

TRABZON ORTAHİSAR İLÇESİ TELEFERİK PROJESİNE YÖNELİK ORTAK MESLEKİ GÖRÜŞ

1. Yerleşmede Teleferik Yapabilmek İçin Gerekli Şartlar

Teleferik kullanımı dünyada genel olarak; dağ turizmi bölgelerinde, kayakçıların yüksek noktalara çıkışı için, bir nehir ve vadinin karayolu ile geçilememesi durumlarında veya yolculuğun “yüksekten seyir amacı” taşıması durumlarında kullanılmaktadır.

Son yıllarda teleferik çeşitli ülkelerde yeni bir yaklaşımla kent içi ulaşım amacıyla da kullanılmaya başlanmıştır. Teleferik, kent içi ulaşımında iki nokta arasında, büyük kot farkı varsa, karayolu ulaşımı için yol bağlantısı yoksa veya inşası yüksek bir maliyet gerektiriyorsa, toplu ulaşım talebi varsa ve başka bir toplu taşıma olanağı yoksa veya çok pahalıysa diğer ulaşım modları ile bütünleşik bir ulaşım alternatifi olarak değerlendirilmelidir.

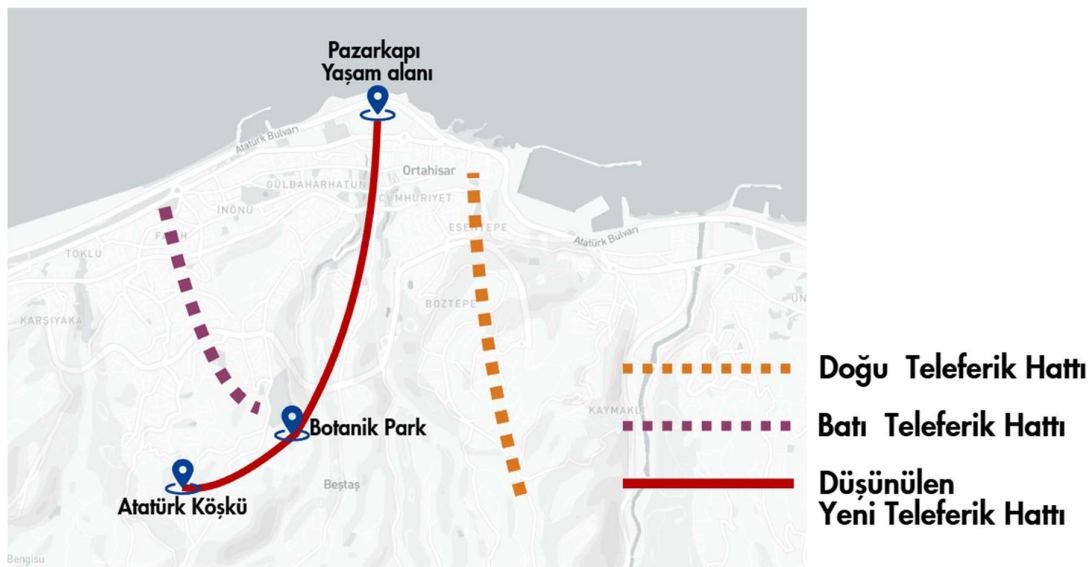
1.1. İmar Planı ve Plan Kararları

- Teleferik hattı ve istasyonları nazım ve uygulama imar planlarında yer almalı ve plan kararları kapsamında “**kentsel teknik altyapı**” ve ulaşım altyapısı olarak gösterilmelidir.
- Yerleşmede Teleferik planlayabilmek için öncelikle ayrıntılı bir ulaşım etüdü yapılarak doğru talep tahminleri ortaya konulmalı, teleferiği diğer alternatiflerle birlikte değerlendiren teknik, ekonomik ve mali yapılabirlik etüdü sonucunda teleferiğin yapımına karar verilmelidir. Bu etütlerde ayrıca teleferikle ortaya çıkan olası riskler değerlendirilmeli ve bu risklerin önlenmesi için alınacak tedbirler ve maliyetleri ortaya konulmalı, çevreye olumsuz etkilerin azaltılması için alınacak önlemlerin maliyetleri de eklenmelidir.

- İmar planı hazırlık aşamasında ilgili kurumlardan kurum görüşleri alınmalı ve yerleşmenin Ulaşım Ana Planındaki ulaşım sistemleri ile ilişkisini kurulması gerekmektedir.

1.2. Trabzon Ulaşım Ana Planı Kararları

- Trabzon Ulaşım Ana Planında teleferik; kablolu ulaşım sistemi olarak doğu ve batı teleferik hatları olarak önerilmiş ve toplu taşıma amaçlı düzenlenmiştir.



- Doğu teleferik hattı; Meydan-Çukurçayır arasında; Batı teleferik hattı ise Millet Bahçesi-Botanik Parkı arasında önerilmiştir. Taşıma hacimleri hesaplanmış ve Toplam 4000 yolcu sayısı belirlenmiştir.

2. Kamuoyunda Gündemde Olan Teleferik Projesi:

2.1. İmar Planı ve Planlama Açısından Değerlendirilmesi

- Önerilen teleferik hattı güzergâhı, mevcut 1/5000 ölçekli nazım imar planında veya 1/1000 uygulama imar planlarında teleferik koridoru, istasyon alanı ya da taşımacılık donatısı olarak planlanmamıştır.

- 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8. ve 27. maddelerine göre, herhangi bir yapının yapılabilmesi için, imar planında fonksiyonunun tanımlanmış ve uygun kullanım kararıyla yer almış olması gerekir. Gündemde bahsedilen teleferik hattı, plan değişikliği yapılmadan projelendirilirse, hukuken ruhsatsız yapı statüsünde olacaktır.
- Teleferik hattının Nazım ve Uygulama İmar planlarına işlenebilmesi için gerekli tüm analizlerin, araştırmaların ortaya koyulması, plan değişikliğinin şartlarının yolculuk hacimleri, yolculuk sayısı açısından teleferik yapılmasını gerektirecek düzeyde yolculuk talebinin oluştuğunun belgelenmesi gereklidir.

2.2.Önerilen Projenin, Trabzon Ulaşım Ana Planı (TUAP) Açısından Değerlendirilmesi

- Pazarkapı- Botanik Parkı- Atatürk Köşkü hattı, **Trabzon Ulaşım Ana Planında önerilen güzergâhlar arasında yer almamaktadır.** Trabzon Ulaşım Ana Planı kapsamında olmayan bir hattın uygulanması, ulaşım sistem bütünlüğüne aykırı olduğu gibi, plan bütünlüğünü de zedeler niteliktedir.
- Yapılan açıklamalardan, teleferik hattının, Pazarkapı- Botanik Parkı- Atatürk Köşkü arasında projelendirileceği; **belirtilen hattın gündelik toplu taşıma aracı olmaktan çok turistik veya tamamlayıcı bir sistem olarak kullanılacağı anlaşılmaktadır.**
- Eğimli arazilerde çözüm olarak coğrafi koşulların zorlayıcı olduğu Trabzon'da, dikeyde ulaşım sağlayan ve yaya bağlantılarını destekleyen sistemler olarak teleferik önerilebileceği, bununla birlikte bazı bölgelerde füniküler sistemlerin kullanılabileceği ancak bu ulaşım sistemlerinin özellikle öngörülen **Pazarkapı- Botanik Parkı- Atatürk Köşkü gibi bir uzun hat yerine toplu taşıma destekleyici bir hat ve sistem olarak düzenlemesi gerekmektedir.**
- Kentsel teleferik sistemleri **yalnızca teknik ve ekonomik koşullar doğrultusunda değil; toplu taşıma entegrasyonu, yaya erişimi, arazi kullanım kararları ve kamu yararı ilkesi doğrultusunda planlanmalıdır.** Bu kriterler doğrultusunda planlanmayan sistemler hem atıl yatırıma dönüşme hem de kent içi bütünlüğü bozma riski taşır. Trabzon Ulaşım Ana Planı (TUAP) teleferik sistemlerini sadece belirli koşullarda uygulanabilir kabul etmektedir.

Atatürk köşkünün turistik potansiyeli nedeniyle tercih edilen bu hattın yeniden düşünülmesi gerekir.

- Trabzon Ulaşım Ana Planında teleferik; kitlesel taşıma değil, tamamlayıcı sistem olarak tanımlamıştır. Ancak açıklanan **gündemdeki hat, yaya erişim zorluklarını giderme hedefiyle örtüşmemektedir**; zira hat boyunca yaya sirkülasyonu zayıftır. TUAP'ta önerilen doğu ve batı teleferik sistemleri (Boztepe vb.) mevcut yaya çekim noktalarının bağlantısına yöneliktir; önerilen hat ise bu mantığın dışındadır.
- Hat, sınırlı kullanım saatlerine sahip rekreatif alanlar arasındadır. Bu, gece kullanımı ve 365 gün işletme verimliliği sağlamayacaktır. **Bu hattın, günlük yolcu talebini karşılayıp karşılayamadığı belirsizdir.**

2.3. Doğal ve Yapılı Çevre Açısından Değerlendirilmesi

- **Teleferik sistemlerinin ulaşım ana planının yanında yerleşmenin coğrafi şartlarına ve yapı dokusuna uyumlu olması önemlidir.**
- Hattın geçeceği Pazarkapı, Zağnos Vadisi, Botanik Parkı ve Soğuksu Mahallesi, doğal doku ve kent silüetinin korunması gereken alanlardır. Bahsi geçen hatta pek çok koruma altında doğal ve kültürel yapı (surlar, aşağı hisar, Orta hisar, yukarı hisar, ...vb.) bulunmaktadır. **Kent silüeti ve koruma altındaki eserler açısından böylesine önemli bir güzergahta yapılacak halat, direk ve istasyon yapıları bu dokuyu bozma riski taşır.**
- Zağnos vadisinin denizle buluştuğu Pazarkapı bölgesinde antik liman kalıntıları çıkmış ancak üzeri kapatılmıştır. İlgili bölgede ve vadi boyunca **dikilecek direkler yer altındaki değerlere de zarar verecektir.**
- Tarih boyunca kentte yaşayanların yazlık bölgesi olan Soğuksu, turistik açıdan önemli ve yoğun bir bölgedir. Ancak mevcut durumda bile yaya-taşıt ayrımları yapılmamış ve kamusal alan açısından zayıf ve kaotik bir bölgedir. **Buraya ulaşacak bir teleferik hattı bölgenin yoğunluğunu daha da arttıracak ve kaosu daha da büyümesine sebep olacaktır.** Ayrıca bölgede kent tarihi açısından önemli Atatürk köşkü ve vali konağı gibi pek çok köşk ve kıymetli yeşil alanlar bulunmaktadır. Bunlara zarar vermeden hattın, istasyonun ve gerekli kamusal alanların inşa edilmesi çok zor görünmektedir.

- Zağnos Vadisi boyunca ilerleyecek teleferik hattında **vadilerden gelen etkili rüzgarların hattın kullanımını olumsuz etkileme potansiyeli olduğu unutulmamalıdır.**
- Botanik parkının Zağnos vadisine doğru Maraş caddesine kadar genişletilerek tüm vadiye yayılan ve bugün atıl kalan vadinin kullanımını sağlayacak bir park haline getirilmesi sağlanmalıdır. Bahsi geçen güzergahta **teleferik hattı yapmak yerine** bu parkın içinden **Zağnos vadisi tabanından giden Pazarkapı-botanik parkı arasında bir funiküler hattı düşünülebilir.** Hem daha güvenli hem de vadinin kent yaşamına katılmasını sağlayacak bir hat olacaktır.

3. Sonuç

- **Pazarkapı – Botanik Parkı– Atatürk Köşkü teleferik hattı, Trabzon'un ulaşım sorunlarına çözümler üretmekten uzak, kamu kaynaklarının etkin kullanımı ilkesine aykırı, çevresel ve sosyal olarak tartışmalı bir uygulama potansiyeli taşımaktadır.**
- **Açıklanan güzergahın kentsel yapılı dokuya, tarihi ve kültürel çevreye, kentsel silüete etkisi olumsuz olacaktır.**

**Bu çekince raporu; meslek odalarının kamu yararına çalışan mesleki kuruluşlar olması ve 6235 Sayılı Yasa ile yükümlendiği “Kamuyu ilgilendiren mesleki konularda ilgili idarelere görüş ve önerilerde bulunmak” görevinin yerine getirilmesi amacı ve sorumluluğu ile düzenlenmiştir.*

*** Ülkemizde kablolu taşıma sistemleri ile ilgili mevzuat “İnsan Taşımak Üzere Tasarımlanan Kablolu Taşıma Tesisatı Yönetmeliği (2000/9/AT) adı altında yayınlanmış olup, önerilen güzergahın bahse konu yönetmelik şartlarını karşılayıp karşılamadığı; kablolu taşıma tesisatlarının, emniyet aksamalarının ve alt sistemlerinin tasarım, yapım ve hizmete girmelerine dair asgari güvenlik kurallarının sağlanabilmesi gerektiği unutulmamalıdır.*

MİMARLAR ODASI TRABZON ŞUBESİ YÖNETİM KURULU

ŞEHİR PLANCILARI ODASI TRABZON ŞUBESİ YÖNETİM KURULU