



Bu program Avrupa Birliği ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından finanse edilmektedir.



Ulaştırma Operasyonel Programı

Haber Bülteni | Sayı 3 | 2017

IKZ Özel Sayısı

UOP

"Kömüre Giden Demiryolu"



IRMAK-KARABÜK-ZONGULDAK DEMİRYOLU HATTI



228.300.000

Projenin toplam bütçesi (Avro)

**120
km/saat**

Operasyonel Tren Hızı

**IPA I
IKZ**

Irmak
(Kırıkkale)



47.250 ton

döşenen yeni ray

415 km

Hattın uzunluğu



**33 İstasyon
25 durak**



1.222

Çalışan işçi sayısı

yenileme



116 hemzemin geçit



30 köprü



55 tünel

232.225 adet travers ve 800.000 ton balast kullanıldı.
Sinyalizasyon için 2.599.245 metre kablo döşendi.
Karabük'te bir kontrol merkezi inşa edildi.

“Ulaştırma da daha büyük hedeflere yürüyüşümüz sürüyor”



Ahmet ARSLAN

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı

Türkiye Cumhuriyeti, son 15 yıldır dünya standartlarında bir ulaştırma için dev adımlar atıyor. Ülkemizin dünya ulaştırma liginin en üst sıralarında yer alması için yaptığımız çabalar çok yönlü, planlı ve geleceğe ilişkin öngörüler de içeren bir yaklaşımla gerçekleştiriliyor.

Çabamız, insanımızın daha hızlı, daha güvenli ve daha konforlu bir ulaşımdan yararlanması için. Bu çabaların bir de ekonomik boyutu var elbette. Bakanlığımızın sorumluluk sahasına giren ulaştırma, denizcilik ve haberleşmeye yapılan her yatırım, ülkemizin ekonomisini, ticari ilişkilerini, sosyal ve kültürel hayatı, eğitimi, sağlığı, günlük yaşamı ve bunlara bağlı tüm pratiklerimizi derinden etkiliyor.

Ekonominin can damarları olan ulaştırma ve lojistik altyapılarının gelişimine ve bu sayede ülkemizin rekabetçiliğinin artırılmasına, 2023

hedeflerimize ve ötesine yürüyüşümüzü güçlü ve kararlı bir şekilde devam ettireceğiz.

Bakanlığımızın bu başarısını sürdürmek için bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da yüz bini aşkın mesai arkadaşımızın özverili ve gayretli çalışmalarının aynen devam edeceğinden hiç şüphem yok.

Bakanlığımızın Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü ile Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı bünyesinde de özverili biçimde çok önemli projelere imza atılıyor. Bu çabalar IPA I döneminde demiryolu altyapısının rehabilitasyonuna odaklandı.

AB ile birlikte yürüttüğümüz Türkiye demiryollarının Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ile bütünleşmesi de, milli ulaştırma hedeflerimiz arasında yer almaktadır.

Bu hedefe ulaşmak için de hizmet aşkıyla yürümeyi sürdüreceğiz.



“Daha dengeli, güvenli ve verimli bir ulaştırma altyapısı için çalışıyoruz”



Erdem DİREKLER
Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürü
Program Otoritesi Başkanı

Ulaştırma Operasyonel Programı, Türkiye Cumhuriyeti'nin Avrupa Birliği ulaştırma politikalarıyla uyum sürecini kolaylaştırdığı gibi, Türkiye demiryollarının Trans-Avrupa Ulaştırma Ağı (TEN-T) ile bütünleşmesini de destekleyici bir işlev üstleniyor.

Ulaştırma alanında daha dengeli, daha güvenli, daha konforlu ve daha verimli bir yolcu ve yük taşımacılığını sağlamak ve kendimizi bu alanda sürekli aşmak, çitayı hep daha yükseğe çıkarmak için çalışıyoruz.

İlk günkü hevesle görev ve sorumluluk alanımıza giren her konuyla ilgili büyük bir titizlikle çalıştık, çalışmaya da devam ediyoruz.

Attığımız her adımda insanımızın önceliğini önceliğimiz, milletimizin refahını artırmayı en temel görevimiz edindik ve gelecek nesillere bırakacağımız

yarınların sorumluluğunu en kalbi duygularla sahiplendik.

Avrupa Birliği'nin 2007-2013 dönemini kapsayan Katılım Öncesi Mali Yardım Aracı IPA I kapsamında sağladığı yaklaşık 574 milyon Avro tutarındaki mali fon, bu çalışmalarımızı desteklemeyi amaçlıyordu. IPA I, ulaştırma alanında öncelikle demiryolu altyapısının desteklenmesi ile teknik destek konularına odaklandı.

Bu projelere değer katan bütün mesai arkadaşlarıma gayretli ve özverili çalışmalarından ötürü teşekkür ediyorum.

Ulaştırmada tüm taşıma alternatiflerinin dengeli biçimde kullanıldığı bir ulaştırma sektörü için çalışmayı ve Türkiye'nin yenilenen ulaştırma altyapısını AB ulaştırma ağıyla bütünleştirme doğrultusundaki hizmetlerimizi kararlılıkla sürdüreceğiz.



“Yaklaşık 228 milyon Avro bütçeyle yenilenen IKZ hattı, bölge halkına ve ulusal ekonomiye önemli katkı sağladı...”

Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı, Cumhuriyetin inşa ettiği ilk demiryolu hatlarından biridir. Adına çıkarılan özel bir kanun ile inşa edilen bu hat, Türkiye ekonomisini de çok yakından ilgilendirir. Çünkü Karabük ve Erdemir'in kömürü, demiri, çeliği ve üretimde ihtiyaç duyulan diğer ham maddeler bu hat üzerinde taşınır.

Bu bölgedeki fabrikalarda çalışan işçiler, bu hat sayesinde işlerine gidip gelirler. Üniversite, yüksekokul ve lise öğrencileri, Zonguldak'ta, Karabük'te işi olan yaşlısı genci herkes,

hastanelere, kamu kurumlarına ulaşmak isteyenler, tarım ürünlerini satmak isteyen çiftçiler bu hattı kullanır.

İşte 1931'de işletmeye açılan bu hat, Türkiye Cumhuriyeti ve Avrupa Birliği işbirliğiyle, yaklaşık 228 milyon Avro bütçeyle Başkanlığımızın gerçekleştirdiği 'Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesiyle yenilendi. Projeye ayrılan bütçe, o dönemde Avrupa Birliği'nin bir demiryolu altyapı yatırımı için tek kalemde verdiği en yüksek bütçeydi. Bu rekoru daha sonra Samsun-Kalın Demiryolu Hattının Modernizasyonu Projesi egale etti...

Hat üzerindeki istasyonlar engelli dostu haline getirildi. Peronlara konan elektronik bilgilendirme panoları yolcuların hayatını kolaylaştırdı. Yenilenen demiryolu altyapısı sayesinde tren sarsıntısı ve gürültüsü azaldı. Hemzemin geçişlerde yapılan düzenlemeler, güvenliğin artmasını sağladı.

Proje kapsamında Karabük'te kurulan Kumanda Kontrol Merkezi, sefer denetiminin merkezileşmesine, yüksek güvenlik standartlarına ve sefer verimliliğine katkı yaptı.

Bütün bu değişimler, kurum çalışanlarımızın, paydaşlarımızın titiz ve özverili çalışmaları sayesinde mümkün oldu. Bu nedenle Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi'ndeki mesai arkadaşlarıma, çalışmalarımızda bize sürekli destek veren Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğümüze, Bakanlığımızın tüm kademelerindeki yöneticilerimize ve Avrupa Birliği Türkiye Delegasyonuna şükranlarımı sunuyorum. Bu yüksek bütçeli projenin başarıya ulaşmasında da bu ekip ruhunun katkısı çok büyük olmuştur.

İnanıyorum ki, IPA-II döneminde yapacağımız çalışmalar, Bakanlığımızdan gördüğümüz büyük destek ve bu ekip ruhu sayesinde yeni başarılarla imza atmamızı sağlayacaktır.

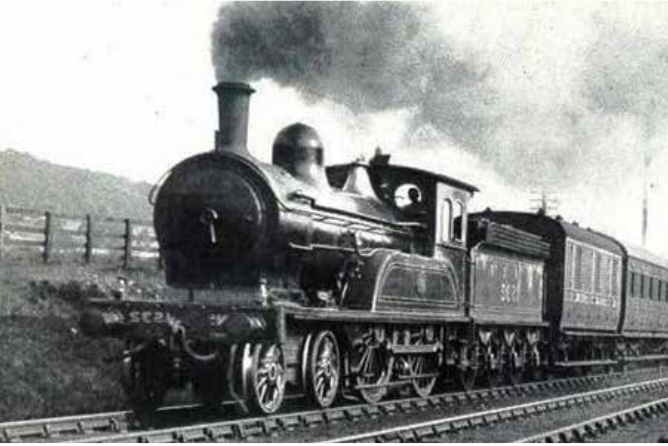


Nedim YEŞİL

Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanı

Kömüre Giden Demiryolu yeniden hayat buldu...

Cumhuriyet'in ilk yıllarında tasarlanarak inşa edilen Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı, Avrupa Birliği mali desteğiyle yenilendi. Yenilenen 415 kilometrelik bu hatta yolculuklar artık daha hızlı, daha güvenli ve daha konforlu... Yenilenen hattaki yük taşımacılığı da, daha verimli hale gelirken, karbon emisyonlarının düşüşüyle doğal çevre de korunmuş oldu.



Yıl 1925. Takvim sayfaları 13 Aralık'ı gösteriyor. Savaşın her anlamda sarsıcı etkilerini atlatmaya çalışan Türkiye Cumhuriyeti, ekonomik bağımsızlık ve doğal kaynakların ülkenin farklı alanlarına ulaşabilmesi için o gün önemli bir adım atıyor, "Kömüre Giden Demiryolu" adıyla Ankara - Ereğli Demiryolu Hattı Kanunu Türkiye Büyük Millet Meclisi'nden geçiriyor.

Genç Türkiye Cumhuriyeti'nin ayağa kalkmak ve ileriye doğru sıçramak için inşa etmek istediği bu önemli demiryolu hattı, kömür şehri Zonguldak'tan, başkent Ankara yakınlarındaki Irmak istasyonuna kadar uzanacaktı. Demiryolu inşaatı 7 Şubat 1927'de başladı ve Irmak Çankırı arasındaki 102 kilometrelik demiryolu 23 Nisan 1931'de işletmeye açıldı. Irmak - Filyos arasında 27 istasyon, 1368 menfez ve köprü ile toplam 8



Projenin Adı	Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu
Hat Uzunluğu	415 km
İstasyon Sayısı	33 (+ 25 adet durak)
Faydalancı Kurum	TCDD
Yapım Sözleşmesi	
Yüklenici Firma	Yapı Merkezi İnşaat Sanayi A.Ş., MÖN İnşaat ve Ticaret Ltd. Şti. Ortak Girişimi
Sözleşme Tarihi	14.12.2011
İşe Başlama Tarihi	25.01.2012
Müşavirlik Sözleşmesi	
Yüklenici Firma	Tecnica y Proyectos, S.A. (TYPASA), Safege
Sözleşme Tarihi	04.01.2012
İşe Başlama Tarihi	10.01.2012
Bitiş Tarihi	2017
AB Mali Katkısı	188.300.000 Milyon Euro (%85)

bin 800 metre uzunluğa sahip 37 tünelden oluşan ve toplam 391 kilometre uzunluktaki demiryolu 14 Kasım 1935'te Filyos'ta yapılan törenle hizmete açıldı.

"Bir karış fazla şimendifer!" Cumhuriyet'in 1923 ile 1938 arasındaki parolası buydu. Ancak bu tarihten sonra yeni demiryolu hatları inşa etme ve yenilemeye yönelik ilgi yıllar içinde azaldı. Aradan yaklaşık 70 yıl geçti. Yıpranan ve yorgun düşen bu hattın yenilenmesi için 2013'te önemli bir adım atıldı.

Hat, Ulaştırma Operasyonel Programı kapsamında, Avrupa Birliği'nin mali desteğiyle, Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yenilenmeye başladı ve 2016'da yeniden hayat buldu.

Demir raylarda 'ilklerin' yolculuğu

Avrupa Birliği'nin tek kalemde verdiği en yüksek finansman ile yenilenen bu hattın inşaat çalışmaları sırasında pek çok ilke de imza atıldı:

Hat boyunca yani 415 kilometre boyunca özel raylar döşendi, tüm makaslar yenileriyle değiştirildi. Ve bu yenileme çalışmaları sürerken, tren seferleri hiç

kesilmedi. Yük taşımacılığını kesintisiz biçimde sürdürüldü.

Yenileme çalışmaları öncesinde kapsamlı bir çevre etki değerlendirme çalışması gerçekleştirilerek, ekosistem dikkate alındı. Tren hattı boyunca bölgede bulunan endemik bitkiler ve bölgenin diğer çevresel özelliklerinin haritası çıkarıldı.

Proje öncesinde zaman zaman kazaların meydana geldiği güzergah üzerinde yer alan kentlerin içindeki hemzemin geçitler daha da güvenli hale getirildi.

İnşaatında 19 bin kişinin çalıştığı bu hatta, saatte 120 kilometre hıza uygun sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemi tasarlanarak kuruldu. Karabük'e bir kumanda merkezi yapıldı. Ayrıca 9 tünel girişi de yenilendi.

Yenileme çalışmaları sırasında yolcular elbette unutulmadı. Hat üzerinde yer alan 33 istasyonun yolcu peronları ve 25 adet durak, engellilerin erişimine uygun olarak yeniden inşa edildi. Ayrıca tüm peronlarda gerçek zamanlı, elektronik yolcu bilgilendirme ve anons sistemi kullanılmaya başlandı.

Hattın standartları ve güvenliği yükselirken, seyahat süresi de kısaldı. Trenlerdeki yolcu vagonları değiştirilerek, konfor da artırıldı.

SÖYLEŞİ

Aydın ÇEŞTEPE / Karabük Gar Müdürü

“Yolculuklar artık daha konforlu”

Karabük, Irmak ile Zonguldak'ı birbirine bağlayan demiryolu hattını en çok kullanan illerden biri. İldeki en büyük ekonomik değerlerden olan ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında kurulmuş Kardemir fabrikası da bu hattı yoğun biçimde kullanıyor. Ağırlıklı olarak Rusya'dan Zonguldak Limanı'na gelen hurda demir Karabük'e demiryolu ile taşınırken, Karabük'te üretilen bitmiş ürünlerin taşınmasında da yine demiryolu kullanılıyor. Ayrıca Kardemir'in ürettiği ürünler arasında demiryolu rayı da önemli bir ağırlığa sahip. Yani raylarla gelen mallar yeniden işlenerek raya da dönüşüyor...

Karabük Gar Müdürü Aydın Çeştepe ile bu hattın yenilenmesiyle nelerin değiştiğini konuştuk; yolcuların ve yük taşımacılarının yenilenen hatta ilişkin izlenimlerini sorduk, yanıtlarını ondan dinledik.

IKZ hattı yenilendiğinden beri yolcuların izlenimleri nasıl?

Karabük İstasyonu olarak günde 350-400 civarında yolcu taşıyoruz. Hat olarak düşündüğünüzde, bu sayı çok daha artıyor elbette... Hattın yenilenmesiyle birlikte vagonlarımız tamamen değişti. Eskiden lokomotif arkasına bağlanmış vagonlarımız mevcuttu. Şimdi ise tamamen yenilenen kendisinden motorlu

setler mevcut. Eski vagonlarımızda ısıtma-soğutma, kapıların otomatik açılması, konfor ve hizmetler açısından sıkıntılar vardı. Şimdi vagonlarda klima var, kapılarımız dokunmatik ve otomatik. Ayrıca engelli erişimine de uygun. Bir de eski raylarda gürültü ve sarsıntı daha fazlaydı. Tüm bunlar yolculuk konforuna yansdı. Bu değişimden sonra yolcularımızın memnuniyetindeki artışı da mutlulukla gözlemliyoruz.

Hattın yolcu profili nasıl?

Karabük İstasyonu olarak günde 350-400 civarında yolcu taşıyoruz. Hat olarak düşündüğünüzde, bu sayı çok daha artıyor elbette... Genellikle bizim Karabük-Zonguldak arasında yaşayanlar, öğrenciler, işçiler, pazarcılar ve kamu kurumlarına ya da hastanelere gidip gelenler kullanıyor hattı. İlçelerle merkezi, merkezle ilçeleri bağlayan güvenli bir hat çünkü bu.



“

Eski vagonlarımızda ısıtma-soğutma, kapıların otomatik açılması, konfor ve hizmetler açısından sıkıntılar vardı. Şimdi vagonlarımızda klima var, kapılarımız dokunmatik ve otomatik, ayrıca engelli erişimine de uygun...

“

Hattın yenilenmesiyle birlikte, taşıma kapasitemiz de arttı. Sefer sayımız yüzde 20 civarında arttı. Kardemir'in şimdiki hammadde taşıması 4,5-5 milyon ton civarında. Bu ilerde 8-10 milyon tona bile çıkabilir...

Demiryolu dışındaki alternatif hatların durumu nasıl?

Bu hatta servisler, minibüsler de çalışıyor. Ancak karayolumuzda coğrafi engeller var. Yolu yapısı nedeniyle tehlikeler de içeriyor. Bu yüzden de demiryolu daha çok tercih ediliyor. Bir de işin görsel yanı var, trenlerimizin geçtiği yeşilliklerle ve doğayla iç içe olan bu hat, Türkiye'nin seyri en güzel hatlarından biri.

Bu değişimin bir de yük taşımacılığı boyutu var. Bu bağlamda ne tür değişimler yaşandı?

İşletmemizin yük taşıma kapasitesi yüzde 40 civarında arttı, artmaya da devam ediyor. Zaman kayıplarını da azalttığımız için şu anda daha fazla yük treni çalıştırabiliyoruz. Yaklaşık 1500 ton kapasiteli üç çeşit lokomotifimiz var. Bazen iki lokomotifli bağlayıp, tek kumandayla çekişi iki katına da çıkarabiliyoruz. Zonguldak-Karabük arası bir seferde 3 bin 500 tona kadar yük taşıyabiliyoruz.



Burada Kardemir gibi çok büyük bir tesis var ve hammaddesini tamamen biz taşıyoruz. Kardemir ağır hammaddelerini dışarıdan temin ediyor ve demiryolu dışında pek taşıma imkânı da yok. Kardemir'in üretimini artırması için demiryollarının taşıma kapasitesinin de artması gerekli. Hattın yenilenmesiyle birlikte, taşıma kapasitemizi de artırmış olduk. Sefer sayımız yüzde 20 civarında arttı. Kardemir'in hali hazırdaki hammadde taşıması 4,5-5 milyon ton civarında. Bu ilerde 8-10 milyon tona çıkabilir. İleride, liman da devreye girince biz de kapasitemizde yüzde 44-45 civarında bir artış sağlayacağız.

Hat ve taşıma güvenliğinde de ciddi bir değişim var değil mi?

Karabük'te büyük bir kontrol merkezi kuruldu. Artık bu merkezden hat üzerindeki her türlü gelişmeyi izleyebiliyor ve müdahale edebiliyoruz. 15 yıl öncesinde haftada 2 gün kaza oluyordu. Son 1-2 senedir çok nadir doğal olaylar sebebiyle oldu. Mesela yola taş düşüyor veya sel oluyor. Ancak kurulan izleme sistemiyle bunları bile merkezden görebiliyor ve önlemine alabiliyoruz.

Çalışanlara verilen eğitim de güvenliği artıran bir başka unsur değil mi?

Evet. Burada sürekli birebir eğitimler, uygulamalı eğitimlerimiz var. İnternet üzerinden yaptığımız eğitimler var. Mevcut personelimiz eğitim aldı. Hatta yabancı kaynaklı personel bile gelip, burada eğitim verdi arkadaşlarımızın sisteme entegre olabilmeleri için. Bizde eğitimsiz hiçbir şey olmaz...



Dünden Bugüne

IRMAK-KARABÜK-ZONGULDAK DEMİRYOLU HATTI



ZONGULDAKLILAR UOP Projelerine

Büyük İlgı Gösterdi

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) ve program kapsamındaki yapım projelerine ilişkin tanıtım filmleri ve fotoğrafları Zonguldak Tren Garı'nda da sergilendi.

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) ve program kapsamındaki yapım projelerine ilişkin tanıtım etkinlikleri Zonguldak'ta da gerçekleştirildi.

Günde binlerce yolcunun kullandığı Zonguldak İstasyonu'nda açılan UOP Fotoğraf Sergisi üç gün sürdü.

Binlerce Zonguldaklı sergiyi gezerek, UOP kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerine ilişkin bilgi edindi. Sergi süresince müzik dinletileri ve dev LED ekranlardan film gösterimleri gerçekleştirilirken, UOP tanıtım materyalleri de halka dağıtıldı.

Sergi sırasında, yerel medya ve paydaşlara da 'İrmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi'ne ilişkin ayrıntılı biçimde bilgi sunuldu.

Sergi haberi 2 haber ajansı tarafından servis edilirken, 12 gazete ve 43 internet mecrasıyla, 1 TV kanalında haber olarak yer aldı.





Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) ve program kapsamındaki yapım projelerine ilişkin tanıtım filmleri ve fotoğrafları Karabük Tren Gari'nda da sergilendi.

Ulaştırma Operasyonel Programı (UOP) ve program kapsamındaki yapım projelerine ilişkin tanıtım etkinlikleri Karabük'te de gerçekleştirildi.

Günde binlerce yolcunun kullandığı Karabük İstasyonu'nda açılan UOP Fotoğraf Sergisi üç gün sürdü.

IKZ hattını kullanan Karabüklü ve Safranbolulu vatandaşlar sergiyi gezerek, UOP kapsamında gerçekleştirilen altyapı projelerine ilişkin bilgi edindi. Ekranlardan film gösterimleri gerçekleştirilirken, UOP tanıtım materyalleri de halka dağıtıldı.

Sergi sırasında, yerel medya ve paydaşlara da 'İrmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu Projesi'ne ilişkin ayrıntılı biçimde bilgi sunuldu.

Sergi haberi 2 haber ajansı tarafından servis edilirken, 1 Ulusal Gazete (Dünya Gazetesi), 3 Yerel gazete ve 17 internet mecrası ve 1 TV kanalında haber olarak yer aldı.



UOP'ye dair her şey bu adreste: [UOP](#)



[HAKKIMIZDA](#) [PROJELER](#) [İHALELER](#) [HABERLER](#) [YAYINLAR](#) [İLETİŞİM](#)



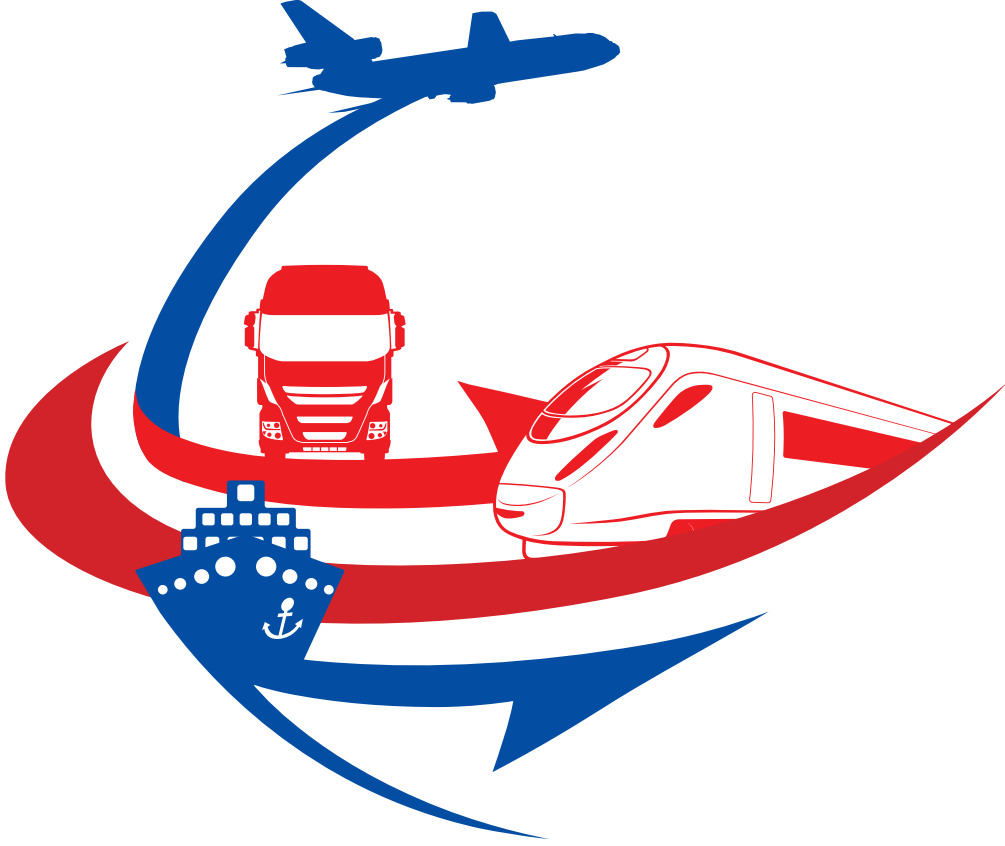
Değerlendirme ve Tanıtım Faaliyetleri Teknik Destek-II Projesi



^



©



ULAŖTIRMA
OPERASYONEL
PROGRAMI

T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı
Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel M¼d¼rl¼ę¼
Avrupa Birliği Yatırımları Dairesi Başkanlığı

Hakkı Turaylığ Caddesi, No:5
B Blok Kat: 10 Emek 06500 Ankara
Tel: +90 312 203 22 69

op.udhb.gov.tr