erzincan-Doğu Karadeniz Güzergâh Alternatifleri

Orta Doğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu güzergâhının en zorlu kesimi; Erzincan-Doğu Karadeniz Limanları bağlantısıdır. Erzincan demiryolları, Karadeniz'e çok yakın (160 km) olmasına rağmen Karadeniz'e paralel olarak uzanan yüksek Doğu Karadeniz dağlarını aşmak bu güne dek kolay olmamıştır. 130 yıldır düşünülen güzergâh; Doğu Karadeniz dağlarını kesip denize ulaşan tek akarsu olan Harşit Vadisi üzerinden olmuştur. Bu bağlamda İstanbul Teknik Üniversitesine (İTÜ) iki fizibilite etüdü yaptırılmış olup Trabzon-Tirebolu-Gümüşhane-Erzincan üzerinden geçirilen güzergâh; gerek 1983 yılında yapılan etütte ve gerekse 1997 yılında tamamlanan etütte fizibil çıkmamıştır.

Son olarak, DLH tarafından 2009 yılında özel bir firmaya ihale edilen güzergâh ve fizibilite etüdü de, daha önceki etütlerde olduğu gibi Harşit Vadisi üzerinden geçirilmiştir.

Özel firma projesinde güzergâh, aşağıdaki DLH haritasından görüldüğü gibi; Erzincan'dan başlayarak Gümüşhane Torul'a gelmekte ve güzergâh buradan çatallaşarak bir çatal Maçka üzerinden Trabzon Limanına inerken diğer çatal Tirebolu'ya devam ettirilmektedir. Gümüşhane'ye kadar hız 250 km/saat olarak planlanmış olup bundan sonra hız 160 km/saattir. Güzergâhta maksimum boyuna eğim binde 18 kullanılmıştır. Erzincan-Gümüşhane-Trabzon alternatifinin uzunluğu 247 km olup en uzun tüneli 14 km olmak üzere 135 km'si tünel, 16 km'si köprüdür ve maliyeti 5.2 milyar TL'dir. Erzincan-Gümüşhane-Tirebolu alternatifinin uzunluğu 224 km olup 105 km'si tünel ve 17 km'si köprüdür ve

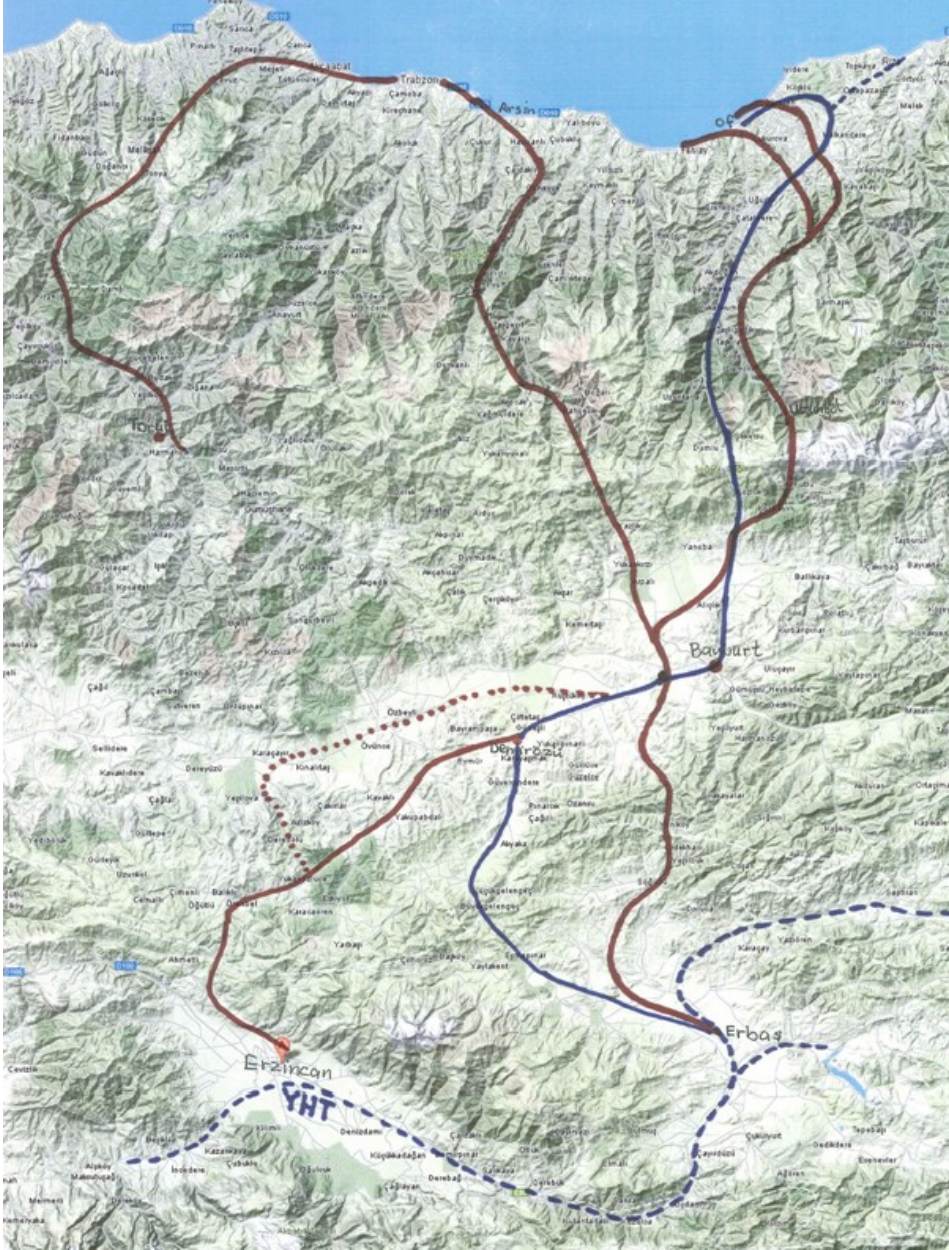
maliyeti 4.7 milyar TL'dir. Tirebolu'da bir liman olmayıp güzergahın Trabzon Limanına uzatılması halinde uzunluk 305 km'ye çıkmakta ve maliyet 6.4 milyar TL olmaktadır.



Şekil.3. DLH Alternatifleri Haritası

Yazar da geçmişte Harşit Vadisinden geçen güzergâhları savunmuştu. Zira o zaman diğer alternatif güzergâhlarda Türkiye'nin göze alamayacağı çok uzun tüneller ortaya çıkmaktaydı. Ancak Yazar, 2008 yılından buyana yaptığı yoğun araştırmalar neticesinde, geliştirdiği "Vadiden Vadiye Geçme Yöntemi" sayesinde Doğu Karadeniz Dağlarını artık kısa tünellerle geçme imkanını ortaya koymuş ve 130 yıldır

düşünülen Harşit alternatifi yerine; çok daha ekonomik ve optimum güzergah alternatifleri ortaya koymuş bulunmaktadır. *KTÜ* Ulaştırma Anabilim Dalında geliştirilen çok sayıdaki güzergâhlar arasında öne çıkan alternatifler; Bayburt ovalarından geçerek Karadeniz'e ulaşmaktadır.



Şekil.4. *KTÜ* Alternatifleri Haritası

KTÜ Alternatifleri Haritasından görüldüğü gibi; Erzincan demiryollarına en kısa ve en optimum bağlantı; Erzincan'ın doğusundaki Erbaşı İstasyonu üzerinden olmaktadır. Erbaşı İstasyonundan Doğu

Karadeniz Limanlarına bağlantı; 160-165 km olup yine Bayburt ovalarından geçmek kaydıyla 210 kilometreyle Erzincan'a da bağlanılabilir. Ancak Erbaş bağlantısının başka avantajları da vardır: Şöyle ki İran'ın Kafkasya'dan geçmeyen en kısa demiryolu bağlantısı Erbaş üzerinden olur ki bağlantıyı Erbaş yerine Erzincan üzerinden yapmak güzergâhı 140 km daha uzatır. Aynı şekilde *GAP*'a en kısa ve en ekonomik demiryolu bağlantısı da Erbaş üzerinden olmaktadır.

Haritadan görüldüğü gibi Erbaş İstasyonu'ndan başlatılan ve karma trafiğe (yolcu/yük) yönelik olan Yüksek Hızlı Tren Güzergâhları, Bayburt'tan itibaren çatallaşmaktadır: Erbaş-Bayburt-Dağbaşı-Arsin-Trabzon Limanı alternatifi 163 km olup en uzun 14 km olmak üzere toplam 85 km'si tünel ve 5 km'si köprüdür. Erbaş-Bayburt-Uzungöl-Yeniay Limanı uzunluğu 161 km olup en uzun 12 km olmak üzere toplam 81 km'si tünel ve 6 km'si köprüdür. Erbaş-Bayburt-Uzungöl-Of ya da Rize alternatifleri ise 165 km olup en uzun tüneli 12 km olmak üzere toplam 80 km'si tünel ve 5 km'si köprüdür.

Sözü edilen her bir güzergâh alternatifinin çift hatlı, elektrikli, sinyalli maliyeti 3 milyar TL civarındadır.

Alternatiflerin hepsinde minimum kurp yarıçapı 3500 m olup hız 250 km/saattir. Karadeniz dağlarından denize inilirken binde 25 eğim kullanılmış olup, güzergâhları biraz uzatmak kaydıyla, eğimi binde 18'e indirmek de mümkündür. Güzergâhların diğer kesimlerinde eğimler binde 18'in altındadır.

KTÜ'de geliştirilen bu alternatif güzergâhlar, *DLH*'nin özel bir firmaya yaptırdığı güzergâh alternatifleri ile karşılaştırıldığında, *KTÜ* alternatiflerinin;

- Güzergâh uzunluğu çok daha kısadır,
- Toplam tünel uzunluğu çok daha azdır,
- Toplam köprü uzunluğu çok daha azdır,
- Yapım maliyeti çok daha azdır,
- Yapım süresi çok daha kısadır,
- Jeolojik yönden daha kararlı ve daha problemsizdir,
- Bakım maliyetleri çok daha azdır,
- İşletme giderleri çok daha azdır,
- Çevre tahribatı ve kirliliği çok daha azdır,
- Enerji sarfiyatı çok daha azdır,
- Zaman tasarrufu çok daha fazladır ve
- Kamu yararı çok daha fazladır.

İdeal Çözüm

Doğu Karadeniz’de önemli bir tersane olarak yeni inşa edilen Yeniay Tersanesi, denizcilikteki son kriz nedeniyle atıl duruma düşmüş olup uzun süre canlanabilecek durumda da değildir. Diğer yandan Doğu Karadeniz için lojistik üs arayışları neticesinde bu tersane alanının çok müsait olduğu görülmüş ve büyük bir limanı olan bu alanın artık lojistik üs olarak kullanılması kararlaştırılmıştır. Baltık’tan başlayan Tuna-Karadeniz Suyolunun doğu ucunda bulunan Yeniay Limanı, 161 kilometrelik bir demiryoluyla Erbaş (Erzincan) demiryollarına bağlanması halinde İpek Demiryolunun çok önemli bir kısmı inşa edilmiş olacaktır. Bu bağlantı sağlandıktan sonra güzergâhın Rize ve Hopa limanlarıyla Batum demiryollarına bağlanması halinde –ki Erbaş-Yeniay-Batum demiryolu projesinin uzunluğu 310 km olup çift hatlı *YHT* hattı olarak inşa edilmesi halinde maliyeti 6 milyar TL’yi geçmeyecektir. Erbaş-Bingöl-Diyarbakır bağlantısı da ayrıca sağlanmalıdır. Böylece Tuna-Karadeniz Suyolu üzerindeki Doğu Karadeniz Limanları, bir yandan Kafkasya üzerinden Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine ve diğer yandan GAP, İran ve diğer Orta Doğu ülkelerine bağlanmış olacaktır.

Erbaş Demiryolu, Yeniay Limanına Of alternatifi üzerinden de bağlanabilir ve maliyet değişmez. Trabzon limanının bağlantısı da Yeniay üzerinden ayrıca sağlanmalıdır. Batum demiryollarına bağlantı; Erbaş-Bayburt-Trabzon üzerinden yapılması halinde ise inşa edilecek güzergâh uzunluğu 350 km olur.

Sonuç

Türkiye üzerinden şekillenen bir zamanların İpek Yolları, Sovyetler Birliği’nin dağılmasıyla yeniden şekillenirken (*TRACECA*) daha ziyade Türkiye’nin kuzeyindeki Karadeniz üzerinden Suyolu-Demiryolu hatları şeklinde gelişmiştir. Kuzey Denizi-Tuna-Karadeniz suyolunun Türkiye limanlarına bağlanmasında Doğu Karadeniz Limanları mühim bir stratejik konuma sahip olup demiryolu desteği eksik olan bu limanların demiryoluyla bir yandan *GAP*, İran ve diğer Orta Doğu ülkelerine bağlanırken diğer yandan da Batum üzerinden Kafkasya ve Bağımsız Devletler Topluluğu ülkelerine bağlanması halinde çevresindeki uluslararası ticaret koridorlarıyla rekabet edebilecek avantajlı ve ekonomik bir ticaret koridoru ortaya çıkmış olur. Karadeniz-Erzincan demiryolu bağlantısı aynı zamanda Erzincan-Kars-Tiflis-Pekin demiryolunu, Karadeniz-Tuna-Kuzey Denizi Suyoluna bağlamış olacağından bu hat da ticari açıdan çok daha fonksiyonel hale gelmiş olur.

Orta Doğu-Karadeniz-Kafkasya İpek Demiryolu Projesi, uluslararası ticareti üzerine çekecek ve ülkelerin kaynaşmasında etkili olacaktır.

Kaynaklar

1. ANONİM, “Dünden Bugüne İpekyolu: Beklentiler ve Gerçekler”, Ötüken Yayını, 2008.
2. ÇELİK, F., “Hayati Bir Öneri: İpek Demiryolu”, Mühendislik Bülteni, İMO Trabzon Şubesi Yayını, Sayı 54, Temmuz 1998.
3. TOZAR, B., İ.İŞİK, S. ÖZYANIK, “Yeni Yeniden İpekyolu”, Arkadaş Basım San.Tic.Ltd.Şti., Ocak 211.
4. -----, “TRACECA 2011”, TRACECA Türkiye Ulusal Sekreterliği Dergisi.
5. www.traceca.org.tr