

## Erzincan-Gümüşhane-Trabzon Demiryolu Ve Traceca Projesi



S. Vedat Karaarslan Arkeolog- Elektronik Mühendisi (MSc.)



Karadeniz Bölgesinden güneye doğru bağlantıların tüneller ile sağlanmış olduğu günümüzde en büyük müşkülât, aniden yükselen dağların kıyıya paralel bazen de dik olacak şekilde yer almasıdır.

Doğu Anadolu'ya geçmenin en kısa yolu yabancı seyahatnamelerde de yazıldığı şekilde Kastilya elçisi **Clavijo**'nun 1404 yılında yapmış olduğu seyahatinde de olduğu gibi bir '**at kafasının**' dahi sığmadığı kayaların arasından geçmek suretiyle o zamanlar yol dahi olmayan 2032 metre rakımlı Zigana Dağı üzerinden geçerek Torul'a ulaşıp buradan Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane'ye yönelerek **Kelkit**'in **Alansa (Gümüştöze)** Köyüne gitmekti. Clavijo bu seyahatını Tebriz'de olduğunu düşündüğü Timur ile görüşmek üzere yapmıştı.

Karadeniz kıyılarına paralel dağlardan hemen sonra yer alan 1227 metre rakımlı Gümüşhane'den sonra hemen hemen aynı yükseklikteki Erzincan'a doğru 1185 metre eğimle, Doğu Anadolu Bölgesi'ne doğru önce 1550 metre ve daha sonra 1853 metre olacak şekilde bir platoya doğru yükseliş başlar. ❌

Demek ki hızlı bir trenin **Erzincan** istikametinden **Gümüşhane**'ye doğru

yönelmesinde hemen hemen aynı yükseltide ve düz bir yol ile en yakın il olarak Gümüşhane'ye ulaşımı bundan sonrası için ise bölgedeki en düşük yükseklikteki Zigana Dağı'ndan veya Torul'dan Kürtün istikametinde dönerek 60 Km sonra 500 metreye inecek yükselti ile Tirebolu'ya ulaşılması projeleri de bu şekilde belirlenen güzergahın tespit edilmesi gayesi ile yapılan resmi etüt planlamalarına uyacak şekilde tasarlamak, en iyi mühendislik çözümü olacaktır. Bu çözümün demiryolu güzergahlarının planlanmasında kullanılan bilimsel tanımlamalara göre;

**160 Km/saat hızlı olanına; Konvansiyonel Tren Hattı,**

**160-250 Km/saat hızlı olanına; Hızlı Tren Hattı**

**250 Km/saat hızından daha yüksek olanına; Yüksek Hızlı Tren Hattı**

olarak tanımlanmasına yönelik ilgili birimlerce yaptırılan güzergah aşağıdaki tabloda verilen etüt çalışmasına göre trenin **Gümüşhane –Trabzon ve Tirebolu** arasında **Hızlı Tren Hattı** olarak, **Gümüşhane-Erzincan** arasında ise **Yüksek Hızlı Tren Hattı** sınıflandırmasına göre kullanılabileceğini oraya koymaktadır.

Hat Kesimi/Özellikler	Trabzon-Gümüşhane	Gümüşhane-Tirebolu	Gümüşhane-Erzincan
Yaklaşık Hat Uzunluğu	108 Km	85 Km	139 Km
Köprü-Viyadük	17 adet (7.4 Km)	32 adet (8.8 Km)	17 adet (8.4Km)
Tünel	24 adet (86.5 Km)	59 adet /56.3 Km)	34 adet (48.7 Km)
İstasyon	1	2	3
Hat Tipi	Elektrikli Çift Hat		
Proje Hızı (yolcu treni)	160 Km /saat	160 Km /saat	250 Km /saat
Proje Hızı (yük treni)	90 Km/saat	90 Km/saat	120 Km/saat
Platform Genişliği	14.5 metre		

Bu demiryolu ulaşım parametreleri bize Karadeniz Bölgesinde ve kıyıdaki Trabzon vilayetine en yakın coğrafi konumda olan Gümüşhane'ye kadar yapılacak bir demiryolu güzergâhının ekonomik ve teknik yönden daha avantajlı olduğunu gösterir.

Burada ana soru ve sorun Karadeniz kıyılarındaki dağlardan geçilmesi için yapılacak bir ölçüde bu yolun tarihi **İpek Yolu** ve ünlü antik çağ seyahatnamelerinde dile getirilen bir güzergâh olarak tarihsel ve coğrafi nedenlerden dolayı teknik ve ekonomik yönden Gümüşhane-Trabzon bağlantısının yapılması ile ilgilidir.



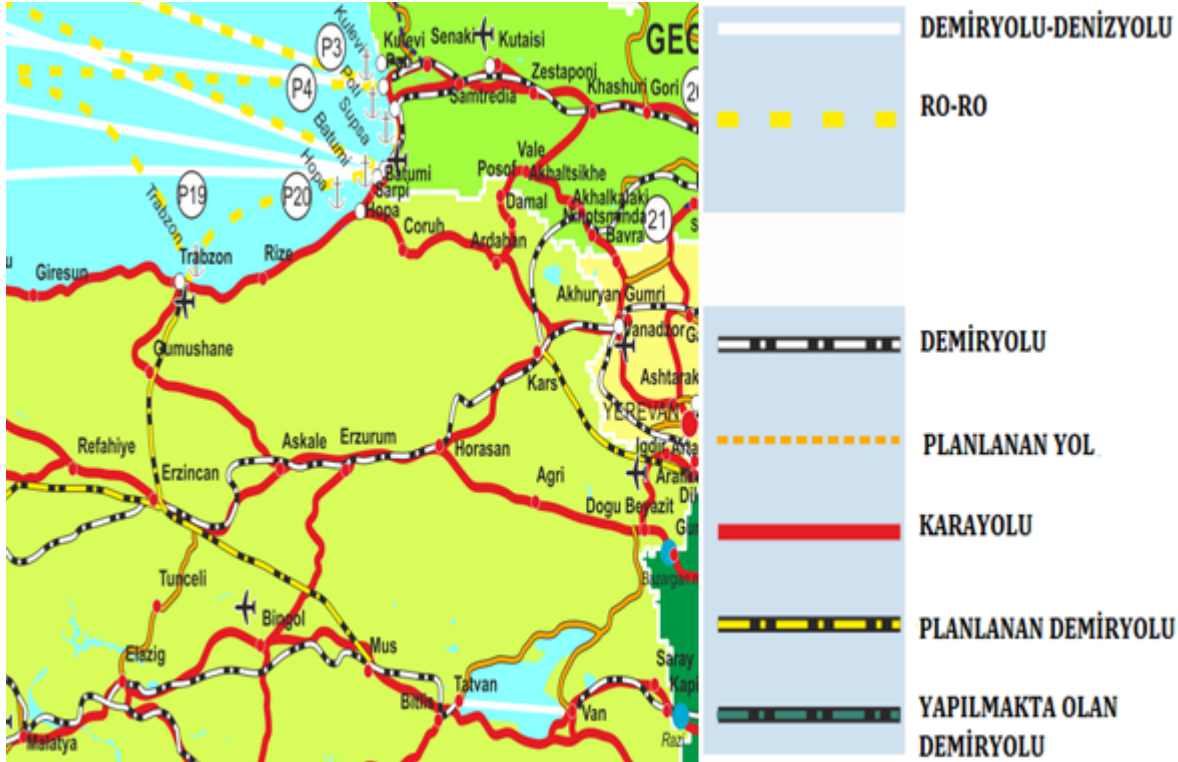


## HOVERCRAFT

Bugün dahi karayolunun sağlandığı bu yolun demiryolu için de yapılmasının gereği bir mühendislik hesabı ile birlikte sağduyunun sesi olarak ekonomik yönden de her zaman dillendirilmesi gereği bulunurken Karadeniz sahil yoluna teknik zorluklar olmasına rağmen önerilen sahile paralel yapılabilecek bir demiryolu inşasının dünyanın en ucuz ulaşımının “denizyolu” yük ve yolcu taşımacılığı olması nedeniyle doğal bir yol olan deniz (Karadeniz) üzerinden denizyolu taşımacılığı trafiği ile sağlanabileceği ortada iken T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın **TRACECA** projesi için hazırladığı aşağıdaki haritada da görüleceği üzere bu denizyolunun Anadolu'nun içlerine doğru bağlantısını sağlayacak koridorlar üzerinden uzanacak denizyolu-demiryolu ile entegrasyonunu önem vermek gerekir.

Haritadan görüleceği üzere sadece Samsun ve daha batısındaki Zonguldak'a kadar uzanan DEMİRYOLU-DENİZYOLU entegrasyonunun kıyılarından dikey olarak Trabzon-Gümüşhane örneğindeki gibi Karadeniz'in mümkün olabilecek şekilde bütün kıyı kentlerine yayarak Anadolu'nun içlerine doğru demiryolu ile ulaşım sağlanmalı ve bu kıyı kentleri arasında denizyolu trafiği artırılarak Karadeniz'de kıyıları bulunan ülkelerin kentlerine bir zamanlar Oostend (Belçika) ve Dover (İngiltere) arasında Calais (Fransa) ve Folkestone (İngiltere) arasındaki **Eurotunnel**'in yapılmasına rağmen devam eden **Baltık Denizi** üzerinden yapılan **ferry (hovercraft)** seferleri gibi yolcu ve yük taşımacılığı özendirilmelidir.

Lojistik Performans Endeksi olarak bilinen (Logistics Performans Index (LPI)), ülkelerin taşımacılığa yönelik altyapılarının değerlendirildiği bir Dünya Bankası değerlendirme kriteri olarak Türkiye, 3.22 puan ile dünyada 39. Sırada iken bu entegrasyonlar ile daha üst sıralara yükselebilecektir.



## ERZİNCAN-GÜMÜŞHANE-TRABZON DEMİRYOLU VE TRACECA PROJESİ

Kaynak: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

Demiryolu ve denizyolu entegrasyonu Avrupa Birliği'nin amacı küresel pazarlara ulaşım projesi olan **TRACECA** (Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia) adlı projesinin bir hedefi de Kara, Deniz ve Hava taşımacılığına dayalı koridorların entegrasyonu olarak Türkiye'nin de dâhil olduğu bir proje olarak [1] yukarıda verilen haritada olduğu üzere Karadeniz üzerinde yoğun bir denizyolu ticaret

hatlarına sahipken Karadeniz kıyısındaki sadece Samsun'da demiryolu bağlantısı olduğu için buraya bir denizyolu hattının gösteriliyor olması Trabzon'a ise sadece **RO-RO** hattı olarak gösterilmesi Demiryolu'nun Anadolu'nun iç bölgelerine kadar uzatılması gereğinden hareketle **Güneydoğu Anadolu Bölgesini, Erzincan ve Gümüşhane üzerinden Trabzon'a bağlantı yapılmasını ticari ve ekonomik açıdan inşaa edilmesini** haritadan da görüleceği üzere gerekli kılıyor.

Böylece Samsun ve Trabzon iki hub denizyolu limanı ile Anadolu'nun içlerine ulaşacak bir demiryolu ile bu illerin potansiyel ihraç ürünlerinin gerek bu iki limana gerekse Kars üzerinden Tiflis-Bakü bağlantısı ile TRACECA'nın bir diğer amacı olan Kazakistan, Kırgızistan, Özbekistan, Türkmenistan, Tacikistan, Azerbaycan, Gürcistan ve Ermenistan katılımıyla Orta Asya ve Kafkasya ile Avrupa arasında bir ulaşım koridorunun tesis edilmesine yönelik Türk ürünlerinin de bu piyasaya hızla çıkmasını sağlayacaktır.

#### **ARKEOTEKNO**

[1]

<http://www.railwaypro.com/wp/traceca-priority-projects-rely-on-railway-infrastructure-and-construction-of-terminals/>

[2] Saatcioğlu & Kolbaşı, Türkiye Lojistik Sektöründe Denizyolu-Demiryolu Entegrasyon Sürecinin İncelenmesi, Sakarya İktisat Dergisi

[3] <https://traceca.uab.gov.tr/>

\*\*\*\*\*

#### **AKTİF KAYNAK**

**LİNK:**[https://www.arkeotekno.com/pg\\_550\\_erbincan-gumushane-trabzon-demiryolu-ve-traceca-projesi-denizyolu-entegrasyonu](https://www.arkeotekno.com/pg_550_erbincan-gumushane-trabzon-demiryolu-ve-traceca-projesi-denizyolu-entegrasyonu)