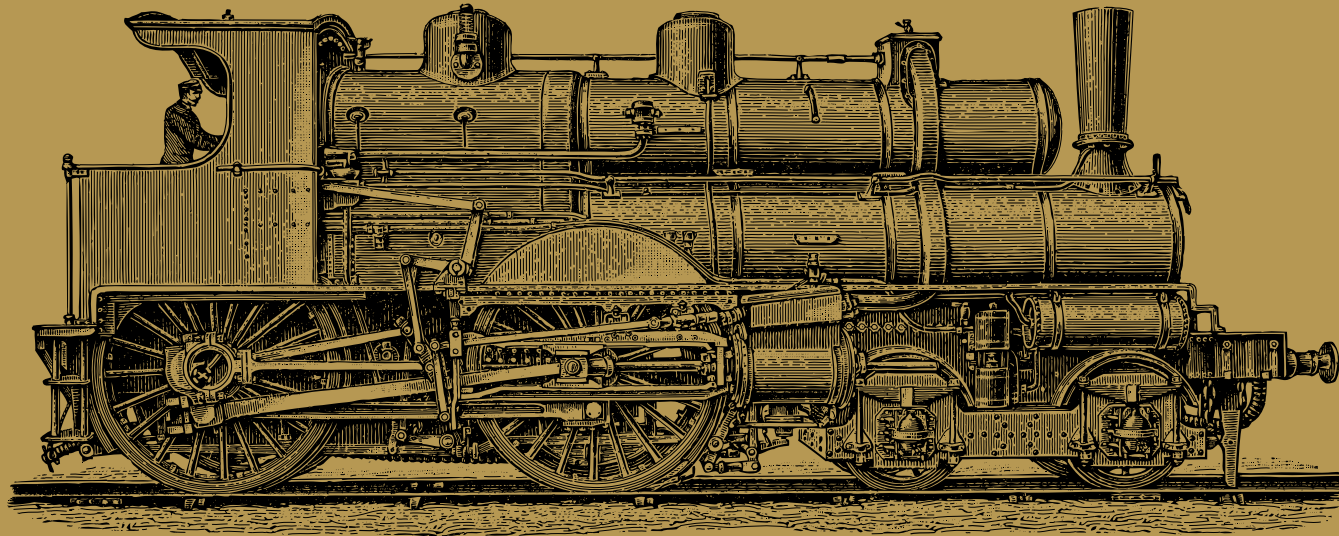


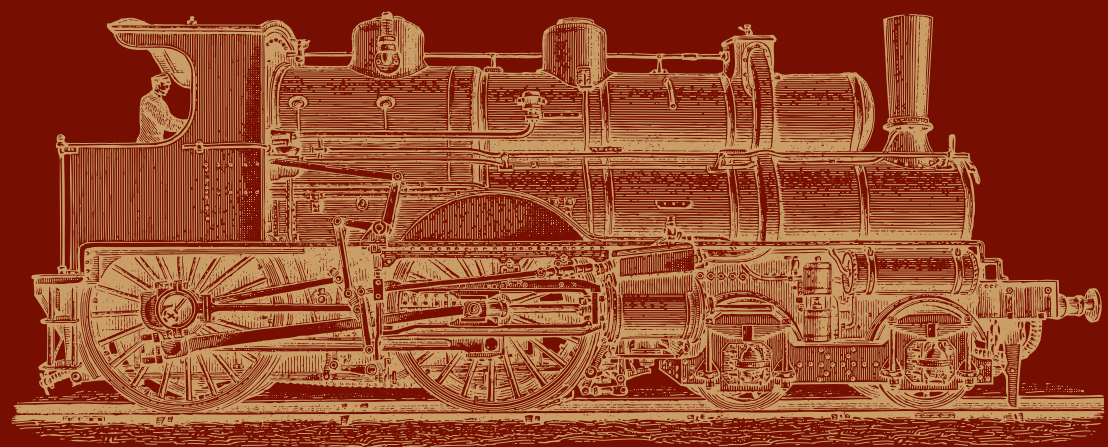
Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı

Kömüre Giden Demiryolu

"Bir Zonguldak Güzellemesi"

Proje Raporu





Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı

Kömüre Giden Demiryolu

"Bir Zonguldak Güzellemesi"

Proje Raporu



Sunuş-Ali Kaban	5
Sunuş-Metin Çelik	7
1) Yönetici Özeti	9
1.1) Neden Kömüre Giden Demiryolu?	13
1.2) Anılar, Efsaneler	15
2) Metodoloji	19
2.1) Tarihçe	21
2.1.1) Ankara-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı	25
2.1.2) Irmak-Filyos Demiryolu Hattı	26
2.1.3) Filyos-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı	26
2.1.4) Zonguldak-Kdz. Ereğli Limanları Arasında Tren Ferisi	27
2.2) Mevcut Durum Analizi	27
2.3) Esinleme Kıyaslama Çalışmaları	28
2.4) Talep Analizi	28
2.5) Raporlama	28
3) Mevcut Durum Analizi	29
3.1) Demiryolu Kuruluş, Mevcut Durum ve Teknik Altyapı	30
3.1.1) Bölge Demiryolu Tarihi	30
3.1.2) Mevcut Durum ve Teknik Altyapı	30
3.2) TR81 (Batı Karadeniz-Zonguldak, Karabük, Bartın) Bölgesi	60
3.2.1) Ekonomik ve Ticari Yapı	61
3.2.2) Turizm	63
3.2.3) Ulaşım	88
3.2.4) Demografik ve Sosyoekonomik Yapı	91
4) Gerekçelendirme	93
4.1) Arka Plan Çalışması	94
4.2) Ticaretin Gelişmesi İçin Gereklilikler	94
4.3) Bölge Turizmi ve Gelişmesi İçin Gereklilikler	95
4.4) Benzer Demiryolu Turizmi İncelemesi	101
4.5) Strateji Raporlarının İncelenmesi	114
4.5.1) Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018	114
4.5.2) Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023	116
4.5.3) Türkiye Turizm Stratejisi 2023	118
5) Saha Çalışması Gözlemleri	119
6) Fayda Maliyet Analizi	129
7) Proje Uygulaması	137
8) Kozlu-Üzülmez Demiryolu Hattı	169
9) Sonuçlar ve Öneriler	187
10) Kaynakça	201



Sunuş

Bilindiği üzere; iktisadi ve sosyal kalkınmanın sağlanması için en önemli etkenlerin başında çok sektörlü gelişim gelmektedir. Ekonomik kalkınmanın önemli sektörlerinden biri olan turizmin gelişmesi ve istenilen seviyeye ulaşabilmesi ancak sosyal ve kültürel değerler ile tarihi mirasa sahip çıkıp bunları güçlendirmekle mümkün olabilmektedir.

19. yüzyıldan günümüze sahip olduğu taşkömürü varlığı ve buna bağlı endüstriyel gelişime tanıklık eden Zonguldak, sahip olduğu endüstriyel mirası aynı zamanda bir turizm varlığı olarak da kullandığı zaman bu gelişimden turizmin yanında birçok farklı sektörde fayda sağlayacaktır. İlin sahip olduğu endüstriyel miras, diğer kültür ve turizm öğeleriyle birleştirildiğinde Zonguldak'ta turizm sektörü canlanarak ekonomik ve sosyal yaşamın gelişmesine önemli bir katkı sunacaktır.

Kömüre Giden Demiryolu adı verilen bu projeye köklü sanayi geçmişine sahip olan Zonguldak ilinde tren turizmi konsepti kullanılarak endüstriyel mirasın gün yüzüne çıkarılması ve turizme kazandırılması amaçlanmıştır. Proje kapsamında bölgenin mevcut turizm ve kültür değerleri hâlihazırdaki tren yollarıyla bütünleştirilmiş, bir turizm koridoru oluşturulmuş ve alternatif bir turizm güzergâhı ortaya koyulmuştur.

Bu proje; turizm sektörünün canlandırılması, bölgenin kalkınmasına katkı sağlanması ve yeni istihdam olanakları yaratılmasının önünü açacaktır. Bu çalışmanın ortaya çıkarılmasında önemli katkıları olan Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası ile Batı Karadeniz Kalkınma Ajansına teşekkür eder, çalışmanın bölgemize ve ülkemize önemli katkılar sağlamasını dilerim.

Ali KABAN

Zonguldak Valisi
Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
Yönetim Kurulu Üyesi



Sunuş

Şehirlerin ve bölgelerin kalkınmasında, o yöreye ait tarihi, kültürel ve ekonomik nitelikteki değerlerin ortaya çıkarılması, bunların turizme kazandırılması, tanıtılması ve bu yönde çalışmalar yapılması büyük önem taşımaktadır.

Kömüre Giden Demiryolu - Tren Turizmi Projesi, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansının desteği ve katkılarıyla Zonguldak ilinde madencilik sektörünü ve buna bağlı olarak gelişen sanayi kültürünü turizm aracı olarak değerlendirmeyi hedeflemektedir. Çalışmayla Zonguldak'ın sahip olduğu endüstriyel mirasın turizme kazandırılarak kentin bağımlı ekonomik yapısının çeşitlendirilmesi amaçlanmaktadır. Bir şehre daha fazla turist ve yatırımcı çekmek ancak sahip olduğu kültürel değerlere sahip çıkmak, şehri daha etkin tanıtmak ve orayı cazibe merkezi haline getirmekle mümkündür.

Bu proje ile Zonguldak'ın sahip olduğu endüstriyel miras ve kültürel değerler ulusal ve uluslararası alanda tanıtım imkânına kavuşacak, bölge sahip olduğu tarihsel ve kültürel değerleri ziyaretçilere gösterme imkânına kavuşacaktır. Projenin hayata geçmesiyle turizm sektörü canlandırılarak ekonomik ve sosyal kalkınmanın sağlanması amaçlanmaktadır.

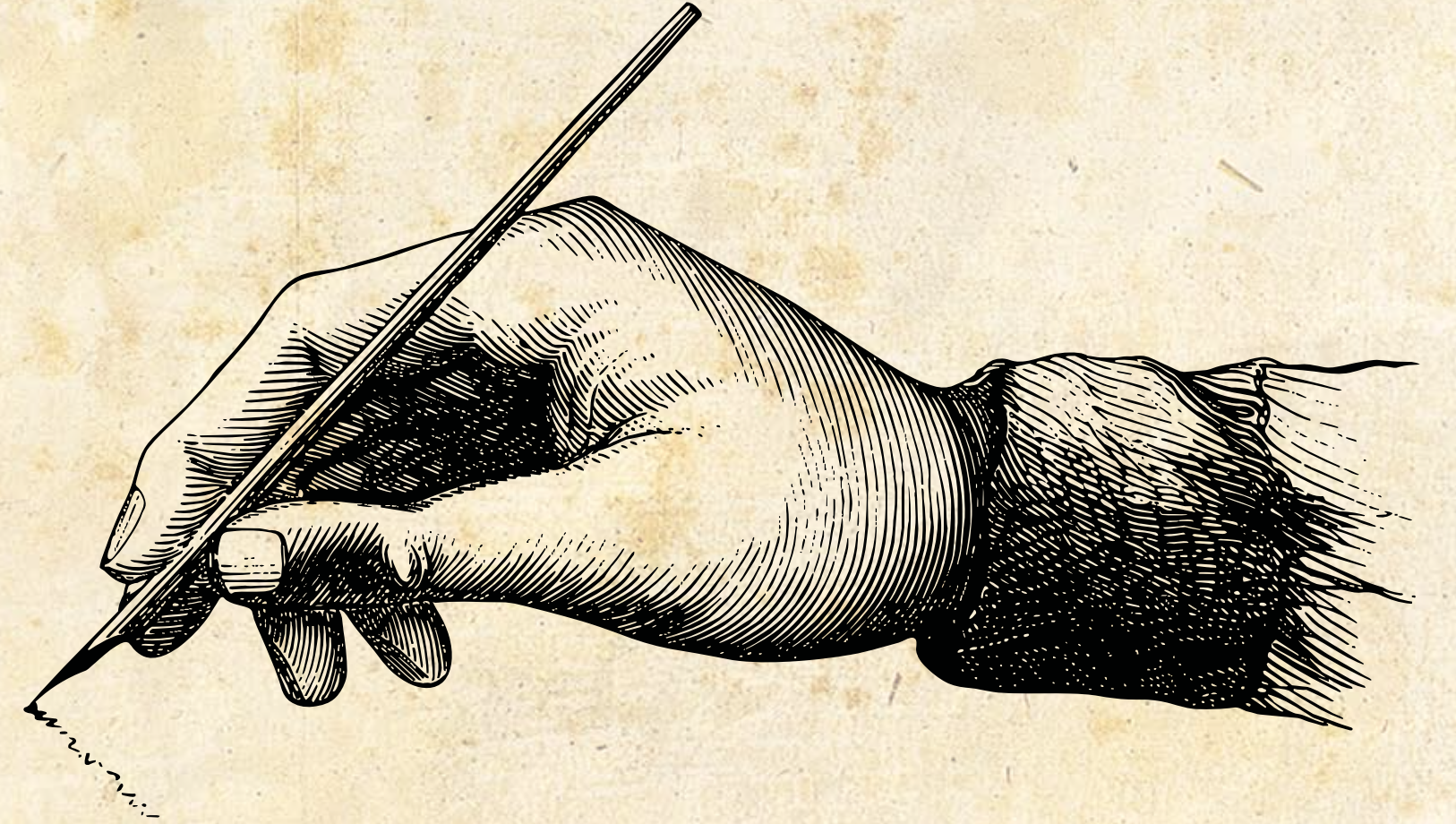
Kömüre Giden Yol - Tren Turizmi Projesi'nin bölgemiz ve ülkemiz için hayırlara vesile olmasını temenni eder, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansına işbirliği ve katkılarından dolayı teşekkür ederim.

Metin DEMİR

Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Başkanı
Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı
Yönetim Kurulu Üyesi

1

Yönetici Öretti



Kömüre Giden Demiryolu-Tren Turizmi Projesi, Zonguldak ilinde sadece madencilik ve buna bağlı olarak gelişen sanayi kültürünü kullanarak Batı Karadeniz Bölgesi (TR81 Düzey 2) dahilinde Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini bir bütün olarak değerlendirecektir. Bölgenin mevcut turizm ve kültür potansiyeli ve ihtiyaçları ortaya konulup; katılımcılık esasını benimseyerek ekonomik, kültürel ve sosyal alanlarda gerçekleştirilmesi hedeflenen kalkınmanın stratejileri tren turizmi kapsamında incelenecektir.

Bu proje ile aynı zamanda bölge için hem belirlenecek olan önceliklerin hayata geçmesi sağlanacak hem de turizmin sağlayacağı istihdam olanakları arttırılarak bölgenin ekonomik olarak kalkınması sağlanacaktır. Ekonomik ve sosyal gelişimin yapı taşları olan üretim ve hizmet sektörlerinin bu proje ile faaliyetleri arttırılarak, uzun vadede bölgede gerek iş gerekse istihdam olanakları yaratılacaktır. Böylelikle bölgede yaşayan nüfusun yaşam kalitesi yükselecektir. Sektörler arası rekabet artacak, bölge yatırım için cazibe merkezi haline gelecektir.

Bu proje, TR81 Düzey 2 Bölgesi'nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinde bulunun turizm potansiyelini oluşturan öğeleri saptamak, mevcut tren yollarının kullanılabilirliğini ölçmek ve yeni turizm yolları oluşturmak amacıyla Ekim, Kasım ve Aralık 2016 ayları arasında yapılan analizler ve çalışmaları içermektedir. Bu analiz ve çalışmaların sonucunda TR81 Düzey 2'nin turizm açısından kalkınması için

uygulanması gereken turizm, tren altyapı ve alternatif yol çözümleri ile birlikte bir eylem planı oluşturulmuştur.

Bölgenin tarihi, doğası, madencilik kültürü, örf ve adetlerinden yola çıkılarak bölgeye gelecek olan ziyaretçiler için bir gezi güzergahı oluşturulmuştur. Bu güzergahta kullanılacak olan -demiryolları öncelikli olmak üzere- ulaşım araçları gereksinimleri saptanmıştır. Gerek mevcut ulaşım araçları için gerekse yeni oluşturulacak alternatif ulaşım araçları için güvenlik, fiyatlandırma gibi konularda çözüm önerilerinde bulunulmuştur. Bölge dışından gelecek ziyaretçiler için ulaşım araçları tespitleri yapılmış, yetersiz kalan alanlar saptanmıştır. Uzun süreli gezi yapacak ziyaretçiler için konaklama alternatifleri araştırılmış, eksikler saptanmıştır.

Akare Ltd. tarafından hazırlanan "Tren Turizmi Projesi", TR81 Düzey 2 Bölgesi dahilinde Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini bütüncül olarak değerlendirerek bölgenin mevcut durumunu ve ihtiyaçlarını ortaya koyan, katılımcılık esasını benimseyerek ekonomik ve sosyokültürel alanlarda gerçekleştirilmesi hedeflenen projenin stratejilerini ve hedeflerini belirleyen temel bir doküman hazırlamıştır.

Bu projenin gerçekleştirilmesi için gereken tahmini bütçe, sağlanacak yatırım için kurum ve kuruluşlar saptanmıştır. Hibe ve fon önerileri, bunların gereklilikleri ile ilgili bilgi verilmiştir.



1.1) Neden Kömüre Giden Demiryolu?

Bir şehrin sahip olduğu kültürel, tarihsel, doğal ve toplumsal özellikler, o şehri diğer şehirlerden ayırt etmek amacıyla kullanılabilir. Çeşitli özellikteki -endüstriyel ve tarihi- mekânlar, ürün ve hizmetler gibi pazarlamaya konu olabilir veya marka olarak konumlandırılabilir. Bölge, şehir ve yöre gibi değişik mekanlar, tanıtım ve cazibe merkezi yaratma sürecine konu olabilmektedirler.

İnsanlar, bir şehirde yaşadıkça veya şehir hakkında bilgiye sahip oldukça yaşadığı şehirle ilgili şehrin birçok nitelikleri ve özellikleri hakkında beklenti ve hikâyeler üretmektedir.

Basit bir öykü, bir kişinin bir şehri ziyaret etme kararına, onun ürün ve hizmet satın almasına, o şehirde iş yapmasına hatta yerleşmesine sebep olabilmektedir. Paris aşk, Milano moda, New York enerji, Tokyo modernlik, Barselona kültür, Rio eğlence demektir. Bu özellikler şehirlerin markaları olmuşlar ve tüm bu şehirlerin ayrılmaz şekilde tarihleri ve kaderlerine bağlanmıştır.

Bir şehri tanıtmak ve cazibe merkezi haline getirmeye çalışmanın amacı, o şehre daha fazla turist çekmek, yatırımları canlandırmak, değerli katkılar sağlayabilecek insanları kentte yaşamaya ikna etmektir. Geri dönüşü en yüksek yatırımlardan biri, bir bölgeyi, bir şehri veya yöreyi tanıtmaktır.

Şehirlerin geleceği ekonomik cazibelerine bağlı olmaktadır. Ekonomik çekiciliği arttırmanın yolu da marka bir kent olmaktır. Ülkesindeki yatırımları, alıcıları ve turistleri kendisine çekmek için tanıtım ve marka çalışmalarını yapması; şehirlerin çekici hale gelmesi için cazibe faktörlerini bulundurması gerekmektedir.

Bir şehrin tanıtılabilmesi için yararlanabileceği 4 temel unsur şu şekilde sıralanabilmektedir; Kültürel miras, doğal yapı ve çevre, bölgeye özgü yetiştirilen ve doğal kaynaklardan elde edilen ürünler ve geçmişe dayalı beceriler.

Taşkömürü havzasından -tek ulaşım aracı- denizyolu ile kömür sağlamada yaşanan sıkıntılar ve zorluklar, İç Anadolu'dan gelip kömüre gidecek olan demiryolunun önemini ortaya çıkarmıştır. Çağın gereği olarak kömüre ve demire verilen önem; kömür ve kömüre bağlı sanayi ve sosyal tesislerin planlanmasında gerekli hassasiyetin gösterilmesini sağlamıştır. Kardemir, Sümer Ateş ve ÇATES birer birer demiryolu üzerinde sıralanmıştır. Uzun yıllar tartışılan kent-endüstri ilişkisi, yerini şehirlere bırakmış, bir madenci kasabası olan Zonguldak'ın değerini kaybetmesine neden olmuştur.

Zonguldak, Karabük ve Bartın, Bolu'dan Kastamonu'ya kadar uzanan il sınırına sahiptir. Zonguldak'ın altı kömür, üstü ise yaşayan bir madencilik müzesi olma özelliği taşımaktadır. Ülkenin iki yüzyıllık endüstri tarihine ışık tutan anıt yapıları bulunmaktadır.

Sahip olduğu endüstri mirası çerçevesinde Zonguldak'ın sanayi tesislerinin tarihsel, teknolojik, sosyal, mimari veya bilimsel değere sahip kalıntıları ve bir zamanlar endüstriyel alanda hizmet veren yapıları günümüze, geçmiş ile gelecek arasında bir bağ kurularak değerlendirilmiştir. Bu anlayışla; işyerlerinin, bir kenti ya da ülkeyi mamur kılan tesislerin, geleceğe devri önem kazanmıştır. Üretim kültürünün gelecek kuşaklara aktarımı kadar, tarihsel süreci de bu sayede izlenebilmektedir.

Geçmişteki ayak izlerini yitirmemek için tarihi ve kültürel değerlere sahip çıkılmalıdır.

Karabük'ten, Karadeniz sahillerine uzanan uygarlık, kültür ve ekonomik güç yaratılmasının en seçkin örneği olan ve içinden üç il çıkaran kömür havzası; yoktan varoluşa doğru giden sancılı sürecin canlı tanığı olarak korunması gerekmektedir.

Amaç, taşkömürü havzası sınırlarının belirlenmesinden günümüze dek yaşanan anılar ve acılarla dolu kültürü ve tarihi mirası korumak olmalıdır. Bölgenin cazibe merkezi olması için gereken ve yukarıda bahsedilen bütün özelliklerine fazlasıyla sahiptir. Turizmin ekonomik yararlarından pay almanın yolu, ziyaretçilerle paylaşmaktan geçmekte ve "kömüre giden demiryolu"yla bölgeyi tanıtmak ve cazibe merkezi haline getirmektir.

Ebe Anne'nin Tahir Çavuşu (29 Kasım 2011)

Ebe anne; benim doğduğum, büyüdüğüm, sahilinden demiryolu geçen Zonguldak'ın sayfiyesi Kapuz'un neşesiydi. Herkesin, gerçek ebesi olmasa da anasıydı, ebesiydi.

İlk eşinden oğlu ilköğretim müfettişi Ahmet Başaran'dı. Zor sorular sorardı. "Mutlak değer nedir?" derdi. Bilemezdim. O nedenle pek sevmezdim onu. Eşi ve çocuklarından başka kimse adını bilmezdi. Herkes ona Ebe anne derdi. Okullu ebe değildi. Besbelli ki ocaklı ebeydi. Bizim köpek zıttı ona. Onu görünce avazı çıktığı kadar havlardı. "Ebe anne geliyor" derdik köpeğin aşırı havlamasını duyunca, kapıda karşılardık onu... Ebe anne, namazını kıldıktan sonra gelir sedire oturur, bir taraftan sallanarak; "Allahımmm, sen kimseyi güllaya gabdumaaa, gabdurusay da viyaklatdumaaa." diye yüksek sesle, birkaç kez tekrarlayarak dua ederdi. Sözleri ezberlemiştik artık. Anlamadığımız kısmını, yani onun duasının açıklamasını babaannem şöyle yapardı: "12 yıl boyunca süren savaşlardan ağır yaralı evlerine dönen gaziler çok acı çekmiş. Babası kafasında koca bir delikte dönmüş askerden. Acıyla sürdürmüş kalan yaşamını. Bazıları da hiç dönmemiş. Yani gülle, onları acı çekmeden şehit etmiş."

Ebe Anne'nin eşi Tahir Çavuş, küçük dükkanında iğde, leblebi, çubuk şeker satarlardı ilkokul çocuklarına. Dükkanın sağında evi, solunda da kiracısı Mecit Amca'nın kahvehanesi vardı. Tahir çavuş dedim ağız alışkanlığıyla, soyadı Yolaçar'dı. Ne yolu açtığını bilir misiniz? Demiryolu açmış o, demiryollarını... Demiryolları yapılırken çavuşmuş, Çankırılı Tahir Yolaçar. Hem Irmak- Filyos hattında, hem de Filyos-

Çatalağzı-Zonguldak hattında çalışmış. Kapuz'dan geçerken demiryolu, 1936'da ev yapmış demiryolunun yakınına, Kilimli chauss'esinin (şose) kenarına...

Tahir Amca; "Bu demiryollarını ben yaptırım. 68 tünel, 1500 köprü yaptım" derdi. Mecit amcanın kahvesinin önünde oturanlara seslenerek. Onlar da her defasında itiraz ederler, alaylı bir şekilde; "Atma, o kadar köprü mü var?" derlerdi. Onu dinleyenler, onun verdiği rakamlara inanamayıp itiraz ettiklerinde, daha çok kızardı Tahir Amca. Ebe Anne de şaşardı verilen rakamlara; "Yalan deme Tahirrr" diye bağırırdı evinin penceresinden Tahir Çavuş'a...

Tünelden çıkınca bağırarak ve de geçitçiyi uyararak; "çuf, çuf, çuf, çuf, çuf, çuf" diye nefes nefese gelirdi geçide Marşandiz... Duyunca trenin sesini dükkanının önüne çıkardı Tahir amca; "Çıktık açık alınla on yılda her savaştan..." diye başlayan, yoksulluk, gerilik çemberini kırmak için silkinmesini bilmiş bir halkın öz güvenini anlatan, Maden Mektebi mezunu Behçet Kemal Çağlar'ın ve Faruk Nafiz Çamlıbel'in şiirini söylerdi. Belki de Cemal Reşit Rey'in ilham kaynağı, Ebe Anne'nin Tahir Çavuşu'ydu...

Tahir Yolaçar'ın verdiği rakamların doğruluğunu, 'Kömüre Giden Demiryolu' hakkında araştırma yapınca gördüm. Tahir Amca gibi, minörü bilmesem de; inanılmaz olayı anladım. Rakamların tarihsel dökümü şöyleydi: 1925'te kanun çıkarılmış, 1927'de ilk kazma vurulmuştu. Kırıkkale'den sonra Irmak-Filyos arasında karşılıklı yapılan 391 kilometre uzunluğundaki demiryolu hattında 1368 menfez ve köprü, 8800 metre uzunluğunda 37 tünel 8 yıl 8 ayda yapılmıştı. 14 bin 684 metre uzunluğundaki, Filyos-Çatalağzı kısmında toplam 3 bin 236 metre uzunluğunda 15 tünel sürülmüş, 10 bin 249 metre uzunluğundaki Çatalağzı-Zonguldak kısmında ise 3 bin 764 metre uzunluğunda 16 tünel sürülmüştü. 1937'de demiryolu ulaşmıştı kömüre... Yani doğruydu Tahir

Çavuş'un verdiği rakamlar. Önce Ebe Anne, sonra da Tahir Çavuş sonsuza göçtü gitti. İnandıramadan öldüler...

Farz edin ki özlem treninin kompartımanındasınız. Çıktı katar tünelden. Yaslanın arkanıza. Çekti makinist stimli düdüğün ipini; düüüüüüü, dürü, düt, düt, düt, düt, düt! Karışmış ray sesi makine sesine; taka tak, çuf çuf... Seyrederken pencereden manzarayı, haydi, hep beraber...

Taka tak, çuf çuf / düüüüüüü, dürü, düt, düt, düt, düt, düt, düt...

Çıktık açık alınla on yılda her savaştan

On yılda on beş milyon genç yarattık her yaştan

Başta bütün dünyanın saydığı Başkumandan

Demir ağlarla ördük, Anayurdu dört baştan.

düüüüüüü, dürü, düt, düt, düt, düt, düt / taka tak, çuf, çuf.

Anıtı Yapılan Mühendis

Çankırı demiryolu yapımındaki önemli katkıları ile ün salmış bir mühendis olan Abdullah Tiryaki Bey, Irmak-Zonguldak hattı için başmühendis olarak göreve getirilmiştir.

Demiryolunun yapılmasında çevre illerden gelen çok sayıda işçi çalışırken, bu işçilerin bir kısmı da demiryolunun yapımı sırasında çeşitli kazalarda hayatını kaybetmiştir.

Kömüre Giden Demiryolu Projesi'nin 805 km.'lik Filyos-Irmak demiryolu hattı, 7 Şubat 1927 tarihinde İsveç-Danimarka grubu NoHAB Şirketi'ne ihale edilir. Demiryolu yapımına, Mayıs 1927'de Filyos'a iskele kurulmasıyla başlanmaktadır. Filyos tarafından gelen demiryolu yapımı, 1930 yılında Balıkısık İstasyonu'na ulaşmaktadır. Zonguldak Valisi Akif Behzat İyidoğan'ın demiryolu hattı ile ilgili teşekkür yazısına cevap olarak Atatürk, Reiscumhur imzasıyla 4 Temmuz 1930'da Yalova'dan çektiği telgrafta "Filyos-Ereğli hattının bir kısmının açılmış olması nedeniyle, gösterilen samimi hislere teşekkür ve bu yoldaki başarının devamını temenni ederim." dileklerinde bulunmuştur.

Irmak-Zonguldak hattının 20 Haziran 1935'te Çerkeş'e ulaşmasından sonra, 15 Temmuz'da demiryolları baş mühendisi Abdullah Tiryaki Bey, eşi Behice Hanım ve kızları İlhan ve Türkan ile beraber, hattın yapımçı firması olan NoHAB Şirketi'nin mühendisi Ali Bey idaresindeki oto drezin ile (demiryollarında, yol kontrol ve bakımı için kullanılan araba) Çerkeş'ten Çankırı'ya doğru yola çıkmışlardır.

Akşamüstü Sumucak-Göllüce İstasyonları arasında ameliyat katarıyla çarpışmaları sonucu oto drezin parçalanmıştır. Katar altında kalan Abdullah Tiryaki Bey ve eşi Behice Hanım orada hayatlarını kaybetmişlerdir. Abdullah Tiryaki Bey'in 2 kızı ve mühendis Ali Bey, ağır şekilde yaralanmışlardır. Mühendis Ali Bey de hastanede kazadan 3 gün sonra hayatını kaybetmiştir.

Bu olaydan sonra Abdullah Tiryaki Bey ve eşi Behice Hanım, 7 yıl ikamet ettikleri Çankırı'daki Sarı Baba Mezarlığı'nda toprağa verilmiş ve onlar için kazanın meydana geldiği olay mahallinde bir anıt yaptırılmıştır.

2

Metodoloji





Bu proje raporunun hazırlanmasında bölge ile ilgili literatür taraması yapılmış, önceliklerin belirlenmesi konusunda karar vericilerin kullanabilecekleri farklı çözüm önerileri oluşturulmuştur.

Nitel analizler olan masa başı araştırmaları dışında tren yolculuğu için oluşturulacak güzergahın belirlenmesi sırasında, bölge bölge uzman ve paydaş görüşmeleri yapılmış, raporlar oluşturulmuştur. Bu doğrultuda eksikler saptanmış, yapılması gerekenler öneri olarak sunulmuştur.

Yapılan görüşmeler ve araştırmalar doğrultusunda, büyüme potansiyeli yüksek olan Zonguldak-Karabük-Bartın illerini içeren TR81 Düzey 2 Bölgesi için bölge ekonomisini güçlendiren, turizm potansiyelini canlandıran, istihdam yaratan ve nitelikli istihdam yetiştiren, günümüz teknolojisini kullanarak katma değer yaratan bir demiryolu projesi ile ilgili güçlü ve zayıf yönler saptanmıştır.



2.1) Tarihçe

Kurtuluş Savaşı'nda olan Türkiye'nin geleceği için bir proje oluşturulmuştur. Bu proje ile ekonomik hayatın işler hale gelip canlanması için karayollarının, demiryollarının ve limanların hareket kazanması hedeflenmiştir. Bu nedenle yurdun bütün merkezlerine demiryolu hatlarının kurulması ve maden hazinelerinin kullanıma açılması kararlaştırılmıştır.

Cumhuriyet öncesinde Anadolu'da yabancı şirketler tarafından 4000 km.lik demiryolu hattı inşa edilmiş; Cumhuriyet'in ilanı ile bu hat, belirlenen ulusal sınırlar içinde kalmıştır. Türkiye Cumhuriyeti'ne o dönemde belirlenen yabancı şirketlere ait 2282 km. uzunluğundaki normal genişlikte hat ve 70 km. uzunluğundaki dar hat kalmıştır. Devlet yönetiminde yapılan hat uzunluğu ise normal genişlikte 1378 km. olarak kalmıştır.

Cumhuriyet'in ilanından sonra, ülkenin elinde kalan ve büyük bir kısmı yabancı şirketlerin kontrolünde bulunan demiryolları satın alınarak 23 Mayıs 1927 tarih ve 1042 sayılı yasa ile "Devlet Demiryolları İdare-i Umumiyesi" adı altında tek elden işletimi ve yapımı sağlanarak ulusallaştırılmıştır. 1929 yılında Devlet Demiryolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü adını almış; 1953 yılından günümüze Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi (TCDD) adı altında Kamu İktisadi Devlet Teşekkülü adı altında çalışmalarını sürdürmektedir.



1856'dan 2015'e Demiryolları Haritası



	CUMHURİYET ÖNCESİ DEMİRYOLU AĞI	4.136 km	ANAHAAT	
	CUMHURİYETİN İLK YILLARI (1923-1950)	3.764 km	ANAHAAT	(Ortalama 134 km)
	1951'DEN 2003 SONUNA KADAR	945 km	ANAHAAT	(Ortalama 18 km)
	2004- 2015	1805 km	ANAHAAT	(Ortalama 164 km)
	İNŞAATI DEVAM EDEN	2.653 km	ANAHAAT	

1856'dan 2015'e Demiryolları

Demiryolu ulaşımının devlet politikası olarak ele alındığı 1923-1950 döneminde, yılda ortalama 134 kilometre olmak üzere toplam 3764 kilometre demiryolu yapılmıştır. Bu dönemde demiryolları, gelişmeyi ve kalkınmayı kuşatan, bütün sosyal yönleriyle bir modernleşme projesi olarak ele alınmıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarındaki demiryolu hamlesi, sadece bir ulaşım yatırımı olarak irdelendiğinde eksik kalacaktır. Bir ulaşım türünün toplumu nasıl değiştirdiğinin en özgün örneklerinden biri Türk Demiryolları'nın Tenezzüh Trenlerinin de içinde bulunduğu bu dönemdir.

Bu döneme dikkat edildiğinde, demiryollarının atölyesinden okuluna, sosyal tesislerinden kısım hekimliklerine, spor kulüplerinden matbaasına büyük bir kuşatıcılıkla öncü olduğu; esasında toplumsal değişimi sağlayanında bu kuşatıcılık olduğu görülecektir.

O dönemde demiryolları bir kalkınma hamlesi, bir ulaşım seferberliği, bir modernleşme projesi olduğu kadar; bahsettiğimiz sonuç ve göstergelerden dolayı, aynı zamanda adı konulmamış bir sosyal sorumluluk projesidir.

Ne yazık ki, demiryolu merkezli bu sorumluluk projesi, Tenezzüh Trenleri örneğinde olduğu gibi 1946'dan sonra gittikçe azalarak, 1950'den sonra ise dönemsel rüzgarların etkisiyle 2003 yılına kadar rafa kaldırılmıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası konjonktürünün getirdiği karayolu ağırlıklı ulaşım politikalarının öncelendiği ve bir durgunluk devresinin yaşandığı 1951'den 2003 yılı sonuna kadar geçen yıllar, demiryollarının bütünüyle ihmal edildiği bir dönem olmuş ve sadece 945 km. demiryolu yapılmıştır.

Demiryollarında günümüzde gelinen noktaya bakıldığında, sürdürülebilir bir ekonomik yapıya ulaşmak ve çevresel etkilerin en aza indirilmesi için tüm ulaşım alt sistemleri bir bütün olarak düşünölmeye başlanmıştır.

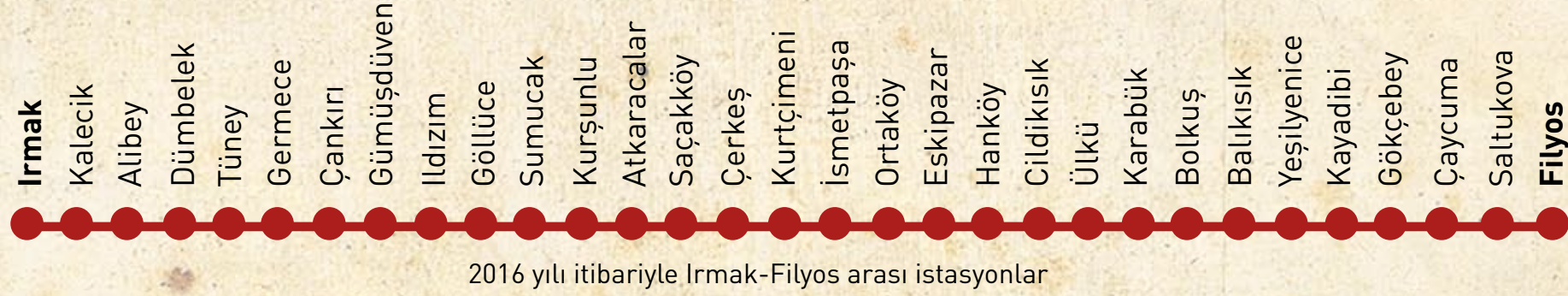
1950 yılından 2003 yılına kadar ulaştırma sektöründeki yatırımların büyük çoğunluğunun karayollarına yapılması; TCDD'de demiryolu ağının yetersizliğine, altyapı standartlarının düşük olmasına, demiryolu araçlarının sayı ve nitelik açısından yetersiz kalmasına, sinyalli ve elektrikli hatların azlığına, uzman personel yetersizliğine ve diğer ulaşım araçları ile rekabet kabiliyetinin ortadan kalkmasına neden olmuştur.

Bu durum 2003 yılından itibaren demiryollarının tekrar devlet politikası haline gelmesi ile değişmiştir. 2003 yılından başlayıp 2015 yılı sonunu kadar demiryolu sektörüne 46,4 milyar TL kaynak aktarılmıştır (2015 fiyatları ile). Bu sayede hızlı, ekonomik ve güvenli bir demiryolu taşımacılığı anlayışı getirilmiş ve diğer ulaştırma araçları ile TCDD'nin rekabet şansı, yolcu ve yük taşımacılığında arttırılmıştır. Ülkemiz özellikle son 12 yıllık süreçte demiryolu ulaşımına verdiği önemin ve eşzamanlı yaptığı yatırımların karşılığını almaya başlamıştır.

2.1.1) Ankara-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı

13 Aralık 1925 tarihinde "Ankara-Kdz. Ereğli demiryolu hattı" ile ilgili 1314 sayılı yasa çıkarılarak, Ankara-Sivas demiryolu üzerinde bulunan Irmak İstasyonu'ndaki hat ayrılarak Zonguldak'a ulaşacak olan Ankara-Kdz. Ereğli demiryolu hattı kurulması planlanmıştır. Oluşturulan Kömüre Giden Demiryolu Projesi'nde, Irmak-Filyos ve Filyos-Kdz. Ereğli olmak üzere karşılıklı iki kısım şeklinde planlanmıştır.

2.1.2) Irmak-Filyos Demiryolu Hattı



Irmak-Filyos Demiryolu Hattı, 1927 yılında Filyos'a iskele kurulması ile başlamıştır. Sivas hattının ilerlemesi üzerine, Irmak'dan Filyos'a uzanacak demiryolu hattı Irmak'dan Çankırı'ya devam etmiştir. Bu kısım 1931 yılında işletmeye açılmıştır.

Filyos hattı 1930 yılında Balıkisık'a, 1934 yılında Eskipazar İstasyonu'na ulaşmıştır. Bu sırada Çankırı-Çerkeş arasında bulunan, tamamen el yapımı olan demiryollarının 3444 m. ile en uzun tüneli olan Batibel Tüneli'nin sağlamlaştırma çalışmaları bitirilmiştir. Böylelikle hem Çankırı'dan Çerkeş'e, hem de iki taraftan süren yapım aşamaları sayesinde Eskipazar'a ulaşılmıştır.

1935 yılında Irmak-Filyos arasında bulunan 391 km. uzunluğundaki demiryolu hattı, sahip olduğu 27 istasyon, 1368 menfez ve köprü, toplam 8800 m. uzunluğunda olan 37 tüneli ile hizmete girmiştir.

2.1.3) Filyos-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı

Filyos-Kdz. Ereğli demiryolu hattı, Filyos-Çatalağzı ve Çatalağzı - Kdz. Ereğli olmak üzere iki kısımdan oluşmuştur.

Filyos-Çatalağzı Demiryolu Hattı

1936 yılında trenle kömür nakliyesi için işletmeye açılan Filyos-Çatalağzı demiryolu hattının Çatalağzı'na kadar olan kısmı; aynı yıl normal, manevra ve depo hattının yanında kömür tahmil istasyonu ile elektrik lokomotifleri sakınma hattı olmak üzere dört farklı hattan oluşan Çatalağzı Garı tamamlanmıştır.

14684 m. uzunluğundaki Filyos-Çatalağzı demiryolu hattında tünel uzunluğu toplam 3236 m. olarak, 10249 m.'lik Çatalağzı-Zonguldak demiryolu hattındaki toplam tünel uzunluğu ise 3764 m. olarak sürülmüştür.

Çatalağzı-Kdz. Ereğli Demiryolu Hattı

Çatalağzı'ndan Kdz. Ereğli'ye kadar açılması düşünülen demiryolu 12 Ağustos 1937 tarihinde Zonguldak'ta bitirilmiş, demiryolunun Kdz. Ereğli'ye bağlanması mümkün olmamıştır. Kömür nakli için duyulan ihtiyaç üzerine 4279 m. uzunluğundaki Kozlu-Zonguldak demiryolu, 1943 yılında Zonguldak Lavuarı ve Limanı'na; 15559 m. uzunluğundaki Armutçuk-Kdz. Ereğli demiryolu da 1953 yılında Kdz. Ereğli Limanı'na taşıma hattı olarak bağlanmıştır.

2.1.4) Zonguldak-Kdz. Ereğli Limanları Arasında Tren Ferisi*

1930'lu yıllarda başlanan "Kömüre Giden Demiryolu Projesi" kapsamında, karadan Kdz. Ereğli'deki doğal limana ulaşamayınca, 2005 yılında Zonguldak Limanı ile Erdemir Limanı arasında ulaşım denizden sağlanmıştır.

Zonguldak-Kdz. Ereğli Limanları arasında bulunan Erdeniz tren ferisi, inşa maliyetinin yüksek olması sebebiyle vazgeçilen demiryolu hattı projeleri yerine hayata geçmiş ve günümüzde kullanım dışı kalmıştır.

* Tren Ferisi: Tren vagonlarını karşıdan karşıya taşıyan gemiye verilen isimdir. Bu taşıma ile eşya, vagonlardan çıkarılmadan yolculuğuna devam edebilir.

Güzergah	Hat	Cinsi	Km	Yıl
Karabük-Çatalağzı	1	Normal	112	1936
Çatalağzı-Zonguldak	1	Normal	10	1937
Zonguldak-Kozlu	1	Normal	4	1945
Kdz. Ereğli-Armutçuk*	1	Normal	16	1953

*2009 yılında söküldü

(TCDD Verilerine Göre)

2.2) Mevcut Durum Analizi

TR81 Bölgesi'nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayan ulusal ve bölgesel çalışma ve raporların yanında uluslararası çapta hazırlanan çalışmalar ve yapılan uygulamalar da incelenmiştir. Araştırmalar, ekonomi, kültür, turizm, demografik özellikler vb. gibi konular çerçevesinde ele alınmıştır. Bu proje hazırlanırken Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi, Kalkınma Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Devlet Demiryolları, TÜVASAŞ, Türkiye İstatistik Kurumu, Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı gibi kurum ve kuruluşların hazırladığı belge, rapor ve analizlerden yararlanılmıştır.

2.3) Esinleme Kıyaslama Çalışmaları

Türkiye’de ve dünyada uygulanan tren turizmi ile ilgili çalışmalar saptanmış ve belirlenen kriterlere göre esinleme kıyaslama çalışmaları yapılmıştır. Tren turizmi ile ilgili bulunan çalışmalar incelenirken aşağıdaki kriterleri sağlayıp sağlamadığına bakılmış, TR81 Bölgesi için çeşitli yönleriyle değerlendirilmiştir.

- Demiryollarının var olan durumu ve teknik özellikleri
- Demiryollarının çevre illere uzaklığı
- Demiryollarının büyük illere uzaklığı
- Demiryollarının turistler için oluşturulacak olan güzergahlara uzaklığı
- Demiryollarının yıllık yolcu kapasitesi
- Demiryollarını kullanan yıllık yolcu sayısı
- Demiryollarının müşteri profili
- Demiryolları dışında kullanılacak olan alternatif ulaşım araçları
- Demiryolu turizmi

2.4) Talep Analizi

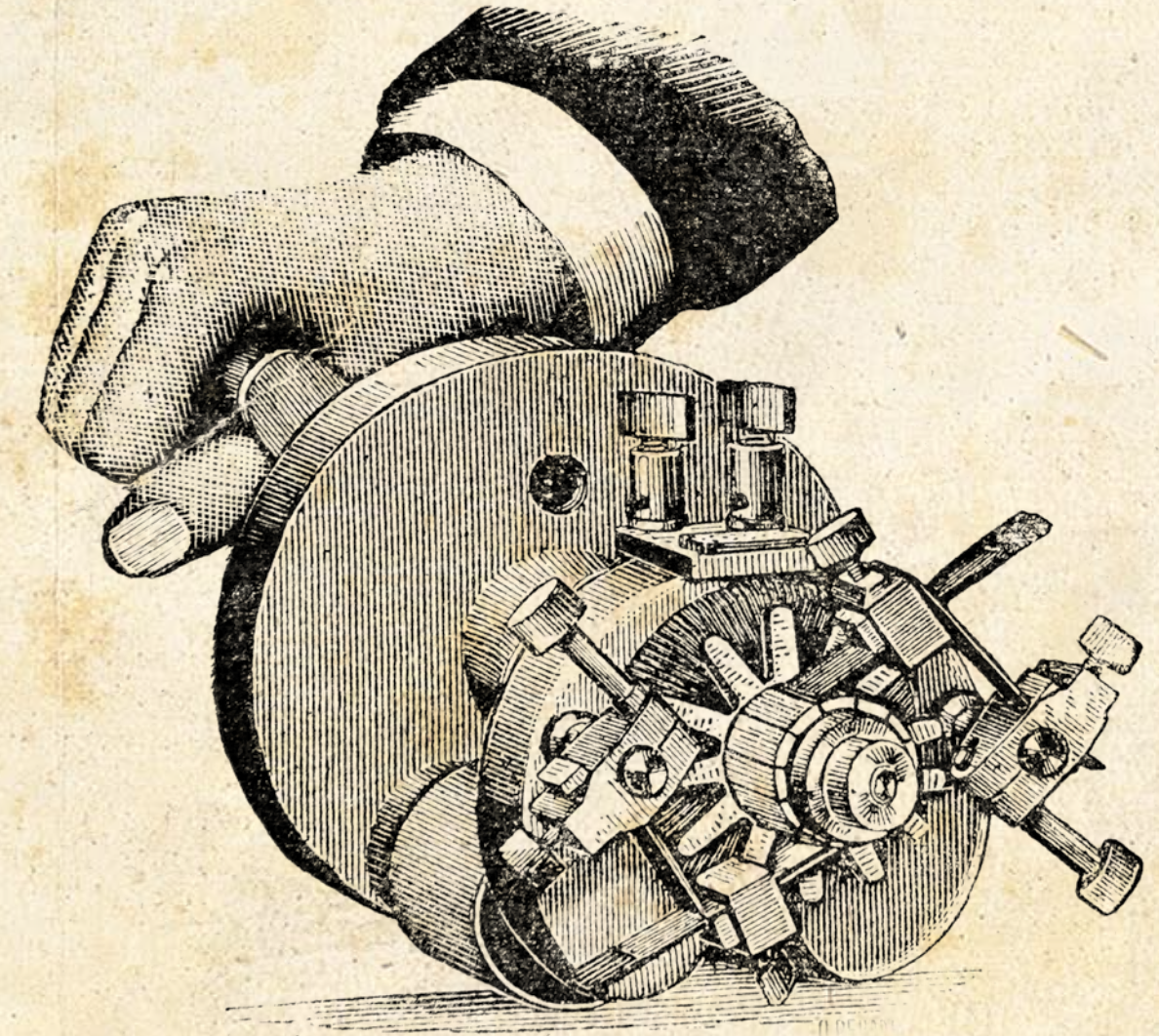
Talep analizi; TR81 Bölgesi’nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerindeki turizm potansiyeli, sosyoekonomik durum, ulaşım ve lojistik istatistikleri, sanayi ve ticaret alanları incelenmesi, saha çalışması ve gözlemleri esas alınarak oluşturulmuştur.

2.5) Raporlama

Zonguldak İli Tren Turizmi Konsept Oluşturma Projesi için tüm kurum ve kuruluşlarla yapılan görüşmeler, saha çalışmaları, fotoğraflayarak arşiv oluşturma, esinleme-kıyaslama çalışmaları rapor haline getirilmiştir.

3

Mevcut Durum Analizi



3.1) Demiryolu Kuruluş, Mevcut Durum ve Teknik Altyapı

3.1.1) Bölge Demiryolu Tarihi

Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini içine alan taşkömürü havzasında ilk madencilik faaliyetleri, Karadağ'dan getirilen madencilerle 1836'da başlatılmıştır. Kdz. Ereğli çevresindeki kömür madenlerini işletmek amacıyla 1841 yılında "Kdz. Ereğli Kömür Madeni Kumpanyası" kurulmuştur. 1848'de Kdz. Ereğli ve Amasra'da kömür madenleri, Padişah Abdülmecid Vakfı üzerine tapulanmış ve sınırları belirlenmiştir.

1851'de İngiltere'den maden çıkarmada kullanılacak malzeme ile İngiliz mühendisler, maden nezaretçileri ve ameleler özel anlaşma ile havzaya getirilmişlerdir. Maden bölgelerinde, ocaklardan sahildeki yüklemelere kadar uzanan dekovil hatları (dar demiryolları) dere yatakları boyunca ilk kez bu dönemde döşenmiştir.

Dönemin özelliği gereği ulaşım denizyolu ile sağlanmış, Zonguldak Limanı ve liman yükleme tesisi ile demiryolu yapım ihalesi, Kdz. Ereğli Şirketi'ne verilmiştir. 1896 yılından sonra yapımına başlanan, kömür naklini sağlayan liman ve limanı maden bölgelerine bağlayan demiryolları, tamamlanarak hizmete açılmıştır.

3.1.2) Mevcut Durum ve Teknik Altyapı

TCDD; tüzel kişiliğe sahip, faaliyetlerinde özerk ve sorumluluğu sermayesiyle sınırlı bir İktisadi Devlet Teşekkülü'dür. Teşekkülün sermayesinin tamamı devlete aittir.

Teşekkülün yükümlülüğü konvansiyonel, hızlı ve yüksek hızlı yeni demiryolları inşa etmek ve devletçe kendisine verilen demiryollarını, liman, rıhtım ve iskeleleri işletmek, genişletmek, yenilemek ve bunları tamamlayıcı faaliyetlerde bulunmak olarak belirlenmiştir.

2016 yılı itibarıyla Teşekkülün 3 adet bağlı ortaklığı (TÜLOMSAŞ AŞ, TÜVASAŞ AŞ, TÜDEMİSAŞ AŞ.) ve 4 adet iştiraki (İZBAN AŞ, HYUNDAI EUROTEM, VADEMİSAŞ, SİTAŞ) bulunmaktadır.

Teşekkül; Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının ulaşım politikalarına paralellik arz edecek şekilde Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının yönlendirmesi, Hazine Müsteşarlığının finansal desteği ve garantörlüğü, Kalkınma Bakanlığının yatırım planlamasındaki desteği ile faaliyetlerini sürdürmektedir.

TCDD yolcu taşımalarında; hız, konfor, indirme-bindirme olanakları gibi kriterler dikkate alınarak oluşturulan seferlerle, değişik nitelik ve hizmet seviyelerinde farklı gelir gruplarına yönelik trenler işletmektedir.

Buna bağlı olarak 2003-2011 yılları arasında toplam 410 gar ve istasyonun 394'ünün bakımı kurumsal kimliğe uygun olarak yapılmıştır.

2003 yılı itibarı ile hat kapasitesini arttırmak, işletme maliyetini düşürmek, karbon salımını azaltmak, güvenli taşımacılığı sağlamak, ulaşımda elektrik enerjisini kullanarak dışa bağımlılığı azaltmak, zaman ve personel tasarrufu sağlamak amacıyla % 78'i sinyalsiz ve % 80'i elektriksiz olan konvansiyonel hatların sinyalli ve elektrikli hale getirilmesi çalışmalarına başlanmıştır. Bu kapsamda **2670 km. sinyalizasyon ve 2484 km. ise elektrifikasyon** yapım çalışmaları devam etmektedir.

Söz konusu elektrifikasyon ve sinyalizasyon yapım çalışmalarının tamamlanmasıyla 2018 yılında mevcut konvansiyonel hatların **elektrifikasyonda** oranı **%70, sinyalizasyonda ise %80** olacaktır. Elektrifikasyon ve sinyalizasyon projelerinde yerli katkının artırılması ve millileştirme stratejisi kapsamında bir takım çalışmalar yapılarak sonuçları alınmaya başlanmıştır.

Elektrifikasyon projelerinde maliyet avantajı sağlanması, yerli firmaların (Kamu İhale Kanunu'na göre yerli istekliler lehine %15 maliyet avantajı verilerek) desteklenmesi ve yerlilik oranının artırılması amacıyla projeler belirli uzunlukta kısımlara ayrılarak ihaleleri gerçekleştirilmiştir.

Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu

Ankara'nın kuzeydoğusunda yer alan Irmak beldesinden başlayarak kuzeye doğru Çankırı ve Karabük kentlerinden geçen ve Zonguldak'ta son bulan **Irmak-Zonguldak Demiryolu Hattı'nın Rehabilitasyonu ile Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Sistemlerinin Kurulum (IKZ) Projesi** yüklenici firmaları Yapı Merkezi-MÖN ortak girişimi tarafından gerçekleştirilmektedir.

Yüklenici firmalar Yapı Merkezi-MÖN ortak girişimi, bu proje için 25 Ocak 2012 tarihinde çalışmalarına başlamıştır. Hattın **Natura 2000 sahasından** geçmesinden dolayı, inşaat faaliyetleri tüm hat boyunca çevre yönetim planları doğrultusunda çevreye yeterli hassasiyet gösterilerek yürütülmektedir.

Altyapısının yenilenmesi ve kapasitenin geliştirilmesini içeren projenin; Türkiye'nin ekonomik ve bölgesel gelişmişliğine büyük katkı sağlaması planlanmaktadır.

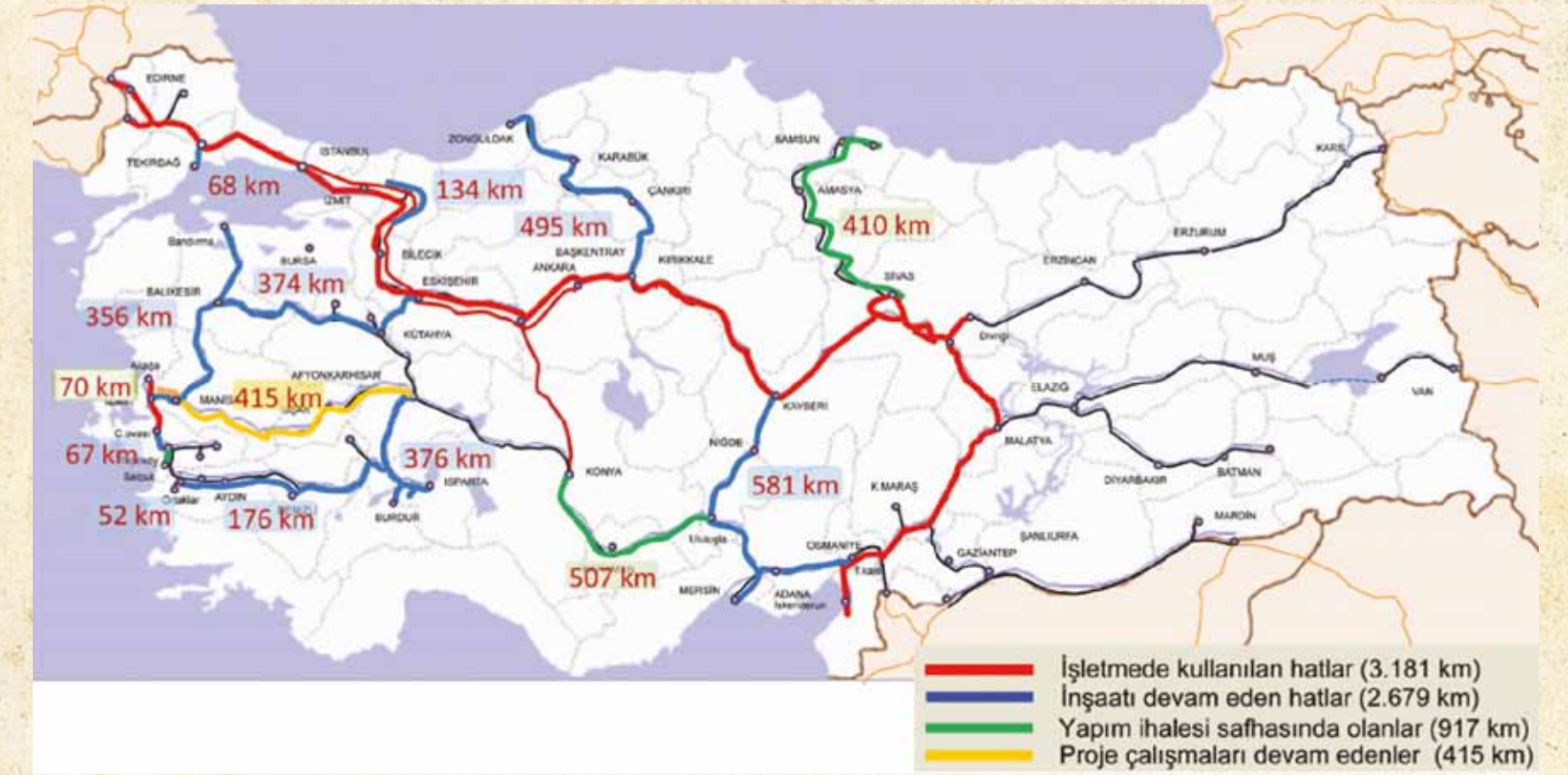
Projenin, Karabük-Zonguldak demiryolu hattını kapsayan kısmının rehabilitasyon ve sinyalizasyon projesi tamamlanmış ve 27 Nisan 2016 tarihinde ulaşıma açılmıştır.

Proje kapsamında, hattın alt ve üstyapısının rehabilitasyonunun yanısıra, hat üzerindeki şev stabilizasyonlarının, sanat yapılarının, tünel portallarının ve istasyonların rehabilitasyonu da gerçekleştirilmektedir. Bunlara ek olarak hattın Avrupa Birliği normlarına (FIDIC Contract Conditions) uygun olarak haberleşme ve sinyalizasyon sistemlerinin ve bu sistemlerin enerji temin altyapısının kurulması da proje kapsamındadır.

Zonguldak il sınırları içerisinde toplam 69 km.'lik demiryolu ağı bulunmaktadır.

Irmak-Karabük-Zonguldak elektrifikasyon ve sinyalizasyon projesi genelinde %53 fiziksel

Konvansiyonel Hatlarda Sinyalizasyon Yapımı Haritası



Konvansiyonel Hatlarda Elektrifikasyon Yapımı Haritası



ilerleme sağlanmıştır. Projenin sinyalizasyon kısmında tasarım çalışmaları devam etmektedir. 495 km.'lik kablo kanalları yapımına ve makas motorlarının montajına başlanmıştır.

Yapı Merkezi liderliğindeki konsorsiyumun yürüttüğü proje, Türkiye-AB mali işbirliği alanında şimdiye kadar imzalanan en yüksek bütçeli proje olma özelliğini korumaktadır. Bu projenin toplam maliyeti 227 milyon € olup, bunun 194 milyon €'luk bölümü AB IPA fonlarından finanse edilmektedir.

IKZ Projesi'nde, sözleşme bedelinin %85'i AB'den sağlanan hibe ile %15'i ise Türkiye katkısı olarak Avrupa Yatırım Bankasından sağlanan kredi ile karşılanmaktadır.

Alt yapısının yenilenmesi ve kapasitenin geliştirilmesi ile Türkiye'nin ekonomik ve bölgesel gelişmişliğine büyük katkı sağlayacak olan proje; ayrıca 12 Mayıs 2016'da düzenlenen Ekonomi ve Lojistik Zirvesi'nde "Türkiye'nin En İyi Altyapı Lojistik Projesi Ödülü"ne layık görülmüştür.

Sinyalizasyon Projeleri



Son 9 Yılda Yapılanlar



Yenilenmiş Yollar
Yenilenecek Yollar



2011 yılına kadar Ankara-Zonguldağ hattına yenileme ve bakım çalışmaları yapılmıştır.

Demiryolu
taşımacılığı
bir kitle
taşımacılığıdır.



6.455 km yol yenilendi.



Demiryolu,
diğer ulaşım
araçlarına
göre daha
çevrecidir.

Çevreye Duyarlı AB Standartlarında Bir Proje

Mevcut demiryolu hattının modernizasyonu ile işletme güvenliğinin artırılması ve seyahat süresinin kısaltılması hedeflenen bu proje kapsamında;

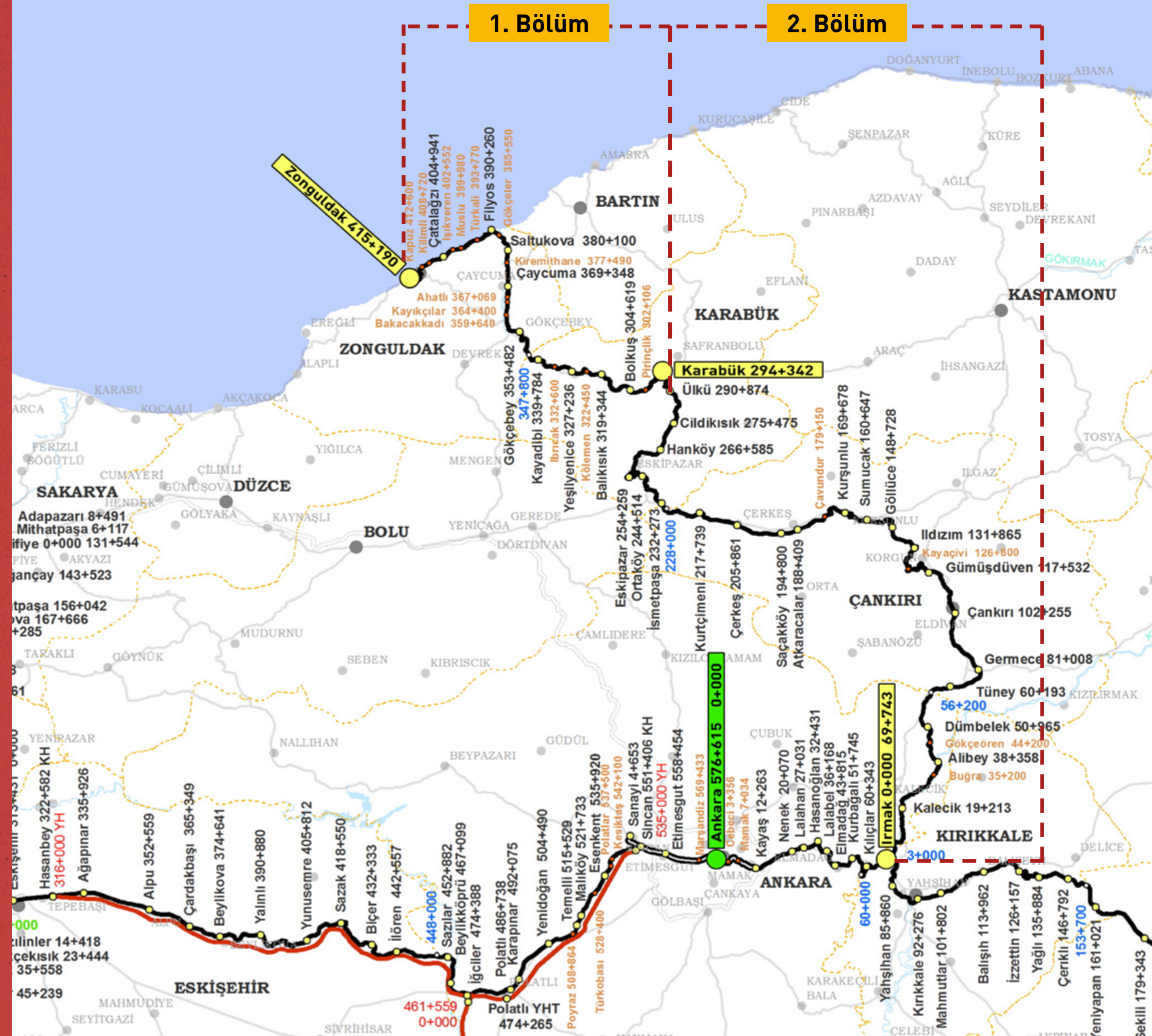
- 415 km. uzunluğundaki tüm hat 49E1 ray tamamen yenilenmektedir.
- Tünel ve köprüler elden geçirilmektedir.
- Hattın taşıma kapasitesi ve işletme hızı arttırılmaktadır.
- 253 hemzemin geçit yenilenip, tamamı otomatik bariyerli koruma sistemi ile donatılmaktadır. Bazı yerlerde alt ve üst geçitler yapılmaktadır.
- Yolcu peronları engellilerin erişimine uygun hale getirilmektedir.
- Çankırı, Karabük, Ülkü, Balıkısık ve Yeşilyenice istasyonlarında yol uzatmaları yapılmaktadır.
- Tüm hatta saatte 120 km/s. hıza uygun Avrupa Tren Trafiği Güvenlik Yönetim Sistemi (ERTMS) ve Avrupa Tren Kontrol Sistemi (ETCS) uygulanmaktadır.
- Seviye 1 Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Sistemi ile, Karabük'e kumanda merkezi kurulmaktadır.
- Hattın sertifikasyonu, Uluslararası Sertifikasyon Kuruluşu tarafından sağlanmaktadır.
- Projenin inşa çalışmaları çevreye hassasiyet gösterilerek yürütülmektedir.

Demiryolu,
enerji verimliliği
en yüksek
toplu taşıma
yöntemlerinden
biridir.

Irmak-Zonguldak Arasındaki 31 İstasyonda;

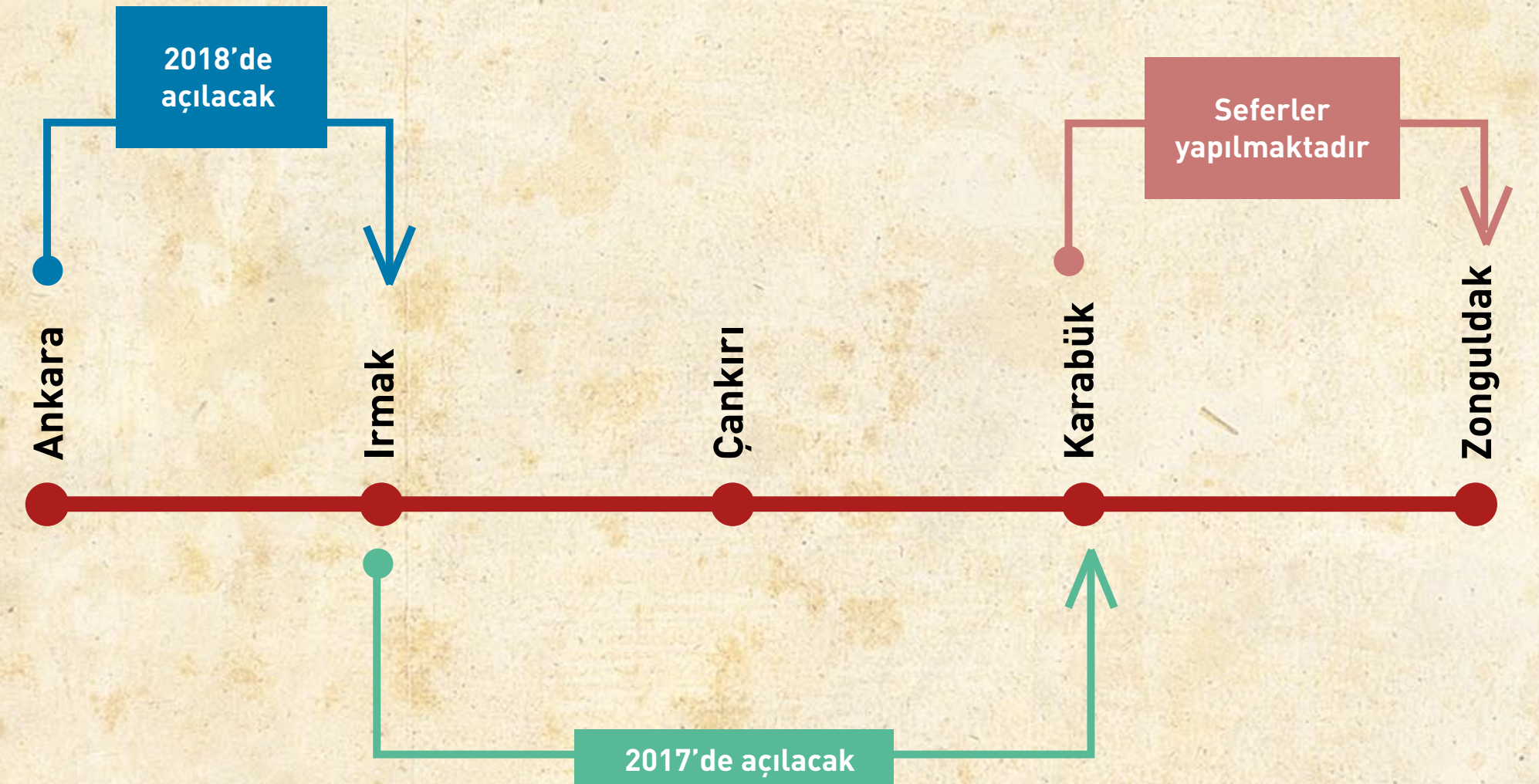
- Yolcu peronları, engellilerin erişimine uygun olarak AB standartlarında yeniden inşa edilmekte, yolcu bilgilendirme ve anons sistemi kurulmaktadır.
- Yolcu peronlarında anlık bilgi veren elektronik yolcu bilgilendirme ve anons sistemi kurulmaktadır.
- Hattın emniyetini azami düzeye çıkarmak için 120 km/s. hıza uygun ERTMS ETCS Seviye 1 Tren Trafik Kontrol Sistemi kurulmaktadır.
- Fiber optik altyapıya sahip telekomünikasyon sistemi kurulmaktadır.

TCDD Haritası 2. Bölge Demiryolu Hattı



Demiryolu,
karayollarına
göre daha az
araziye ihtiyaç
duyar.

Hat Güzergahlarının Mevcut Durumu

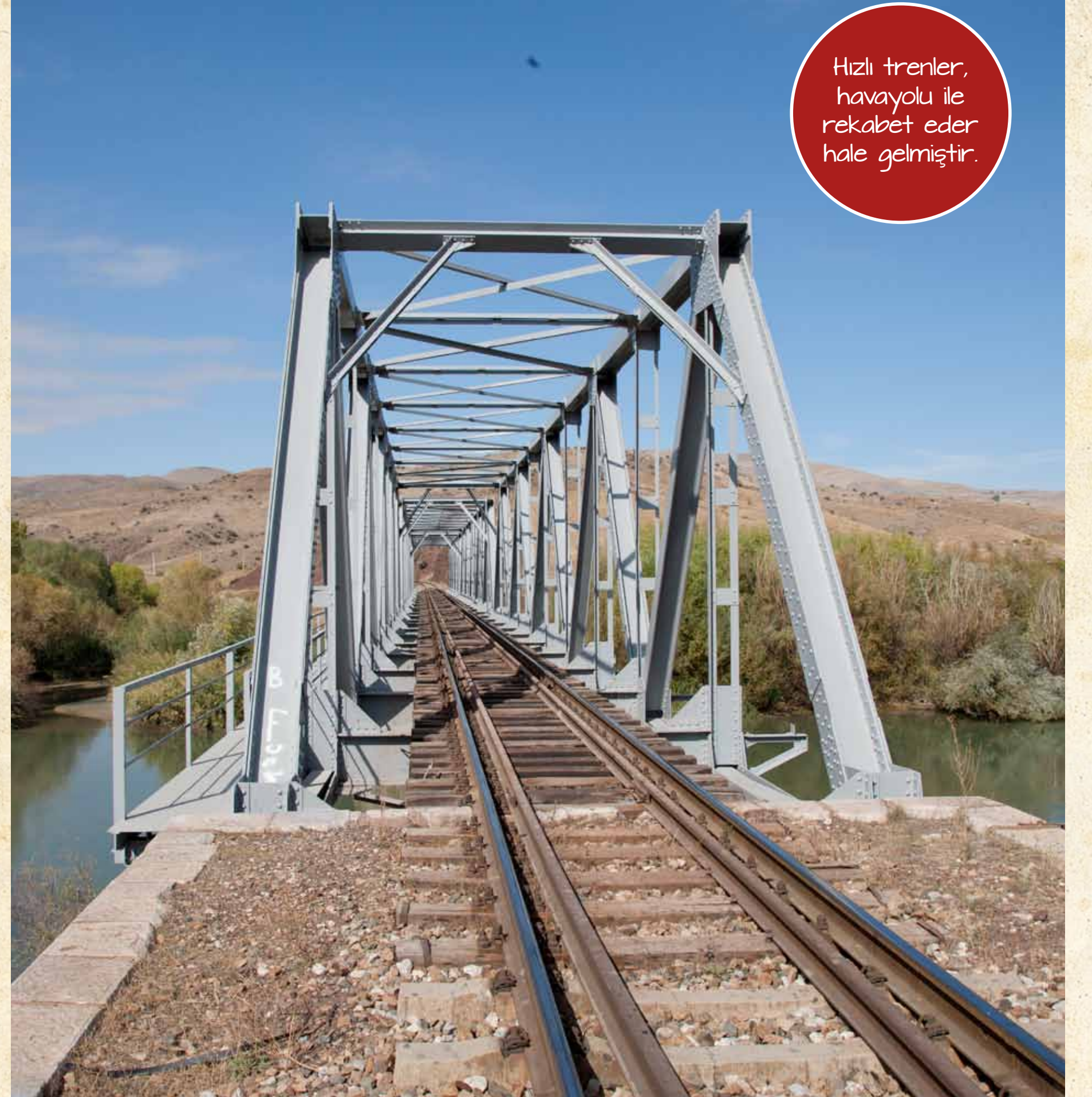


Irmak İstasyonu

Teknolojileri yenilenecek, günümüzde daha hızlı tren sistemleri kurulmuştur.



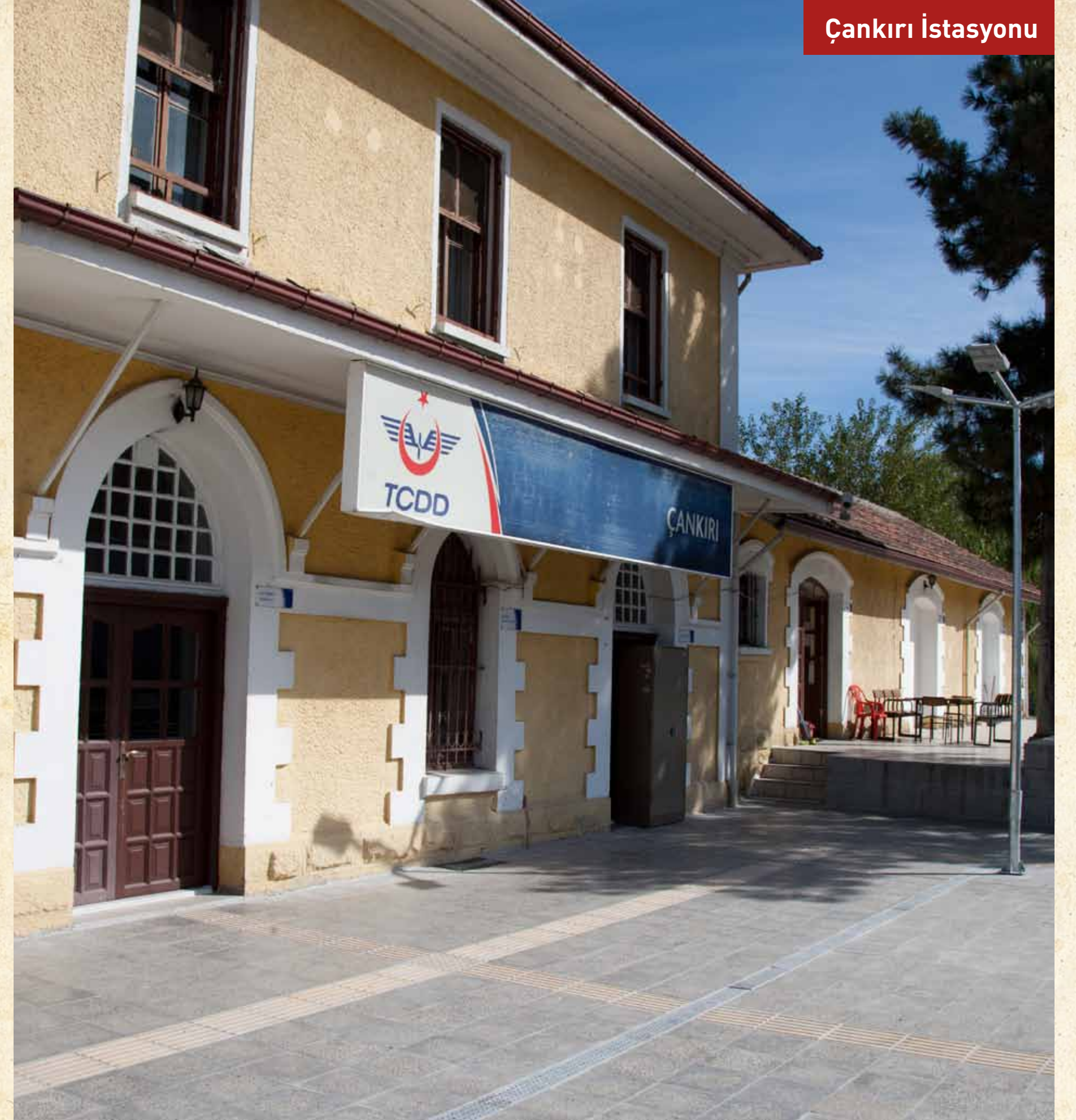
Hızlı trenler, havayolu ile rekabet eder hale gelmiştir.



Kalecik İstasyonu



Çankırı İstasyonu





Karabük İstasyonu

Demiryolu taşımacılığı yeterli ulaştırma talebi yoksa zarar eder.



Yeşilyenice İstasyonu



Gökçebey İstasyonu



Ahatlı İstasyonu



Filyos İstasyonu



Çaycuma İstasyonu





21. yüzyıl,
yüksek hızlı
demiryolu çağı
olacaktır.



Göbü İstasyonu



Göbü İstasyonu

Muslu İstasyonu

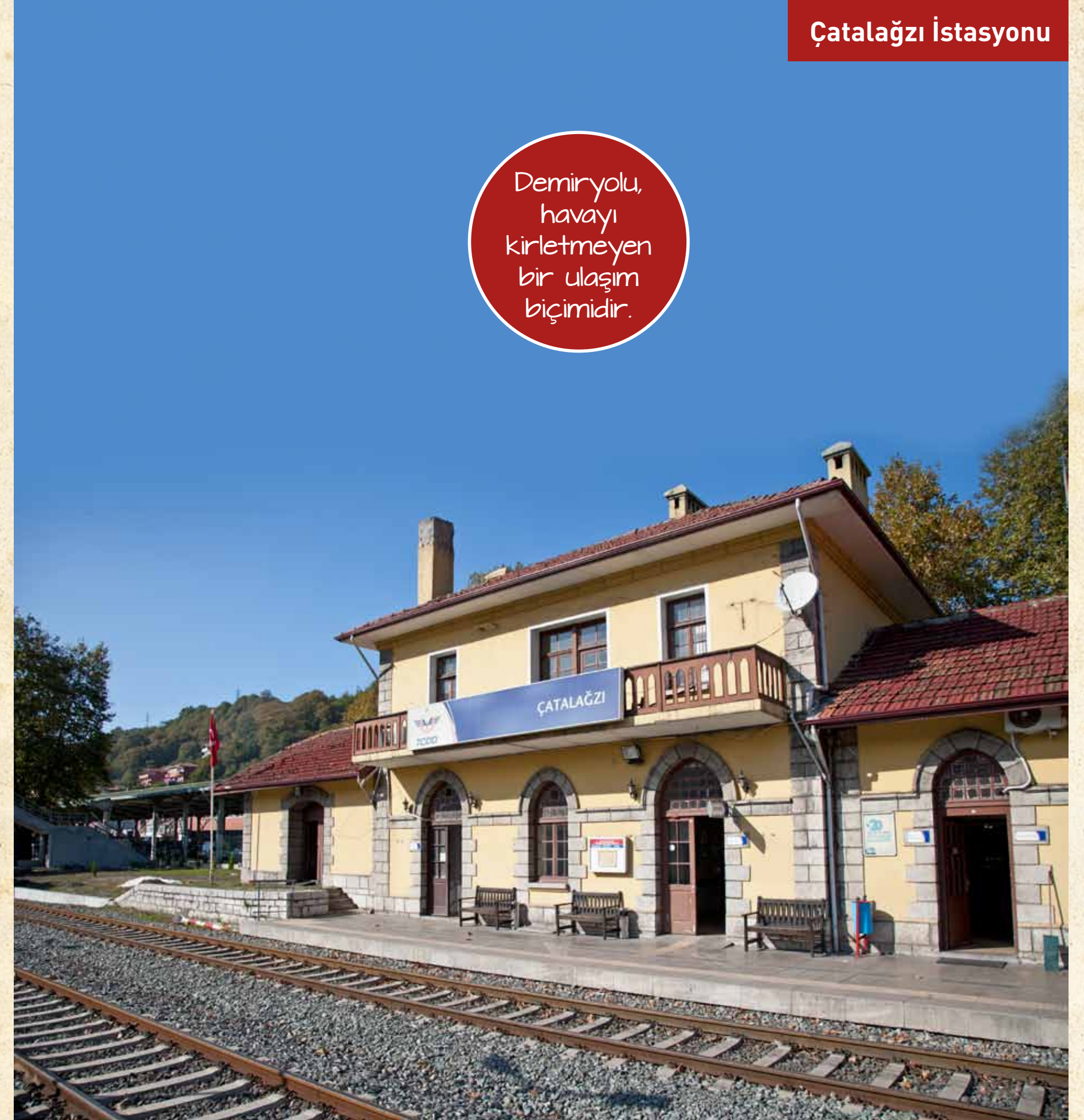


Kazköy İstasyonu



Çatalağzı İstasyonu

Demiryolu,
havayı
kirletmeyen
bir ulaşım
biçimidir.



Çatalağzı İstasyonu



Çatalağzı İstasyonu



Çatalağzı İstasyonu



Kilimli İstasyonu



Zonguldak İstasyonu

Demiryolu,
diğer ulaşım
araçlarına göre
tek seferde
daha çok yolcu
ve yük taşır.



Ankara-Zonguldak Demiryolu Hattı Üzerinde Bulunan İstasyon, Durak ve Uzaklıkları

● İstasyon

Gar müdürlüklerinin ve istasyon şefliklerinin bulunduğu görevli eleman ve bilet satış gişelerinin yer aldığı mekanlardır.

● Durak

Resmi görevlinin ve bilet satış ofislerinin bulunmadığı; ancak sadece trenlerin yolcu indirip bindirmek için kısa süreli durdukları yerlerdir.

Ankara

- Cebeci
- Mamak
- Kayaş
- Nenek
- Lalahan
- Hasanoğlan
- Lalabel
- Elmadağ
- Kurbağalı
- Kılıçlar

Irmak
70 km.

Irmak

- Kalecik
- Buğra
- Alibey
- Gökçeören
- Dümbelek
- Tüney
- Germece

Çankırı
102 km.

Çankırı

- Gümüşdüven
- Kayaçivi
- Ildızım
- Göllüce
- Sumucak
- Kurşunlu
- Çavundur
- Arkaracalar
- Saçakköy
- Çerkeş
- Kurtçimeni
- İsmetpaşa
- Ortaköy
- Eskipazar
- Hanköy
- Cildikısık
- Ülkü

Karabük
294 km.

Karabük

- Pirinçlik
- Bolkuş
- Balıkısık
- Kölemen
- Yeşilyenice
- Ibrıcak
- Kayadibi
- Gökçebey
- Bakacakadı
- Kayıkçılar
- Ahatlı
- Çaycuma
- Kiremithane
- Saltukova
- Gökçeler
- Filyos
- Türkali
- Muslu
- Işıkveren
- Çatalağzı
- Kilimli
- Kapuz

Zonguldak
415 km.

Tren İstasyon Güzergah, Mesafe ve Süreler

İstasyon	Mesafe	İstasyon Arası Süreler	Toplam Süre
Ankara Garı	0.000	0.00	0
Kayaş	12 km	15 dak.	15 dak.
Nenek	20 km	10 dak.	25 dak.
Lalahan	27 km	9 dak.	34 dak.
Hasanoğlan	32 km	6 dak.	40 dak.
Lalabel	36 km	5 dak.	45 dak.
Elmadağ	43 km	9 dak.	54 dak.
Kurbağalı	51 km	10 dak.	1 sa 4 dak.
Kılıçlar	60 km	11 dak.	1 sa 15 dak.
İrmak	70 km	12 dak.	1 sa 27 dak.
Kalecik	88 km	10 dak.	1 sa 37 dak.
Alibey	108 km	25 dak.	1 sa 2 dak.
Dümbelek	120 km	15 dak.	2 sa 17 dak.
Tüney	129 km	11 dak.	2 sa 28 dak.
Germece	150 km	25 dak.	2 sa 53 dak.
Çankırı	171 km	25 dak.	3 sa 18 dak.
Gümüşdüven	187 km	19 dak.	3 sa 37 dak.
İldızın	201 km	17 dak.	3 sa 54 dak.
Göllüce	218 km	20 dak.	4 sa 14 dak.
Sumucak	230 km	15 dak.	4 sa 29 dak.
Kurşunlu	239 km	11 dak.	4 sa 40 dak.
Atkaracalar	258 km	23 dak.	5 sa 3 dak.
Saçakköy	264 km	7 dak.	5 sa 10 dak.
Çerkeş	275 km	13.dak.	5 sa 23 dak.
Kurtçimeni	287 km	15 dak.	5 sa 38 dak.
İsmetpaşa	302 km	18 dak.	5 sa 56 dak.
Ortaköy	314 km	15 dak.	6 sa 11 dak.
Cildikısık	345 km	37 dak.	6 sa 48 dak.
Ülkü	360 km	18 dak.	7 sa 6 dak.
Karabük	364 km	5 dak.	7 sa 11 dak.
Bolkuş	374 km	12 dak.	7 sa 23 dak.
Balıkısık	389 km	18 dak.	7 sa 41 dak.
Yeşilyenice	397 km	10 dak.	7 sa 51 dak.
Kayadibi	409 km	15 dak.	8 sa 6 dak.
Gökçebey	423 km	17 dak.	8 sa 23 dak.
Çaycuma	439 km	20 dak.	8 sa 43 dak.
Saltukova	449 km	12 dak.	8 sa 55 dak.
Filyos	460 km	13 dak.	9 sa 8 dak.
Çatalağzı	474 km	17 dak.	9 sa 25 dak.
Zongulgak	484 km	12 dak.	9 sa 37 dak.

Not

Geleneksel gezi vagonları için ortalama hız 50 km/saattir.

Yandaki tablodaki süreler, ortalama 50 km/saat esas alınarak hesaplanmıştır.

DMU (dizel tren seti) ve YHT (yüksek hızlı tren) için bu ortalama hız çok daha yüksektir.

Gezi Güzergahındaki Mesafeler

Demiryolu

Ankara-Karabük	: 364 km (8 saat)
Karabük-Çaycuma	: 75 km. (1.5 saat)
Karabük-Gökçebey	: 59 km. (1.10 saat)
Gökçebey-Çaycuma	: 16 km. (15 dak.)
Çaycuma-Zonguldak	: 45 km (1 saat)
Çaycuma-Filyos	: 21 km (30 dak.)
Filyos-Zonguldak	: 24 km (30 dak.)

Karayolu

Karabük-Safranbolu	: 14 km. (20 dak.)
Ankara-İrmak	: 60 km (50 dak.)
İrmak-Kalecik	: 30 km (25 dak.)
Kalecik-Çankırı	: 100 km (60 dak.)
Gökçebey-Zonguldak	: 43 km (40 dak.)
Zonguldak-Kdz. Ereğli	: 50 km (60 dak.)
Gökçebey - Devrek	: 20 km. (20 dak.)
Çaycuma-Amasra	: 61 km (55 dak.)
Çaycuma- Bartın	: 45 km (35 dak.)
Çaycuma-Filyos	: 25 km (20 dak.)

Ankara-Zonguldak Demiryolu Mesafeleri

Ankara-Irmak

70 Km

Ankara-Çankırı

171 Km

Ankara-Karabük

364 Km

Ankara-Zonguldak

484 Km

Not: Demiryollarında yataklı yolcu vagonlarının ortalama hızı 50 km/saattir.

3.2) TR81 (Batı Karadeniz-Zonguldak, Karabük, Bartın) Bölgesi

Bu projede, TR81 Düzey 2 Bölgesi'nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri bir bütün olarak değerlendirilmektedir. Bölgenin mevcut durumu anlatılarak, ihtiyaçları ortaya konmuştur. Tren turizmi için gerekli olan ekonomik, demografik ve sosyoekonomik yapı, ulaşım ve lojistik altyapıdan bahsedilmiştir.

Batı Karadeniz'de TR81 Bölgesi'ni oluşturan Zonguldak'ın nüfusu TÜİK verilerine göre 595.907, Karabük'ün 236.978 ve Bartın'ın 190.708 olmak üzere bölge genelinde toplam 1.023.593 nüfusu oluşturmaktadır.

Zonguldak'ın ilçeleriyle Bartın'ın 1991 yılında, Karabük'ün 1995 yılında il statülerine kavuşmaları ile birlikte bölgenin yüzölçümü 9.493,04 km² olmuştur. Bölge, güneybatıda Bolu, Düzce, Kocaeli, Sakarya, Yalova illerini kapsayan TR42 Doğu Marmara bölgesi ile doğuda ise Kastamonu, Çankırı, Sinop illerini kapsayan TR82 bölgesi ile komşudur.

3.2.1) Ekonomik ve Ticari Yapı

Bölgede zengin taş kömürü, yeraltı kaynakları bulunmaktadır. Buna bağlı olarak demir-çelik endüstrisi ve madencilik oldukça gelişmiştir. Madencilikte yaşanan sıkıntılar dolayısıyla, bu sektördeki istihdam oranlarında düşüşler başlamıştır. Bölgede bulunan kurum ve kuruluşlarla yapılan analizler çerçevesinde bölgenin en büyük problemlerinden bir tanesinin de işsizlik olduğu ortaya çıkmıştır.

Madencilikte yaşanan sorunların tersine, demir-çelik ve buna bağlı yan sanayi ürünlerinin piyasadaki değeri artmakta, bölge ekonomisi içerisindeki payı büyümektedir.

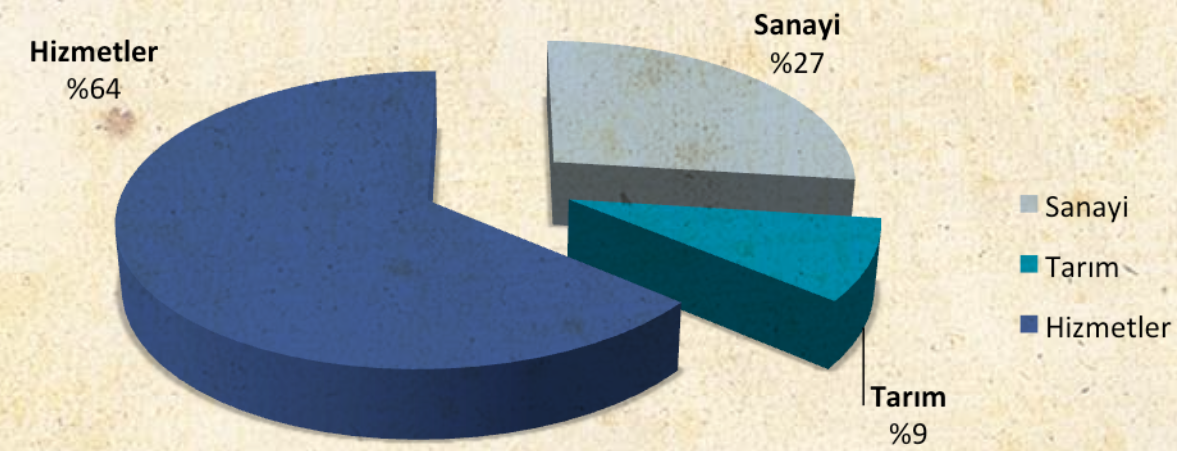
Bu sektörler dışında bölgede mobilya ve orman ürünleri, enerji sektörleri bölge ekonomisi içinde paylarını büyütmektedirler. Bölgede tarımsal faaliyetlerin diğer sektörlerle nazaran önemli bir yeri bulunmamaktadır.

Bölgesel gayri safi katma değer (GSKD), bir bölgede bulunan yerleşik ekonomik birimlerin seçilen dönemde bölgedeki ekonomik faaliyet ve yaptırımları sonucunda ürettikleri mal ve hizmetlerin değerinden, bu üretimde bulunabilmek için kullandıkları mal ve hizmetler değerinin çıkarılması sonucu elde edilir.

Bölgesel GSKD ile bölgede ikamet eden üretici birimlerin ekonomik faaliyetlerinin ölçülmesi amaçlanmakta; bu nedenle üretici birimin yerleşik olduğu bölge, hesaplamalarda esas alınmaktadır. Bölgesel GSKD, bölgenin üretim gücünün bir göstergesidir.

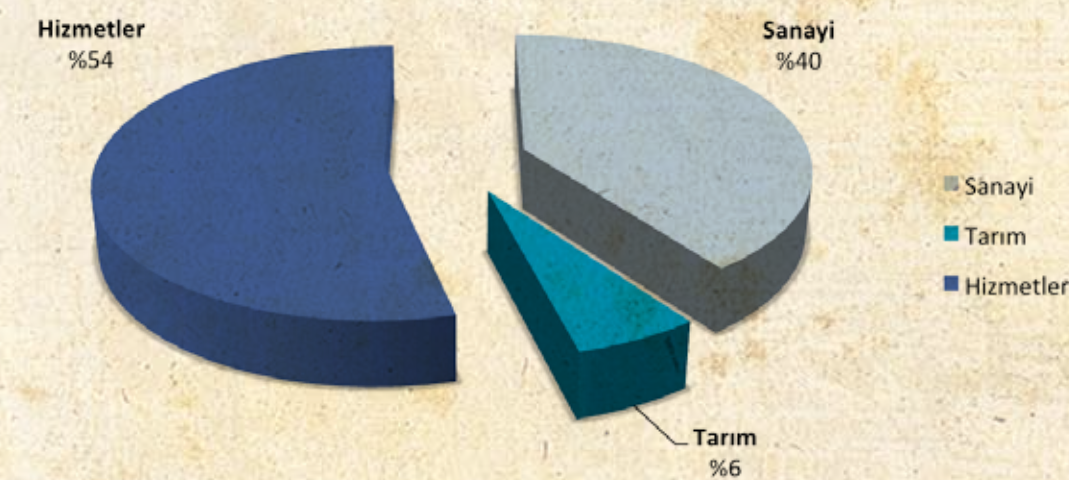
2011 yılı TÜİK GSKD verilerine bakıldığında TR81 Bölgesi'nin tarım ve hizmetler sektörlerinin payı Türkiye ortalamasının altındadır. Sanayi sektörünün payı Türkiye ortalamasının üzerindedir. Bölgenin gayrisafi hasılası içinde tarımın payı %6, hizmetlerin payı %54'dür. Türkiye'de sanayinin payı %27,5 iken, bölgedeki payı bu değer üzerinde %40 düzeyindedir (Bölgelere göre GSYH verileri en son 2011 yılında yayınlanmıştır.).

a) Türkiye'de Sektörlerin Gayrisafi Katma Değer İçindeki Payları 2014



Sektörlerin toplam büyümeye yaptıkları katkılara bakıldığında bölgede sanayinin katkısının Türkiye ortalamasının üzerinde olduğu, hizmetler sektörünün ise geride kaldığı görülmektedir.

b) TR81 Bölgesi Sektörlerin Gayrisafi Katma Değer İçindeki Payları 2014



3.2.2) Turizm

Batı Karadeniz'de bulunan TR81 Bölgesi'nin %63'ünü orman ve fundalık alanlar oluşturmaktadır. Bu açıdan bakıldığında doğa turizmine elverişli Küre Dağları Milli Parkı ve Yenice Ormanları gibi pek çok unsuru bünyesinde bulundurmaktadır. Bölge, doğa turizminin yanı sıra kültür, tarih, kongre ve kıyı turizmi için de elverişlidir. UNESCO tarafından "Dünya Miras Kenti" unvanı verilen Safranbolu ve Amasra, turizm açısından marka olabilecek düzeydedir.

Bölge kalkınmasında önemli bir rol üstlenebilecek olan turizm sektörünün gelişmesi, mevcut ulaşım ve konaklama olanaklarındaki eksikler, tanıtım ve kalifiye eleman eksikliğinin giderilmesi ile mümkün olacaktır. Bu eksikliklerin dışında bölgenin karşı karşıya kaldığı bir diğer sorun ise, turizmi olduğu kadar yaşanabilirliği de olumsuz etkileyen çevre kirliliğidir.

Bölgedeki ulaşım olanaklarına bakıldığında ise, bölgenin kara, deniz ve havayolu açısından çeşitlilik arz ettiği görülmektedir. Bölgede karayolu ulaşımı kısmen yeterlidir; fakat bölgenin ulaşılabilirliğinin artırılması için ilave düzenlemeler ve yatırımlar gerekmektedir. Bunun yanı sıra İKZ rehabilitasyon ile sinyalizasyon ve telekomünikasyon sistemlerinin kurulumu ile demiryollarından önümüzdeki yıllarda daha etkin yararlanılacak, büyük şehirlerdeki turist potansiyeli bölgeye kazandırılacaktır.

Bölgedeki tek havaalanı Zonguldak'ın Çaycuma ilçesinde bulunan Zonguldak Havaalanı'dır. Mevcut haliyle havayolu kullanımı henüz yeterli düzeyde değildir. Bölgede,

dördü Zonguldak'ta ikisi Bartın'da olmak üzere toplam 6 adet liman mevcuttur. Bunlar haricinde Zonguldak'ta yapılacak olan biri Alaplı'da, diğeri 25 milyon ton kapasiteli olması hedeflenen Filyos Limanı Projesi olmak üzere iki adet ilave liman projesi bulunmaktadır.

Bölgede turizm endüstrisinde turizm olanaklarının sadece Amasra ve Safranbolu gibi belirli ilçelerle sınırlı kalması ve üç ilin bütününe yayılmamış olması nedeniyle Karabük ve Bartın illeri bu alanda gelişim göstermiştir.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun Karabük ili Safranbolu ilçesini 1975 yılında kentsel sit alanı ilan etmesi ve ilçenin Dünya Miras Listesi'nde olması ilçenin potansiyelini ortaya çıkarmıştır. Bunun yanısıra, 3000 yıllık tarihi boyunca pek çok uygarlığın yaşadığı Safranbolu bir açık hava müzesi konumundadır. Kültür turizminin etkin olduğu Safranbolu'da her yıl Ağustos ayının ikinci haftasında Uluyayla Şenlikleri, Eylül ayında da Altın Safran Belgesel Film Festivali düzenlenmektedir.

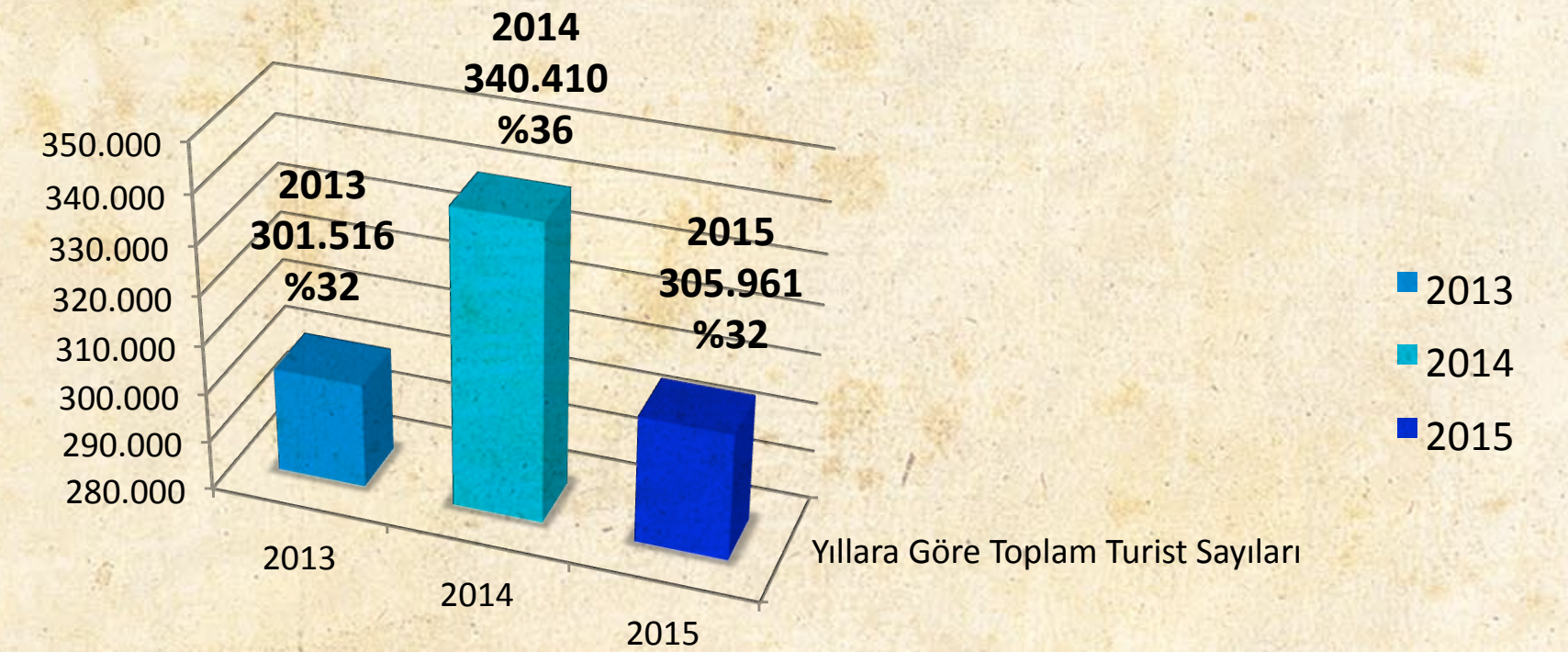
TR81 Bölgesi'nde bulunan turizm yatırımı belgeli ve turizm işletmesi belgeli konaklama tesisleri toplam 147 adettir. Turistlerin tesislerde kalış süresi ortalama 1,3 gecedir. Turistler çoğunlukla gezi, eğlence, sportif ve kültürel faaliyetler için bölgeye gelmektedir. Bölgede bulunan tesis sayısı, tesislere gelen turist sayısı, turistlerin ortalama kalış süreleri ve geliş nedenleri TÜİK verilerinden faydalanılarak incelenmiştir.

Zonguldak, Karabük ve Bartın İlleri ile En Çok Turist Alan İlçeleri Turist Sayıları, 2013-2015

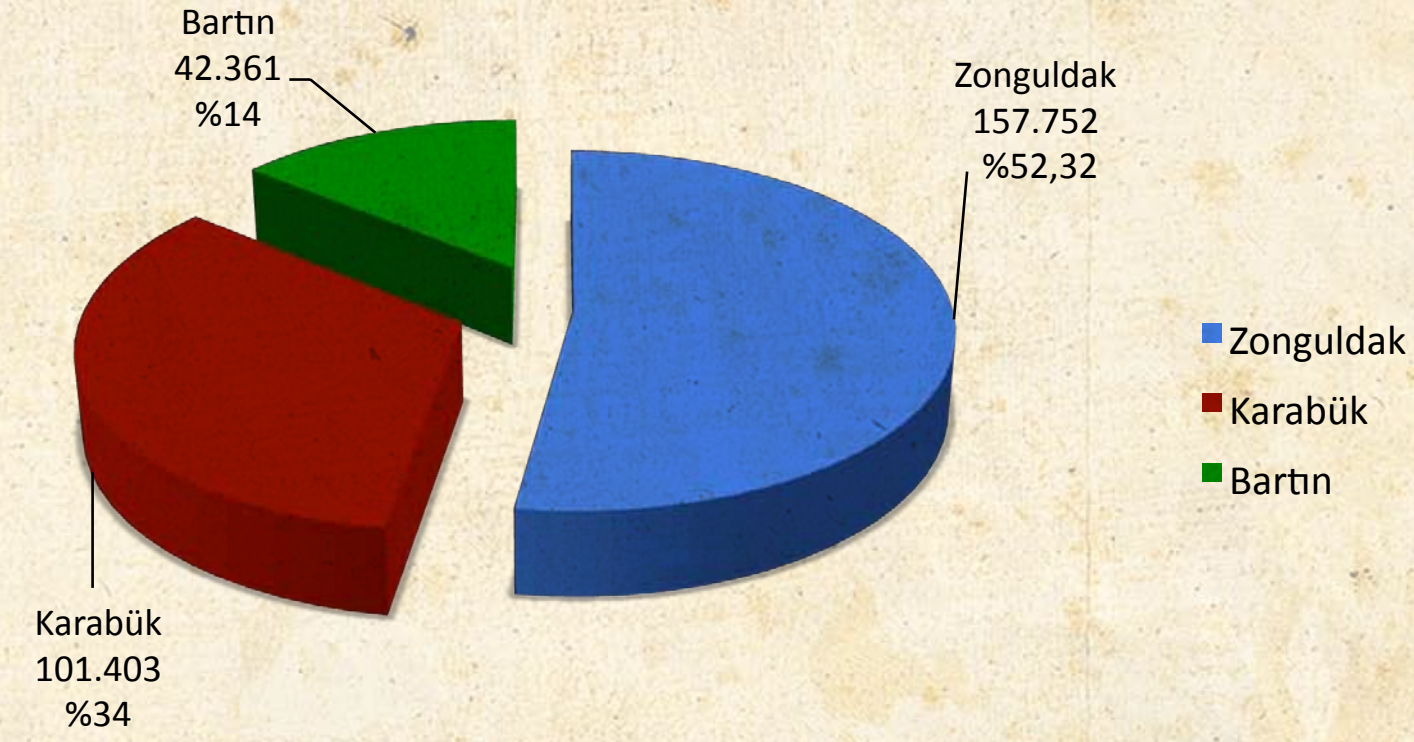
İller	2013			2014			2015		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
Zonguldak	12.619	145.133	157.752	13.316	165.772	179.088	8.216	135.683	143.899
Merkez	5.187	61.767	66.954	4.568	79.372	83.940	3.089	55.783	58.872
Karabük	24.471	76.932	101.403	31.408	98.620	130.028	31.284	95.901	127.185
Safranbolu	24.471	76.932	101.403	31.408	98.620	130.028	31.284	95.901	127.185
Bartın	485	41.876	42.361	262	31.032	31.294	56	34.821	34.877
Merkez	313	19.064	19.377	148	16.250	16.398	41	22.542	22.583
Amasra	172	22.812	22.984	114	14.782	14.896	15	12.279	12.294

Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm İşletme Belgeli Tesisler Konaklama İstatistikleri 2013-2015

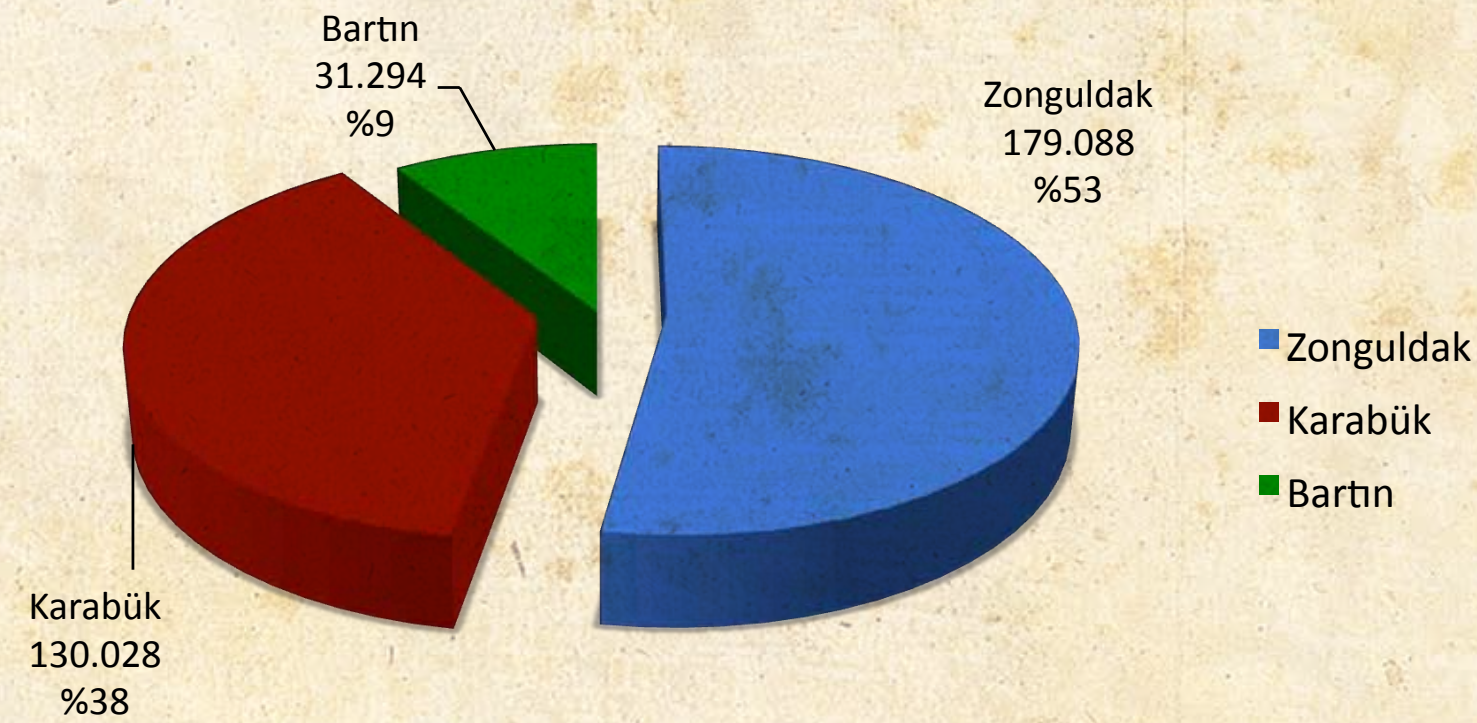
Yıllara Göre Toplam Turist Sayıları



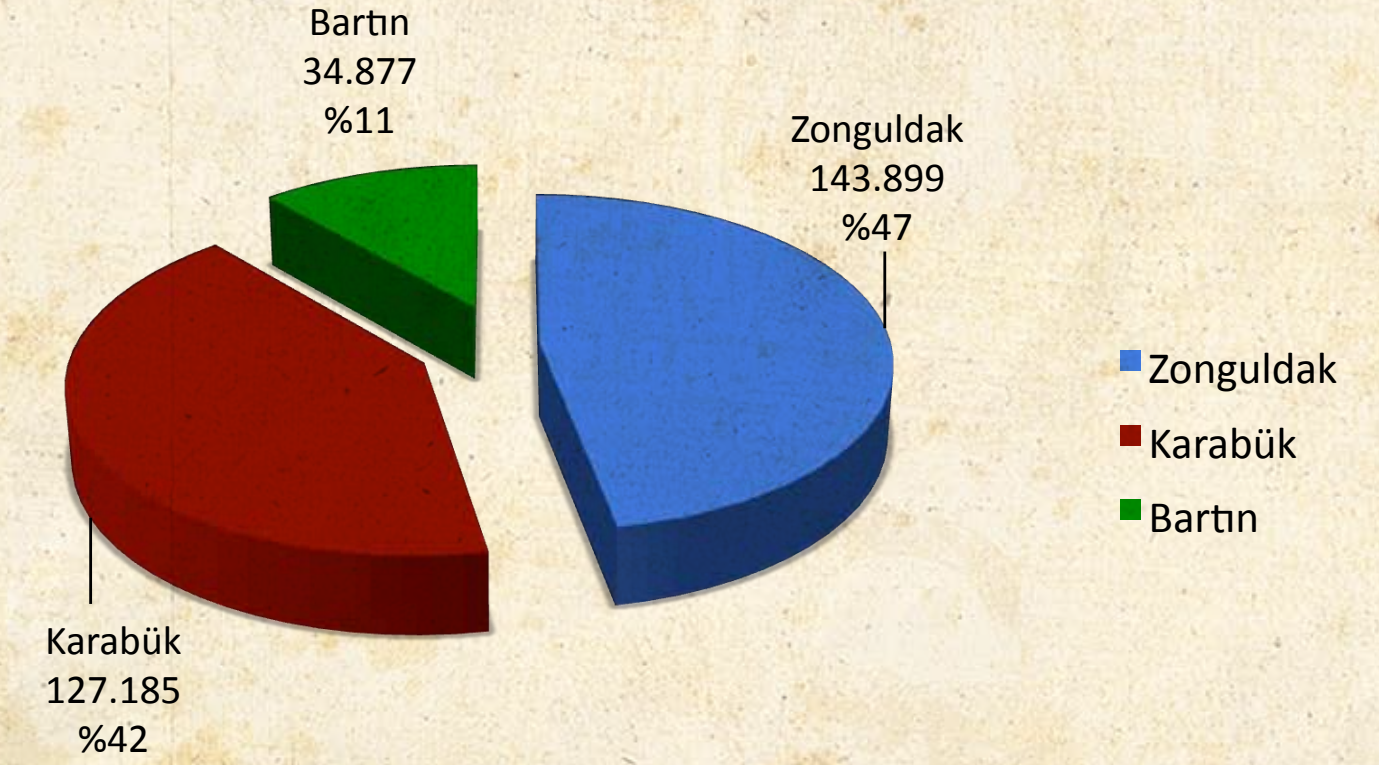
2013 Toplam Turist Sayıları



2014 Toplam Turist Sayıları



2015 Toplam Turist Sayıları



Bu verilere göre, 2013-2015 yılları arasında Zonguldak ili turist sayısı %9,6 oranında azalmış ve Zonguldak ilinin Merkez ilçesi en çok turist alan ilçesi olmuştur.

Karabük ili turist sayısı %20,2, Bartın ili turist sayısı %21,4 oranında artış göstermiştir. Karabük ilinin en çok turist alan ilçesi Safranbolu'dur. Bartın iline gelen turistlerin %35,2'i 2015 yılında Amasra'da konaklamıştır. İnkumu tatil beldesinin bağlı olduğu Merkez ilçeye gelen turistler toplam turist sayısının %64,7'sini oluşturmaktadır.

2013-2015 yılları arasında bölgeye gelen yabancı turist sayısı %5 oranında artmış; bölgeye gelen yabancı turistlerin %80'i Karabük ilinin Safranbolu ilçesini, %20,7'si de Zonguldak'ta konaklamayı tercih etmişlerdir. Bu durum, bölgeye gelen turist sayısının arttığını göstermektedir. Bölgede turizmin devamlılığı, turistlerin bölgeye ulaşımının kolaylaştırılması ile sağlanmalıdır.

TR81 Bölgesi Müze, Eser ve Toplam Ziyaretçi Sayısı, 2013

İl	Müze Sayısı (Kültür ve Turizm Bakanlığı'na Bağlı)	Ören Yeri Sayısı	Müze Eser Sayısı	Toplam Ziyaretçi Sayısı
Zonguldak	1	1	8,106	44,302
Karabük	-	-	-	-
Bartın	1	-	3,305	22,835

Not: Tabloda devlet müzeleri toplamı verilmiştir.
Kaynak: TÜİK Kültür İstatistikleri 2013

TR81 Bölgesi'nde yer alan taşınmaz kültür varlıkları toplam sayısı ve müzeler aşağıda yer almaktadır:

Batı Karadeniz Bölgesi Taşınmaz Kültür Varlıkları ve Müzeler



Not: Tabloda devlet ve özel müzeler toplamı verilmiştir.
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı

TR81 Bölgesi'nde Turizm Potansiyeli

Deniz Turizmi

TR81 Bölgesi deniz turizmi açısından gerekli koşullar olan temiz deniz, temiz kumsallar, uygun iklim koşulları, uzun güneşlenme süresi gibi koşulları yeterince sağlayamamakla birlikte, 140 km. uzunluğunda sahili ile önemli bir potansiyele sahiptir.

Bartın'da bulunan İnkumu plajı yerli ve yabancı çok sayıda turist ilgisini çekmektedir. Plaj, Bartın il merkezine 15 km. uzaklıkta olup, kıyı şeridi 3 km. uzunluğundadır. Plajlara en fazla Bursa, İstanbul, Ankara ve Bolu'dan ziyaretçi gelmektedir.

Kayıtlı Turist Rehberleri

Kömüre Giden Demiryolu Projesi kapsamında, bölgeye gelecek ziyaretçiler için Turist Rehberleri Birliği, Ankara Turist Rehberleri Odası gibi kurum ve kuruluşlar ile iletişime geçilecek, kayıtlı turist rehberlere ulaşılabilecektir. Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın denetim ve gözetiminde gerçekleştirilen, turist rehberleri birliklerince düzenlenen sınavlardan geçmiş rehberlerden, bölgenin tanıtımı için yararlanılacaktır.

Bölgenin tanıtımı için bölgeye hakim olan ve yukarıda sayılan özellikleri taşıyan kayıtlı rehber sayısı 9 kişidir.

Dağ Turizmi

Günümüzde doğa yürüyüşleri (trekking) hızla yaygınlaşmaktadır. Bölgede bulunan Küre Dağları ve Yenice Ormanları doğa yürüyüşü açısından en bilinen bölgelerdir.

Mağara Turizmi

Son yıllarda alternatif bir turizm türü olarak gelişme gösteren mağara turizmi, mağaraların durumlarına ve ziyaretçilerin donanımlarına göre üç şekilde gerçekleştirilmektedir. Bunlar turizme açık olan mağaralar (Zonguldak Cehennem mağarası, Zonguldak Gökgöl Mağarası, Bartın Gürcüoluk Mağarası, Karabük Mencilis Mağarası), ekipmanlı normal ziyaretçilerin rehber eşliğinde ziyaret edebileceği mağaralar (Zonguldak Çayırköy Mağarası) ve ekipmanlı profesyonel ziyaretçilerin girebileceği mağaralardır (Zonguldak-Kızılelma Mağarası).

a) Zonguldak Turizmi

Son yıllarda turizm açısından Zonguldak'ta, gerek özel gerekse kamu girişimleri ile önemli atılımlarda bulunulmuş; bunun sonucunda hizmet alanlarında ve istihdam yaratılmasında önemli aşamalar katedilmiştir.

Deniz-kum-güneşe dayalı turizmin, iklim koşulları sebebi ile belirli dönemler ile sınırlı olduğu Zonguldak'ta; ormanlık alanların, yaylaların ve mağaraların oluşturduğu doğal alanların fazla oluşu, turizm ile ilgili gelecek hedeflerin bu alanlarla ilgili olarak düşünülmesi ve planlanması gerektiğini göstermektedir.

Özellikle haftasonları, başta Ankara olmak üzere büyük şehirlerden çoğunlukla günü birlik gelen turistlerin Kdz. Ereğli'nin de içinde bulunduğu turları seçmeleri, bölgenin sunacağı doğal, kültürel ve tarihi değerler bakımından önem taşımaktadır.

Doğa Turizm Değerleri

Zonguldak, jeolojik yapısı sayesinde bünyesinde çok sayıda mağara bulundurmaktadır.

Mağara turizmi açısından önem taşıyan, kültür ve inanç turizminin iç içe bulunduğu Cehennemağzı Mağarası ile ilk turizm uğrak noktası olma özelliği kazanmıştır.

Cehennemağzı Mağarası dışında Zonguldak Üzülmaz bölgesinde bulunan Gökgöl Mağarası Zonguldak'ın en uzun ikinci mağarasıdır. Ayrıca Çakırköy ve Kızılköy Mağaraları da ekipmanlı olarak ziyaretçilerin rehber eşliğince gezip görebileceği mağaralar arasında yer almaktadır.

Mağara turizmi yanında yayla turizmi açısından Zonguldak'ın en yüksek tepesi olan Bacaklı Yayla eteğindeki Bölüklü Yayla ve Gümüldür Yaylası, bölgenin başlıca yaylalarının başında gelmektedirler. Bölüklü Yayla, barındırdığı yayla evleri, yaşayan yaylacılık geleneği ve zengin bitki örtüsü ile yayla turizmine katkıda bulunabilecek son derece doğal bir ortam oluşturmaktadır. Yayla endemik canlı türleri açısından zengindir. Zonguldak ilinde

106 kelebek türü kaydedilmiştir. Kafkas fistosu, huş kelebeği, büyükbakır ve kara mavi Türkiye'de nadir ve nesli tehlikeye yakın türler arasındadır. Ayrıca, Alaplı İlçesine bağlı Gümeli Beldesi'ndeki Gümeli Tabiat Anıtı yakınlarında bulunan Porsuk ağacının yaşı 4112'dir.

Zonguldak Merkez ilçesinde bulunan Harman kaya ve Değirmenağzı, Kdz. Ereğli'de Güneşli yörelerinde bulunan şelale ve dağ yürüyüş alanları doğa turizmi bakımından değerlendirilmesi gereken yerlerdir.

Filyos, Türkali, Göbü, Kapuz, Değirmenağzı, Ilıksu, Erdemir, Kdz. Ereğli Belediye, Alaplı Belediye, Askeri Plaj ve Kocaman kıyıları yaz aylarında gerek yöre halkının gerek turistlerin kullandığı doğal plaj ve kumsallardan başlıcaları olup, "Mavi Bayrak Projesi" kapsamında izlenmektedir.

Şehirde bulunan Filyos Tievion Antik Kenti kazı çalışmaları, Türkiye'nin Karadeniz kıyılarında gerçekleştirilen ilk ve tek antik kent çalışması olup, bölge turizmine kazandırılmıştır. Diğer bir tarihi miras olan Kadioğlu mozaik kalıntıları, Çaycuma'ya bağlı Kadioğlu köyünde, MS 250-260 dönemine ait bir yerleşimdir.

Sosyal ve Kültürel Yapı

1992 yılında kurulan Bülent Ecevit Üniversitesi, şehrin sosyal ve kültürel yapısını etkilemiş, bölgeye canlılık kazandırmıştır. Bölgeye gelen genç, dinamik ve eğitimli nüfus sayesinde festival, sinema gibi kültürel etkinlikler artış göstermiş, kütüphane gibi birçok alanda topluma katkı sağlayacak mekanlar açılmıştır.

Kozlu ilçesini Zonguldak il merkezine, kent merkezinden Üzülmaz Lavuarı'na kadar uzanan demiryolu hattı, turizm güzergahı olarak değerlendirilebilir. Bu demiryolu güzergahı üzerinde Zonguldak Maden Müzesi ile Rombaki Lavuarı ve Üzülmaz

Atölyesi'nin koruma altında bulunan endüstri tesislerinin yanısıra, Üzülmez Müessesesi'nin sanayi ve sosyal tesisleri bulunmaktadır.

Zonguldak Maden Müzesi, 1851 yılında dekovil hattı olarak İngilizler tarafından yapılan ve daha sonra Gelik ve Üzülmez kömürlerini Zonguldak Limanı'na ulaştıran demiryolu güzergahı üzerinde tarihi adıyla 274 numaralı ocakta kurulmuştur.

El sanatları konusunda Zonguldak son yıllarda atılıma geçmiş, dokuma ve madencilik kültürünü yansıtan hediyelik eşya üretiminde artış görülmüştür. Bölgenin yerel özelliklerinden Kdz. Ereğli'de elpek bezi, Çaycuma'da pelement bezi ve diğer dokuma çeşitleri hediyelik eşyalarda kullanılmakta, bölgenin tanıtımına katkıda bulunmaktadır. Devrek'te süregelen bastonculuk geleneği, el sanatı ürünü olması açısından kaybedilmemesi gereken bir diğer kültürel somut miras olarak imalatı devam etmektedir.

b) Karabük Turizmi

Sanayileşmeyi simgeleyen kent olma özelliği ile Karabük, Türkiye'nin ilk entegre demir-çelik tesisinin yapımı için, maden kömürü havzasına ve sahile yakın olduğu, demiryolu güzergahında bulunduğu için seçilmiştir.

Batı Karadeniz Bölgesi'nde Dünya Mimari Miras Listesi'nde yer alan Safranbolu, tarihi evlerinin, kültürel değerlerinin ve antik kentlerinin yanısıra, çevresindeki doğal güzellikleri ile de büyük bir turizm potansiyeline sahiptir. Son yıllarda dünyada hakim olan alternatif turizm uğrak noktaları Karabük ve ilçelerinde de bulunmakta, bu bağlamda turizm açısından önemli bir konumda bulunmaktadır. Ankara ve İstanbul gibi büyük kentlere olan yakınlığı ulaşım açısından büyük bir avantaj sağlamaktadır.

Doğa Turizm Değerleri

Türkiye'nin en güzel ormanlarına sahip Yenice ilçesi, Hadrianapolis Antik Kenti kalıntılarına sahip Eskipazar, doğal zenginliklerin tüm unsurlarını barındıran Ovacık ve Eflani ilçeleri Karabük'ün adının tüm ülkeye ve hatta dünyaya yayılmasını sağlamışlardır. Her bölgesinde tarihi ve doğal güzelliklere rastlanabileceği Karabük'te, il merkezinde bulunan Bulak köyündeki Bulak Mağarası ve Safranbolu ilçesindeki Hızar Mağarası Dünya Mağaralar Literatürü'ne girmiş ender doğal yapılar arasında yer almaktadır. Ovacık ilçesinde Lidya uygarlığına kadar uzanan Karain Kaya Mezarları, kayalara oyulmuş dört odadan meydana gelmiştir.

Bunların dışında Sorgun Yaylası, Avdan Yaylası, Boduroğlu Yaylası, Keltepe, Uluyayla ve Sarıçiçek Yaylası doğa sporları, atlı yürüyüşler, çadırli kamp ve tırmanma gibi çeşitli açık hava aktiviteleri yapılmasına imkan tanıyan ve turizmin çeşitliliğini sağlayan alternatif yerler arasında bulunmaktadır. Bunun yanısıra, Keltepe'de yapılacak olan Keltepe Kayak Merkezi sayesinde kış aylarında kayak turizminin de bölgede gelişmesi sağlanacaktır.

Sosyal ve Kültürel Yapı

Karabük; Safranbolu evleri, hanları, hamamları, arasta, demirciler ve semerciler çarşısı ile başlı başına tarihi bir yerleşim üzerine kurulu bir kent olma özelliğini taşımaktadır. Bunların yanısıra Ovacık'ta unutulmaya yüz tutmuş el sanatlarından ip bükme ile koyun yönü ve keçi tiftiği kullanılarak oluşturulan ipten çorap örülmektedir. Bunun dışındaki ürünler kilim tezgahlarında dokunan çul kilim ve çuvallardır. Orman ve ormana dayalı el sanatları ile taş işlemeciliğine dayalı ürünler de görülmektedir.

Eflani ilçesinde ise dokurcun denilen kadınların entari yerine giydikleri giysiler, çember adı verilen kadınların kullandığı başörtüleri ve özel örülen çoraplar günümüzde işlevlerini yitiren el sanatlarındandır. Bunların dışında bölgede yemenicilik, deri işlemeciliği, ağaç oymacılığı, semercilik, demircilik ve bakır işlemeciliği günümüze kadar gelmiş ve üretimleri devam eden el sanatlarındandır.

c) Bartın Turizmi

3000 yıllık geçmişiyle Bartın, günümüze kadar taşıdığı tarihi, kültürel ve folklorik değerleri ile sahip olduğu doğal güzellikleri sayesinde önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Tarihi "Paphlagonia" bölgesinde bulunan antik kentlerden Sesamos (Amasra), Kromna (Kurucaşile) ve Erythinoi (Çakraz) antik kentleri Bartın sınırları içinde yer almaktadır. Bartın turizmi, ağırlıklı olarak kültür ve deniz turizminden oluşmaktadır. Antik değerlerin en fazla bulunduğu Amasra, kültür turizmi için en önemli yerken; deniz turizmi için son yıllarda yoğun rağbet gören yerler İnkumu, Amasra ve Çakraz olmuştur.

Kültürel ve Sosyal Yapı

Halk kültürünün vazgeçilmez unsurlarını bünyesinde barındıran Bartın'da yöre halkı; zamanın gerektirdiği toplumsal değişimlere ayak uydursa da gelenek ve göreneklerinin, halk oyunları ve müziğinin, giyiminin, el sanatlarının, mutfak kültürünün ve yöresel şivesinin günümüze kadar gelmesini sağlamışlardır.

Gelenek ve göreneklerin en belirgin örnekleri, Garıla Pazarı ile anlatılan anılardan günümüze kadar ulaşan Bartın düğünleri ve topluca kutlanan dini bayramlarda görülmektedir. İnanışlar, gemi atması töreni, yöresel giyim-kuşam, el işlemleri, tel kırma, dokumacılık, ağaç oymacılığı (çekicilik), gemi yapımıcılığı, taş sac yapımı, yöre mutfağı, yerel etkinlikler ve kutlama günleri gibi gelenek, görenek ve sosyal öğeler Bartın'ın kültür hayatının vazgeçilmez unsurlarındandır.

Doğa Turizm Değerleri

Zengin doğal güzellikleri ve kaynakları ile Bartın, Dünya Doğayı Koruma Vakfı'nın "Dünyadaki 100, Ülkemizdeki 9 Sıcak Noktadan Birisi" olarak nitelendirdiği Küre Dağları Milli Parkı, doğal peyzajı, biyolojik çeşitliliği ve zengin yabani hayatı ile doğa turizmi için çok büyük bir potansiyele sahiptir.

Tek başına Küre Dağları Milli Parkı; Türkiye'de, dünyada sadece seçkin ve iyi yönetilen parklara verilen PAN Parks Sertifikası'nı 2012 yılında almaya hak kazanmış ilk Türk milli parkı özelliğine sahip olup, doğa turizmi için yüksek önem teşkil etmektedir.

Bartın'da renkli doğal oluşumları ile Gürcüoluk Mağarası, 80 milyon yıllık doğal anıt niteliğindeki Güzelcehisar Lav Sütunları, doğa harikası yaylalar ile şelaleler, kanyonlar gibi nitelikli peyzaj değerlere sahip dağ ve doğa gezi alanları doğa turizminde öne çıkan ve birçok aktiviteye olanak sağlayan ekolojik değerlerden bazılarıdır.

Bartın, Kültür ve Turizm Bakanlığı Türkiye Turizm Stratejisi Kavramsal Eylem Planı'nda ekoturizm ve deniz turizmi odaklı gelişme bölgesi içinde bulunmaktadır. 59 km.'lik kıyı kesiminde çoğu bakir olan plajları, deniz-kum-güneş turizminin yanında yat ve su sporları için de önemli aktivite alanları arasında sayılmaktadır. Ayrıca yat ve su üstü sporlarına olanak sağlayan ırmak ile doğa sporları parkurları, foto safari ve kuş gözlemciliği gibi sportif aktiviteler, diğer önemli turizm faaliyetlerindedir.

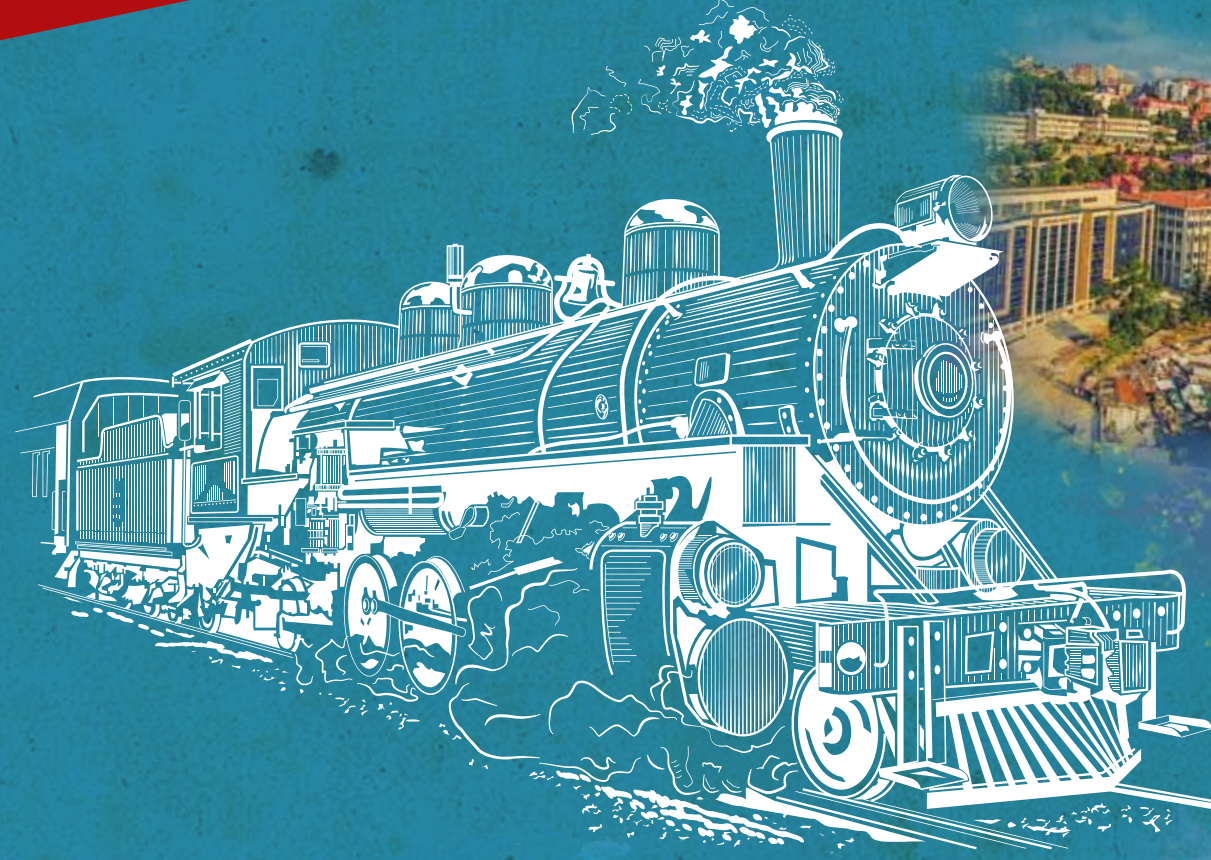
Küre Dağları Milli Parkı'nın Önemi

Tarihte ilk coğrafyacılarından sayılan Strabon, 2000 yıl önce kaleme aldığı Geographika adlı kitabında en iyi cins şimşir ağacının Amatrıs (Amasra) topraklarında yetiştiğini belirterek, Küre Dağları Milli Parkı ve çevresinden söz etmiştir. Evliya Çelebi de Seyahatname adlı eserinde Amasra yöresindeki ormanları; yani Küre Dağları Milli Parkı bölgesini ağaç deryası olarak betimlemiştir.

Günümüzde tehlike altındaki "Karadeniz Nemli Karstik Orman" ekosistemlerinin en iyi yabanıl örneklerine sahip olan Küre Dağları Milli Parkı, Avrupa'da korunması gereken "100 orman sıcak noktası" içinde yer alır. Sıcak nokta, doğa korumacılarının dünyada endemizm (bir bitki türünün dar bir bölgede sınırlanmış halde bulunması) düzeyi yüksek ve aynı zamanda hızla habitat kaybına uğrayan alanları tarif etmek üzere kullandıkları bir terimdir.

TR81 Bölgesi'ndeki Tarih, Kültür ve Doğa Gezi Noktaları

Zonguldak



Karabük

Bartın



Baston Atölyesi-Devrek



Bastonluk ağaç, kızılıçık ağacının dalıdır. Ancak Karabük ilinin Yenice ilçesi ile Bolu ilinin Mengen ilçesi arasındaki 70 km.'lik bir orman sınırında yetişen kızılıçık ağacı, Devrek bastonu yapımına uygundur.

Tieion Antik Kenti-Filyos



Tieion, eski adıyla Billaeus olan Filyos Çağı'nda kurulmuştur. Kent, Zonguldak ilinin Çaycuma ilçesindedir. MÖ 7. yüzyılda Miletos'tan gelenler tarafından kurulmuştur. Ticaret ve balıkçı kenti olarak bilinen Filyos, Bizans döneminde MS 5. yüzyılda önemli bir dini merkez haline gelmiştir. Osmanlı döneminde önemini yitirmiştir. Bugün, Filyos beldesinin bulunduğu alanda eski kentten toprak üstü kalıntı olarak kale, sahil surları, su kemeri, tonozlu galeri, tiyatro, savunma kulesi ve çeşitli mezarlar görülebilmektedir.

Maden Müzesi-Zonguldak



Türkiye'nin ilk maden müzesidir. Taş kömürü üretiminin 1848'de başladığı kentte, o yıllardan bugüne maden işçilerinin madencilik faaliyetlerinde kullandığı araç, gereç ve malzemeler sergilenmektedir.

Alemdar Gemisi Müzesi-Kdz. Ereğli



Alemdar Gemisi, Kurtuluş Savaşı'nın "tek deniz çatışmasının" silahsız kurtarma gemisi olduğu belirtilir. Aynı ölçülerde yeniden yapılarak müzeye dönüştürülmüştür. Kurtuluş Savaşı'nın "tek deniz çatışmasının" kahramanı olduğu belirtilen Alemdar Gemisi'nin orduya gerekli silah ve cephaneyi Trabzon ve İnebolu'ya deniz yoluyla taşıyarak sunduğu hizmetleri anlatan materyallerin yer aldığı müzeyi, 2013'te ABD'den Çin'e kadar çok sayıda yabancı turistin de aralarında yer aldığı binlerce kişi gezmiştir.

Cehennemağzı Mağarası-Kdz. Ereğli



Cehennemağzı Mağarası, Kdz. Ereğli'dedir. Yan yana sıralanmış **Kilise Mağarası, Herakles Mağarası (Koca Yusuf Mağarası) ve Ayazma Mağarası**'nın ortak adıdır. İkisinde göl bulunan mağaraların Yunan mitolojisinde adı geçmektedir. Hristiyanlığın bölgede yasak olduğu dönemlerde gizli ibadet merkezi olarak kullanılmıştır. Zemin mozaiği, sütun, sütun başlığı, lahitler ve kandil yuvası gibi kalıntılar ortaya çıkarılmıştır.

Gökgöl Mağarası-Zonguldak



Zonguldak-Ankara karayolunun 5. kilometresinde Üzülmöz bölgesinde yol üzerinde bulunmaktadır. 280-385 milyon yıl önce oluşmuştur. Kollarıyla birlikte toplam uzunluğu 3350 metre ile Zonguldak'ın en uzun ikinci mağarasıdır. Yer altı deresi girişe yakın bir yerde sifon ile Erçek Deresi'ne dökülür. 3200 metre uzunluğundadır. Nehir ve içerideki göller yürünerek rahatça geçilebilir. Büyük yağışlarda ani su baskını olması nedeniyle mağaraya yaz ve sonbahar aylarında girmek uygundur.

Göldağı Tabiat Parkı-Devrek



Zonguldak - Devrek karayolu üzerinde İl merkezine 22 Km. mesafededir. Ormanın hâkim elemanlarını geniş yapraklı ağaçlar oluşturur. Fauna Sahada ormana bağlı kuşlar yanında yer yer göçmen kuşlar da görülür.

Zonguldak Kent Ormanı-Zonguldak



Kent Ormanı içinde çocuk oyun alanları, yürüyüş yolları, seyir terası, yağmur barınağı, çadır kamp alanı, ahşap köprü, gölet ve otopark bulunmaktadır. Orman içinde çok sayıda ağaç ve endemik bitki türü yer almaktadır.

Kdz. Ereğli Müzesi-Kdz. Ereğli



Halil Paşa Konağı 19. yüzyıl sonlarında (tahminen 1870'li yıllar) Padişah 2. Abdülhamit döneminde sancak beyi (mirimiran) olan Halil Paşa Karamahmutoğlu tarafından yaptırılmıştır. Eski bir kilisenin temeli üzerine inşa edilen konak, 1989 yılında Kültür Bakanlığına tahsis edilmiştir. Yaklaşık 10 yıllık bir restorasyon çalışmasından sonra müze 1998 tarihinde hizmete açılmıştır.

Porsuk Ağacı-Gümelı



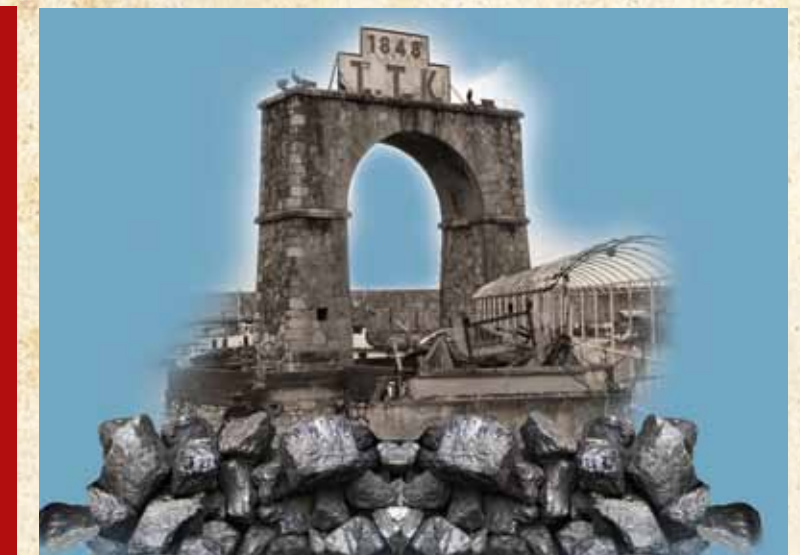
Zonguldak'ta Bronz Çağ'a tarihlenen Porsuk ağacı (Taxus Baccata), Anadolu'nun bilinen en yaşlı ağacıdır. Ağaç aynı zamanda dünyanın en yaşlı beş ağacı arasındadır. Gümelı beldesindeki Gümelı Tabiat Anıtı yakınlarında tespit edilen bir porsuk ağacının tam 4112 yaşında olduğu tespit edilmiş ve bu ağaç "dünyanın bilinen en yaşlı porsuk ağacı" unvanını almıştır.

Devrek Yedigöller Milli Parkı-Devrek



Çok sayıda bitki türünü içeren milli park, Türkiye'nin en güzel doğal ormanlarına sahiptir. Ayı, domuz, kurt gibi yaban hayvanlardan, yüzün üzerinde kuş türüne kadar çeşitli hayvan bulunması ile bir doğa cenneti konumundadır. Değişik arazi şekilleri ve yürüyüş yolları ile piknik, dinlenme, spor yapma gibi faaliyetlere olanak sağlamaktadır.

Şarjöman Rapid Iskelesi-Zonguldak



Eski kömür yükleme iskelesi, Zonguldak'ın en eski endüstri miraslarından biridir.

Kapuz Plajı-Zonguldak



Kentin tek mavi bayraklı plajıdır. 200 metre uzunluğunda bir plajdır.

Fener Bölgesi-Zonguldak



Zonguldak için büyük önem taşıyan ve bir dönem kültürünü simgeleyen kentsel dokusu kadar doğal yapısı ile de önemli bir alandır. Kentsel sit ve doğal sit ilan edilen bölgede toplam 329 adet tescilli ağaç bulunmaktadır.

Bölüklü Yaylası-Alaplı



Alaplı ilçesi, Gümeli beldesinde bulunan yayla, İlimizin en yüksek noktası olan Bacaklı Yayla'nın eteklerindedir. Burada halen yaylacılık gelenekleri devam etmektedir.

Bacaklı Yaylası-Alaplı



Alaplı'ya bağlı Gümeli Beldesi Bacaklı yaylası, Zonguldak ilinin en yüksek noktasıdır. Görünümü ve arazi şartlarının Uludağ' a benzetildiği Bacaklı yaylasında yağın kar sonrasında kar kalınlığı 1 metreyi buluyor. Off road tutkunları ise adrenalin duygusunu tadabilmek için Bacaklı yaylasını tercih ediyor.

Filyos Kuş Cenneti-Çaycuma



Zonguldak'ın Çaycuma İlçesi'ne bağlı Filyos Beldesi'ndedir ve 220 kuş türü yaşamaktadır. Filyos çeşitlilik anlamında Türkiye sıralamasında ilk 10 içinde yer almaktadır.

Elpek Bezi-Kdz. Ereğli



Ereğli'nin yöresel yönünü öne çıkartan ve ketenden elde edilen Elpek Bezi yüzyıllardır kullanılmaya devam etmektedir. Günümüzde yöresel nakışlarla süslenerek, yelek, buluz, çanta ve hediyelik eşya biçiminde değerlendirilmektedir.

Fatih Çınarları-Kdz. Ereğli



Karadeniz Ereğli'de Fatih Sultan Mehmet döneminde dikildiği bilinen "Fatih Çınarları"nın belediye Park ve Bahçeler tarafından bakımı yapılmaktadır.

Bostandüzü Ormanıçı Dinlenme Alanı-Devrek



Bostandüzü Ormanıçı Dinlenme Alanı, Devrek ilçesi Akçasu köyünde bulunmaktadır. Yaklaşık 3,5 ha'lık bir alan üzerinde kurulmuştur. Kamp ve karavan turizmi için son derece uygun olan bu alanda lokanta, telefon, oturma grubu, otopark, çeşme, büfe gibi üniteler bulunmaktadır.

Gümelî Yaylası-Gümelî



Yeşilin her tonunu bünyesinde barındıran ağaçlar arasından akan şelalelerin şırıltıları ve kuş sesleri içerisindeki patika yolu aşılarak gidilebilen ormanda, Türkiye'nin en yaşlı porsuk ağaçları bulunmaktadır.

Kadioğlu Mozaikleri-Çaycuma



Bu alan, Çaycuma İlçesi, Kadioğlu Köyü'nde bulunmaktadır. MS 250-260 dönemine ait bu yerleşimde, bir adet Gümüş sikke, ayrıca taban döşeme mozaikleri yer almaktadır. LYKURGOS ve AMBROSIA Mozaîği: Bir üzüm bağı içinde betimlenmiş kompozisyonun solunda bir erkek figür sağma ise bir kadın figürü bulunmaktadır.

Ovacık Kaya Mezarları-Ovacık



Pürçükören Köyü, Karakoyunlu Mahallesi'nde Lidya uygarlığına kadar uzanan Karain Kaya Mezarları, kayalara oyulmuş dört odadan meydana gelmiştir.

Eflani Ortakçı Göleti-Eflani



Eflani'ye 3 km uzaklıktadır. İki ormanın arasına kurulmuş olup, doğal manzaralı gölet Eflani kent ormanı sınırları içerisinde yer almaktadır. Restoran, tuvalet, piknik masaları ve kamp alanları mevcuttur.

Madencioğlu Şelalesi-Devrek



Zonguldak'ın Devrek ilçesindedir. Madencioğlu şelaleleri aynı dere üzerinde 3 şelaleden oluşmaktadır.

Harmankaya Şelalesi-Merkez Kokansu



Harmankaya Şelalesi Zonguldak il merkezine çok yakındır. 3 şelaleden oluşmaktadır.

Şeker Kanyonu-Yenice



Karabük-Yenice Karayolu 3. km.'dir. Kanyon yüksekliği 100 metreden başlayıp 250 metreye kadar yükselmektedir. Doğal yapısı itibarıyla, kanyoning, çadır kamp, dağcılık, kaya tırmanışı, rafting gibi her türlü doğa sporuna elverişli olan Yenice'de, özellikle Karabük-Yenice yolu üzerinde bulunan Şeker Kanyonu, eşsiz doğa güzellikleri arasında sakin ve huzurlu yürüyüş ve bisiklet turu imkanı sunmaktadır.

İncekaya Su Kemerî-Safranbolu



1794-1798 tarihlerinde Sadrazam İzzet Mehmet Paşa tarafından yenilenerek kente kazandırılmıştır. 116 metre uzunluğundaki su kemerî yerden yaklaşık 60 metre yüksekliktedir. Kemerdeki su bir kanal içinden geçmektedir. Suyun akış hızının dengelenmesi için su kemerî üç kıvrımlı olarak inşa edilmiştir. Buradan geçen su, Asmazlar Konağı'nın bahçesinde bulunan su terazisinden kente bulunan çeşmelere dağıtılmaktadır.

Safranbolu Evleri



18 ve 19. yüzyılda yapılmış yaklaşık 2.000 geleneksel Türk evinden 1.500'ü koruma altındadır. UNESCO tarafından Dünya Miras Listesi'nde yer alan evler, zengin kültürel mirasın kent ölçeğinde en iyi korunan parçalarıdır.

Akçasu Kanyonu-Safranbolu



Safranbolu jeolojik yönden ilginç bir oluşuma sahiptir. İlçede derin ve uzun kanyonlar (Tokatlı, Düce ve Tekekurum), büyük mağaralar (Bulak, Hızır) yer alır. Kent üç ayrı derenin (Akçasu, Gümüş ve Bulak) oluşturduğu kanyonların üzerinde kurulmuştur. Bu kanyonların dar yerlerinde yapılaşma kemerler üzerinde devam ettirilmiştir.

Hadrianapolis-Eskipazar



Karabük'ün Eskipazar ilçesinde bulunan antik kent, Roma döneminde 4. yüzyılda kurulmuştur. Ankara-Karabük yolu üzerinde bulunan Eskipazar merkezine 3 km. uzaklıkta bulunan Hacı Ahmetler köyündeki asfalt yol ile ulaşım sağlanmaktadır. Günümüzde antik kentin bir bölümünün üzeri kapatılmıştır.

Yemeniciler Arastası-Safranbolu



1661 yılında Osmanlı sadrazamlarından Köprülü Mehmet Paşa tarafından kendi adını verdiği camide oluşturulan vakfa, gelir getirmesi amaçlı Yemeniciler Arastası Çarşısı yapılmıştır.

Bulak Mağarası-Safranbolu



Türkiye'nin en önemli mağara oluşumlarından birine ev sahipliği yapan Karabük'te, Bulak Mağarası, gezginler tarafından özellikle bahar ve yaz aylarında ziyaret edilmektedir. Mağara üç kattan oluşmakta olup, en alt katında her mevsim akışını koruyan bir dere yer almaktadır. Her katında değişik oluşumlar görüleceği Bulak Mağarası'nda araştırmalar yapılmış ve insan sağlığına zarar veren hiçbir madde bulunmamıştır.

Tokatlı Kanyonu-Safranbolu



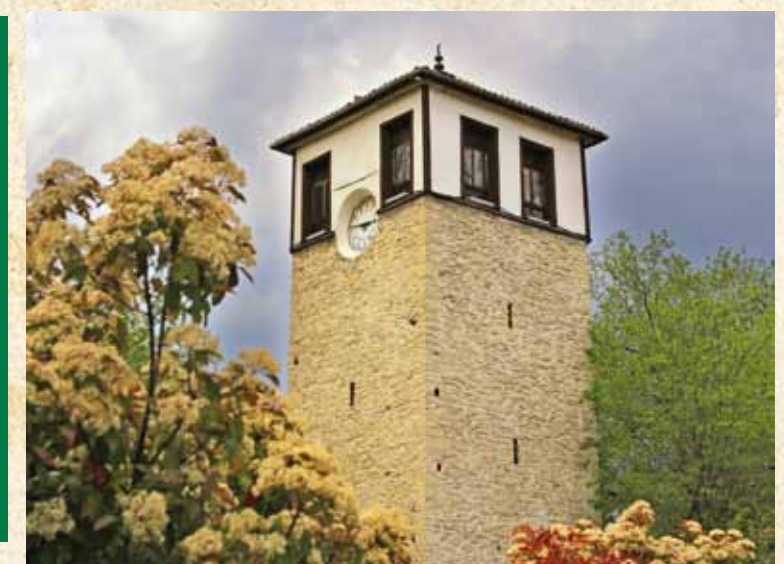
Çeşitli aktivitelerin yapılabildiği kanyonun bir ucu Tokatlı köyünde, diğer ucu ise Eski Çarşı'nın Gümüş Mahallesi'ne uzanmaktadır. Kanyondaki yürüyüş parkuru olarak yaklaşık 9 km. uzunluktadır. Kanyonu tepeden gören Cam Teras ve kanyonun girişindeki İncekaya Su Kemeri gezilmesi gereken yerlerdir.

Cincihan-Safranbolu



Safranbolu eşrafından Cinci Hoca olarak bilinen Karabaşzade Hüseyin Efendi tarafından 1645 yılında yaptırılmıştır. Yüzyıllar boyunca Çin'den Anadolu topraklarına uzanan tarihi İpekyolu üzerinde kurulmuş irili ufaklı yüzlerce kervansaraydan biri de Safranbolu Cinci Han'dır. Tamamen insan gücüne dayalı yapılan han, Osmanlı mimarisinin en gelişmiş örneklerinden biri olarak kabul edilmektedir.

Saat Kulesi-Safranbolu



Safranbolu ilçesinde bulunan saat kulesi, 1797 yılında İzzet Mehmed Paşa tarafından yaptırılmıştır. 20 metre uzunluğundadır ve kare planlı olarak kesme taşın imal edilmiştir. Londra'dan getirtilen orijinal saati günümüzde halen çalışmaktadır.

Lav Sütunları-Güzelcehisar



80 milyon yıl önce oluşmuş Lav Sütunları Bartın - Güzelcehisar beldesinde bulunmaktadır. Karadeniz bölgesinde çeşitli tektonik olaylar sonucunda oluşmuştur. İskoçya ve Kaliforniya'da da benzerleri bulunan lav kayaları koruma altına alınarak doğal miras kabul edilmişlerdir

İnkumu-Bartın



Batı Karadeniz bölgesinin en güzel ve en uzun plajlarından birisi olan İnkumu plajı, yaz aylarında birçok turisti ağırlamaktadır. Liman bulunmaması ve plajın direkt açık denizle teması sayesinde deniz suyu da oldukça temizdir.

Amasra Kalesi



İki ana kütlede oluşmaktadır. Boztepe Adası'nda ve Zindan Mahallesi'nde yer alan kütleler "Boztepe Kemeri" denilen bir köprü ile bağlanmaktadır. Boztepe'de yer alan ve "Sormagir Kalesi" de denilen yapı Roma dönemine aittir. Amasra Kalesi özellikle Cenevizliler tarafından yoğun biçimde kullanılmıştır.

Çekiciler Çarşısı-Amasra



Tarihi, 17.yy'a dayanan ağaç oymacılığı, bugün Amasra ve köylerinde sürdürülmektedir. Amasra Çekiciler Sokağı'nda ihlamur, şımşır, dişbudak, ceviz, kiraz ve kızılbaş gibi ağaçlar kullanılarak yapılan ayetler ve güzel sözler yazılı levhalar, resim ve resimlikler, çerez takımları, isimlik, anahtarlık, kuş ve hayvan figürleri gibi hediyelik eşyalar satılmaktadır.

Bartın Evleri-Bartın



Art Nouveau ve Barok tarzı bir mimarinin kullanıldığı Bartın evleri, etrafı daraba adı verilen ağaç çitlerle çevrili bahçe içinde genellikle iki katlı, çok pencereli yapılardır.

Ağaç Tüneli-Bartın-Amasra Yolu



Bartın-Amasra istikametindeki yol, meşhur noktalardan birisidir. Yol kenarındaki ağaçların gökyüzüne doğru birleşmesi sonucunda adeta bir tünel oluşmaktadır.

Bakacak Tepesi-Amasra



Amasra'nın tarihi ve doğal güzelliklerini seyredebileceğiniz bir bakı noktasıdır. Bölgede bulunan dümbünlerle Amasra Marina'sını, yelkenli gemileri ve balıkçı tekneleri izlenmektedir. Fatih Sultan Mehmet, Lala'sına "Lala Lala Çeşm-i Cihan bu mu ola?" (Dünyanın Göz Bebeği) diye seslendiği yerdir.

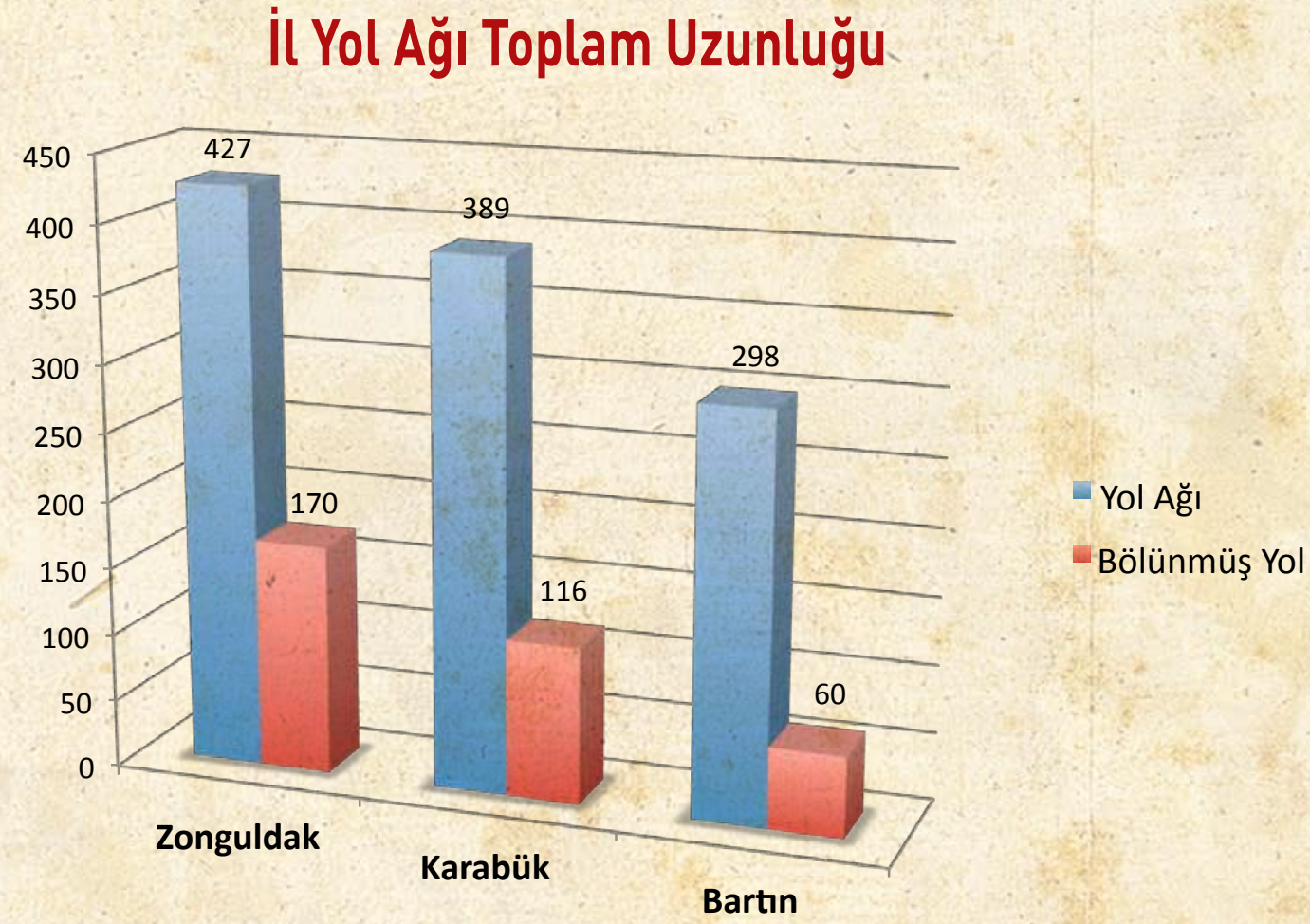
Küre Dağları Milli Parkı-Amasra



2000 yılında milli park olarak ilan edilmiştir. Türkiye'de korunması gerekli 9 sıcak noktadan biri olmasının yanı sıra Türkiye'nin ilk PAN Parkı'dır. PAN Parks Avrupa genelinde yabancı alanların korunması konusunda odaklanmış bir kuruluştur. Evliya Çelebi ise Seyahatnamesi'nde Amasra yöresi ormanlarını; yani Küre Dağları Mili Parkı bölgesini "ağaç deryası" olarak betimlemiştir.

3.2.3) Ulaşım

Zonguldak ve Karabük illerinde demiryolu ağı bulunmasına rağmen yolcu taşımacılığı sınırlı kalmış; bu yüzden bölge genelinde ulaşım altyapısı karayollarından oluşmuştur. Karayolları Genel Müdürlüğü'nden alınan istatistiklere göre il yolları toplam uzunluğu Bartın'da 298 km., Zonguldak'ta 427 km. ve Karabük'te 389 km.'dir.



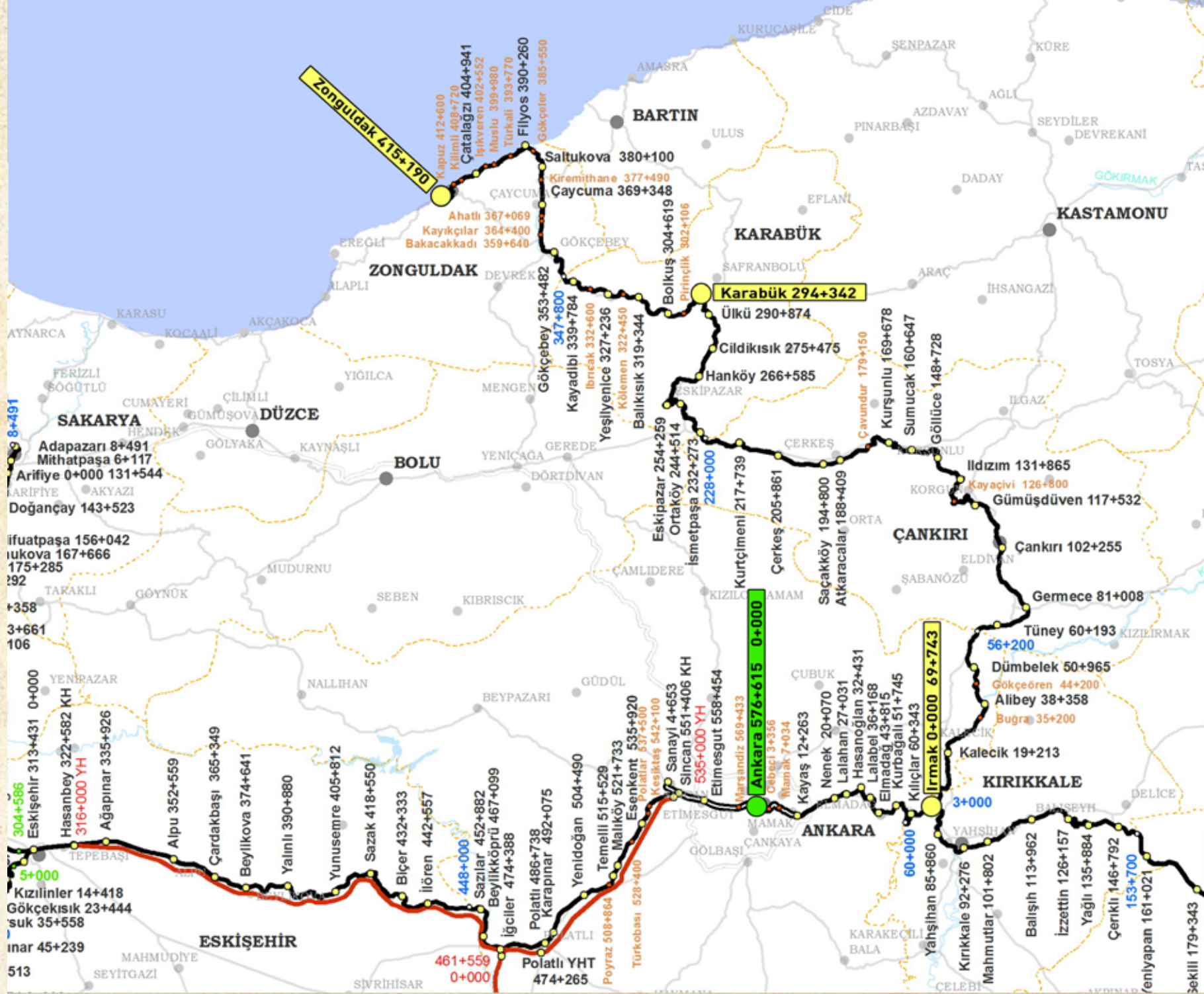
(www.kgm.gov.tr [01.01.2016 tarihi itibarıyla])

Bölgede otoyol bulunmamakta olup; bölgedeki illerin Ankara-İstanbul otoyoluna olan uzaklıkları Bartın'dan 139 km., Karabük'ten 98 km. ve Zonguldak'tan 111 km.'dir. Bunun yanısıra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından Bartın-Bolu otoyol hattının yapımı 2035 hedefleri arasına alınmıştır.

Bölgede hizmet veren otobüs firmalarının en çok ziyaret edilen 4 şehre olan otobüs seferleri aşağıdaki tabloda belirtilmiştir.

TR81 Bölgesi Büyükşehirlere Otobüs Seferleri, 2016

Firma İsmi	İller Arasındaki Karşılıklı Otobüs Sefer Sayıları			
	Variş Yeri	Bartın	Karabük	Zonguldak
Metro Turizm	Ankara	9	18	10
	İstanbul	16	17	23
	Antalya	0	2	2
	Trabzon	5	7	4
Pamukkale Turizm	Ankara	0	0	14
	İstanbul	0	0	18
	Antalya	0	0	2
	Trabzon	0	0	0
Ulusoy Seyahat	Ankara	0	0	0
	İstanbul	0	4	0
	Antalya	0	0	0
	Trabzon	0	0	0
Kamil Koç Turizm	Ankara	18	20	17
	İstanbul	17	20	22
	Antalya	2	2	2
	Trabzon	4	4	3
Nilüfer Turizm	Ankara	0	0	0
	İstanbul	0	0	0
	Antalya	0	0	0
	Trabzon	0	0	0
İstanbul Seyahat	Ankara	0	0	0
	İstanbul	0	0	7
	Antalya	0	0	0
	Trabzon	0	0	0
Kanberoğlu Turizm	Ankara	0	0	0
	İstanbul	0	0	0
	Antalya	0	0	0
	Trabzon	0	0	3



3.2.4) Demografik ve Sosyoekonomik Yapı

En son 2011 yılında yapılan İllerin ve Bölgelerin Sosyoekonomik Gelişmişlik Sıralaması (SEGE), Dünya Bankası, OECD, Birleşmiş Milletler gibi uluslararası kuruluşlar tarafından üretilen tüm endeksler ve veri setleri incelenmiştir. Bu çalışmayla, Türkiye'nin kamu kurum ve kuruluşları tarafından il bazında üretilen tüm göstergelerin analiz edilerek, hangi değişkenlerin nasıl kullanılması gerektiği değerlendirilmiştir. Bazı göstergelerde kişi başına düşen değerler dikkate alınırken, bazılarında ise ilin ülke içindeki oranı veri olarak kullanılarak, hem ilin büyüklük olarak ülke içerisindeki ağırlığı hem de gelişmenin bireysel refaha yansımaları çalışma kapsamında göz önünde tutulmuştur.

SEGE 2011 çalışmasında Türkiye'de bulunan 81 il içerisinde Karabük 28, Zonguldak 29 ve Bartın ise 48. sırada, illerin gelişmişlik düzeyleri kapsamında farklı alanlardan seçilen değişkenler üzerinden yer almışlardır.

TR81 Bölgesi'nde yer alan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinin 2015 verilerine göre toplam nüfusu 1.023.593 kişiden oluşup Türkiye nüfusunun %1,29'unu oluşturmaktadır.

Türkiye geneli işgücü istatistiklerine göre, 2015 yılında işgücüne katılma oranı %50,4, istihdam oranı %45, işsizlik oranı %10,6 şeklinde olmuştur. Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri, bu oranlar çerçevesinde iş gücüne katılma ve istihdam konularında Türkiye ortalamasının üstünde kalmıştır.

Bölgede Zonguldak-Karabük-Çankırı-Irmak arasında tek demiryolu hattı bulunmaktadır. Bartın ili sınırları içinde demiryolu ulaşım hattı bulunmamaktadır. Demiryolu yolcu taşımacılığı yaygın olmamakla birlikte, demiryolu hattı, sanayi ve kitle taşımacılığına yönelik kullanılmaktadır. Buna rağmen BAKKA 2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı'ndan alınan bilgilere göre, mevcut demiryolu hattı, bölgede üretilen sanayi ürünlerini pazara ulaştırmada da yetersiz kalmaktadır.

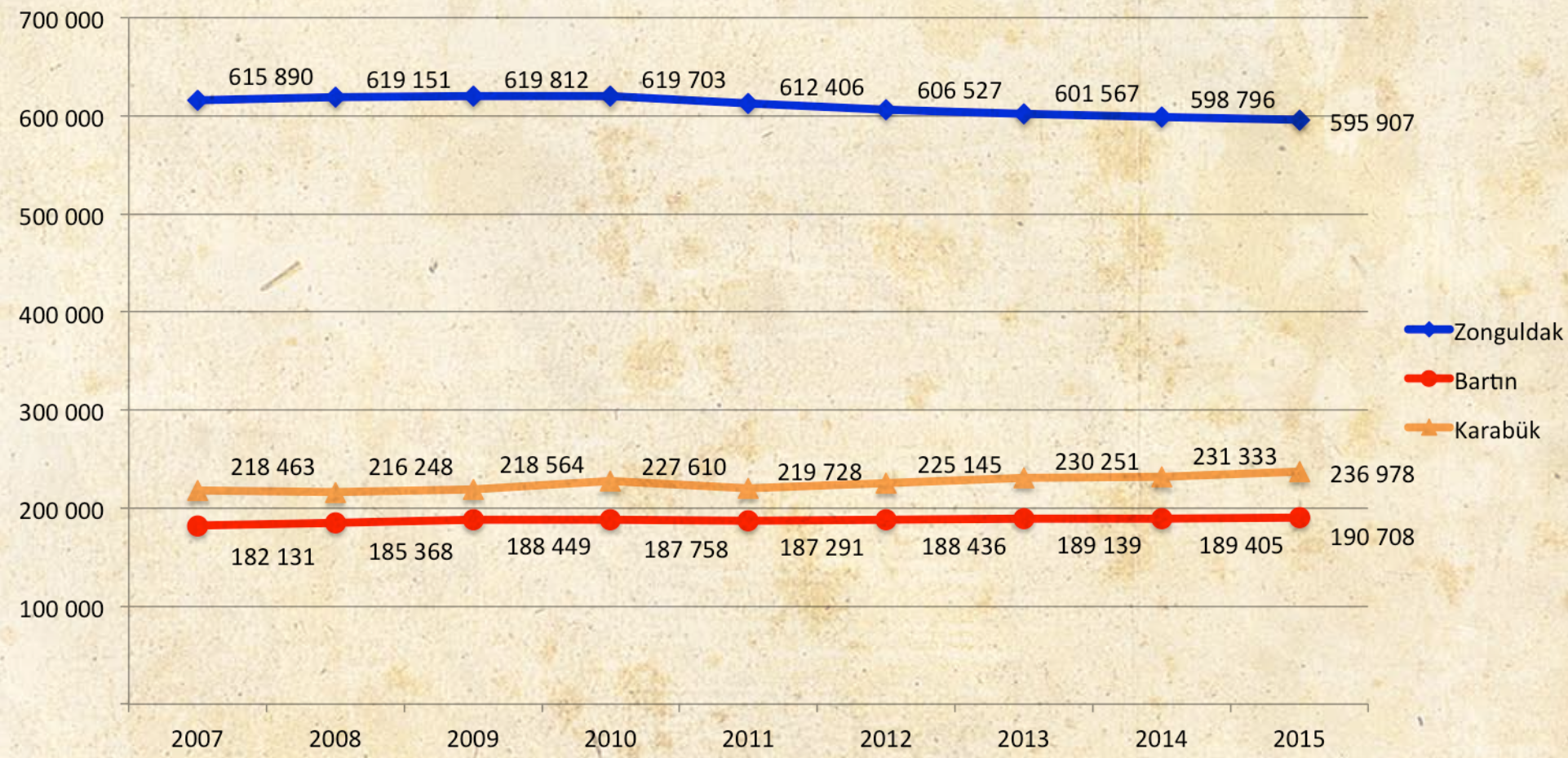
TR81 Bölgesi İl Bazında Temel İşgücü Göstergesi, 2013

Yıl	Bölge Kodu	Bölge Adı	İl bazında temel işgücü göstergeleri: İşgücüne katılma oranı (%)	İl bazında temel işgücü göstergeleri: İşsizlik oranı (%)	İl bazında temel işgücü göstergeleri: İstihdam oranı (%)
2013	TR811	Zonguldak	55,3	7,6	51,2
2013	TR812	Karabük	55,1	8	50,7
2013	TR813	Bartın	58,5	6,2	54,9

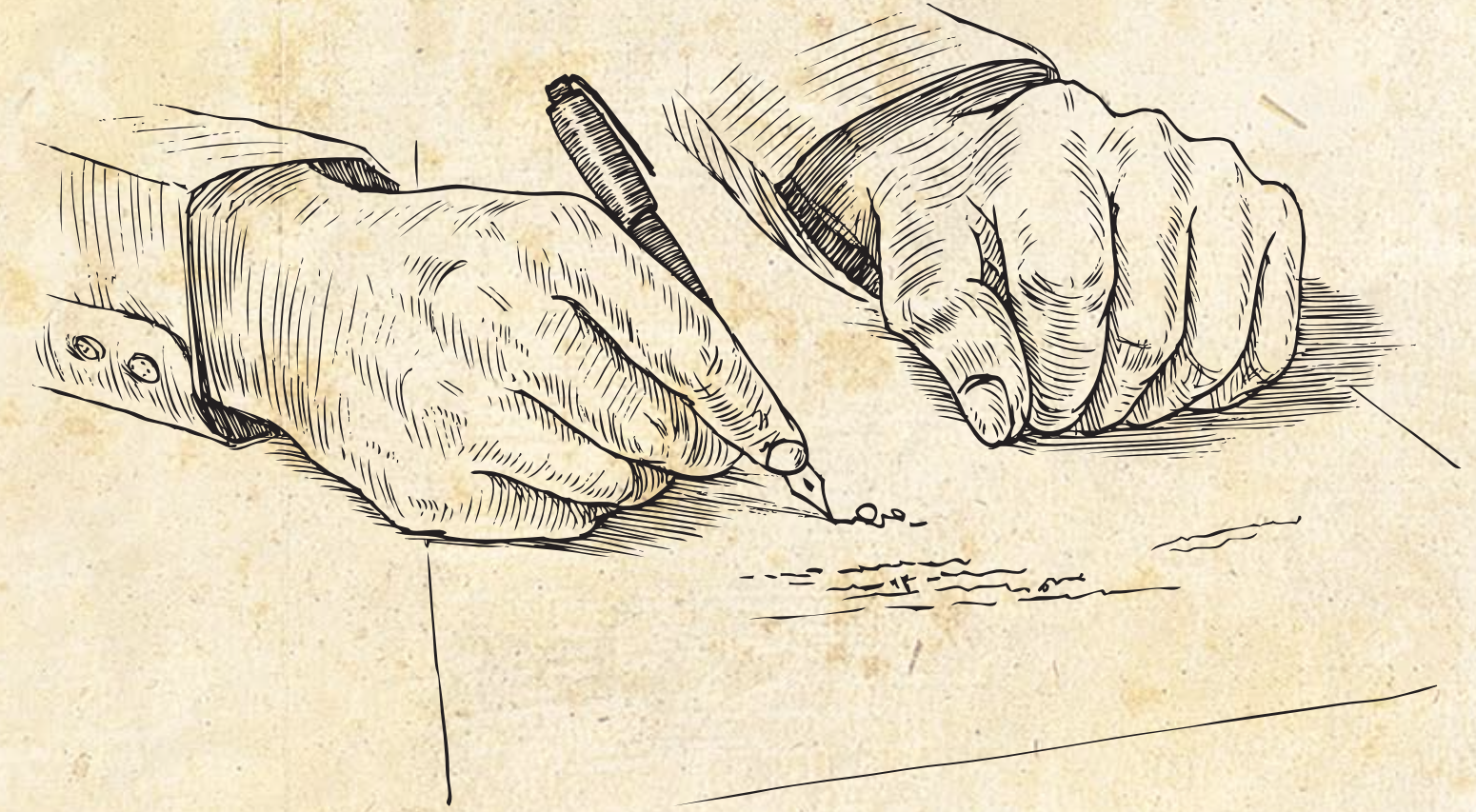
4

Gerekçelendirme

Yıllara Göre Zonguldak, Bartın ve Karabük İl Nüfus Büyüklükleri



Kaynak: TÜİK 2015



4.1) Arka Plan Çalışması

Bu çalışma ile bölgenin süregelen maden ve kültürel özelliklerini, doğa ve tarih güzergahlarını kapsayan, demiryolu turizmine katkıda bulunacak potansiyel turizm noktalarına olan talep, nitel ve nicel olarak analiz edilmiştir. Talep analizi sonuçlarına bağlı olarak, yetkili kamu kurum ve kuruluşları ve özel tur şirketleri ile görüşmeler yapılmıştır. Bunun sonucunda **“Kömüre Giden Demiryolu Projesi”** için somut politika öncelikleri belirlenmiş ve eylem planı (Ek-1) sunulmuştur. TR81 Bölgesi'nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri için mevcut durum analizi sonuçlarına göre bölgesel kalkınma için bölgedeki ticaretin geliştirilmesi, turizm potansiyelinin ortaya çıkarılması ve başta demiryolları olmak üzere gerekli altyapı çalışmalarının yapılması gerektiği ortaya çıkmıştır.

4.2) Ticaretin Gelişmesi için Gereklilikler

TEPAV ve BAKKA'nın “Zonguldak İli Yatırım Ortamı Değerlendirmesi Raporu”na göre, TR81 Bölgesi'nde bulunan Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinde bulunan Organize Sanayi Bölgeleri'nde yer alan firmaların %56'sının İstanbul, %41'inin Ankara, %16'sının İzmir, %10'unun Bolu ve Bursa ile ticari bağlantıları bulunmaktadır. Bölgede ticaret gelirlerinin artması ve karlılığının yükselmesi için sağlam bir altyapının olması zorunlu hale gelmiştir. Bunun yanında, ulusal ve uluslararası iş ilişkilerinin geliştirilmesi için bölgeye gelecek ve bölgede bulunan iş adamlarının zamandan tasarruf edebilecekleri ve uygun maliyetlerde seyahat edebilecekleri alternatiflerin oluşturulması gerekmektedir. Belirtilen koşulların sağlanması için bölgenin ulaşım altyapısının hızlı yatırımlar ile oluşturulması gerekmektedir.

Bölgede ulaşım çoğunlukla karayolları ile sağlanmaktadır. Bunun yanısıra demiryolu da bulunmakta; fakat yolcu taşımacılığı için şehirlerarası tren seferleri yapılmamaktadır.

TCDD'nin yaptığı Irmak-Zonguldak Demiryolu Hattı'nın Rehabilitasyonu ile Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Sistemlerinin Kurulum (IKZ) Projesi yatırımlarıyla, demiryolu hattı aşamalı olarak 2017 ve 2018 yıllarında yolcu ve yük taşımacılığına açılacaktır. Bölgede liman bulunmasına rağmen yolcu taşımacılığına yönelik denizyolu seferleri düzenlenmemektedir. Demiryolu ve denizyolu ile şu anda yük taşımacılığı yaygındır.

Denizyolu altyapısının geliştirilmesi için Filyos Vadisi Projesi kapsamında Filyos Limanı yapım aşamasındadır. Bölgeden yurt dışına gidecek kişiler, karayolu ile Ankara veya İstanbul'a ulaşarak bu illerdeki havaalanlarından seyahat etmektedir. Bu durum bölgeyi kullanan kişiler için zaman kaybı oluşturmaktadır.

Bölgedeki tek havaalanı olan Zonguldak Havaalanı'ndan sadece yaz dönemi için Almanya seferleri düzenlenmektedir. Bölgedeki turizm ve ticari işletmelerin gelirlerini ve karlılıklarını arttırmaları, demiryolunun yeniden etkin kullanımı ile mümkün olacaktır.

4.3) Bölge Turizmi ve Gelişmesi için Gereklilikler

TR81 Bölgesi, turizmde sahip oldukları doğal ve kültürel unsurlarla Zonguldak, Karabük ve Bartın illeri, Batı Karadeniz bölgesinde bulunan diğer illere göre daha çok öne çıkmaktadır. Karabük iline bağlı Safranbolu ilçesi UNESCO Dünya Kültür Mirası Listesi'nde yer almakta; bu durum da Safranbolu'yu gerek yerli gerekse yabancı turistler açısından cazip hale getirmekte ve Safranbolu'ya olan gezi talebini arttırmaktadır. Bunun yanısıra Bartın ilinde bulunan İnküme beldesi ve Amasra ilçesi denizi ve kumsallarıyla deniz turizmi açısından öne çıkmaktadırlar.

İllere ve Tesis Türlerine Göre Tesise Geliş Sayısı, Geceleme, Ortalama Kalış Süresi ve Doluluk Oranı (2015)

ZONGULDAK

TESİS TÜRÜ	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
OTEL	1 236	87 376	88 612	2 005	102 820	104 825	1,6	1,2	1,2	0,56	28,37	28,91
MOTEL	-	803	803	-	3 956	3 956	-	4,9	4,9	0,00	20,84	20,84
PANSİYON	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TATIL KÖYÜ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KAMPING	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	1 236	88 179	89 415	2 005	106 776	108 781	1,6	1,2	1,2	0,53	28,37	28,91

KARABÜK

TESİS TÜRÜ	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
OTEL	17 227	93 999	111 226	25 269	116 948	142 217	1,5	1,2	1,3	7,05	32,63	39,68
MOTEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PANSİYON	22 163	81 324	103 487	28 191	116 122	144 313	1,3	1,4	1,4	5,61	23,12	28,73
TATIL KÖYÜ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KAMPING	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	39 390	175 323	214 713	53 460	233 070	286 530	1,4	1,3	1,3	6,21	27,08	33,29

BARTIN

TESİS TÜRÜ	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
OTEL	1 031	95 927	96 958	1 149	137 606	138 755	1,1	1,4	1,4	0,20	23,85	24,05
MOTEL	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
PANSİYON	436	35 057	35 493	744	48 125	48 869	1,7	1,4	1,4	0,46	29,86	30,33
TATIL KÖYÜ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
KAMPING	9	860	869	13	1 153	1 166	1,4	1,3	1,3	0,42	37,68	38,10
	1 476	131 844	133 320	1 906	186 884	188 790	1,3	1,4	1,4	0,26	25,22	25,47

Kaynak: Belediye Belgeli Tesisler Konaklama İstatistikleri, Kültür ve Turizm Bakanlığı

Tesislere Geliş, Geceleme, Ortalama Kalış Süresi ve Doluluk Oranının İllere ve İlçelere Göre Dağılımı (2015)

ZONGULDAK

İlçeler	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
Merkez	1 690	36 361	38 051	3 089	55 783	58 872	1,8	1,5	1,5	1,15	20,85	22,00
Çaycuma	41	15 145	15 186	205	18 948	19 153	5,0	1,3	1,3	0,31	28,21	28,52
Devrek	49	1 779	1 828	151	2 003	2 154	3,1	1,1	1,2	0,80	10,55	11,35
Kdz. Ereğli	2 257	38 190	40 447	4 771	58 949	63 720	2,1	1,5	1,6	2,14	26,42	28,55
Toplam	4 037	91 475	95 512	8 216	135 683	143 899	2,0	1,5	1,5	1,42	23,52	24,95

KARABÜK

İlçeler	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
Safranbolu	21 705	70 563	92 268	31 284	95 901	127 185	1,4	1,4	1,4	13,03	39,93	52,96
Toplam	21 705	70 563	92 268	31 284	95 901	127 185	1,4	1,4	1,4	13,03	39,93	52,96

BARTIN

İlçeler	TESİSE GELİŞ SAYISI			GECELEME			ORTALAMA KALIŞ SÜRESİ			DOLULUK ORANI (%)		
	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam	Yabancı	Yerli	Toplam
Merkez	33	17 182	17 215	41	22 542	22 583	1,2	1,3	1,3	0,04	24,70	24,75
Amasra	12	7 649	7 661	15	12 279	12 294	1,3	1,6	1,6	0,02	18,91	18,93
Toplam	45	24 831	24 876	56	34 821	34 877	1,2	1,4	1,4	0,04	22,29	22,33

Kaynak: İşletme Belgeli Tesisler Konaklama İstatistikleri, Kültür ve Turizm Bakanlığı

İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflamasına Göre Mahalli İdarelerce Belgelendirilen Konaklama Tesisi, Oda ve Yatak Sayısının İllere Dağılımı (2015)

	TESİS SAYISI	ODA SAYISI	YATAK SAYISI
TR8 - BATI KARADENİZ	506	8 902	20 157
ZONGULDAK	18	504	1 031
KARABÜK	94	968	2 358
BARTIN	79	1 109	2 634
KASTAMONU	62	1 126	2 602
ÇANKIRI	12	433	968
SİNOP	60	958	2 271
SAMSUN	77	1 518	3 238
TOKAT	26	670	1 287
ÇORUM	40	989	2 267
AMASYA	38	627	1 501

Zonguldak'taki Cehennemağzı Mağarası, Gökgöl Mağarası, Çayırköy Mağarası ve Kızılelma Mağarası; Bartın'daki Gürcüoluk Mağarası ve Karabük'teki Mencilis Mağarası ile bölgenin mağara turizmi potansiyeli bulunmaktadır. Bölgeye ulaşımın kolaylaştırılması ile mağara turizminin yaygınlaştırılması ve gelirlerinin artırılması mümkündür.

Bölgeye gelen turist sayısının ve bölgedeki turizm çeşitliliğinin artması ile turistik faaliyetlerin tüm yıla yayılması, birbirlerini olumlu etkileyecek durumlardır. Turist sayısının artması durumunda bölge halkı daha fazla turistik işletme açacak ve turist sayısına bağlı olarak rekabet ortamında turistik hizmetlerini çeşitlendireceklerdir.

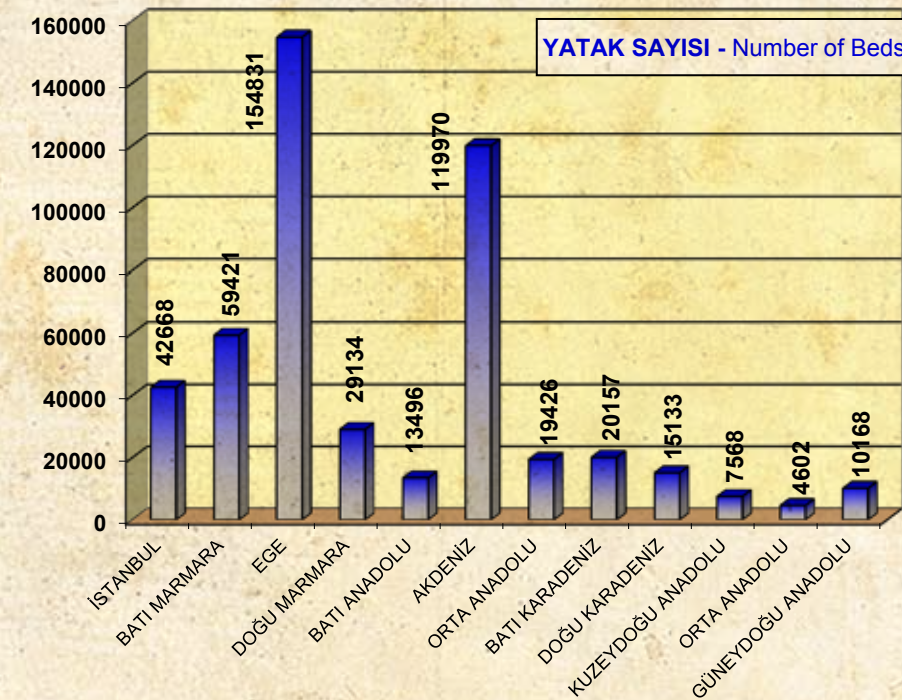
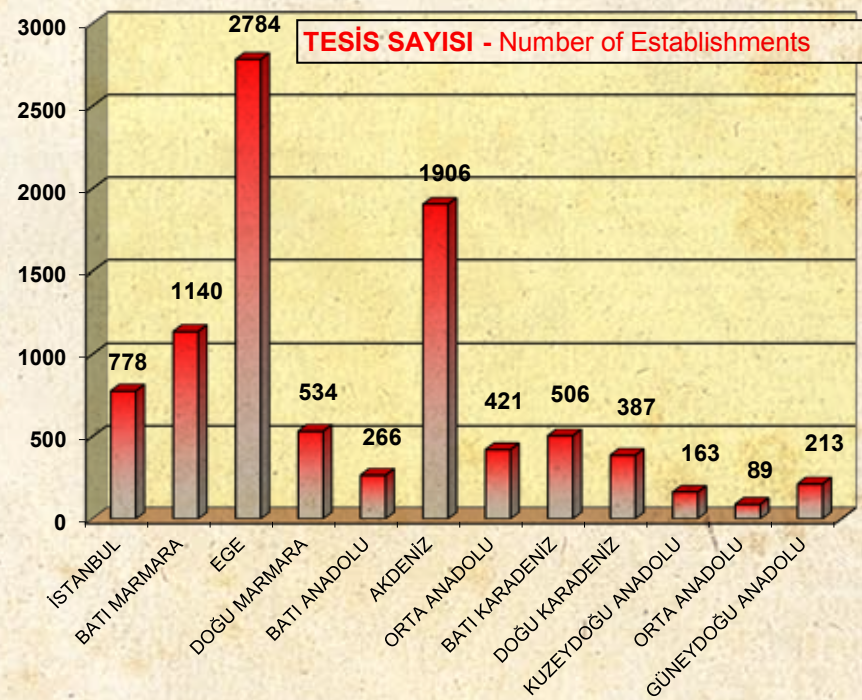
Öte yandan, turistlerin bölgeye ulaşımının kolaylaştırılması ve turist sayısının artması ile bölge tüm yıl ulaşılabilir ve iyi koşullarda ziyaret edilebilir olacaktır.

Mevcut durumda turistler karayolu ile veya Ankara, İstanbul ve Kastamonu havaalanları üzerinden bölgeye gelmektedir. Bölgedeki tek havaalanı olan Zonguldak Havaalanı sadece yaz döneminde Almanya'dan yolcu taşımaktadır. Bölgenin turist profiline uygun Ankara, İstanbul gibi büyük illerden mevcut demiryolu hatları kullanılarak tren seferlerinin düzenlenmesi ile ulaşım kolaylaşacak ve bölge turistler için daha cazip hale gelecektir.

Turistler tur güzergahı üzerinde bölgeyi ziyaret etmekte; ancak çoğu zaman konaklama yapmamaktadırlar. Doğrudan bölgeye havayolu ile ulaşımın mümkün olması durumunda bölgeye olan seyahatler artacak, turistlerin ortalama kalış süreleri uzayacaktır. Bu durum turizm gelirlerinin artmasına ve bölgesel kalkınmaya katkı sağlayacaktır.

Bölgenin ulaşılabilir olduğuna yönelik tanıtımın yapılması ayrı bir önem taşımaktadır. Bölgedeki tren yolundan turistik ilçelere karayolu ile kısa mesafelerle ulaşılabilir olduğunun duyurulması, bölgeye olan seyahatlerin cazip hale gelmesini ve seyahat sayılarının artmasını sağlayacaktır.

İstatistikî Bölge Birimleri Sınıflamasına Göre Tesis ve Yatak Sayıları (2015)



4.4) Benzer Demiryolu Turizmi İncelemesi

Çankırı Tenezzüh Trenleri

Türkiye’de ilk kez 8 Haziran 1934 tarihinde Çankırı’da başlatılan Tenezzüh Treni uygulaması yaklaşık 4 yıl kadar devam etmiştir. Tenezzüh Trenleri ile Ankara’dan ve çevre illerden binlerce insan Çankırı’ya hafta sonlarında gününbirlik gelerek piknik yapıp, Karaköprü Bahçeleri’nden meyve ve sebze alarak Ankara’ya dönüyor, özlem gideriyorlardı. Türkiye’nin ilk iç turizm hareketlerinden birisi olan uygulamayla Çankırı’ya ilk tren, 6 Şubat 1931 tarihinde gelmiştir. Bu düşünce Çankırı’nın, Ankara’ya demiryolu ile bağlanmasından sonra ortaya çıkmıştır. Tenezzüh Trenleri ile amaçlanan Çankırı’nın yeşillikleri ve “bir cennet halini andıran ve bakmakla doyulmayan bahçelerinin güzelliklerini” Ankara’da yaşayanlara göstermektir.

Bu amaçla doğan Tenezzüh (gezi, gezmek, görmek, eğlenmek amacıyla yapılan yolculuk) Trenleri fikri ile Demiryolları İdaresi, yolcuların Cuma sabahı Ankara’dan Çankırı’ya gelebileceği ve akşamüstü de Çankırı’dan Ankara’ya dönebileceği şekilde seferler koymuştur. İlk seferin gerçekleşme tarihi 8 Haziran 1934, Cuma günüdür. Sabah 08.00’de Ankara’dan hareket eden tren yaklaşık 4 saatte Çankırı’ya varmış, Ankara’ya geri dönüşü de yine yaklaşık 4 saati bulmuştur.

O dönemde; on veya on beş vilayetin sınırları içinde ve dışında giden Tenezzüh Trenleri sayesinde, banliyölerde işleyen gezme katarları da düşünüldüğünde; her hafta yüz binden fazla vatandaşın rahatlıkla gezebilmesine olanak sağlamaktaydı. Tenezzüh Trenleri’nde büyük bir market vagonu, sağlık vagonu, tiyatro vagonu, sinema vagonu, yolcu ve restoran vagonları, çeşitli yöreleri tanıtan rehberler bulunmaktaydı. Çankırı’ya haftada 3 sefer yapılmaktaydı.

Günümüzde ise teknolojinin gelişmesi ile Tenezzüh Trenleri önemini kaybetmiştir.



Dünyadan Tren Turizmi Örnekleri

Avrupa Trenleri

Royal Scotsman/İskoçya

İskoçya'nın bütün güzelliklerini görmek isteyenler için hazırlanan tren yolculuğu; Edinburgh'dan başlayarak sırasıyla, Loch Lomond, Loch Ness Gölü ve Steall Şelaleri'nden geçmektedir. 36 yolcu kapasiteli lüks trenin en büyük özelliği, yolcuları için bir açık hava vagonu bulundurmasıdır. Yolculuk 7 gün sürmektedir.

Fiyat: 5.110 Euro



Orient Ekspres/İstanbul-Venedik

Tarihi önemli hikayeler baz alınarak oluşturulan tren rotasıyla Orient Ekspres, Sirkeci İstasyonu'ndan kalkmaktadır. Birçok sinema filmi ve kitaba konu olma özelliği ile bu gezide ilk durak Bükreş olarak belirlenmiştir. Akşam yemeği ve konaklamanın Athenee Palaca Hilton'da yapıldığı gezide, tren dördüncü gün Budapeşte'ye varmaktadır. Konaklama Budapeşte'de bulunan Sofitel Hotel'de gerçekleşmektedir. Beşinci gün Viyana'ya geçilmekte, son gün olan altıncı gün tren Venedik'te geziyi sonlandırmaktadır.

Fiyat: 7.400-14.260 Euro arası





Asya Trenleri

Eastern and Oriental Express/Tayland-Malezya

Tren, Asya'nın bütün egzotik güzelliklerini yolcularına sunmaktadır. Çift kişilik kompartimanların bulunduğu trende, yolcuların kendilerine ait dolabı, duşu ve tuvaleti bulunmaktadır. Trende iki yemekli vagon ve üstü açık bir vagon vardır. Yolculuk süresi altı gece yedi gün olarak belirlenmiştir.

Fiyat: 6.400 Euro





Golden Chariot/Güneybatı Hindistan

İsmi Dünya Kültür Mirası Listesi'nde bulunan Hampi'nin Altın At Arabası'ndan alan Golden Chariot, lüks ve rahat bir tren olma özelliğiyle tanınmaktadır. Trende kablosuz internet bağlantısı, vejetaryen mutfağı ve en büyük özelliği olan yolcular için ayurvedik terapilerin uygulandığı bir spa salonu bulunmaktadır. Tren, birincisi Bangalore-Goa arası ve ikincisi Bangalore-Kochi arası olmak üzere iki farklı rota üzerinden gitmektedir. Gezi seferleri Ekim-Mart arası, 6 aylık süreç içinde düzenlenmektedir. Muson mevsiminde tren seferleri iptal edilmektedir. Yolculuk süresi 8 gün olarak belirlenmiştir. Fiyat: İki kişilik kompartımda tek kişi 3.815 Dolar





Amerika Trenleri

Rocky Mountaineer / Vancouver-Halifax (Kanada)

Vancouver şehrinden başlayan gezi, Kanada'yı boydan boya geçmektedir. Pasifik kıyısından Atlantik kıyısına kadar gelerek Halifax'da tren yolculuğunu tamamlamaktadır. Yolcular geziyi güzergah üzerinde bulunan dağ otellerinde geçirmektedir. Yolculuğun içinde helikopter turları, ormanda yürüyüşler ve buz tırmanışları gibi aktiviteler bulunmaktadır. Kanada'nın doğal güzelliklerinin kaçırılmaması için vagonlar, döner koltuklu ve cam kaplı tavan olarak tasarlanmıştır. Tren, Mayıs ve Eylül aylarında çalışmakta, yolculuk 12 gün sürmektedir. Fiyat: 4.129 Kanada Doları.





İsviçre Panoramik Tren Seferleri



Eurail

Avrupa'ya konforlu ve eğlenceli bir şekilde seyahat etmeyi sağlayan Eurail Pass sayesinde 28 farklı ülke; anlaşmalı tren, vapur ve toplu taşıma araçları ile gezilebilmektedir. İlk defa seyahate çıkanlardan tecrübeli gezginlere, kalabalık gruplardan ailelere kadar, herkes için farklı bilet seçenekleri bulunmaktadır. 3 gün ile 3 aya kadar istenilen ülkelere seyahat edilmektedir. Avrupa ülkesi vatandaşı olmayanlar ve Avrupa ülkelerinde ikamet etmeyenler için geçerlidir.

Eurail; yolculara global pass (toplu geçiş), select pass (seçimli geçiş) ve one country pass (tek ülke geçişi) olmak üzere 3 farklı bilet seçeneği sunmaktadır.

Global Pass, 28 ülke içinden 5 ve daha fazla ülke görmek isteyenlerin seçtiği bir bilet türüdür. Bu bilet, çok ülke dolaşan ve dolaştığı ülkede uzun kalanlar için avantajlıdır.

Select Pass ile birbirine sınırı olan 2, 3 ya da 4 farklı ülkeye tren ile seyahat imkanı sağlanmaktadır. 27 Avrupa ülkesi içinden seçim yapılabilir.

One Country Pass bilet seçeneği sayesinde ise; sadece bir Avrupa ülkesi gezilip görülebilmektedir. Bölgesel ya da yüksek hızlı trenler, şehirler arası yolculuklarda seçilebilmektedir.

Eurail pass alındığında, içinde Avrupa demiryollarının haritası, bileklik, Eurail Pass kılavuzu ve bu eşyaları koymak için su geçirmez minik çüzdandan oluşan ücretsiz Eurail Seyahat Kiti verilmektedir.

Interrail

Interrail, Avrupa Demiryolu İşletmeleri tarafından Avrupa ülkelerini gezmek isteyenler için oluşturulan ucuz ulaşım olanağı sağlayan bir bilet uygulamasıdır. Alınan biletle, gezilen ve gezilecek olan ülkelerde, istendiği zaman herhangi bir trene binilebilmektedir. Interrail bileti sadece trenlerden trene geçiş biletidir. Konaklama, rehberlik vb. hizmetleri kapsamamaktadır. Yolcular yılın herhangi bir tarihinde biletlerini alabilmektedir. Geziye istenilen ülkeden istenilen tarihlerde başlanabilmektedir. Interrail, sadece Interrail biletine sahip olan kişi ya da gruplara özel olarak oluşturulan tren toplulukları değildir. Bu trenler, gün içinde buldukları şehir ya da ülkede belirlenen güzergahta giden toplu taşıma araçlarıdır.

Interrail için çeşitli bilet alternatifleri oluşturulmuştur. Bu sayede ülke ya da şehirleri gezmek isteyenler daha ucuza seyahat edebilmektedir. Global pass (toplu geçiş) ile Avrupa'nın 30 ülkesi içinden seyahat edecek kimsenin seçeceği ülkeler arasında 5 gün ile 1 hafta arasında gezebilme imkanı sağlanmaktadır. One country pass (tek ülke geçişi) biletile ise 30 Avrupa ülkesi içinde sadece bir ülke seçilip, 3-8 gün arasında sınırsız serbest dolaşım hakkı ziyaretçilere sağlanmaktadır. Interrail biletlerini sadece Avrupa'da daimi olarak ikamet edenler ve 6 aydan fazla bir süredir bir Avrupa ülkesinde yaşadığını belgeleyen diğer ülke vatandaşları satın alabilmektedir. Interrail biletlerinin geçerli olduğu 30 ülke; Almanya, Avusturya, Belçika, Bosna-Hersek, Bulgaristan, Çek Cumhuriyeti, Danimarka, Finlandiya, Fransa, Hırvatistan, Hollanda, İngiltere, İrlanda Cumhuriyeti, İspanya, İsveç, İsviçre, İtalya, Karadağ, Lüksemburg, Macaristan, Makedonya Cumhuriyeti, Norveç, Polonya, Portekiz, Romanya, Sırbistan, Slovakya, Slovenya, Türkiye ve Yunanistan'dır. Interrail biletleri için yolcuların isteğine göre bir Flexi (Esnek) Sistem oluşturulmuştur. Bu sistem ile daha az seyahat edenler için ekonomik bir seçenek oluşturularak, yolcuların seçtikleri günler içinde trenleri sınırsız kullanabilmeleri sağlanmıştır.

Yolcular sadece rezervasyonun zorunlu olduğu hatlarda rezervasyon yaptırmakta, bunun dışındaki hatlarda ise buldukları boş koltuğa oturabilmektedirler.

4.5) Strateji Raporlarının İncelenmesi

4.5.1) Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018

Türkiye'nin 2023 hedefleri doğrultusunda hazırlanan ve 2014-2018 dönemini kapsayan Onuncu Kalkınma Planı; toplumun yüksek refah seviyesine ulaşması amacıyla hazırlanan, istikrarlı bir şekilde büyüyen bir ekonomi, hukukun üstünlüğü, bilgi toplumu, uluslararası rekabet gücü, çevrenin korunması, kaynakların kullanımı ve turizm gibi konular ele alınarak tasarlanmıştır.

Turizm

a. Durum Analizi

2007-2012 döneminde yapılan araştırmalar, Türkiye'ye gelen yabancı ziyaretçilerin sayısının yıllık ortalama %8,2 arttığını göstermiştir. Bu durum turizm gelirini %7,9 oranında arttırmış ve 29,4 milyar dolara çıkmasını sağlamıştır.

Yıllık 31,8 milyon yabancı ziyaretçi sayısı ile Türkiye, 2012 yılında en çok turist kabul eden ülkeler arasında dünyada 6. sıraya oturmuştur. Bu durum gelirlerde ise aynı yıl için 12. sıra olarak belirlenmiştir.

Dokuzuncu Kalkınma Planı'nda Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından hedeflenen 950 bin belgeli yatak sayısı, 1,2 milyon yatak kapasitesi olarak 2012 yılında aşılmıştır.

Çoğunlukla kitle turizmine ağırlık veren Türkiye, 2007-2012 döneminde ziyaretçi başına ortalama 784 dolar seviyesinde harcama yaptırmıştır. Bu sayıların artması için turizm sektöründe tanıtım ve pazarlamanın iyileştirilmesi ve tanıtıma ayrılan bütçe için özellikle özel sektörün daha fazla katılımı gerekmektedir.

Turizm sektörü çalışanlarının, mesleki belgelendirme sistemi ile başlatılan çalışmalara katılımının zorunlu hale gelmesi, eğitilmiş hale gelmeleri gerekmektedir. Dünyadaki turizm eğilimleri, bireylerin eğitim ve refah düzeylerinin artarak devam edeceğini; bu durum da gelen ziyaretçilerin beklentilerinin artacağını, deneyimli

gezgin gruplarının oluşacağını göstermektedir. Sektör çalışanlarının bu değişime ayak uydurmaları gerekmektedir.

Turizm merkezlerinde artan yapılaşma, sürdürülebilir turizm için tehlike arz etmektedir. 2008 yılında bu konuyla ilgili olarak çevreye duyarlı konaklama tesislerinin standartları belirlenmiş ve belgeleme çalışmalarına başlanmıştır. Altyapı eksikliği ve çevre sorunlarının acilen giderilmesi gibi konular yapılacak olan yatırımları etkilediği kadar, yatırımların turizm odaklı gelişme planlarına uyum sağlaması açısından da önem taşımaktadır.

Bunun yanısıra, gezi alternatiflerinde yenilik ve çeşitlilik talebi her geçen gün artmaya devam etmekte, konfor ve macera motifli geziler ağırlıklı hale gelmeye başlamıştır. Bu bağlamda turizmcilerin, gezilerini çeşitlendirmesi ve dünyadaki eğilimleri takip ederek, rekabet şansını yükseltebilmeleri için hizmet kalitelerini yükseltmeleri gerekmektedir.

Türkiye'nin sahip olduğu mevcut tarih, doğa ve kültür varlıkları; sağlık, kongre, kış, kruvaziyer ve kültür turizmi ile bütünleştirilerek turizm potansiyeli artırılmalıdır. Özellikle dünyadaki son eğilimler özellikle sağlıklı yaşama yönelik kaplıca, SPA ve benzeri imkanların turistlere sunulması, sağlık turizminin gelişmesi yönündedir.

b. Amaç ve Hedefler

Turizm sektöründe nitelikli işgücünün oluşturulması, tesis ve hizmet kalitesiyle uluslararası arenada rekabet etme şansının yükselmesi ve bir marka hale gelmesi amaçlanmıştır.

Sürdürülebilir bir turizm için oluşturulan ürün ve hizmetlerin çeşitlendirilip, var olanların iyileştirilmesi; turizm değer zincirinin her bileşeninin kalitesinin artırılması, özellikle bölgesel kalkınmada öncü bir sektör haline gelmesi gerekmektedir.

Doğal ve kültürel değerlerin korunması ve kullanılmasında bir dengenin gözetilmesi ile nitelikten ödün verilmeden sürdürülebilir bir büyümenin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir.

c. Politikalar

Genel eğilimlerin özellikle sağlık turizminde yoğunlaştığı, kongre, kış, kruvaziyer, golf ve kültür turizmlerinin de önem kazandığı turizm sektöründeki altyapı eksikliklerinin tamamlanması, pazarın çeşitlendirilmesi ve alternatif turizm türlerinin oluşturulması sağlanacaktır. Özellikle çevreye duyarlı ve sorumlu turizm anlayışı getirilerek, sürdürülebilir bir turizm altyapısı ile turizmin sosyokültürel ve çevresel olumsuzlukları ortadan kaldırılacaktır.

Yeni turizm projeleri "Varış Noktası Yönetimi" yöntemiyle bir bütün olarak ele alınıp, pazardaki ve müşteri profilindeki değişimler ve gelişmeler sürekli olarak izlenerek dış tanıtım faaliyetlerine ağırlık verilecektir.

Turizm hareketlerinin yoğun olduğu bölgelerde özellikle yerel yönetimlerle, STK'lar ve halkla birlikte hareket edilecek, onların da fikirleri alınacaktır.

Turizm sektöründeki işgücü kalitesi, nitelikli turizm personeli yetiştirilerek arttırılacak, turiste daha yüksek standartlarda hizmet verilmesi sağlanacaktır.

4.5.2) Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023

Cumhuriyetin kuruluşunun 100. yıldönümü olan 2023 yılına kadar, dünyanın ilk on ekonomisi arasına girmeyi hedefleyen Türkiye, ulaştırma sektöründeki mevcut durumunu tanımlamak, ihtiyaçlarını belirlemek ve uzun vadeli projeleri planlayarak hayata geçirmek istemektedir. Ekonomik dinamizmin sürdürülebilir olması, ulaştırmanın ülke içinde aktif olmasına ve kendisini yenilemesine bağlıdır.

Demiryolu Sektörü için Stratejik Amaç

Teknolojik gelişmelerin takip edilerek, diğer ulaşım araçları ile uyumlu, ülke geneline yayılan bir demiryolu ağı kurularak, demiryollarının ülke ekonomisinin ekonomik gücü

olması hedeflenmektedir. Bu çerçevede çevreye duyarlı, hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik demiryolu hatları oluşturulacaktır.

Demiryolu Sektörü için Sonuç ve Değerlendirme

2023 Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi kapsamında izlenecek yol ve belirlenen hedefler doğrultusunda demiryolu sektörü; diğer ulaştırma türleri ile bütünleşerek, yurt genelinde yaklaşık 30.000 km. demiryolu ağı ile gerek yurt içinde gerekse yurt dışında yük taşımacılığında önemli bir noktaya gelecektir.

2023 yılına kadar özel sektör ile kamu sektörünün sağladığı ayrıcalıklardan yararlanılarak büyük altyapı projelerinin gerçekleşmesi beklenmektedir. Kamunun, demiryollarının sadece yeni hat yapımlarına 70 milyar Türk Lirası ayırması düşünülmektedir; fakat demiryollarının hedeflenen noktaya gelebilmesi için gereken yatırım tutarı yaklaşık 100 milyar Türk Lirası'dır. Bunun içinde sinyalizasyon, elektrifikasyon, modernizasyon ve çeken-çekilen araçların yenilenmesi gibi kalemler bulunmaktadır.

Yeni yapılacak olan yüksek hızlı demiryolu hatları; konforlu ve hızlı bir ulaşım aracı olmasının yanında, özellikle turizm bölgelerini birbirine bağlayarak yüksek gelir potansiyelinin artmasını sağlayacaktır. Bu konuda özel sektör ile işbirliği yapılacaktır.

Demiryolları ile ilgili yeni projelerde finansman yönünden kolaylıklar sağlayan Kamu-Özel İşbirliği (KÖİ) modeli, yeni bir bakış açısı getirmesinin yanında demiryolu sektöründe de kullanımı artacak bir model olma özelliğine sahiptir.

Gerçekleştirilmesi düşünülen her bir demiryolu projesi için, dengeli bir risk dağılımı yapılarak, projelerin daha düşük maliyetlerle ve hızlı bir şekilde bitirilmesi sağlanacaktır.

4.5.3) Türkiye Turizm Stratejisi 2023

Turizm stratejisinde, sürdürülebilir bir turizm yaklaşımının tüm ülke genelinde benimsenerek istihdamın arttırılması ve bölgesel gelişimde turizm sektörünün öncü bir konumda olması hedeflenmektedir. Türkiye'nin hedeflenen 2023 yılına kadar ulusal olduğu kadar uluslararası pazarda söz sahibi olması planlanmaktadır. Uluslararası arenada turist sayısı ve turizm geliri bakımından dünya ülkeleri arasında ilk beş arasına girmesi ve uluslararası bir marka haline gelmesi için çalışmalara başlanmıştır. Bu bağlamda tanıtım ve pazarlama için yapılacak çalışmalar önem kazanmıştır.

Tanıtım ve Pazarlama Stratejisi

Ulusal, bölgesel ve yerel ölçekte markalaşma hedeflenerek, tanıtım faaliyetlerinde süreçler belirlenecektir. Gerek ulusal pazarda gerekse belirlenen pazar ülkelerde; pazarın özellikleri, müşteri gruplarının eğilim ve istekleri, demografik yapı ve yapılan diğer uygulamaların karşılaştırılması, geçerli ve güvenilir bilgilerin toplanması, çözümlenmesi ve yorumlanması için çalışma yöntemi oluşturulacaktır.

Turizm sektöründe özellikle diğer ülkelerle turizm pazarında yarışabilmek ve varolan pazar payını kaybetmemek için imajın sürekliliği sağlanacak, halkla ilişkiler çalışmalarına ağırlık verilecektir. Yeni çağın gerekliliği olarak tanıtımdan, ürün pazarlamaya, bilgilendirmeden satışa kadar internetin geniş bir yelpazede kullanımına yer verilecektir.

2023 Yılı Hedefleri

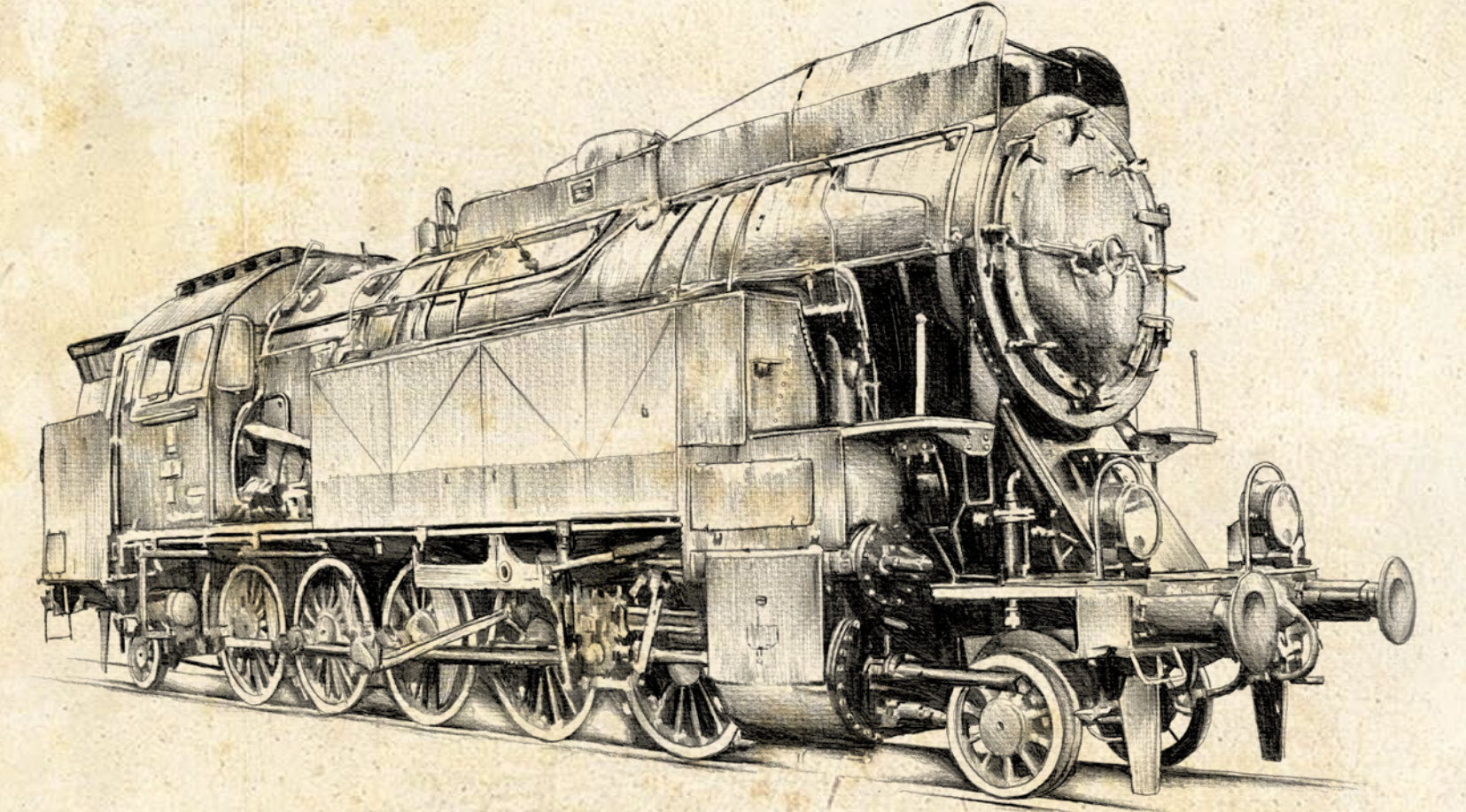
Genel olarak tanıtım faaliyetlerinde, turizm pazarındaki tüketicilerin ortak istek ve arzuları üzerinde çalışılarak, bu konu üzerinden bir strateji belirlenecektir. Kültür ve Turizm Bakanlığı tanıtım stratejisinin önemli bir parçası olmak istemektedir.

Turizmde tüketicilerin varış noktalarını nasıl algıladıkları ve konumlandıkları, sektörün tüketicilerle iletişiminin hangi düzeyde olduğu ve yürütülecek olan kampanyaların amacına ulaşip ulaşmadığı takip edilecektir.

Yapılacak tanıtım ve kampanyalarda hedef kitleye daha hızlı ulaşmak için elektronik ortamdan azami ölçüde yararlanılacaktır. Kamu-özel sektör işbirliği sayesinde tanıtım konusunda teşvikler ve kredilerde farklı yaklaşımların geliştirilmesi sağlanacaktır.

5

Saha Çalışması Gözetimleri



Karabük-Irmak hattı, yapılan demiryolu hattı çalışmalarından dolayı yolcu taşımacılığına kapalı durumdadır.

Karabük-Zonguldak arasında ise rehabilitasyon ve telekomünikasyon çalışmaları devam ettiği için tren seferleri; sadece sabah ve akşam olmak üzere iki tren seferi halinde yapılabilmektedir.

Zonguldak-Karabük tren seferleri henüz günde bir sefer olarak gerçekleştirilmektedir. Ancak **Irmak-Zonguldak Demiryolu Hattı'nın Rehabilitasyonu ile Sinyalizasyon ve Telekomünikasyon Sistemlerinin Kurulum (IKZ) Projesi** çalışmaları bitirildiğinde Karabük-Zonguldak/Zonguldak-Karabük tren seferleri arttırılacaktır.

Eski kompartımanlar seferden kaldırılmıştır. Bunun yerine Karabük-Zonguldak/Zonguldak-Karabük tren seferleri "DMU (Dizel Tren Seti)" adı altındaki trenlerle gerçekleştirilmektedir.

TÜVASAŞ

Ülkemizde demiryolu ulaşımı 1866 yılında başlamıştır. Araçların tamamı ithal edilmiş, bakım onarımları da 1951 yılına kadar dışa bağımlı olarak sürdürülmüştür. Maliyetleri yükselten bu durum, demiryolu işletmeciliği için sorun teşkil ederek kesintilere yol açmıştır. Bu sorunları ortadan kaldırmak amacıyla vagon tamir atölyesi kurulmuştur. Daha sonra Türkiye Vagon Sanayi Anonim Şirketi (TÜVASAŞ) 1985 yılında bugünkü statüsünü kazanmıştır. Son yıllarda verilen destekler sayesinde TÜVASAŞ, hem ürün çeşidini arttırmış hem de yepyeni projelere imza atmıştır. Avrupa Birliği ülkelerine yolcu vagonu ihraç etmekte olup, 2014 yılı itibariyle 1866 adet yolcu vagonu imalatı gerçekleştirmiştir. 36.955 adet yolcu vagonunun bakım, onarım, revizyon ve modernizasyonunu yapmıştır. Bu sayede Türkiye, demiryolu sanayisinde dışa bağımlı olmaktan çıkmıştır.



DMU (Dizel Tren Seti)

Dizel Tren Seti (DMU-Diesel Multiple Unit) Üretimi

2010 yılında lisansı satın alınmış ve yerleştirilmiş olan dizel tren setlerinin imalatına başlanmıştır. Modern demiryolu işletmeciliğinin vazgeçilmez bir unsuru olan setler, TCDD için ilk etapta 84 araçlık olarak hazırlanmıştır. 2015-2017 yılları arasında ikinci 124 araçlık dizel tren setlerinin üretim hazırlıklarına başlanmıştır. Her yıl farklı miktarlarda teslim edilen setler için 2015 yılında 18 araç, 2016 yılında 48 araç ve son olarak 2017 yılında ise 58 aracın üretilip, TCDD'ye teslim edilmesi planlanmıştır.

Dizel tren setlerinin temel konfigürasyonu 3 araçtan oluşmakta olup, DM+M+DM şeklindedir. Örnek verilmesi gerekirse; 3 araçlı bir tren setine M vagonu ilave edildiğinde, 4 araçlı, 5 araçlı veya 6 araçlı tren seti oluşturulabilmektedir. Eğer birden fazla tren seti birlikte çalıştırılmak istenirse, maksimum 8 araçlık tren dizisi yapılabilmektedir. Kısacası her bir tren dizisi, maksimum 8 araçtan oluşmaktadır.

DM araçlarında bir adet kumanda kabini, yolcu bölmesi, dört giriş kapısı ve bir adet de tuvalet sistemi bulunmaktadır. M aracında ise yolcu bölmesi, dört giriş kapısı ve bir adet engelli yolcular için tuvalet sistemi vardır. 3'lü setlerde ikisi engelli olmak üzere 196 koltuk, 4'lü setlerde de dördü engelli 256 koltuk bulunmaktadır.

Teknik Özellikler

Tampondan Tampona Tren Seti Boyu	80100 mm.
Vagon Genişliği	2825 mm.
Vagon Yüksekliği	4050 mm.
Maksimum İşletme Hızı	140 km/h.
Dış Kapılar	Otomatik kayar kapı
Araç Hızı	140 km/saat
Motor Gücü	750 hp/dizi (559 kw/dizi)
Araç Boyu (DM)	26.850 mm.
Araç Boyu (M)	26.400 mm.
Araç Darası (DM)	58.9 ton
Araç Darası (M)	58.4 ton
Yolcu Kapasitesi Üçlü Dizi	194+2 engelli koltuk
Yolcu Kapasitesi Dörtlü Dizi	252+4 engelli koltuk
Klima	Var



Zonguldak-Karabük

Sefer Saatleri (*)

İstasyon	22301	22307	22313
	Saat		
Zonguldak	07:40	13:30	18:40
Kapuz	07:45	13:35	18:45
İnağzı	07:48	13:38	18:48
Kilimli	07:51	13:41	18:51
Çatalağzı	07:57	13:47	18:57
Işıkveren	08:01	13:51	19:01
Kazköy	08:04	13:54	19:04
Muslu	08:07	13:57	19:07
Göbü	08:11	14:01	19:11
Türkali	08:15	14:05	19:15
Filyos	08:21	14:11	19:21
Sefercik	08:24	14:14	19:24
Gökçeler	08:28	14:18	19:28
Derecikören	08:31	14:21	19:31
Saltukova	08:37	14:27	19:37
Kiremithane	08:40	14:30	19:40
Akyamaç	08:44	14:34	19:44
Çaycuma	08:52	14:42	19:52
Ahatlı	08:55	14:45	19:55
Kayıkçılar	08:59	14:49	19:59
Bakacakkadı	09:04	14:54	20:04
Üçburgu	09:08	14:58	20:08
Gökçebey	09:13	15:03	20:13
Kayadibi	09:29	15:19	20:29
Çamlaraltı	09:33	15:23	20:33
Ibrıcak	09:38	15:28	20:38
Cebeciler	09:42	15:32	20:42
Yeşilyenice	09:46	15:36	20:46
Kölemen	09:52	15:42	20:52
Balıkısık	09:57	15:47	20:57
Karabük	10:32	16:22	21:32

Karabük-Zonguldak

Sefer Saatleri (*)

İstasyon	22306	22310	22316
	Saat		
Karabük	07:10	13:00	18:10
Balıkısık	07:47	13:38	18:48
Kölemen	07:53	13:43	18:53
Yeşilyenice	08:00	13:50	19:00
Cebeciler	08:03	13:53	19:03
Ibrıcak	08:07	13:57	19:07
Çamlaraltı	08:12	14:02	19:12
Kayadibi	08:17	14:07	19:17
Gökçebey	08:32	14:22	19:32
Üçburgu	08:36	14:26	19:36
Bakacakkadı	08:40	14:30	19:40
Kayıkçılar	08:45	14:35	19:45
Ahatlı	08:48	14:38	19:48
Çaycuma	08:53	14:43	19:53
Akyamaç	08:59	14:49	19:59
Kiremithane	09:03	14:53	20:03
Saltukova	09:06	14:56	20:06
Derecikören	09:11	15:01	20:11
Gökçeler	09:14	15:04	20:14
Sefercik	09:18	15:08	20:18
Filyos	09:22	15:12	20:22
Türkali	09:26	15:16	20:26
Göbü	09:30	15:20	20:30
Muslu	09:34	15:24	20:34
Kazköy	09:37	15:27	20:37
Işıkveren	09:40	15:30	20:40
Çatalağzı	09:45	15:35	20:45
Kilimli	09:49	15:39	20:49
İnağzı	09:52	15:42	20:52
Kapuz	09:55	15:45	20:55
Zonguldak	09:59	15:49	20:59

Zonguldak-Çaycuma-Gökçebey

Sefer Saatleri (*)

İstasyon	22303	22305	22309	22311	22315
	Saat				
Zonguldak	09:30	11:00	16:15	17:35	20:30
Kapuz	09:35	11:05	16:20	17:40	20:35
İnağzı	09:38	11:08	16:23	17:43	20:38
Kilimli	09:41	11:11	16:26	17:46	20:41
Çatalağzı	09:46	11:16	16:31	17:51	20:46
Işıkveren	09:50	11:20	16:35	17:55	20:50
Kazköy	09:53	11:23	16:38	17:58	20:53
Muslu	09:56	11:26	16:41	18:01	20:56
Göbü	10:00	11:30	16:45	18:05	21:00
Türkali	10:04	11:34	16:49	18:09	21:04
Filyos	10:10	11:40	16:55	18:15	21:10
Sefercik	10:13	11:43	16:58	18:18	21:13
Gökçeler	10:17	11:47	17:02	18:22	21:17
Derecikören	10:20	11:50	17:05	18:25	21:20
Saltukova	10:27	11:57	17:12	18:32	21:27
Kiremithane	10:30	12:00	17:15	18:35	21:30
Akyamaç	10:34	12:04	17:19	18:39	21:34
Çaycuma	10:41	12:09	17:26	18:50	21:41
Ahatlı	10:44	x	17:29	18:53	21:44
Kayıkçılar	10:48	x	17:33	18:57	21:48
Bakacakkadı	10:53	x	17:38	19:02	21:53
Üçburgu	10:57	x	17:42	19:06	21:57
Gökçebey	11:00	x	17:45	19:09	22:00

(*) 01.01.2017 itibariyle belirlenmiş tren saatleri

(*) 01.01.2017 itibariyle belirlenmiş tren saatleri

Gökçebey-Çaycuma-Zonguldak
Sefer Saatleri (*)

İstasyon	22302	22304	22308	22312	22314
Gökçebey	05:50	06:45	12:35	x	18:30
Üçburgu	05:54	06:49	12:39	x	18:34
Bakacakadı	05:58	06:53	12:43	x	18:38
Kayıkcılar	06:03	06:58	12:48	x	18:43
Ahatlı	06:06	07:01	12:51	x	18:46
Çaycuma	06:11	07:06	12:56	16:55	18:51
Akyamaç	06:17	07:12	13:02	17:01	18:57
Kiremithane	06:21	07:16	13:06	17:05	19:01
Saltukova	06:24	07:19	13:09	17:11	19:04
Derecikören	06:29	07:24	13:14	17:16	19:09
Gökçeler	06:32	07:27	13:17	17:19	19:12
Sefercik	06:36	07:31	13:21	17:23	19:16
Filyos	06:40	07:35	13:25	17:27	19:20
Türkali	06:44	07:39	13:29	17:31	19:24
Göbü	06:48	07:43	13:33	17:35	19:28
Muslu	06:52	07:47	13:37	17:39	19:32
Kazköy	06:55	07:50	13:40	17:42	19:35
Işıkveren	06:58	07:53	13:43	17:45	19:38
Çatalağzı	07:03	07:58	13:48	17:50	19:43
Kilimli	07:07	08:02	13:52	17:54	19:47
İnağzı	07:10	08:05	13:55	17:57	19:50
Kapuz	07:13	08:08	13:58	18:00	19:53
Zonguldak	07:17	08:12	14:02	18:04	19:57

(*) 01.01.2017 itibariyle belirlenmiş tren saatleri

6

Fayda Malizet Analizi



Ulaşımında Demiryolu Gerçeği

Türkiye’de taşımacılıkta en yaygın olarak kullanılan karayolları, enerji tüketim toplamının %82’sini tüketmesine karşın bu oran demiryollarında %2 civarındadır. Bu veriden anlaşılacağı üzere, demiryolu taşımacılığı enerji verimliliği ve çevre sağlığı açısından büyük önem taşımaktadır. Türkiye’de 1970’lerde demiryolu ulaşım sistemlerinde buharlı çekimden dizelizasyon uygulamasına geçilmiştir. Aşağıdaki söz konusu ulaşım modları için verilen birim enerji tüketim değerlerinin dikkatle incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir.

Birim Nakliyat Başına Enerji Tüketimleri

		Yolcu Taşımacılığı (kcal/kişi-km)	Yük Taşımacılığı (kcal/ton-km)
Karayolu	Otomobil	567	-
	Otobüs	155	-
	Kamyon	-	921
Demiryolu		48	61
Denizyolu		20	25
Havayolu		100	-

Tabloda verilen değerler incelendiğinde; karayolları ile yapılan yolcu ve yük taşımacılığındaki birim enerji tüketimleri, diğer ulaşım sistemlerine göre çok yüksektir. Bu çerçevede ele alındığında; özellikle demiryolu ve denizyolu ulaşımı yaygınlaştırılarak ulaşım sektöründeki enerji yoğunluğu düşürülebilir, emisyon azaltılabilir ve enerji verimliliği arttırılabilmektedir.

Avrupa Birliği (AB) ülkeleri ile kıyaslandığında Türkiye’deki karayolu ile yolcu ve yük taşımacılığı oranı oldukça yüksek çıkmaktadır. AB dış ticaretinin %90’ını denizyolu ile, iç ticaretinin ise %90’ını demiryolu ile yapmaktadır.

Bunun yanısıra şehirlerin büyümesine bağlı olarak doğan yatırım ihtiyaçları doğrultusunda; saatte tek yönde 60 bin yolcu taşımak için 12 şeritli bir otoyol gerekirken, bu kadar miktardaki yolcu demiryolu ile taşımak için çift hat yeterli olmaktadır. 60 bin yolcu kapasiteli bir karayolunun km. maliyeti yaklaşık olarak 30 milyon Türk Lirası’ken, çift hatlı, elektrikli ve sinyalli demiryolunun maliyeti yaklaşık 5,3 milyon Türk Lirası’dır.

Demiryollarında Yüksek Güvenlik Unsuru

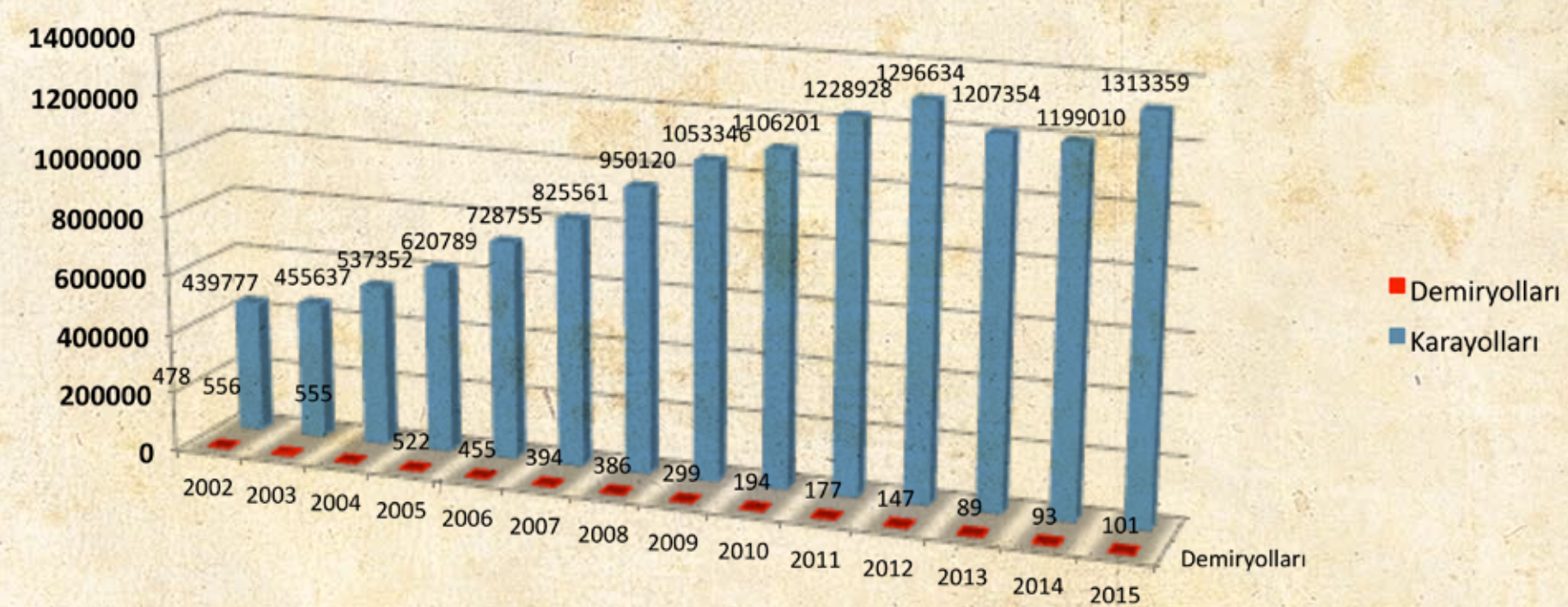
Karayolu taşımacılığında uygulanan yanlış politikalar sonucunda; şehir içi ve şehirler arası ulaşımında yolcu ve yük güvenliği konusunda sorunlar yaşanmaktadır. Milyonlarca liralık maddi hasarın dışında, ciddi oranda ölüm ve yaralanmalar meydana gelmektedir.

Demiryollarının raylara bağlı olması ve mevsim koşullarından karayollarındaki ulaşımına göre daha az etkilenmesi konfor ve rahatlığın yanısıra güvenliği de sağlamaktadır.

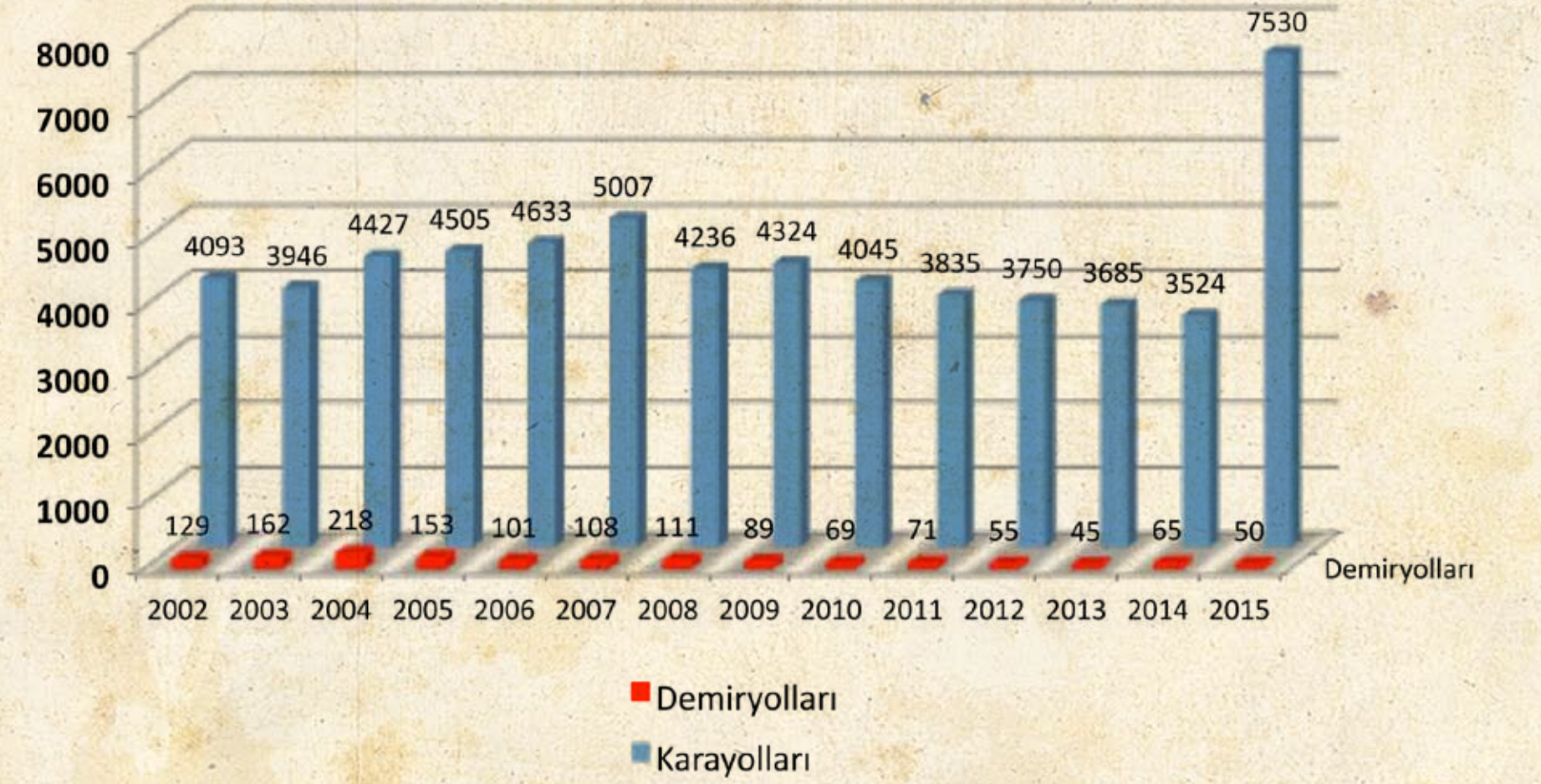
Uluslararası Demiryolları Birliği verilerine göre bir milyar yolcu/km. başına kazalarda ölen yolcu sayısı demiryolunda ve havayolunda 1 kişi ile sınırlıken, bu sayı karayollarında 30 kişiyi bulmaktadır. Avrupa'da yapılan araştırmaya göre ise; 1 milyar yolcu/km. başına ölüm riski demiryollarında 17 kişiyken, karayollarında bu sayı 140 kişiden oluşmaktadır. Aynı araştırmada yaralanma riski demiryollarında 41 iken, karayollarında 8.500 ile 10.000 kişiyi kapsamaktadır.

Türkiye'de yapılan istatistikler de bu yapılan araştırmaları doğrulayıcı niteliktedir. 2002-2015 yılları arasında meydana gelen demiryolu ve karayolu kazalarındaki ölü ve yaralı sayılarının karşılaştırmaları şöyledir:

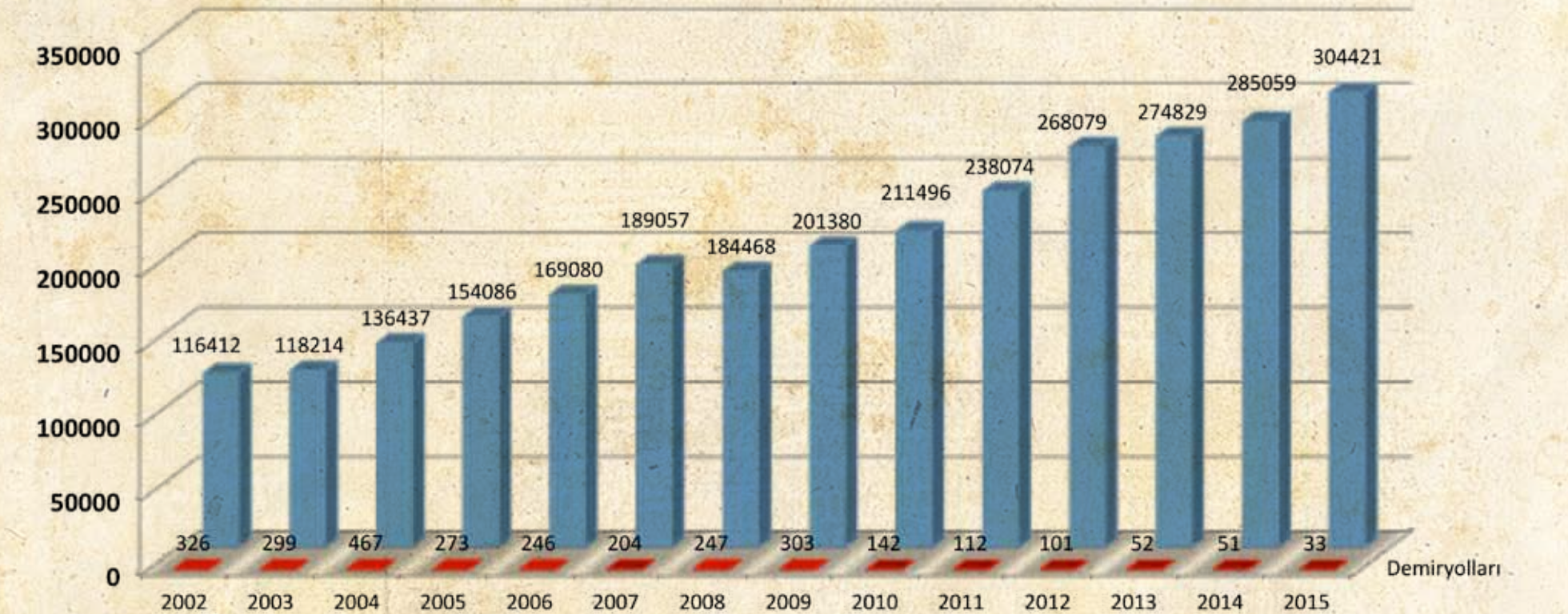
Yıllara Göre Demiryolları ve Karayolları
Toplam Kaza Sayısı, 2002-2015



Yıllara Göre Demiryolları ve Karayolları
Toplam Ölü Sayısı, 2002-2015



Yıllara Göre Demiryolları ve Karayolları
Toplam Yaralı Sayısı, 2002-2015



Grafiklerden de anlaşılacağı üzere; 2015 yılı itibariyle demiryolu kazaları karayolu kazalarının yüz binde 7'sini, ölü sayısının on binde 66'sını, yaralı sayısının ise on binde 1'ini oluşturmaktadır. Bu oranlardan çıkarılacak sonuç, demiryollarının karayolu ulaşımına göre çok daha güvenli ve kaza riskinin çok daha az olduğu yönündedir.

Demiryollarının Çevre Kirliliği, Arazi Kullanımı, Maliyetler ve Gürültü Unsurları Açısından Avantajları

Karayolunda kullanılan araçlardan çıkan yağlar ile benzin istasyonlarında bulunan sıvı karbüranlardan oluşan çeşitli maddeler, çevrede bulunan arazi ve sulara zarar vermektedir. Demiryollarının ise çevreye verdiği zarar karayollarına göre oldukça azdır.

Bir elektrikli tren ile 42 km. süren bir seyahatin sonunda çevreye 1 kg. karbondioksit yayılırken, aynı karbondioksit miktarını otobüs ile 12 km.'de, otomobil ve uçakla ise 7 km.'de yayılmaktadır.

Aynı kapasiteki taşımacılık açısından platform genişliği 13,7 m. olan çift hatlı, elektrikli bir demiryolu, 37,5 m. genişliğinde altı şeritli bir otobana eş değer olma özelliğiyle daha az arazi gerektirmektedir. Buna göre karayolları 2,7 kat daha fazla arazi kullanmakta ve daha maliyetli olmaktadır. 1 km. otobanın yapım maliyeti; tek hatlı, sinyalizasyonlu ve elektrifikasyonlu bir demiryoluna göre düz arazide 8 kat, orta engebeli arazide 5 kat daha pahalıdır. Tüm bu faktörler, Türkiye'de ulaşım hizmetlerinin ekonomik kriterler açısından ele alınmadığını ve bir bütünlük sağlayamadığını göstermektedir.

Yapılan araştırmalarda, karayollarındaki gürültü şiddetinin 72-92 desibel arasında değiştiği, ağır taşıtlar için bu değerlerin 103 desibele kadar çıktığı belirlenmiştir.

Havayollarında gürültü şiddeti 103-106 desibel olup; buna karşı saatte 150 km. hızla giden bir trenin gürültüsü 65-75 desibel arasında kalmıştır. Japonya, Fransa ve Rusya'da kabul edilebilir gürültü standardı 40 ile 70 desibel aralığı olarak belirlenmiştir. İnsan sağlığı açısından 8 saatlik bir çalışma için gürültü sınırının en fazla 90 desibel olduğu göz önüne alındığında, demiryollarının önemi daha da artmaktadır.

Demiryolu ve Turizm

Ulaşım, turistleri turizm bölgelerine bağlayan köprü olması niteliğiyle, turizm açısından bir ana ürün olma özelliği taşımaktadır. Türkiye'de turizmin tüm yıla yayılarak, kıyı turizmi dışında diğer turizm çeşitlerinin ve iç bölgelerdeki turizm aktivitelerinin geliştirilmesi için ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi gerekmektedir.

Demiryollarının bu bağlamda, denizden uzak yerleşim merkezlerinde oturanları kıyı taraflarına bağlama özelliği mevcuttur. Denizden limanlar aracılığıyla yapılan yolcu taşınması, demiryollarının sisteme entegre olması ile limandan içeri ve içeriden limana doğru çift yönlü hale gelmiştir.

Demiryolu, günümüzde 350 km/saat gibi yüksek hızlara ulaşabildiği bir teknolojiye kavuşmuştur. Demiryolunun taşıma kapasitesi, bahsedilen bu hızla birlikte değerlendirilip; diğer ulaşım sistemleri ile rekabet koşulları açısından ele alındığında büyük bir üstünlüğe sahip olduğu sonucuna varılmaktadır.

Son teknoloji demiryolu taşımacılığında, demiryolu ulaşımı güvenli, bir o kadar da rahat bir konuma ulaşmıştır. Dünyada çevresel farkındalığın artması, demiryolu taşımacılığının önümüzdeki günlerde karayolu taşımacılığına oranla daha fazla önem kazanacağını göstermektedir.

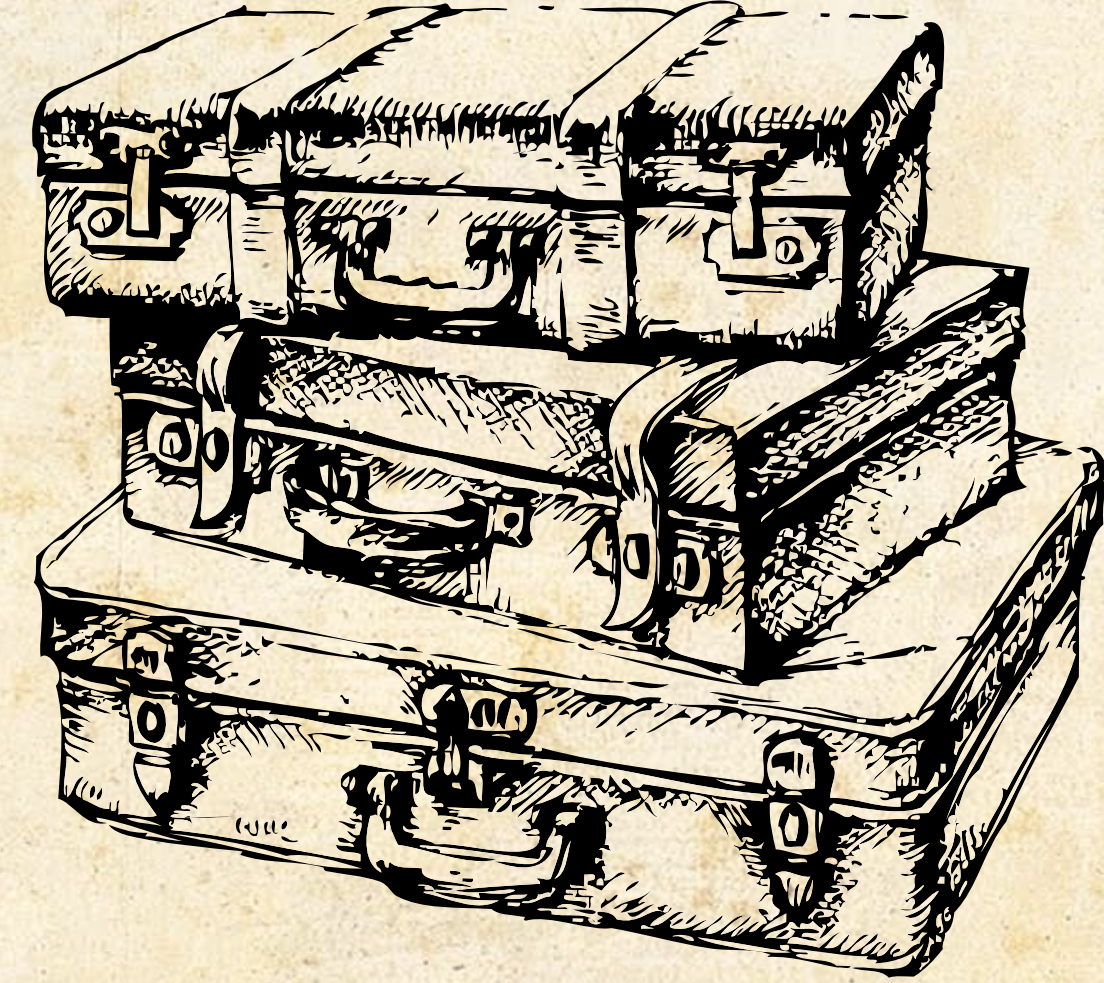
Demiryolu yolcu taşımacılığının; sağlık ve termal turizmi, kış turizmi, golf turizmi, deniz turizmi, eko turizm, kongre ve fuar turizmi, inanç turizmi ve ipek yolu turizmi gibi tematik turizm sektörlerinde daha etkin olacağı düşünülmektedir.

Demiryolunun turizmde olumlu etkileri sıralandığında;

- Tek seferde 1000-1500 yolcu taşınabilmektedir.
- Yolculuk giderleri; bir yandan yüksek taşıma kapasitesi, diğer yandan enerjiden maksimum düzeyde yararlanma imkanı veren özelliği ile azalmıştır.
- Tren seferlerinin sürekli hale gelmesi; tesis, iş alanları ve turizm meslekleri gibi ihtiyaçların ortaya çıkmasına yol açacaktır.

Yüzlerce kişinin birlikte taşınacağı; yemek, eğlence ve dinlenme ihtiyaçlarını trende karşılayacağı gece yolculuklarında yataklı vagonlarla seyahat edilecek, gündüz ise belirlenen turistik yerlerde dolaşma imkanı sağlanacaktır. Bu durum, gezi maliyetlerini de azaltacaktır.

Proje Uygulaması



TR81 Bölgesi (Zonguldak-Karabük-Bartın) Tarih, Kültür, Doğa ve İnanç Turizmi Gezi Noktaları

Zonguldak

- Kadioğlu Mozaikleri (Çaycuma)
- Şarjöman Rapid İskelesi (Zonguldak)
- Alemdar Gemisi Müzesi (Kdz. Ereğli)
- Cumayanı Mağarası,
- Gökgöl Mağarası,
- Cehennemağzı Mağarası (Kdz. Ereğli),
- Çayır Köyü Su Mağarası (Çaycuma),
- Madencioğlu Şelalesi (Devrek)
- Harmankaya Şelalesi (Merkez Kokansu)
- Güneşli Şelaleleri
- Porsuk Ağacı (Gümeli)
- Filyos Kalesi (Çaycuma Filyos),
- Filyos Kuş Cenneti (Çaycuma)
- Tieion-Billaos Antik Kenti (Çaycuma Filyos),
- Halil Paşa Konağı, Kdz. Ereğli Müzesi (Kdz. Ereğli)
- Baston Atölyesi (Devrek)
- Gümeli Yaylası (Gümeli)
- Bacaklı Yaylası (Alaplı)
- Bölüklü Yaylası (Alaplı)
- Fetih Çınarları (Kdz. Ereğli)
- Bostandüzü Ormanı Dinlenme Alanı (Devrek)
- Zonguldak Kent Ormanı (Zonguldak)
- Göldağı Tabiat Parkı (Devrek)
- Devrek Yedigöller Milli Parkı (Devrek)
- Kapuz Plajı (Zonguldak)
- Elpek Bezi (Kdz. Ereğli)
- Fener Bölgesi (Zonguldak)

Karabük

- Safranbolu Evleri
- Hıdırlık Tepesi (Safranbolu),
- Karabük Demir-Çelik Sanayi Müzesi, Safranbolu
- Kent Tarihi Müzesi,
- Bulak Mencilis Mağarası,
- Yemeniciler Arastası (Safranbolu),
- Çitdere Tabiat Koruma Alanı (Yenice),
- İncekaya Su Kemeri (Safranbolu),
- Tokatlı Kanyonu (Safranbolu),
- Akçasu Kanyonu-Safranbolu
- Sipahioğlu Konağı (Safranbolu),
- Mümtazlar Gezi Evi (Safranbolu),
- Köprülü Mehmet Paşa Camii (Safranbolu),
- Ovacık Kaya Mezarları (Ovacık)
- Cincihan-Safranbolu
- Yenice Ormanları,
- Saat Kulesi-Safranbolu
- Yörük Köyü (Safranbolu),
- Katır Yolu (Safranbolu),
- Hadrianapolis Antik Kenti (Eskipazar),
- Yazıköy (Safranbolu),
- Sorgun Yaylası (Yenice),
- Eflani Ortakçı Göleti (Eflani)
- Eğriova Göleti (Yenice),
- Şeker Kanyonu (Safranbolu),

Bartın

Merkez;

- Bartın Evleri
- Kemal Samancıoğlu Etnografya Müzesi,
- Fırınlı Kalesi,
- Çeştepe Höyüğü,
- Manastırtepe Tümülüsü,
- Manastırtepe Nekropolu,
- Deveciler Tümülüsü,
- Sivritepe Tümülüsü,
- Durnuk Kaya Mezarları,
- Güzelcehisar Lav Sütunları ve Kale kalıntıları,
- Halilbey, İbrahim Paşa, Hacı Mehmet, İkramiye ve Şadırvanlı Camiileri,
- Eski Kilise (Kültür Evi),
- Taşhan ve Okurhan, Kemer ve Orduyeri Köprüleri,
- Şadırvan, Osmanlı Hamamı,
- Eski Kütüphane Binası,
- İstiklal İlkokulu Binası,
- Eski Belediye Binası ve Kırtepe Çeşmesi
- inkumu

Amasra;

- Kuşkayası Yol Anıtı,
- Ağaç Tünel (Bartın-Amasra Yolu)
- Bakacak Tepesi-Amasra
- Küre Dağları Milli Parkı-Amasra
- Amasra Kalesi

- Çekiciler Çarşısı-Amasra
- Lav Sütunları (Güzelcehisar)
- Kilise (Fatih Camii),
- Şapel (Kültür Evi),
- Yeraltı Galerileri,
- Oyma Mağaralar ve Bedesten kalıntıları,
- Akropol ve nekropol,
- Boztepe Mahallesi ve Ada Kütlesi,
- Kaleiçi Mahallesi,
- Bedesten Mevkii, Tavşan Adası,
- Tekketepe Mevkii, Direklikaya,
- Küçük Liman Antik Rıhtım ve Nekropol Alanı,
- Sanat Evi (Küçük Kilise),
- Manastır Kalıntısı,
- Boztepe Mabet Kalıntısı,
- Roma Dönemi Köprüsü ve Su Kemeri,
- Şehir Hamamı,
- Kaymakamlık Lojmanı ve Bahriye Mektebi,
- Tiyatro (5000 kişilik),
- Forum,
- Şeref Yolu,
- Yeraltı Çarşısı,
- Akropol ve nekropol

Kurucaşile;

- Tekkeönü Kalesi,
- Kale içindeki Hisarkale Mahzeni,
- Hasandede Türbesi (Ulus),
- Şimşirli Baba Camii ile Mirzaşah (Ağa Köyü),
- Karahasan ve Kırktepeler (Abdipaşa) Höyükleri

TR81 Bölgesi Tarih, Kültür, Doğa ve İnanç Turizmi Gezi Noktaları



1. Fetih Çınarları
2. Elpek Bezi
3. Halil Paşa Konağı-Kdz. Ereğli Müzesi
4. Alemdar Gemisi Müzesi
5. Cehennemâğzı Mağarası

6. Bacaklı Yaylası
7. Bölüklü Yaylası
8. Kapuz Plajı
9. Fener Bölgesi
10. Şarjöman Rapid İskelesi
11. Zonguldak Kent Ormanı

12. Maden Müzesi
13. Gököl Mağarası
14. Filyos-Tieion Antik Kenti
15. Kadioğlu Mozaikleri
16. Filyos Kuş Cenneti
17. Porsuk Ağacı

18. Gümeli Yaylası
19. Boztandüzü Ormanı
20. Dinlenme Alanı
21. Göladağı Tabiat Parkı
22. Devrek Bastonu Atölyesi
23. Devrek Yedigöller Milli Parkı

23. Amasra Kalesi
24. Çekiciler Çarşısı
25. Küre Dağları Milli Parkı
26. Bakacak Tepesi
27. Yenice Ormanları
28. Şeker Kanyonu
29. Hadrianapolis
30. Saat Kulesi
31. İncekaya Su Kemerli
32. Bulak Mağarası
33. Tokatlı Kanyonu
34. Safranbolu Evleri
35. Yemeniciler Arastası
36. Cincihan



IRMAK-ZONGULDAK HATTI
TREN GEZİSİ
1. Alternatif

ZONGULDAK

KARABÜK

BARTIN

KDZ. EREĞLİ

AMASRA

SAFRANBOLU

DEVREK

TCDD'nin yaptığı günlük tren seferleriyle 2017 yılından başlamak üzere TR81 Bölgesi (Zonguldak, Karabük ve Bartın bölgeleri için) gezi turu planlanmıştır.

- Bu alternatif turun amacı; seyahat acenteleri aracılığıyla günlük tren seferlerinden yararlanılarak, TR81 Bölgesi'ndeki doğa, kültür ve inanç turizm odaklı yerlerin gezilmesi esasına dayanmaktadır.
- 2017 başında Irmak-Zonguldak demiryolu hattının açılmasıyla birlikte; turizm şirketlerinin önereceği yol haritası doğrultusunda ulaşım ve gezi programı yapılacaktır.
- Bu gezi programında diğer iki gezi alternatifinden farklı olarak tur şirketlerinin belirleyeceği güzergahta, yolcular trende konaklama yapmayacaktır.
- Tur şirketleri, tren ile gezilecek yerler arasındaki ulaşım, konaklama ve rehberlik hizmetini sağlayacaktır.
- Tüm ulaşım, konaklama ve gezi giderleri tur şirketlerinin belirlediği fiyata dahil olacaktır.
- Yurtdışındaki Interrail uygulamasının benzeri bir gezi programlanarak ve TCDD'nin aşağıda belirtilen Tren Kart uygulaması kullanılarak, ziyaretçilerin bölgeyi gezmesi amaçlanmaktadır.
- Mevcut duruma göre; Irmak'tan başlayacak olan tren turunda, anlaşma yapılan gezi turu şirketleri, yolcuları Ankara'dan Irmak'a karayoluyla götüreceklerdir.
- Daha sonra gezilecek güzergah noktalarına göre belli istasyonlara kadar tren yoluyla gidilecektir. Karayolu bağlantılı güzergahları da otobüslerle tamamlayarak geziyi devam ettirileceklerdir.

- Kömüre Giden Demiryolu Projesi, Kozlu-Üzülmez Hattı'nı da kullanarak Maden Müzesi ve Maden Ocakları'nın ziyaretiyle sonlandırılacaktır.
- Bu proje, 2018 yılında açılacak Ankara-Zonguldak Demiryolu Hattı için de geçerli olacaktır.

Bu alternatifte yararlanılacak Trenyolu Bilet Satış Uygulamaları TCDD'nin 2016 yılı başında "Tren Kart" uygulaması ile var olan tren hatlarında yaş aralıklarına (tam ya da genç), binilen tren tipine (YHT, Ana Hat, Bölgesel Hat), tercih edilen ekonomik sınıfa (business, ekonomik ya da 1. mevki) ve yolcuların biniş sayısına göre yolcular indirimli biletler satın alabilmektedirler. TCDD, paket satın alınabilmesi için yolcuların mutlaka Tren Kart üyeliklerinin olması gerektiğini zorunlu tutmaktadır. Paket kullanımlarını kişiye özel tutmakta; sadece kurumsal anlaşmalar dahilinde ilgili kurum tarafından satın alınan paketler, kurumla yapılan anlaşma kapsamında belirlenen kuralların ve geçerlilik koşullarında, hamiline seyahat hakkı sağlamaktadır. Buna göre;

Abonman Paketi

Tren Kart Abonman Paketi ile yolcuların belirleyeceği iki istasyon arasında geçerlilik tarihinden itibaren 30 gün içinde kullanılabilir. Paket aynı gün içinde uygun tren tipi ve mevkide, sadece bir gidiş ve bir dönüş seyahati için geçerlidir. İstenirse paketin geçerlilik şartlarına uygun tren tipinde, bir üst mevkide, fark ücreti verilerek seyahat edilebilmektedir.

Biniş Paketleri

Tren Kart, biniş paketlerinden herhangi biri ile yolcuların belirleyeceği iki istasyon arasında geçerlilik tarihinden itibaren 60 gün içinde kullanılabilir. Sadece YHT'lerde yolcuların belirlediği sınıflarda (ekonomik ve business) geçerli olmak üzere 5-10-15-20 ve 30 biniş hakkı veren paketler, farklı indirim oranları ile ekonomik seyahat olanakları sunmaktadır.

Gezgin Paketleri

Gezmeyi seven turistlerin, tüm Türkiye'de ve tüm trenlerde (belirlenen mevkilerde) geçerli olan ve indirimli seyahat etmesine olanak tanıyan paketlerdir.

Gezgin paketleri geçerlilik tarihinden itibaren 15 veya 30 gün içinde kullanılabilir. İstenirse paketin geçerlilik şartlarına uygun tren tipinde, bir üst mevkide fark ücreti verilerek seyahat edilebilir.

Not

2. alternatifte bulunan örnek gezi programları burada da geçerlidir.

IRMAK-ZONGULDAK HATTI
TREN GEZİSİ
2. Alternatif



- Yataklı vagon
 - Yemekli vagon
 - Sergi vagonu
 - Tiyatro vagonu
- Irmak Tren İstasyonu'nda bekletilmektedir.

Irmak-Zonguldak Hattı Tren Gezisi Programı
(4 Gece 5 Gün)

Tren Gezi Programı		
Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
1. Gün 07.00	AKM önünden hareket (Shuttle)	
07.45	Irmak'a varış	
08.00	Irmak'dan hareket	
12.00-14.00	Trende öğle yemeği	
14.00	Karabük'e varış	
14.00	Safranbolu'ya hareket (Shuttle)	Safranbolu Yörökköyü ziyareti Hıdırlık Tepesi Safranbolu Evleri Cinci Han Hükümet Konağı Saat Kulesi Arasta (Demirciler ve Bakırcılar Çarşısı)
19.00	Karabük'e varış	
19.00-21.00	Trende akşam yemeği	
	Trende Konaklama	

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
2. Gün 07.00-08.00	Karabük İstasyonu Trende kahvaltı	
08.00	Safranbolu'ya hareket (Shuttle)	Safranbolu gezi turu Bulak Mağarası Akçasu Kanyonu Tokatlı Kanyonu (Kristal Teras)
12.00	Gökçebey'e hareket	
12.00-13.00	Trende öğle yemeği	
13.00	Gökçebey'e varış	
13.10	Devrek'e hareket (Shuttle)	Devrek Baston Atölyesi
15.00	Gökçebey'e hareket (Shuttle)	
15.15	Çaycuma'ya hareket	
19.00-21.00	Çaycuma İstasyonu Trende akşam yemeği	
21.00	Çaycuma-Serbest zaman	
	Trende Konaklama	

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
3. Gün 07.00-08.00	Çaycuma trende kahvaltı	
08.00	Bartın'a hareket (Shuttle)	Bartın ve Amasra gezi turu Bartın şehir turu Amasra Müzesi Fatih Camii Bakacak Tepesi
12.00-13.00	Öğle yemeği	Amasra Balık Lokantası Amasra Kalesi Çekiciler Çarşısı
	Bartın-Serbest zaman	
18.30	Çaycuma'ya hareket (Shuttle)	
19.00-21.00	Trende akşam yemeği	
21.00	Çaycuma-Serbest zaman	
23.00	Zonguldak'a hareket	
24.00	Zonguldak'a varış	
	Trende Konaklama	

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
4. Gün 07.00-08.00	Zonguldak İstasyonu Trende kahvaltı	
08.00	Hareket (Shuttle)	Zonguldak şehir turu Gökgöl Mağarası Maden Müzesi Maden gezisi
12.00-14.30	Öğle yemeği	Zonguldak Lokantası
14.30	Kdz. Ereğli'ye hareket (Shuttle)	Elpek Bezi Atölyesi Cehennemağzı Mağarası Kdz. Ereğli Müzesi Alemdar Gemisi Müzesi Fetih Çınarları
19.00	Zonguldak'a hareket (Shuttle)	
19.30	Zonguldak'a varış	
19.30-21.30	Trende akşam yemeği	
21.30-24.00	Zonguldak-Serbest zaman	
24.00	Zonguldak'tan hareket	
	Trende Konaklama	
5. Gün 07.00	Irmak İstasyonu'na varış	
07.10	Ankara'ya hareket (Shuttle)	
08.00	Ankara'ya varış	AKM Önü

Trenle Yolculuk 4 Günde 8 Yer

Zonguldak
Karabük
Bartın



ANKARA-ZONGULDAK HATTI*
TREN GEZİSİ
3. Alternatif

*2018 yılında devreye girecek

BEN

ZONGULDAK

KARABÜK

BARTIN'I

TRENLE

GEZMEK

İSTİYORUM

Ankara-Zonguldak Hattı Tren Gezisi -Alternatif 3
(5 Gece 6 Gün)

Tren Gezi Programı

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
01.00	Ankara Garı Trende Konaklama	
1. Gün 07.00-9.00	Trende kahvaltı	
08.00	Eskipazar'a varış	
09.00	Hareket (Shuttle)	Hadrianapolis Tapınağı
10.30	Karabük'e hareket	
11.30	Karabük'e varış	
11.30	Safranbolu'ya hareket (Shuttle)	Safranbolu gezi ve alışveriş turu
12.00-13.00	Öğle yemeği	Safranbolu
		Yörükköyü ziyareti Hıdırlık Tepesi Safranbolu Evleri Cinci Han Hükümet Konağı Saat Kulesi Arasta (Demirciler ve Bakırcılar Çarşısı)
18.30	Karabük'e hareket (Shuttle)	
19.00-21.30	Trende akşam yemeği Trende Konaklama	

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
2. Gün 07.00-09.00	Karabük İstasyonu trende kahvaltı	
09.00	Hareket (Shuttle)	Safranbolu gezi turu Bulak Mağarası Akçasu Kanyonu Tokatlı Kanyonu (Kristal Teras)
11.45	Gökçebey'e hareket	
12.00-13.30	Trende öğle yemeği	
13.30	Gökçebey'e varış	
13.40	Devrek'e hareket (Shuttle)	Devrek Baston Atölyesi
15.30	Gökçebey'den hareket	
15.45	Çaycuma'ya varış	
16.00	Hareket (Shuttle)	Filyos-Tieion Antik Kenti
19.00-21.30	Trende akşam yemeği Trende Konaklama	
3. Gün 07.00-09.00	Trende kahvaltı	
09.00	Bartın'a hareket (Shuttle)	Bartın ve Amasra gezi turu Bartın şehir turu Amasra Müzesi Fatih Camii Bakacak Tepesi
12.00-13.30	Öğle yemeği	Amasra Balık Lokantaları Amasra Kalesi Çekiciler Çarşısı
15.00-18.00	Serbest zaman	
18.00	Çaycuma'ya hareket (Shuttle)	
19.00-21.30	Trende akşam yemeği	
20.00	Zonguldak'a hareket	
21.00	Zonguldak'a varış	
22.00	Hareket (Shuttle)	Zonguldak şehir turu ve otele varış
	Otelde Konaklama	

Hareket Saati	Hareket Yeri	Gezilecek Yerler
4. Gün 07.00-09.00	Otelde kahvaltı	
09.00	Hareket (Shuttle)	Zonguldak gezi turu Gökgöl Mağarası Maden Müzesi Maden Gezisi
12.00-14.30	Öğle yemeği ve serbest zaman	
14.30	Kdz. Ereğli'ye hareket	Elpek Bezi Atölyesi Cehennemağzı Mağarası Kdz. Ereğli Müzesi Alemdar Gemisi Müzesi Fetih Çınarları
17.00-22.00	Kdz. Ereğli-Serbest zaman	
22.00	Zonguldak'a hareket (Shuttle)	
23.00	Zonguldak'a varış	
24.00	Ankara'ya hareket	
	Trende Konaklama	
5. Gün 08.00	Ankara'ya varış	Ankara Garı



TCDD Özel Gezi Treni Özellikleri

Ankara-Bartın-Karabük ve Zonguldak hattında düzenlenecek gezi turunda kullanılacak olan gezi treni, bir lokomotif ve 9 vagonlardan oluşmaktadır.

Vagonlar;

6 adet yataklı,

2 adet yemekli,

1 adet konferans veya tiyatro vagonu olarak düzenlenecektir.

1 yataklı vagona 10 kompartıman bulunmaktadır. Toplam 20 kişiliktir.

Yemekli vagonlar 47 veya 55 kişiliktir.

Konferans vagonu, sergi veya tiyatro vagonuna dönüştürülebilmektedir.





Konferans Vagonu: 42 kişiliktir. Amaca uygun olarak sergi veya tiyatro vagonu ile değiştirilebilmektedir.



Yataklı Vagon: 2 kişilik 10 kompartımandan oluşmaktadır. 1 yataklı vagon toplam 20 kişiliktir. Vagonlarda lavabo, askılık ve mini buzdolabı bulunmaktadır.





Yemekli Vagon: 47 veya 55 kişiliktir.



Salon Vagon

Salon vagonunda hem iş seyahatleri, hem de özel günler için yolcuların tüm ihtiyaçları karşılanabilmektedir. Toplantı ve sohbet amaçlı salon bölmesi, suit oda, özel duş-WC-lavabo sistemi, iklimlendirme (soğutma, ısıtma, havalandırma), otomatik aydınlatma düzeni ve diğer özellikleriyle yolcuların konforlu bir ortamda çalışarak seyahat etmesi sağlanmaktadır.



Salon Vagonunun Özellikleri

Salon Bölmesi: 8 kişilik oturma grubu, LCD TV, DVD Player, müzik yayın sistemi bulunmaktadır.

Toplantı Masası: 8 kişilik toplantı yapılmasına uygun masada, personel çağrı düğmesi ile elektronik cihazlar ve bilgisayar kullanımı için elektrik sistemi bulunmaktadır.

Suit Oda: İki kişi için yatma, oturma ve çalışma imkanı, özel duş-WC-lavabo sistemi, minibar, gardrop ve personel ile haberleşmek için dahili telefon bulunmaktadır.

Kompartman: İkişer kişilik 3 adet yataklı kompartıman.

Isıtma ve Soğutma Sistemi: Otomatik iklimlendirme sistemi (soğutma-ısıtma-aydınlatma).

Mutfak: Sıcak/soğuk içecek ve yiyecek hazırlamaya uygun vagonun tüm bölümlerinde kablosuz internet bağlantısı.



Konferans Vagonu ile iş seyahatlerinde tüm ihtiyaçlara cevap verecek imkanları ile hizmet sunmaktadır. Konferans vagonunun özellikleri:

- 26 kişilik toplantı masası ve koltukları,
- 21 kişilik Business Class Pulman Koltuk,
- Scanner-Faks-Renkli Printer-Fotokopi Compact Cihazı,
- DVD Playerli ev tiyatro sistemi,
- 42" Plazma TV,
- FM Radyo (Ses düzeni ile entegre),
- 19" LCD Monitör,
- Projeksiyon cihazı ve perdesi,
- Konferans Sistemi (1 Başkan+13 Delege ünitesi),
- 13 adet dahili yayın hoparlörü,
- 2 adet 5+1 ses düzeni,
- Mutfak (Mikrodalga fırın, çay ocağı ve soğutucular).

• TÜVASAŞ Panoromik Özel Yolcu Vagonu Üretim Bedeli: 1.250.000,00.-TL+KDV •

CEHENNEMAĞZI
MAĞARASI

MADEN MÜZESİ

SAFRANBOLU EVLERİ

TIEION ANTİK KENTİ

YEMENİCİLER
ARASTASI

CINCIHAN

HADRIANAPOLİS

AMASRA KALESİ

KÜRE DAĞLARI



TCDD Özel Gezi Treni
5 Günlük Kiralama Ücreti:
22,600,00.- €+KDV

AMASRA KALESİ

CINCIHAN

SAFRANBOLU EVLERİ

KÜRE DAĞLARI

CEHENNEMAĞZI
MAĞARASI

TIEION ANTİK KENTI

MADEN MÜZESİ

YEMENİCİLER
ARASTASI

HADRIANAPOLİS

8

Koçlu-Üzümler
Demiryolu Hattı



ZONGULDAK
Maden Müzesi

Kozlu-Üzülmez Demiryolu Hattı

Zonguldak ilinde TTK tarafından kömür madeni taşımada kullanılan demiryolu güzergahlarından biri olan Zonguldak-Kozlu demiryolu hattı, Zonguldak Merkez ilçeyi Kozlu ilçesine bağlayan, 4279 metre uzunlukta, tek hatlı bir demiryoludur. İnşa edildiği tarihte 4879 metre uzunlukta olduğu, sonradan Kozlu ilçe merkezinde kalan yaklaşık 600 metre uzunluğundaki kısmın söküldüğü anlaşılmaktadır.

Demiryolu hattı, Kozlu ağı İhsaniye Mahallesi'nde ve Zonguldak ağı Çaydamar Mahallesi'nde bulunan "17" numaralı tünelle birleştirilmiştir.

Hatta ait bilgiler, gözlemler yardımıyla elde edilmeye çalışılmıştır. Bu amaçla 26 Kasım 2016 tarihinde arazi gezisi gerçekleştirilmiştir. Tünelde aydınlatma bulunmamaktadır. Tünel içi sığınma ceplerinin yerleri ilk girişte tespit edilmiş; ancak diğerlerinin yerleri bilinmediğinden ve güvenli olmadığı için 150-200 metre mesafeden daha fazla ileri gidilememiş; ancak fotoğrafları alınmıştır.

İncelenen Zonguldak-Kozlu hattında halen dizelli çekim uygulanmaktadır.

Çekilecek yüklerin büyük ve taşıma (yolculuk) talebinin yüksek olduğu hatlarda elektrikli çekim türü önerilmektedir. Yavaşlama ve hızlanma gerektiren demiryolu yolcu taşımacılığı gibi istasyonlar arası kısa mesafelerde, elektrikli çekim daha uygundur. Elektrikli çekimde istasyon alanları ile tünellerde egzoz gazı söz konusu değildir. Elektrik motorları, dizel makinaların aksine yüksek titreşim ve sarsıntı üretmediğinden yolculuk konforu da yüksektir.

Ayrıca yük taşımacılığından farklı olarak yolcu taşımacılığında tesis ve hizmetlerin temini için ilave yatırıma ihtiyaç duyulmaktadır. Yaklaşık 4,5 km. uzunluğunda olan Zonguldak-Kozlu Demiryolu Hattı halen kömür madeni taşımacılığı için



kullanılmaktadır. Hattın geçtiği güzergah üzerinde yaklaşık toplam 8000 nüfusa sahip Çaydamar, İhsaniye, Kılıç Mahalleleri ve 1752 çalışanı olan TTK Kozlu Müessesesi bulunmaktadır. İlk bakışta, hat üzerinde yolcu taşımacılığına talep potansiyeli bulunmaktadır.

Hattın başlangıcında Zonguldak Garı bulunduğu için, yolcuların iniş ve binmesini sağlayacak peronlar, bekleme alanları, bilet satış gişesi, umumi hela vb. hizmetleri temin edecek tesisler mevcuttur. Ancak hattın sonunda, Kozlu TTK Müessesesi arazisi içerisinde, yükleme-boşaltma ve depolama tesisleri vardır. Bu iki nokta arasında durak bulunmamaktadır. Dolayısıyla bu durumla yolcu taşımacılığında kullanılamamaktadır. En azından Kozlu'da bir iniş-biniş peronu, bekleme alanı, bilet satış gişesi vb. tesise ihtiyaç vardır. Ayrıca demiryolu hattının bakım-onarımına ihtiyacının olup olmadığı incelenmelidir.

Halen TCDD tarafından kullanılan ve dizelle çalışan DMU tipi setler Karabük-Zonguldak hattında çalışmaktadır. Hem çekici hem de taşıyıcı özelliği vardır. Bu hatta yolcu taşımak için DMU (Diesel Multiple Unit, Dizel Tren Seti) tipi demiryolu arabaları kullanılabilir.



Rombaki Köşkü

Kozlu-Üzülmez Demiryolu Hattı için Sonuç ve Öneriler

Kozlu-Üzülmez arasında halen TTK tarafından kömür madeni taşımak için aktif olarak kullanılan demiryolu hattının yolcu taşımacılığı ve tren turizmi için kullanılabileceği değerlendirilmiştir.

Ayrıca Çaydamar, Kılıç ve İhsaniye Mahalleleri geçmişte olduğu gibi yeniden değerlendirilerek, şehre yeni yerleşim alanları kazandırılabilir.

Mevcut durumda bu mahallelerdeki yerleşik nüfusun ilçe merkezlerine ulaşım için bu hattı tercih etmesi durumunda, sahil karayolundaki trafik yükünün kısmen de olsa azalma potansiyeli bulunmaktadır.

Söz konusu hattın tarihi olması ve güzergah boyunca görülecek tarihi ve doğal alanlar bulunması nedeniyle tarih, kültür, nostalji ve doğa turları (Zonguldak Maden Müzesi, 63 Kömür Maden Ocakları vb.) için cazip olup, turizm ekonomisine katkı sağlayabilecektir.

Son olarak, Zonguldak-Kozlu Demiryolu Hattı'nın yolcu taşımacılığında kullanılabilmesi amacıyla, gerekli altyapı tesislerinin inşasına yetecek büyüklükte arazinin tahsisi veya kamulaştırılması, yük ve yolcu taşımacılığının hat üzerinde birlikte yapılmasını sağlayacak TTK-TCDD ve Valilik arasında bir protokolün imzalanması gerekmektedir.



Üzülmez Kök Fabrikası Bacası



Rombaki Lavuarı



Derebaca



Rombaki Atölyesi



Kozlu-Üzülmez Tren Yolu Tünelleri

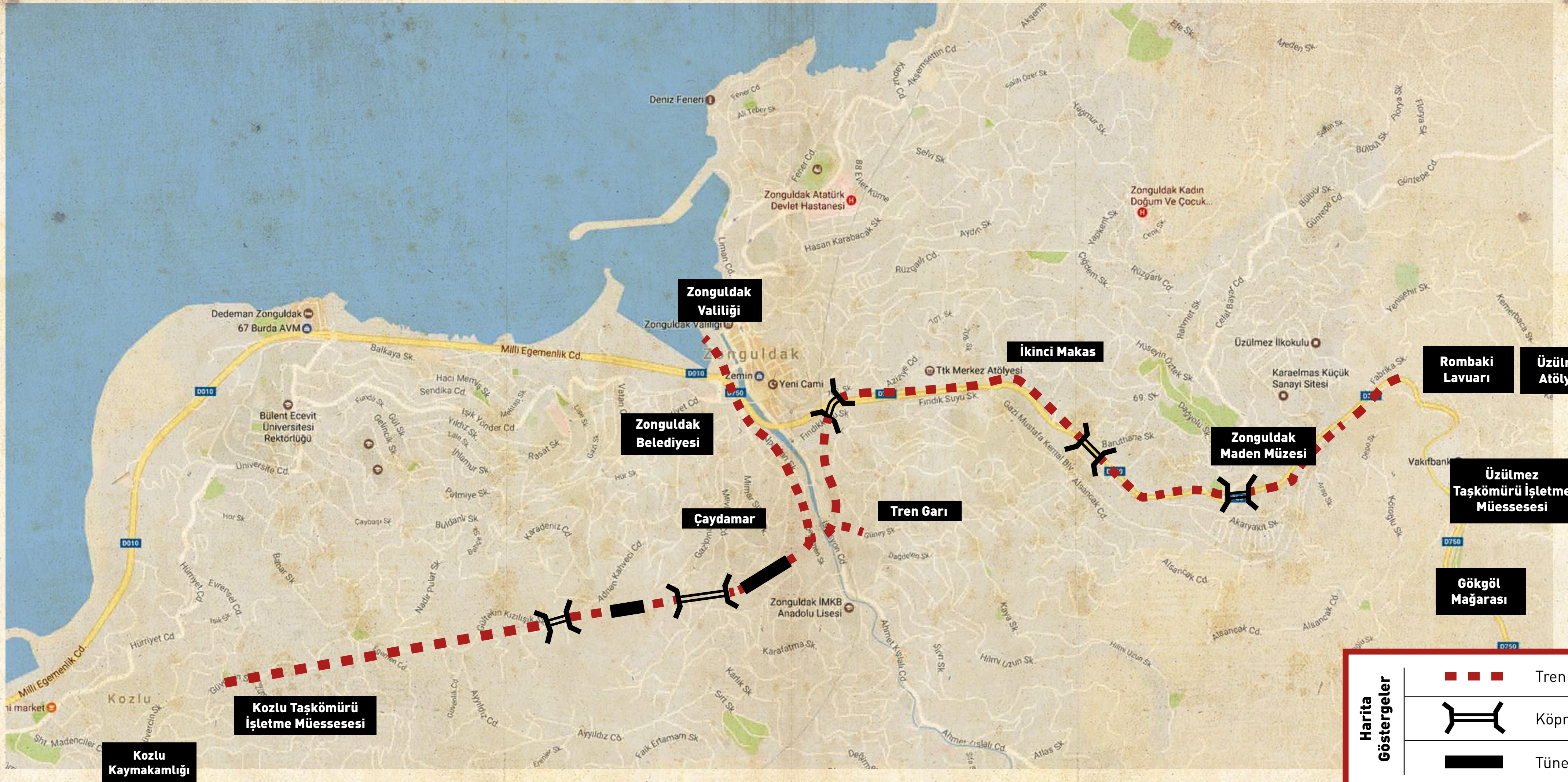


1940'lı yıllardan günümüze Zonguldak'ın Kozlu ilçesini Zonguldak Tren İstasyonu'na (Çaydamar'a) bağlayan bir demiryolu hattının olduğu bilinmektedir.

Kozlu Lavuarı'ndan, Zonguldak kent merkezine ulaşan Kozlu Demiryolu, Üzülmöz Lavuarı'ndan başlayıp Zonguldak Limanı'na kadar uzanan (dekovil hattı olarak ilk kez 1851 yılında İngilizler tarafından yapılan) Üzülmöz Demiryolu ile Zonguldak Garı'nda birleşmektedir. Burada sözü edilen demiryolu aynı zamanda Zonguldak Tren İstasyonu ve ulusal demiryolu sistemiyle bütünleşmiş durumdadır.

1926 yılına ait topografik haritalarda görüldüğü gibi, ilk kez 1851 yılında, dekovil hattı olarak İngilizler tarafından yapılan ve daha sonra Gelik ve Üzülmöz kömürlerini Zonguldak Limanı'na ulaştıran demiryolu, Üzülmöz dere yatağında vadi boyunca devam etmiştir. Zonguldak Maden Müzesi de bu demiryolu güzergahı üzerinde tarihi adıyla 274 numaralı ocakta kurulmuştur.

Böylece, ulusal demiryolu sistemiyle bütünleşmiş bir Kozlu'yu Zonguldak'a, Zonguldak'ı Üzülmöz'e bağlayan kesintisiz bir demiryolunun varlığı ortaya çıkmıştır. Bu demiryolu, Kdz. Ereğli Kömür İşletmeleri'nin kömür taşımak amacıyla yaptığı ulaştırma sisteminin bir parçasıdır. Bugün sözü edilen demiryolu hattının amacına uygun ve istenen kapasitede çalışmadığı görülmektedir. Var olan demiryolunun (Kozlu ilçesini Zonguldak il merkezine, kent merkezinden Üzülmöz Lavuarı'na kadar uzanabilecek bir hattın) turizm destinasyonu (hedef varış yeri) düşünülerek değerlendirilmesi gerekmektedir. Bunun nedeni; bu demiryolu güzergahı üzerinde Zonguldak Maden Müzesi ile Rombaki Lavuarı ve Üzülmöz Atölyesi'nin koruma altında bulunan endüstri tesislerinin yanısıra Üzülmöz Müessesesi'nin sanayi ve sosyal tesisleri bulunmaktadır. Yol güzergahı Gökgöl Mağarası ile tamamlanmaktadır.



Harita Göstergeleri	Tren Rayı	
		Tren Rayı
		Köprü
	Tünel	

Rombaki Lavuarı ve Üzülmez Atölyesi; endüstriyel kültür miras olarak koruma altında bulunan, arsa mülkiyeti hazineye ait, Türkiye Taşkömürü Kurumu'nun terk ettiği yapılardır. Yapıların çevresinin işgalden korunmuş olması, yapılacak çalışmalara avantaj oluşturmaktadır. Tarihi niteliği olan bu yapıların restorasyonu ile alanda yapılacak kültürel düzenleme çalışmaları aynı zamanda Kozlu-Üzülmez Demiryolu Hattı'nda turizm alanları oluşturacaktır.

Bu güzergahın yeniden düzenlenmesi ve Ankara yolunun tamamlanmasıyla, Kozlu'dan Asma'ya kadar uzanan hattın İhsaniye, Çaydamar gibi yerleşim yerlerinin de gelişimi sağlanacaktır. Kentin arka yakasında kömür kültürüne dayalı kent turizmini öne çıkaracak bir ulaşım ağı oluşturulmuş olacak, böylece Kozlu'dan başlayıp



yeşillikler içinde iki tünelden geçilerek, kentin arka yakasından Zonguldak Maden Müzesi'ne ulaşılacaktır. Müze ziyaretinden sonra bir araçla (ya da yine aynı trenle) Üzülmez Atölyesi (1936 TÜRKİŞ yapısı) ve Rombaki Lavuarı'nın (1907 yapımı lavuar) bulunduğu 63 ocaklarına ulaşılacaktır. Oradan Asma Kömür İşletmesi sanayi tesisleri görülebilecek ve son olarak da Üzülmez Müessesesi'ne 1 km. mesafede olan Gökgöl Mağarası gezilecektir.

Üzülmez - Zonguldak arası: 4030 m

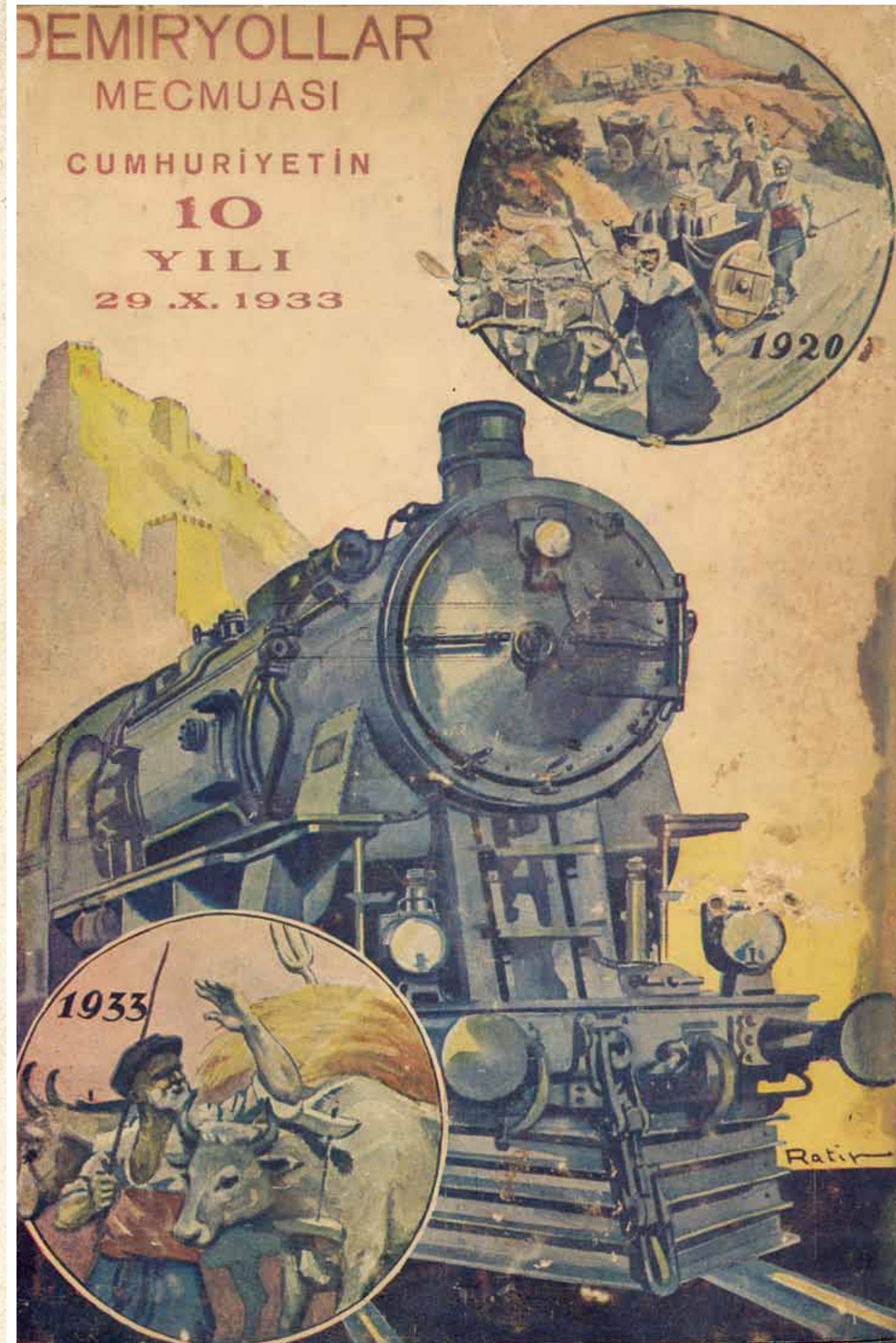
Çaydamar - Kozlu arası: 4300 m

Kozlu-Üzülmez demiryolu güzergahında 6 köprü, 2 tünel bulunmaktadır.

Kozlu-Zonguldak arasında;

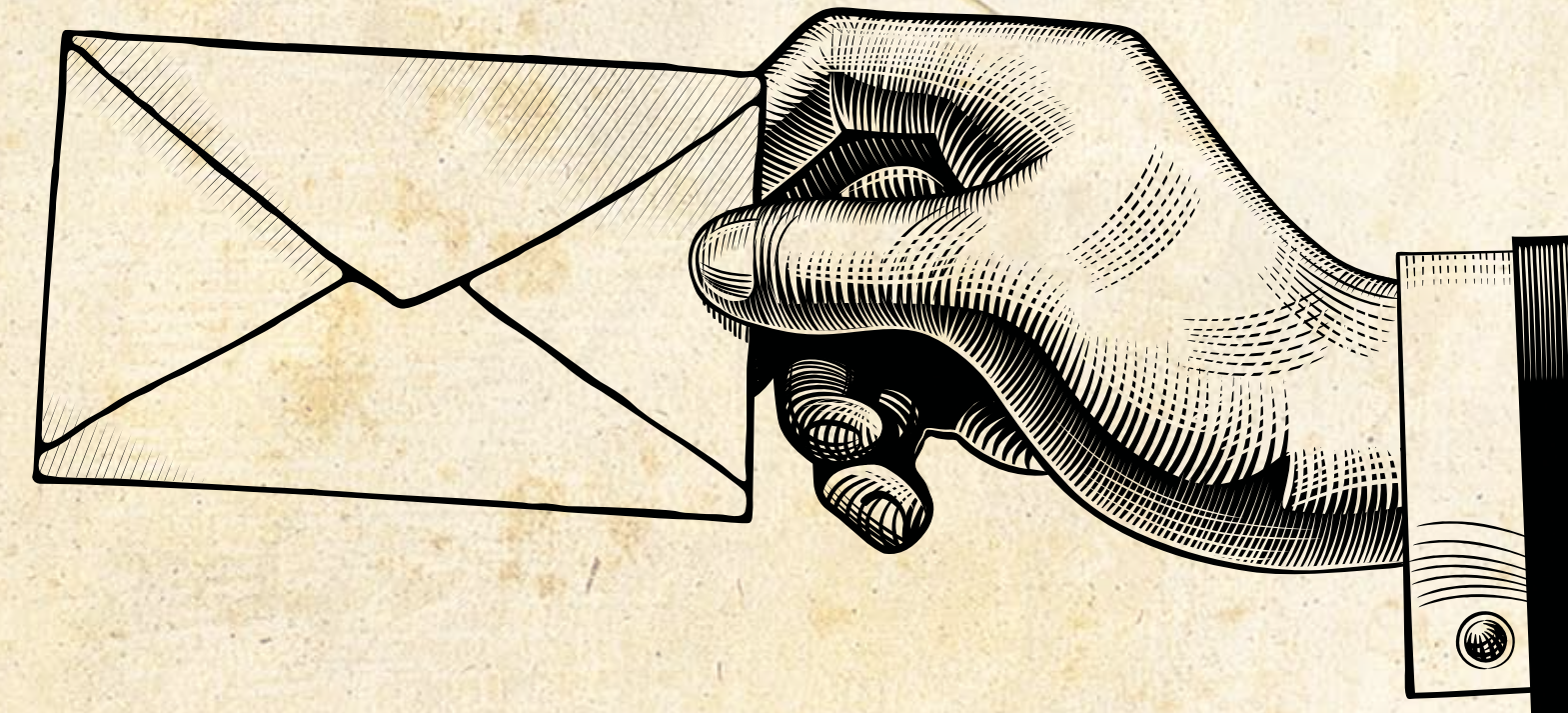
Küçük tünel: 255 m.

Büyük tünel: 1350 m.



9

Sonuç ve Öneriler

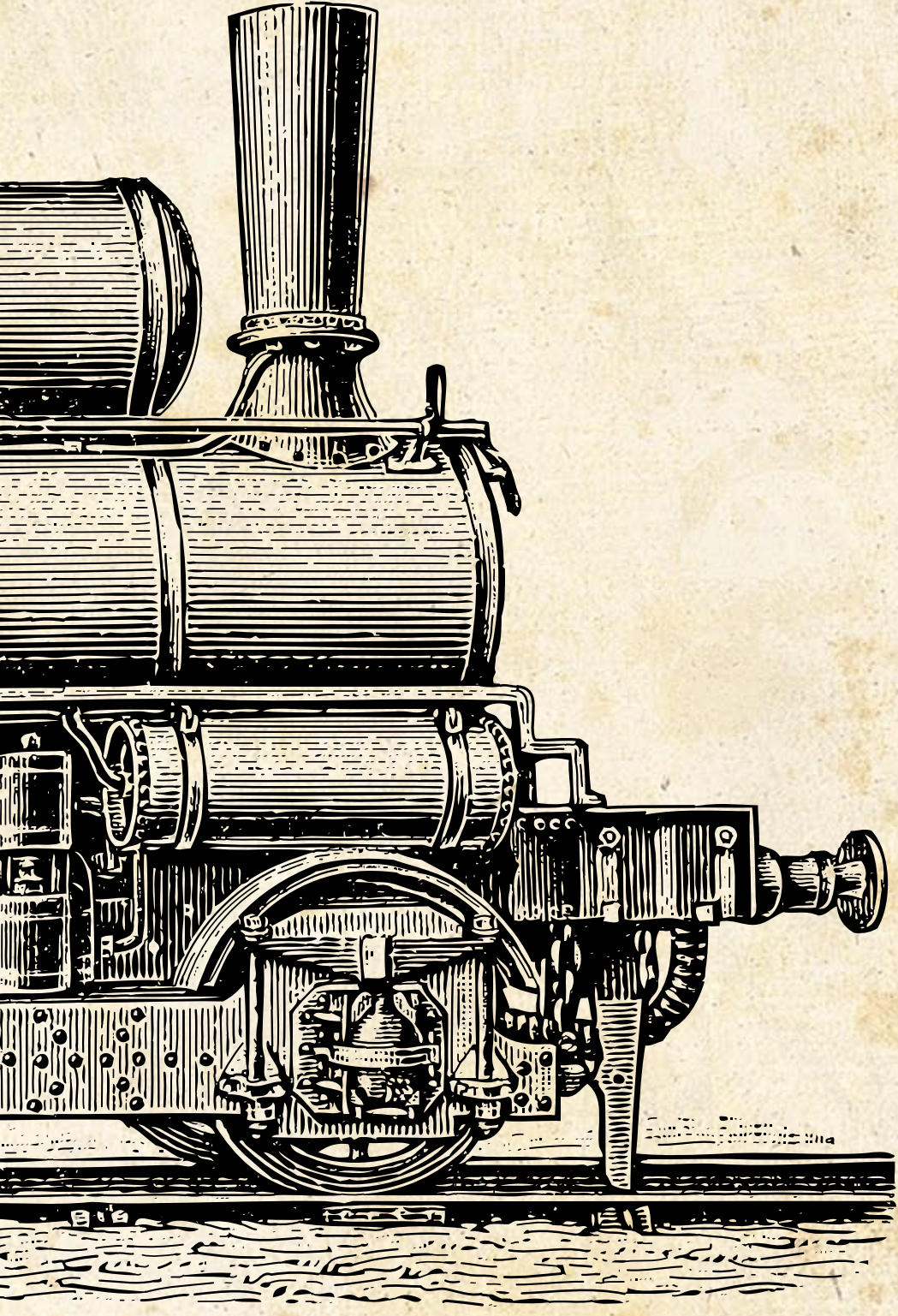


- TCDD'nin TR81 Bölgesi'nde yapılan sinyalizasyon ve rehabilitasyon çalışmaları devam etmektedir. Ankara-Zonguldak hattındaki demiryolunun kullanımı, anlaşmalı firmaların belirtilen tarihe kadar hattın yapımını bitirmesi ile mümkün olacaktır.
- TCDD'den alınan bilgiler doğrultusunda, Irmak-Zonguldak hattının 2017 yılı başında, Ankara-Zonguldak hattının da 2018'de açılacağı düşünülerek proje planlaması yapılmıştır.
- TCDD ile yapılan görüşmelerde; proje kapsamında istenilen istasyonlarda ofis kiralanarak tur satışlarının yapılabileceği belirtilmiştir.
- TCDD tarafından; bilet satışlarına karşılık turizm firmalarına %10 komisyon verilmektedir.
- Böylelikle seyahat başlangıç noktalarının dışında, gezi güzergahlarındaki istasyon noktalarından da diğer yolcuların katılımı sağlanabilecektir.
- Turizm firmalarıyla yapılan görüşmelerde; Türkiye'de kültürel ve turistik amaçlı gezilere ilgi gösteren potansiyel gezi kitlesinin İstanbul ve çevresinde bulunduğu belirtilmektedir.
- Tren yoluyla yapılan kültür turlarında İstanbul-Konya arasındaki YHT (Yüksek Hızlı Tren) seferleri tercih edilmektedir.

- Bu bilgiler doğrultusunda; TR81 Bölgesi'ndeki yerleşimlerin turizm, istihdam ve ekonomik kalkınmasına katkı yaratma amaçlı "Tren Turizmi Konsept Projesi" başlıklı gezi programları alternatif olarak hazırlanmıştır.
- Tren hatlarının kullanıma açılmasına paralel olarak; önerilen 1. ve 2. alternatif gezi turları Irmak-Zonguldak, 3. alternatif gezi turu da Ankara-Zonguldak hattı esas alınarak planlanmıştır.
- Bölgenin turizm potansiyeli, iklim koşulları ve insanların seyahat etme alışkanlıkları göz önünde bulundurularak "Tren Turizmi Konsept Projesi" kapsamındaki gezi turlarının Nisan ve Ekim ayları arasında planlanması öngörülmektedir.
- 1. alternatif planlama; gezinin demiryolu hatlarıyla birlikte, karayolu (tur firmalarınca sağlanacak araçlarla) transferlerini kapsamaktadır.
- Bu gezi programı ile mevcut yataksız tren seferleriyle seyahatın sürdürülmesi, konaklamanın bölgede yer alan konaklama tesislerinde yapılması, böylelikle bölge turizmine olan katkının artırılması hedeflenmiştir.
- Konuyla ilgili olarak Türkiye'nin önde gelen turizm acentalarından Setur, ETS, Ves Turizm, Mika Tur ile yapılan görüşmelerde "Tren Turizmi Konsept Projesi" büyük bir heyecan yaratmıştır.

- Yapılan görüşmelerde; bölgede bazı şirketler ve yerel turizm firmalarının çok düşük maliyetlerle bu tür seferler düzenlediklerini, maliyetlere eklenecek yeni giderlerin (karayolu dışında eklenecek tren fiyatları, projenin tanıtım amaçlı olması nedeniyle gezi destinasyonun daha kapsamlı olması vb.) rekabet etme gücünü ortadan kaldıracağı sonucu vurgulanmıştır.
- Ayrıca, bazı turizm firmalarınca halihazırda gerçekleştirilen “trenyolu gezilerinin” daha uzun mesafeli gezi noktalarını (Güneydoğu, Van ve Sivas gibi destinasyonlar) kapsadığı, kısa mesafeli destinasyonlarda bu durumun verimli olmadığı ifade edilmiştir.
- 2. alternatif planlama; tren hatlarının açılmasına paralel olarak 2017 yılı için Irmak-Zonguldak hattı çerçevesinde 4 günlük olarak, 3. alternatif planlama ise 2018 yılı için Ankara-Zonguldak tren hattı esas alınarak 5 günlük olarak planlanmıştır.
- 2. ve 3. alternatif olarak önerilen gezi planlamalarında; bölgenin tanıtım ve ekonomik kalkınmasına katkı yaratacak bu projenin işlerlik kazanabilmesi için “Kömüre Giden Demiryolu” konseptinin daha çarpıcı detaylarla vurgulanması amaçlanmıştır.

- Bu nedenle TCDD Özel Gezi Trenleri, bu planlamada esas alınarak, mevcut tren projesinin cazibesinin ve katılımının artırılması hedeflenmiştir.
- TCDD yetkilileri ile yapılan görüşmelerde; bu tür bir gezi treninin kiralama yolu ile temin edilebileceği, hatta talep edilmesi halinde TÜVESAS tarafından özel gezi treni imalatının da (üstü açık ya da cam tavanlı vagonlar) yapılabileceği anlaşılmıştır.
- Bu çerçevede kullanılması önerilen Özel Gezi Trenleri ile geziye katılan kişiler, konaklamanın büyük bir kısmını trende yapıp, gemi turlarında olduğu gibi bavul açma-kapama, her gün otel değiştirme sıkıntısından kurtulacak, gezi boyunca trende yapılacak etkinliklerden (söyleşi, madenciliğin öyküsünün anlatılması, müzik dinletileri vb.) faydalanacaklardır.
- Yolculuğun konseptine uygun olarak Maden Gezisi'yle son bulacak olması da bu seyahatin cazibesini arttıracaktır.
- Özel Gezi Trenleri'yle yapılacak bu planlama; katılımcılar açısından bir cazibe oluşturmakla birlikte, turizm şirketlerinin yapacağı tur paketi satışlarında, TCDD tarafından talep edilen ortalama 5 günlük özel gezi treni kiralama bedelinin (yaklaşık 22.600,00.-€) yaptıkları maliyet analizlerinde büyük bir handikap olduğu tespit edilmiştir.



Hedef 1

Batı Karadeniz Bölgesine Yönelik Tren Turizmi Konseptinin Geliştirilmesi

Eylem 1

Proje Raporunun Tamamlanması ve Proje Komitesinin Belirlenmesi

Eylem 2

Eylem Planının Uygulanması

Eylem 3

Turizmin Canlandırılmasına Yönelik olarak Ankara ve Zonguldak Arası Seferlerin Gerçekleştirilmesi İçin Lobi Faaliyetlerinin Yapılması

Hedef 2

Tren Turizmi Çalışmasının Tanıtımının Yapılması ve Kamuoyunda Farkındalığın Artırılması

Eylem 1

Çalışmanın İlk Tanıtım Materyallerinin Hazırlanması

Eylem 2

Çalışmanın Kamuoyuna Tanıtımının Yapılması

Eylem 3

Anlaşma Yapılan Tur Firmalarıyla İşbirliği İçerisinde Reklam Faaliyetlerinin Yapılması

Eylem 4

Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için sosyal medya kampanyası düzenlenmesi

Eylem 5

Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için ilgili Bakanlıklar, Bölge Milletvekilleri, Bürokratlarla görüşülmesi

Hedef 3

Tren Turizmi Çalışmasının Genişletilmesi

Eylem 1

Kozlu - Üzülmüş Tren Yolu Hattına İlişkin Ayrı Bir Rapor Düzenlenmesi

Eylem 2

Kozlu-Üzülmüş Tren Yolu Hattının Ulaşım ve Turizm Amaçlı Kullanımına Başlanması

Planlanan Eylemler			
Hedef 1: Batı Karadeniz Bölgesine Yönelik Tren Turizmi Konseptinin Geliştirilmesi			
Eylem 1.1.: Proje Raporunun Tamamlanması ve Proje Komitesinin Belirlenmesi			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Proje raporunun tamamlanması 2) Zonguldak Valiliği tarafından Proje Komitesi Oluşturulması	....Ocak 2017	....Şubat 2017	Zonguldak Valiliği Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Zonguldak İl Özel İdaresi TCDD'nin İlgili Birimi
Eylem 1.2.: Eylem Planının Uygulanması			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Eylem Planı uygulanması için Proje Komitesi arasında görev dağılımının yapılması 2) Proje Komitesi dışında yer alan kurum ve kuruluşların gerçekleştireceği eylemlerin belirlenmesi ve ilgili kurumlara bildirilmesi 3) Eylem Planının düzenli takibi ve raporlanması	....Şubat 2017	....Aralık 2018	Zonguldak Valiliği Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Zonguldak İl Özel İdaresi TCDD'nin İlgili Birimi Belediyeler İlgili Diğer Kurum ve Kuruluşlar
Eylem 1.3.: Turizmin Canlandırılmasına Yönelik olarak Ankara ve Zonguldak Arası Seferlerin Gerçekleştirilmesi İçin Lobi Faaliyetlerinin Yapılması			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Yerel ve ulusal basında seferlere olan talebi gösterir nitelikte haberlerin yapılması 2) Turizm seferlerine talebi artırmak ve farkındalık yaratmak için halkla ilişkiler faaliyetlerinin yürütülmesi	....Mayıs 2017	....Aralık 2018	Zonguldak Valiliği Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Belediyeler TCDD'nin İlgili Birimi Yerel ve Ulusal Medya Kuruluşları

Hedef 2: Tren Turizmi Çalışmasının Tanıtımının Yapılması ve Kamuoyunda Farkındalığın Artırılması			
Eylem 2.1.: Çalışmanın İlk Tanıtım Materyallerinin Hazırlanması			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Kamuoyunu bilgilendirmeye yönelik tanıtıcı ve görsel materyallerin hazırlanması (takvim, broşür, video vb.)	...Ocak 2017	...Haziran 2017	Zonguldak Valiliği Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı İlgili Kurum ve Kuruluşlar Reklam Ajansları
Eylem 2.2.: Çalışmanın Kamuoyuna Tanıtımının Yapılması			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Reklam ajanslarının araştırılması ve Medya Planının yapılması 2) Yerel ve ulusal basında haberlerin yapılması 3) Halkla ilişkiler çalışmalarının yürütülmesi	...Şubat 2017	...Haziran 2018	Zonguldak Valiliği Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Belediyeler İlgili Kurum ve Kuruluşlar Reklam Ajansları
Eylem 2.3.: Anlaşma Yapılan Tur Firmalarıyla İşbirliği İçerisinde Reklam Faaliyetlerinin Yapılması			
Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Proje Komitesinin tur şirketlerinin pazarlama bölümlerinden yetkililer ile görüşmesi 2) Tur operatörlerinin bölgeye davet edilmesi, bölgenin gezdirilmesi 3) Ortak reklam çalışmalarının yürütülmesi	...Mart 2017	...Haziran 2018	Zonguldak Valiliği Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Belediyeler Tur Şirketleri Reklam Ajansı

Eylem 2.4.: Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için sosyal medya kampanyası düzenlenmesi

Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Proje komitesi tarafından Facebook, Twitter ve change.org üzerinden sosyal medya kampanyalarının başlatılması 2) Zonguldak Valiliği ve diğer ilgili kurum ve kuruluşların web sitelerinden sosyal medya kampanyasının sürdürülmesi	.....Mayıs 2017	....Aralık 2018	Zonguldak Valiliği Sivil Toplum Kuruluşları Yerel ve ulusal medya kuruluşları Diğer ilgili kuruluşlar

Eylem 2.5.: Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için ilgili Bakanlıklar, Bölge Milletvekilleri, Bürokratlarla görüşülmesi

Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Bölge milletvekillerini TBMM'de STK'larla ziyaret 2) Bölge milletvekillerinin desteğiyle meclis ziyareti 3) TBMM düzeyinde tanıtım ve lobi faaliyetlerinin sürdürülmesi ve onların aracılığıyla duyuruların yapılması	.....Mayıs 2017	....Haziran 2018	Zonguldak Valiliği Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Belediyeler Bölge Milletvekilleri Ulaştırma Bakanlığı TCDD

Hedef 3: Tren Turizmi Çalışmasının Genişletilmesi

Eylem 3.1.: Kozlu – Üzülmaz Tren Yolu Hattına İlişkin Ayrı Bir Rapor Düzenlenmesi

Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Kozlu-Üzülmaz Tren Yolu Hattının rapor çalışmasının başlatılması 2) Rapor için ilgili kurum ve kuruluşlarla temas kurularak görüş alışverişinde bulunulması 3) Raporun tamamlanması ve kamuoyuna sunulması	....Şubat 2017	.....Temmuz 2017	Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı Bülent Ecevit Üniversitesi TTK Zonguldak Ticaret ve Sanayi Odası Belediyeler (Kozlu ve Zonguldak) Zonguldak İl Özel İdaresi TCDD Zonguldak İlinde yer alan ilgili kurum ve kuruluşlar

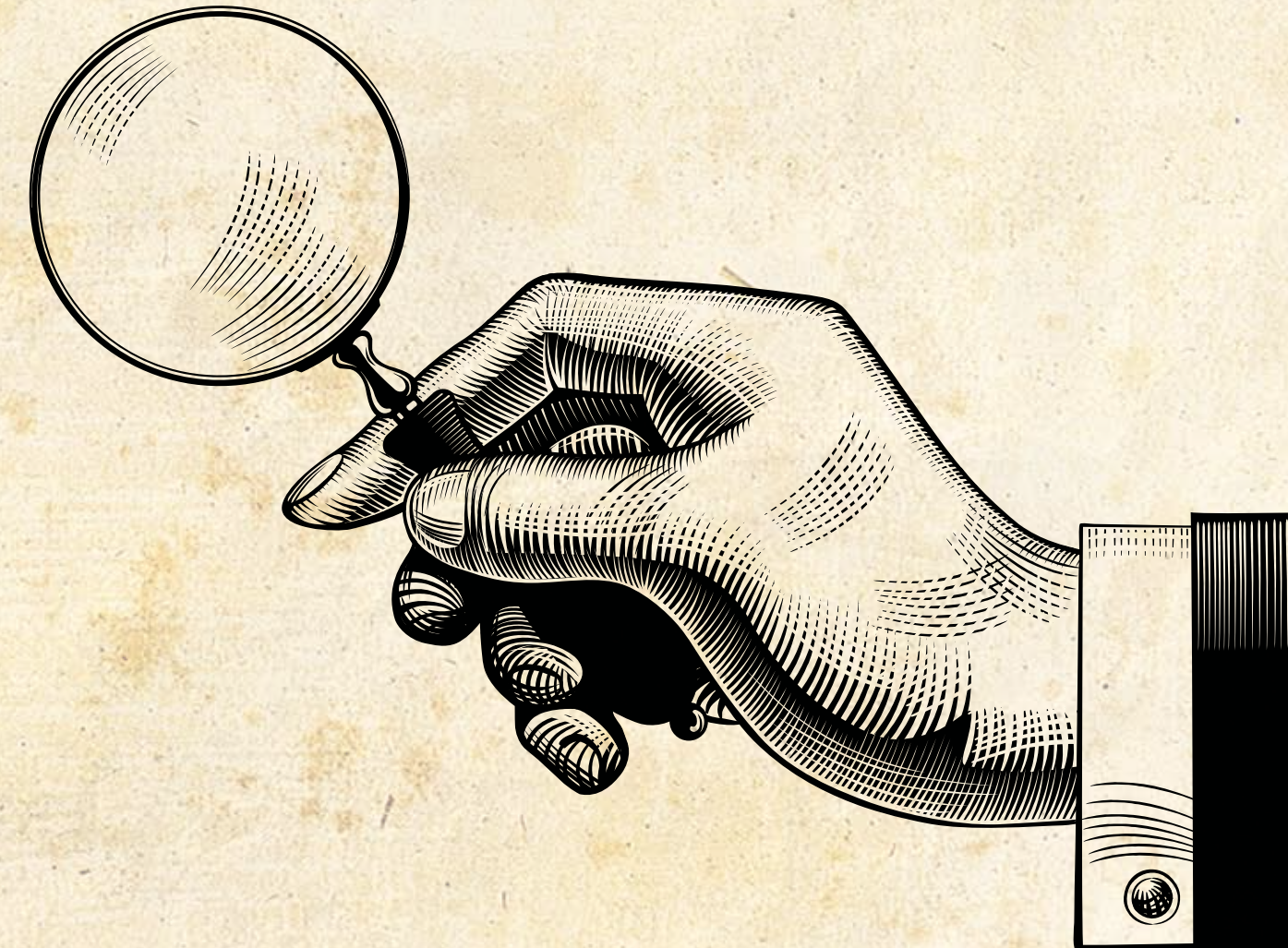
Eylem 3.2.: Kozlu-Üzülmaz Tren Yolu Hattının Ulaşım ve Turizm Amaçlı Kullanımına Başlanması

Yapılacak İşler	Başlama Tarihi	Bitiş Tarihi	İşbirliği Yapılacak Kurum ve Kuruluşlar
1) Hazırlanan rapor kapsamında ilgili belediyelerle görüşme gerçekleştirilmesi 2) TTK ve TCDD ile süreç planlaması yapılması ve gerekli izinlerin alınması 3) İlgili yapım işlerinin gerçekleştirilerek hattın kullanıma açılması	....Ağustos 2017	.....Aralık 2018	Zonguldak Valiliği Belediyeler (Kozlu ve Zonguldak) TTK TCDD İlgili kurum ve kuruluşlar

	2017												2018											
	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Hedef 1: Batı Karadeniz Bölgesine Yönelik Tren Turizmi Konseptinin Geliştirilmesi																								
Eylem 1.1.: Proje Raporunun Tamamlanması ve Proje Komitesinin Belirlenmesi																								
Eylem 1.2.: Eylem Planının Uygulanması																								
Eylem 1.3.: Turizmin Canlandırılmasına Yönelik olarak Ankara ve Zonguldak Arası Seferlerin Gerçekleştirilmesi İçin Lobi Faaliyetlerinin Yapılması																								
Hedef 2: Tren Turizmi Çalışmasının Tanıtımının Yapılması ve Kamuoyunda Farkındalığın Artırılması																								
Eylem 2.1.: Çalışmanın İlk Tanıtım Materyallerinin Hazırlanması																								
Eylem 2.2.: Çalışmanın Kamuoyuna Tanıtımının Yapılması																								
Eylem 2.3.: Anlaşma Yapılan Tur Firmalarıyla İşbirliği İçerisinde Reklam Faaliyetlerinin Yapılması																								
Eylem 2.4.: Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için sosyal medya kampanyası düzenlenmesi																								
Eylem 2.5.: Tren turizmine olan talebe yönelik kamuoyunda farkındalık yaratılması için ilgili Bakanlıklar, Bölge Milletvekilleri, Bürokratlarla görüşülmesi																								
Hedef 3: Tren Turizmi Çalışmasının Genişletilmesi																								
Eylem 3.1.: Kozlu - Üzülmüş Tren Yolu Hattına İlişkin Ayrı Bir Rapor Düzenlenmesi																								
Eylem 3.2.: Kozlu-Üzülmüş Tren Yolu Hattının Ulaşım ve Turizm Amaçlı Kullanımına Başlanması																								

10

Kaznakça



- Aktaş, M. Türkiye’de Kömür Madenciliği ve Enerjideki Rolü. <http://www.tki.gov.tr/Dosyalar/Dosya/YAZILI%20B%C4%B0LD%C4%B0R%C4%B0%20METN%C4%B0.pdf> Erişim tarihi: 20 Kasım 2016.
- Alataş, T., Somunkıran, E.T. Türkiye’de Demiryolu Ulaşımının Sorunları ve Çözüm Önerileri. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası <http://www.imo.org.tr/resimler/ekutuphane/pdf/10165.pdf> Erişim tarihi: 12 Kasım 2016.
- Ali Fırat, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları 2. Bölge Ticaret Müdürü. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Alim Kemer, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Genel Müdürlüğü Yolcu Dairesi Başkanlığı Şube Müdürü. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Apaydın, İ. (2012). Demiryollarının Mevcut Durumu, Gelişmeler ve 2023 Vizyonu. Çankırı Karatekin Üniversitesi.
- Bartın Ticaret ve Sanayi Odası. Kültür ve Turizm. <http://www.bartintso.org.tr/icerikler/sayfalar/bartın/kultur-ve-turizm> Erişim tarihi: 12 Kasım 2016.
- Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (2013). 2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı, Cilt 1: Mevcut Durum Analizi.
- Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (2015). Zonguldak Havaalanı Talep Araştırması Raporu.
- Çetinkaya, M. Filyos Vadisi Projesi. <http://www.karorsan.org.tr/images/Filyos-Vadisi.pdf> Erişim tarihi: 19 Kasım 2016.
- Drew, J., Ishida, Y. ve diğerleri (2011). Demiryolları Reformu: Tecrübeden Öğrenmek. Avrupa Demiryolları ve Altyapı Şirketleri Topluluğu. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/demiryolureform.pdf> Erişim tarihi: 17 Kasım 2016.
- Dursun Yıldırım, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Karabük İstasyon Planlama Sorumlusu. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Genç, H. (2010). Cumhuriyet’in İlk Yıllarında Zonguldak’ta Nüfus, Ticaret ve Sanayi (1920-1932)*. ZKÜ Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 6, Sayı 12, Sayfa 137-152.
- İbrahim Kekeç, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Basın Yayın Halkla İlişkiler Müşaviri. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- İbrahim Nevruz, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Çankırı Gar Müdürü. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Karabük Belediyesi. Karabük’ün Sosyal Yapısı ve Ekonomik Durumu. <http://www.karabuk.bel.tr/default2.asp?PO=sosyalekonomik> Erişim tarihi: 18 Ekim 2016.
- Karabük İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü. <http://www.karabukkulturturizm.gov.tr/> Erişim tarihi: 7 Kasım 2016.
- Kuşçu, S. (2011). Avrupa Birliği Ulaştırma Politikası ve Türkiye’ye Yansıması. Akademik Bakış, Cilt 5, Sayı 9, Sayfa 77-91.
- Kürşat Çiftlik, Etstur Ersoy Turistik Servisleri AŞ Kültür Turları Operasyon Yurtiçi Turlar Sorumlusu. Kişisel Görüşme. Aralık 2016.

- Özekeken, A.A. (1944). Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerinde Bir Deneme 1840-1940. Umumi Tarihçe ve İdari Rejimler. Hukuki Mevzuat Tarihi – İktisadi Gelişim Merhaleleri. İstanbul.
- Quataert, D. ve Özbek, N. (1999). The Ereğli-Zonguldak Coal Mines: A Catalog of Archival Documents. Turkish Studies Association Bulletin, Vol. 23, No. 1, pp. 55-67.
- Serhat Somuncuoğlu, Setur Servis Turistik AŞ Kültür Turları Yöneticisi. Kişisel Görüşme. Aralık 2016.
- Tamzok, N. (2005). Türkiye Enerji Politikaları İçerisinde Kömürün Önemi. <https://www.researchgate.net/publication/264826003> Erişim tarihi: 30 Ekim 2016.
- Tanış, M. ve Kutoğlu, H. (2016). TTK Zonguldak-Kozlu Demiryolu Hattının Kent İçi Yolcu Taşımacılığında Kullanılabilirliğinin İncelenmesi. Bülent Ecevit Üniversitesi Mühendislik Fakültesi.
- TEPAV ve BAKKA Zonguldak Yatırım Destek Ofisi (2015). Zonguldak İli Yatırım Ortamı Değerlendirmesi.
- http://www.tepav.org.tr/upload/files/haber/1424246289-3.Zonguldak_Yatirim_Ortami_Değerlendirmesi.pdf Erişim tarihi: 7 Kasım 2016.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası (2012). Oda Raporu: Ulaşımında Demiryolu Gerçeği. http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/6a9e2da28c80651_ek.pdf?tipi=3&turu=X&sube=0 Erişim tarihi: 13 Kasım 2016.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası (2008). Ulaşım ve Trafik Politikalarında Planlama Gerekliliği Oda Raporu. http://www.mmo.org.tr/genel/bizden_detay.php?kod=6199&tipi=4&sube=0#.WE_t5dCLSEI Erişim tarihi: 14 Kasım 2016.
- TMMOB Makina Mühendisleri Odası. Oda Görüşleri: Ulaşım ve Trafik Konusunda Oda Görüşleri. http://www.mmo.org.tr/resimler/dosya_ekler/a68443f5c80d181_ek.pdf?dergi=260 Erişim tarihi: 18 Kasım 2016.
- TR81 Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (2013). 2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı (Zonguldak-Karabük-Bartın): Bağımlı ekonomik yapısını kırmış ve yaşam kalitesini yükseltmiş bir bölge olmak. http://www3.kalkinma.gov.tr/DocObjects/Download/15933/TR81_B%C3%B6lgesi_Mevcut_Durum_Analizi.pdf. Erişim tarihi: 20 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattının Rehabilitasyon ve Sinyalizasyon Projesi Tamamlandı. <http://www.tcdd.gov.tr/karabuk-zonguldak-demiryolu-hattinin-rehabilitasyon-ve-sinyalizasyon-projesi-tamamlandi+h1422>
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Araştırma, Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı İstatistik Şubesi (2016). T.C. Devlet Demiryolları İstatistik Yıllığı 2011-2015. Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. 2015 Yılı Demiryolu Sektör Raporu. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2015sektorrapor.pdf> Erişim tarihi: 24 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü. Stratejik Plan 2015-2019. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/stratejik2015.pdf> Erişim tarihi: 27 Kasım 2016.

- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Araştırma Planlama ve Koordinasyon Dairesi Başkanlığı (2015). Faaliyet Raporu 2015. <http://www.tcdd.gov.tr/files/istatistik/2015faaliyetraporu.pdf> Erişim tarihi: 22 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları İşletmesi Genel Müdürlüğü Basın-Yayın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği (2016). Basın Duyurusu. <http://www.tcdd.gov.tr/files/basin/2016/14032016.pdf> Erişim tarihi: 28 Ekim 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı (2013). İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması (SEGE-2011). Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, Ankara.
- Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı. Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018. <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/Kalknma%20Planlar/Attachments/12/Onuncu%20Kalk%C4%B1nma%20Plan%C4%B1.pdf> Erişim tarihi: 14 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Kalkınma Bakanlığı (2014). Onuncu Kalkınma Planı 2014-2018: Lojistik Hizmetlerinin Geliştirilmesi Özel İhtisas Komisyonu Raporu 2023. <http://www.kalkinma.gov.tr/Lists/zel%20htisas%20Komisyonu%20Raporlar/Attachments/254/Lojistik%20Hizmetlerinin%20Geli%C5%9Ftirilmesi.pdf> Erişim tarihi: 19 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Kültür ve Turizm Bakanlığı (2007). Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı 2007-2013. <https://www.kultur.gov.tr/Eklenti/906,ttstratejisi2023pdf.pdf?0> Erişim tarihi: 20 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parkla Genel Müdürlüğü 10. Bölge Müdürlüğü (2013). Bartın Doğa Turizmi Master Planı. <http://bolge10.ormansu.gov.tr/10bolge/Files/DO%C4%9EA%20TUR%C4%B0ZM%C4%B0%20MASTER%20PLANLARI/BARTIN%20ILI%20DOGA%20TURIZMI%20MASTER%20PLANI.pdf> Erişim tarihi: 9 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parkla Genel Müdürlüğü 10. Bölge Müdürlüğü (2013). Karabük Doğa Turizmi Master Planı. <http://bolge10.ormansu.gov.tr/10bolge/Files/DO%C4%9EA%20TUR%C4%B0ZM%C4%B0%20MASTER%20PLANLARI/KARABUK%20ILI%20DOGA%20TURIZMI%20MASTER%20PLANI.pdf> Erişim tarihi: 9 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Orman ve Su İşleri Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parkla Genel Müdürlüğü 10. Bölge Müdürlüğü (2013). Zonguldak Doğa Turizmi Gelişme Planı. <http://bolge10.ormansu.gov.tr/10bolge/Files/DO%C4%9EA%20TUR%C4%B0ZM%C4%B0%20MASTER%20PLANLARI/ZONGULDAK%20ILI%20DOGA%20TURIZMI%20MASTER%20PLANI%20.pdf> Erişim tarihi: 10 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma Bakanlığı. Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi Hedef 2023. http://www.izmiriplanliyorum.org/static/upload/file/turkiye_2023_ulasim_ve_iletisim_stratejisi.pdf Erişim tarihi: 17 Kasım 2016.
- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı. Demiryolu Sektörü: Ulaşan Erişen Türkiye 2014. <http://www.udhb.gov.tr/images/faaliyet/c19d85352980eaf.pdf> Erişim tarihi: 14 Kasım 2016.

- Türkiye Cumhuriyeti Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü. İllere Göre İl Yollarının Satih Cinslerine Göre Uzunlukları (Km.). <http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/DevletIlyolEnvanter/IllereGoreIlyollari.pdf> Erişim tarihi: 15 Kasım 2016.
- Tuncay Demir, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Pazarlama Birimi. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2011). Bölgesel Göstergeler TR81 Zonguldak, Karabük, Bartın 2010. Ankara.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2014). Seçilmiş Göstergelerle Bartın 2013. <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/BARTIN.pdf> Erişim tarihi: 8 Kasım 2016.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2014). Seçilmiş Göstergelerle Karabük 2013. <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/KARABUK.pdf> Erişim tarihi: 8 Kasım 2016.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2014). Seçilmiş Göstergelerle Zonguldak 2013. <http://www.tuik.gov.tr/ilGostergeleri/iller/ZONGULDAK.pdf> Erişim tarihi: 8 Kasım 2016.
- Türkiye İstatistik Kurumu Ulusal Hesaplar Daire Başkanlığı Yıllık Hesaplar Grubu (2014). Gayri Safi Katma Değer Bölgesel Sonuçlar 2004-2011. http://www.tuik.gov.tr/jsp/duyuru/upload/yayinrapor/GSKD_Bolgesel_2004-2011.pdf Erişim tarihi: 26 Kasım 2016.
- Türkiye Taşkömürü Kurumu. Havza Tarihi. <http://www.taskomuru.gov.tr/index.php?page=sayfagoster&id=8> Erişim tarihi: 24 Kasım 2016.
- Vahit Örenli, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Yeşil Yenice İstasyon Şefi. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Vedat Akça, Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları Zonguldak Gar Müdürü. Kişisel Görüşme. Kasım 2016.
- Vikipedi, Özgür Ansiklopedi. Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları. https://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCrkiye_Cumhuriyeti_Devlet_Demiryollar%C4%B1#1923-1940_d.C3.B6nemi Erişim tarihi: 30 Kasım 2016.
- Wade, C. (2003). Overview FIDIC Conditions. SWECO International. http://fidic.org/sites/default/files/Wade_dec_03_27feb04_0.pdf Erişim tarihi: 19 Ekim 2016.
- Yapı Merkezi. Irmak-Karabük-Zonguldak Demiryolu Hattı Rehabilitasyonu ve Sinyalizasyonu. <http://www.ym.com.tr/project/6/25/irmakkarabukzonguldak-demiryolu-hatti-rehabilitasyonu-ve-sinyalizasyonu.aspx> Erişim tarihi: 15 Kasım 2016.
- Zaman, E.M. (2012). Zonguldak İnsan Mekan Zaman. TMMOB Maden Mühendisleri Odası Yayınları, Zonguldak.
- Zonguldak Yatırım Destek Ofisi. Kültür ve Turizm. <http://zonguldakyatirim.com/sayfa/kultur-ve-turizm> Erişim tarihi: 15 Ekim 2016.

*Kömüre Giden
Demir Yolu*

*Zonguldak
Karabük
Bartın*



AKARE

R ANKARA
REKLAMCILAR
DERNEĞİ ÜYESİDİR.

Akare Araştırma, Propaganda, Reklam Limited Şirketi
Abdullah Cevdet Sokak 26/7 06550 Çankaya/ANKARA
Tel: 0 (312) 442 61 25 Fax: 0(312) 440 43 48 www.akareajans.com e-mail: info@akareajans.com

