

BASINA VE KAMUOYUNA

TRABZON RAYLI SİSTEM PROJESİ DEĞERLENDİRME RAPORU

Kentlerde hızla artan nüfus, işgücü, artan araç sahipliği, kentsel kullanım alanlarının genişlemesi ve çeşitlenmesi gibi etkenler, günümüzde önemli bir sorun olan kent içi ulaşımın çevre, enerji, sürdürülebilirlik ve sosyal denge gibi konular dikkate alınarak bilimsel yöntemlerle çözümlenmesini ve düzenlenmesini gerekli kılmaktadır. Ulaşım; tüm yönleri ile bir bütün olarak ele alınması gereken, planlamadan bağımsız ve parçalı bir şekilde düşünülmemeyecek öneme sahip disiplinler arası bir kapsamdadır. Bu bağlamda Trabzon kent bütününde çeşitli ulaşım sorunlarının yaşandığı, gelecekte ise sorunların artarak devam edeceği sorunsalında; yapılacak tüm çalışmaların kapsamlı, detaylı araştırma ve analizlere dayanılarak bilimsel doğrular ve planlama ilkeleri ışığında gerçekleştirilmesi gereklidir.

Kentin mevcut ve gelecekteki ulaşım problemlerine birer çözüm önereceğine, toplu taşıma sistemleri, ara toplu taşıma sistemleri, kara yolu sistemi, yaya ve bisiklet altyapısı ve otopark sistemi gibi ulaşım altyapılarının planlanmasını sağlayacağına inandığımız, Trabzon Ulaşım Ana Planının (TUAP) kente kazandırılmasına yönelik her zaman destekleyici bir tutum sergiledik. Ancak 11.02.2022 tarihinde Büyükşehir Belediye Meclisinde onaylanarak yürürlüğe giren TUAP'ın bu konulara yönelik kapsamlı, detaylı ve bilimsel nitelikten çok uzak kaldığı anlaşılmaktadır. TUAP maalesef Otobüs Terminali, Maraş Caddesinin yayalaştırılması ve Otopark Projeleri gibi Büyükşehir Belediyemizin var olan projeleri üzerinden şekillenmiştir. TUAP'ın çıktısı olması gereken kararlar TUAP'a girdi olarak yansımıştır. Uzun yıllardır kent gündemini meşgul eden Raylı Sistem konusu da adeta bir oldu bitti ile TUAP'ın çıktılarında biri olarak ortaya çıkmıştır.

Bilindiği üzere bir kentte Raylı Sistem kurabilmek için o kentin Ulaşım Ana Planı hazırlaması ve Ulaşım Ana Planının raylı sistemin kurulması yönünde bir gereklilik referansı sunması gereklidir. TUAP bir anlamda sadece bu gereklilik referansını sunan bir belgeye dönüşmüştür. 24.04.2024 tarihli protokol ile Trabzon Hafif Raylı Sistem Projesi Ulaştırma Altyapı Bakanlığı'na devredilmiştir. Bakanlığın yakın tarihte proje ihalesine çıkacağı kamuoyundan öğrenilmiştir. Şehrimize bir kazanım olarak gördüğümüz projenin hazırlık aşamasının aceleye getirilmemesi, kapsamlı analizlerin gerçekçi bir şekilde ele alınması, güzergahın tekrar gözden geçirilmesi ve kamuoyunu aydınlatıcı bir şekilde projenin tekrar ortaya koyulması gerekmektedir. **TUAP'ta ortaya koyulan temel stratejiler ve çıktılar doğrultusunda ulaşım ana planının en önemli kararlarından olan Raylı Sistemin planlama esasları ve şehircilik ilkeleri kapsamında değerlendirilmesi aşağıda yer almaktadır.**

- ❖ 11. Kalkınma Planı'nın (2019-2023), kentsel altyapı bölümdeki "politikalar" kısmında ***"Kentiçi toplu taşımada trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemler tercih edilecek, bunların yetersiz kaldığı güzergâhlarda raylı sistem alternatifleri değerlendirilecektir. ifadesi yer almaktadır. TUAP'ta öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sistemlerin yeterliliği veya olası sorunlara önerebilecekleri çözümler hiçbir şekilde ortaya koyulmadan doğrudan raylı sistem önerilmesi ülkemiz adına maalesef kaynakların verimli kullanılması ilkesinin göz ardı edildiğini göstermektedir.***



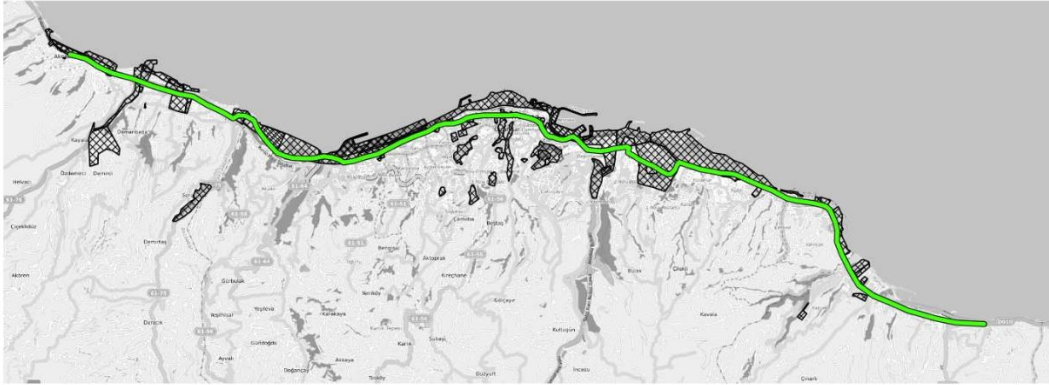
- ❖ 11. Kalkınma Planı'nın (2019-2023), kentsel altyapı bölümdeki "politikalar" kısmında **"Raylı sistemlerin, işletmeye açılması beklenen yıl için doruk saat-tek yön yolculuk talebinin tramvay sistemleri için asgari 7.000 yolcu/saat, hafif raylı sistemler için asgari 10.000 yolcu/saat, metro sistemleri için ise asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşeceği öngörülen koridorlarda planlanması şartı aranacaktır."** TUAP'ta ki veriler bu kapsamda ve gerçekçi değildir!
- ❖ Orta veya uzun vadede raylı sistem elbette Trabzon için gerekli ve vazgeçilmez bir ulaşım türü olacaktır. Ancak raylı sistem prestij projesi haline getirilerek hiçbir analize dayanmadan, olmaması gereken güzergahta, olmaması gerektiği şekilde inşa edilirse kentimizde içinden çıkılmayacak farklı problemlerin oluşmasına sebep olacaktır.
- ❖ **TUAP nüfus projeksiyonları hatalıdır. Önümüzdeki 16 yılda Nazım imar planlarına göre 1.4 milyon olarak hesaplanan il nüfusunun TUAP'ta 1.9 milyon kişi olarak belirlenmesinin hiçbir izahı olamaz.**
- ❖ **TUAP'ta raylı sistem önerisinin otobüs veya metrobüs gibi başka bir ulaşım modu ile çözümlenip çözülemeyeceği tartışılmamıştır.**
- ❖ **TUAP'a göre** eğilim sistem atamalarından raylı veya başka bir toplayıcı toplu taşıma seçeneği için güzergahlar doğu-batı yönünde şekillenmektedir. Şekillenen bu talep ölçeğine göre **Akçaabat ve Yomra ilçelerinde oluşturulacak alternatifler sabit kalmakta**, ancak Ortahisar ilçesinde şekilsel anlamda dallara ayrılmaktadır.
 - 1. Yavuz Selim Bulvarı
 - 2. Maraş Caddesi
 - 3. Sahil Yolu
- ❖ **TUAP'ta Raylı sistem alternatiflerinden orta güzergâh belirlenmesine yönelik değerlendirmeler incelendiğinde;**
 - Alternatif 2 raylı sistemi Merkez Alternatifi olarak planlanmıştır. Yaklaşık 30 km'lik bir güzergaha sahip olan alternatif 55 adet durağa sahiptir
 - Merkez alternatifi hem diğer alternatiflere göre kısa bir güzergaha sahip olması hem de özel bölgelerin çoğundan geçmesi ile diğer alternatiflerden daha öne çıkmaktadır. Bununla beraber Alternatif 1'deki gibi sahil bariyeri oluşturmamakta ve ilerleyen bölümde açıklandığı üzere Alternatif 3'teki gibi şehrin dışında kalmamaktadır. Dolayısıyla sözel değerlendirmelerde bu yönlerinden dolayı öne çıkmaktadır.
 - 1,169 Servis-Km,
 - 849,182 Yolcu-Km
 - 15,009 Yolcu-Saat
 - Aktarmasız Binişler: 13,229
 - 1 Aktarmalı Binişler: 4,933
 - 2 Aktarmalı Binişler: 637
 - Kesitteki En Yüksek Yolcu Sayısı: 8,293 şeklinde açıklanmıştır.
- ❖ **TUAP'ta Alternatiflerin Benimsenmesi için aşağıdaki kriterlere dikkat edildiği açıklanmıştır.**
 - Aktarma Kabiliyeti
 - Fiziki Engelin Bulunmaması



- Sosyal Engelin Bulunmaması
- Kapsayıcılık
- Konfor ve Sistem Standartları
- Erişilebilirlik
- Türler Arası Yolcu Kaymaları
- İşletme Özellikleri
- Strateji ve Hedeflere Uygunluk
- İmaj

| Değerlendirme | Alternatif 1 (Kuzey) | Alternatif 2 (Merkez) | Alternatif 3 (Güney) |
|--------------------------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Aktarma Kabiliyeti | 2 | 2 | 1 |
| Fiziki Engelin Bulunmaması | 1 | 1 | 1 |
| Sosyal Engelin Bulunmaması | 1 | 3 | 2 |
| Kapsayıcılık | 1 | 3 | 2 |
| Konfor ve Sistem Standartları | 3 | 3 | 3 |
| Erişilebilirlik | 2 | 3 | 2 |
| Türler Arası Yolcu Kaymaları | 2 | 3 | 3 |
| İşletme Özellikleri | 3 | 3 | 3 |
| Strateji ve Hedeflere Uygunluk | 3 | 3 | 3 |
| İmaj | 1 | 3 | 1 |
| Toplam Puan | 19 | 27 | 21 |

- ❖ Belirlenen kriterlere göre yapılan puanlama adeta Alternatif 2'yi ön plana çıkarmaya yöneliktir.
- ❖ TUAP'ta Merkez Alternatifi yani Alternatif 2 benimsenen alternatif olarak seçilmiştir. Merkez alternatifinin diğer alternatiflere göre öne çıkan özelliklerinden birisi de kapsayıcılığı olmaktadır. Bu kapsayıcılığı dolayısı ile yolcu sayılarında ve aktarma konforunda da önemli avantajlar sağlamaktadır. Alternatif 2 güzergahının benimsenmesinin ardından işletme özellikleri geliştirilmiştir. İşletmede iki adet hat belirlenmiştir. Bunlardan birisi ana hat bir diğeri kısa hat olmaktadır. Ana hat önceden bahsedilen bölgelerden geçmekteyken kısa hat Şehir Hastanesi ve Yeni Terminal arasında yol izlemektedir. Bu işletme şekliyle kısa ve ana hat birbiri ile entegre çalışmakta ve planlanan teleferik sistemleri ile de bütünleşmektedir şeklinde açıklanmıştır.



Şekil 218. Merkez Alternatif



Şekil 219. Kısa Hat

- ❖ TUAP sonucunda önerilen raylı sistem güzergâhının bütüncül bir şekilde ele alınmadığı, kentin gelişme dinamiklerine, makroformuna etkisinin ne olacağını hesaplanmadığı düşünülmektedir.
- ❖ Meydan bölgesine ulaşacak güzergâh, merkezi iş alanı kapsamında olan bölgenin trafik hacminden arındırılması gerekirken tam aksine her türlü trafik hacmini artıracak güzergâh önerisi ulaşım planlaması açısından tezatlık oluşturmaktadır. Diğer taraftan güzergâh boyunca daralacak en kesit nedeniyle kentsel yaşam standartlarının azalacağı düşünülmektedir.
- ❖ **Çevre düzeni planı ilke ve stratejileri gereği raylı sistem güzergâhı Akçaabat – Arsin ilçeleri arasında sahilde planlanmalıdır.** İl Çevre Düzeni Planında mal ve hizmet sunumu açısından çekim merkezi olan 1.bölge Akçaabat-Ortahisar-Yomra-Arsin arası şeklinde planlandığından, raylı sistemin de bu güzergâha yönelik düzenlenmesi önemlidir.
- ❖ **Raylı sistem güzergâhı Akçaabat – Arsin ilçeleri arasında sahilde planlanmalıdır. Akçaabat, Ortahisar, Yomra ve Arsin ilçe Belediyeleri'nin Proje hazırlık sürecine dahil edilmesi, Meslek Odaları, Üniversiteler ve STK'ların konu ile ilgili görüş ve önerilerine tekrar başvurulması gerekmektedir.**
- ❖ Trabzon Raylı Sistem Projesinin kalıcı etkilerinin kentimizi pozitif yönde etkilemesini, basit bir örnekle Boztepe viyadükleri gibi olmamasını, proje hazırlık aşamasında olduğundan güzergâh analizlerinin tekrar ele alınarak yenilenmesini, talep ediyoruz.
- ❖ Başta Büyükşehir Belediyemiz olmak üzere belediyelerin uzun vadeli ulaşım planlamaları noktasında, görev ve sorumlulukları çerçevesinde; hedef yıllar içinde arazi kullanım ve nüfus yapısına bağlı olarak, ekonomik açıdan düşük maliyetli ve kentin planlı gelişimine katkı veren; ekolojik açıdan çevreye verdiği zararı minimuma indiren; toplumsal açıdan sosyal eşitlik ilkesine bağlı, kentin tarihi ve kültürel kimliği ile uyumlu, erişilebilirlik, konfor, güvenlik, güvenilirlik gibi nitelikleri içeren, sürdürülebilir bir ulaştırma sisteminin kurulması ile kentte yaşayanların ulaşım taleplerinin karşılanması gerekmektedir.
- ❖ Yanlış olduğunu düşündüğümüz proje güzergâhına yönelik belirlenen etaplamaya dair değerlendirme yapmanın güzergâhı kabul etmek anlamına geleceğinden bu konuda bir değerlendirme yapmıyoruz.

