

DEMİRYOLLARININ

DÜNÜ

BUGÜNÜ

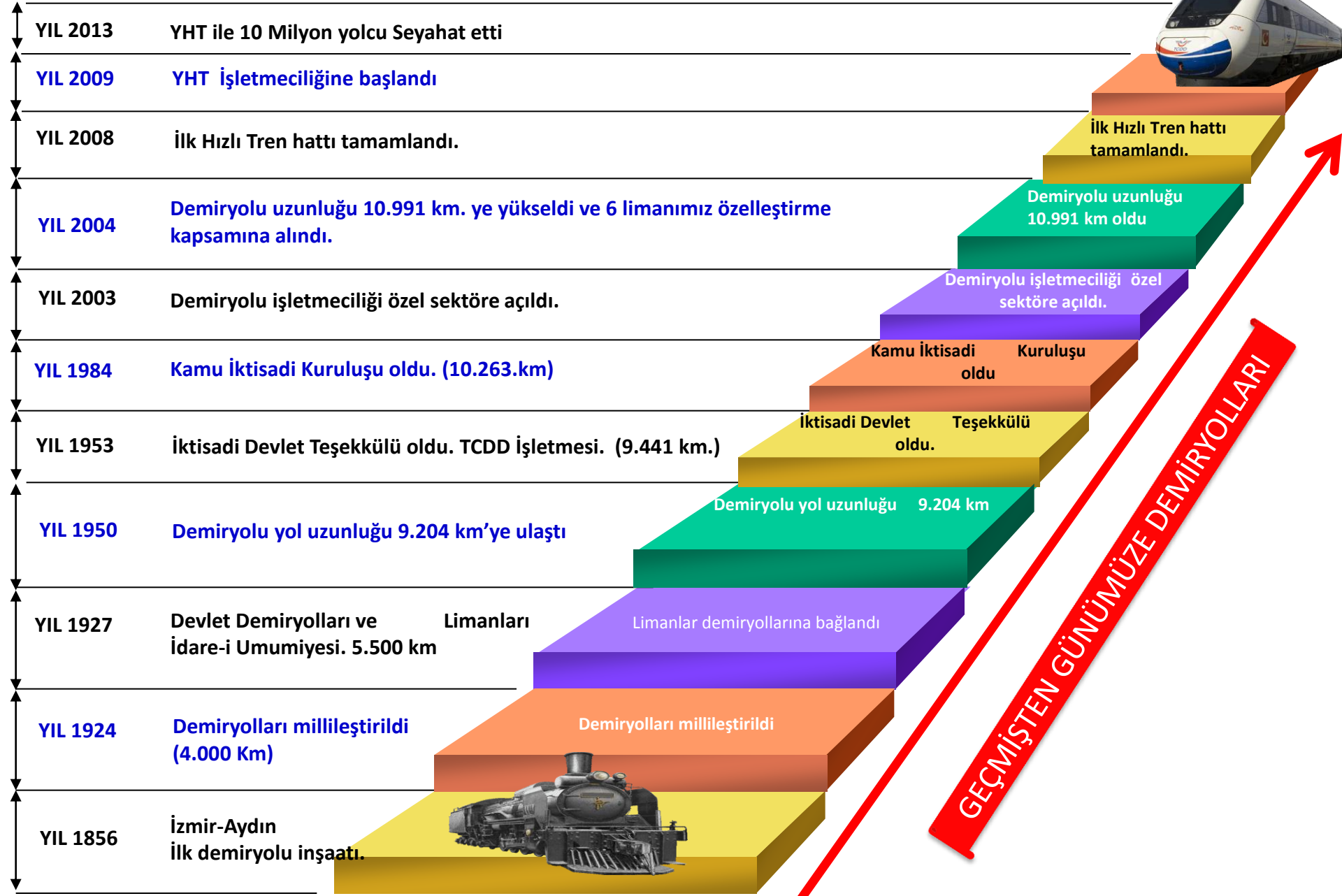
YARINI



DEMİRYOLLARININ DÜNÜ

DEMİRYOLLARININ BUGÜNÜ

DEMİRYOLLARININ YARINI



1856 YILINDA İZMİR-AYDIN HATTINA İLK KAZMA VURULDU



1856 Yılında İzmir-Aydın Hattına ilk kazma vurularak Türk Topraklarının Demiryoluyla tanışması sağlandı.

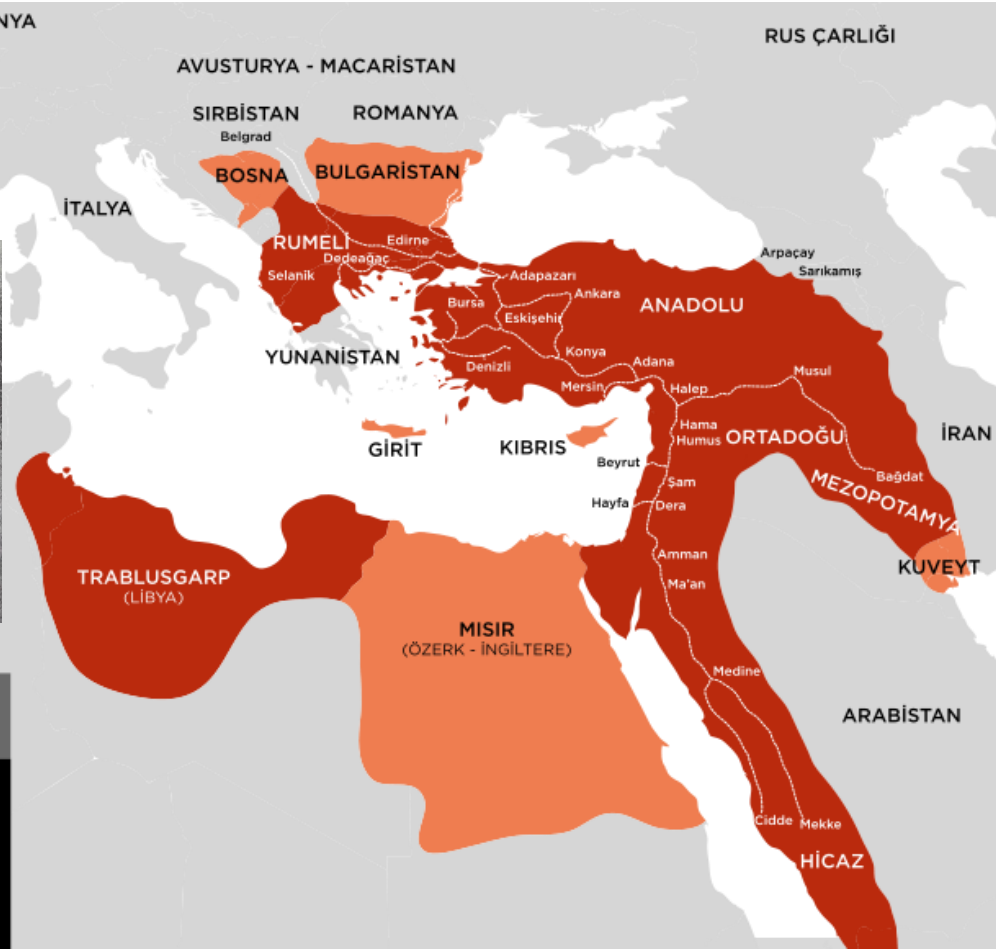
1920 YILINA KADAR HİCAZ DEMİRYOLUYLA BİRLİKTE 14.000 KM DEMİRYOLU YAPILDI

YIL 1920



II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİ DEVLET
DEMİRYOLLARI AĞI (1876-1909)

- Osmanlı Devleti
- Osmanlı Devleti'ne Bağlı Topraklar
- Diğer Devletler
- Demiryolu



Sultan II. Abdülhamid Han'ın
HİCAZ DEMİRYOLU PROJESİ

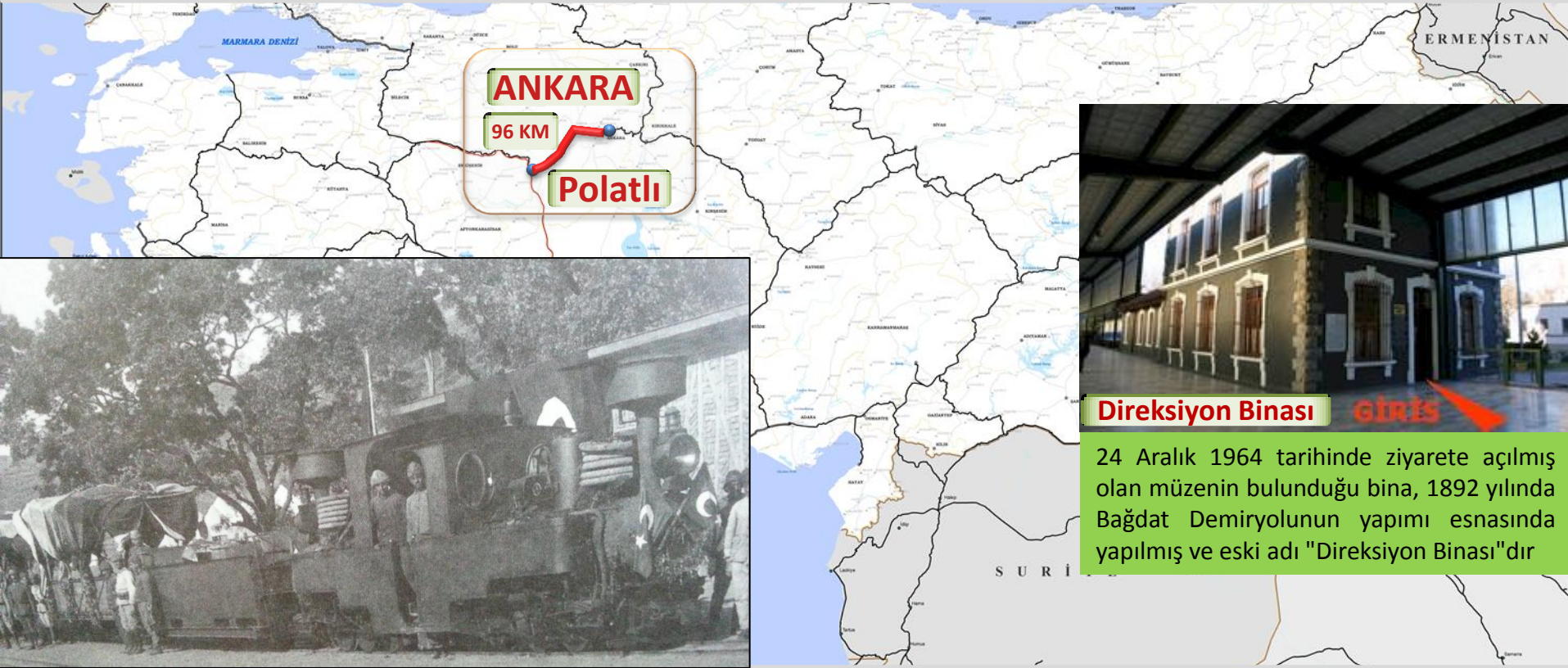


- 1920'ye kadar Osmanlı Coğrafyasında şirketler eliyle ve öz kaynaklarla yapılan Hicaz Demiryolu'yla birlikte 14.000 kilometre demiryolu yapıldı.
- Çizilen Misak-ı Milli Sınırları içerisinde 4.136 kilometre demiryolu kaldı.

ANKARA-POLATLI HATTI SAKARYA ZAFERİNDE ÖNEMLİ BİR ROL OYANADI

Kurtuluş Savaşında Demiryolu:

Gazi Mustafa Kemal Atatürk, Ankara' Garında bulunan Anadolu-Bağdat Direksiyon Binasını karargah olarak kullandı.

**Direksiyon Binası****GİRİŞ**

24 Aralık 1964 tarihinde ziyarete açılmış olan müzenin bulunduğu bina, 1892 yılında Bağdat Demiryolunun yapımı esnasında yapılmış ve eski adı "Direksiyon Binası"dır

Kurtuluş Savaşında, asker ve silahların taşınmasında demiryolları kullanıldı. Kısacık Ankara-Polatlı hattı Sakarya Zaferi'nin kazanılmasında hayati rol üstlendi.

MODERNLEŞME ENSTÜRMANI OLARAK DEMİRYOLLARI.....

Başlatılan demiryolu yapım seferberliği Cumhuriyet ekonomisinin, soysal ve kültürel hayatın lokomotifi olmuştur.

Yüzlerce yerleşim yeri; demiryolu sayesinde;

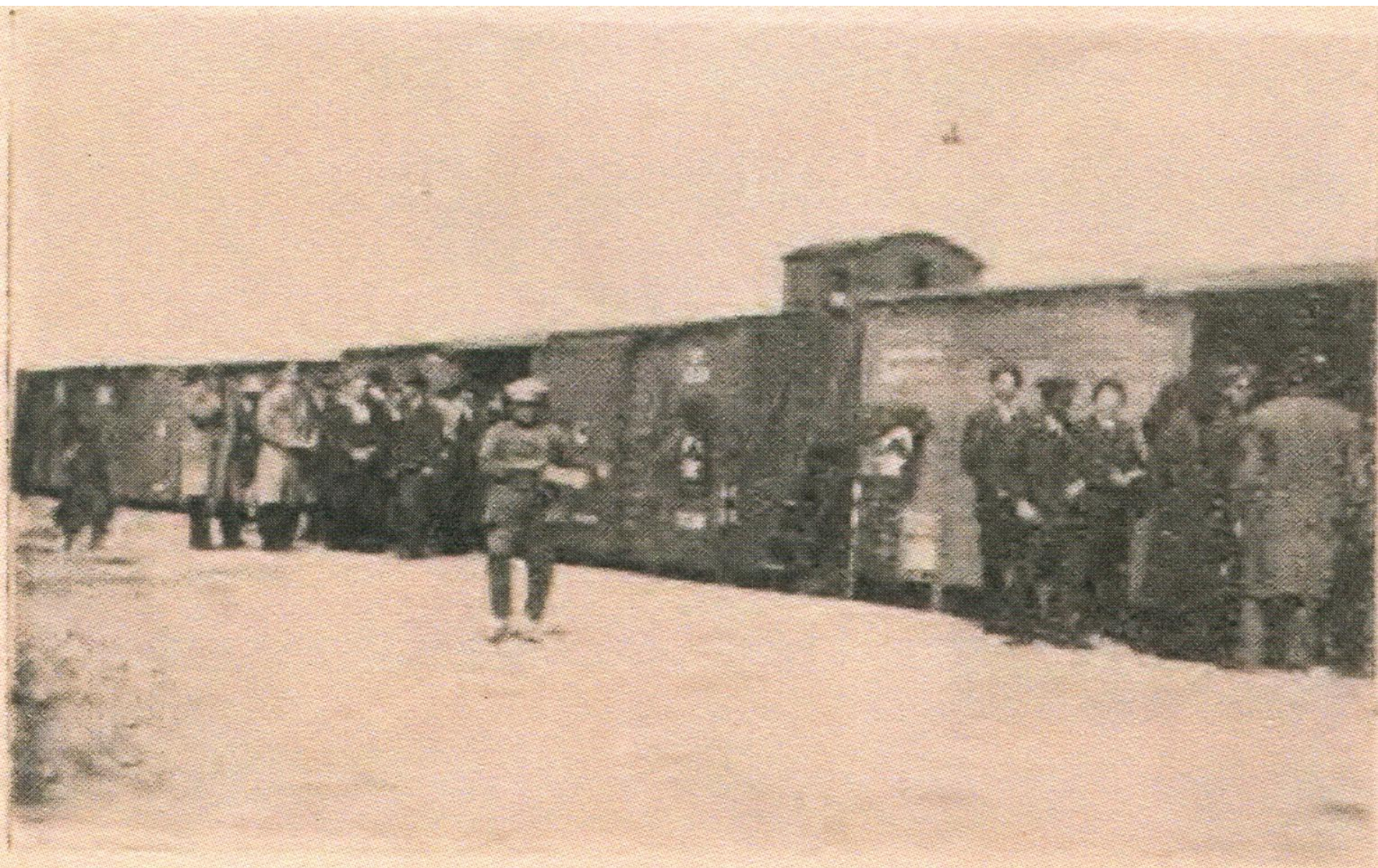
- ☒ İlk defa sinemayla,
- ☒ İlk defa tiyatroyla,
- ☒ İlk defa kütüphane trenleriyle, kitapla,
- ☒ İlk defa gazeteyle,
- ☒ İlk defa sağlık trenleri sayesinde doktorla,
- ☒ İlk defa sıcak su tesisatıyla,
- ☒ İlk defa bahçe düzenlemesiyle,
- ☒ İlk defa Demirsporlar sayesinde sporla tanışıyor

**Geçmişten günümüze;**

- 🏠 Garlar ve İstasyonlar Şehrin Cazibe Merkezi,
- 🏠 Demiryolculuk Modern Hayatın Model Mesleği,
- 🏠 İstasyon caddeleri ve istasyon meydanları şehrin kendini ifade ettiği alanlar olmuştur. Ayrıca şehirler, şehrin dışına yapılan istasyona doğru gelişmiş ve gelişmektedir.



Demiryolları hat yapımları esnasında sağlık vagonunu da gittiği bölgelere götürür, hem çalışanların hem de bölgedeki insanların sağlık ihtiyaçlarına çözümler retirdi.
Samsun-Sivas hattı-(izz) tesisatı; demiryolları kazalarında yaralananların tedavisi intibalarından hattın kıymetli doktoru Seyit B. Hastasına cerrahi bir ameliyat yapıyor.



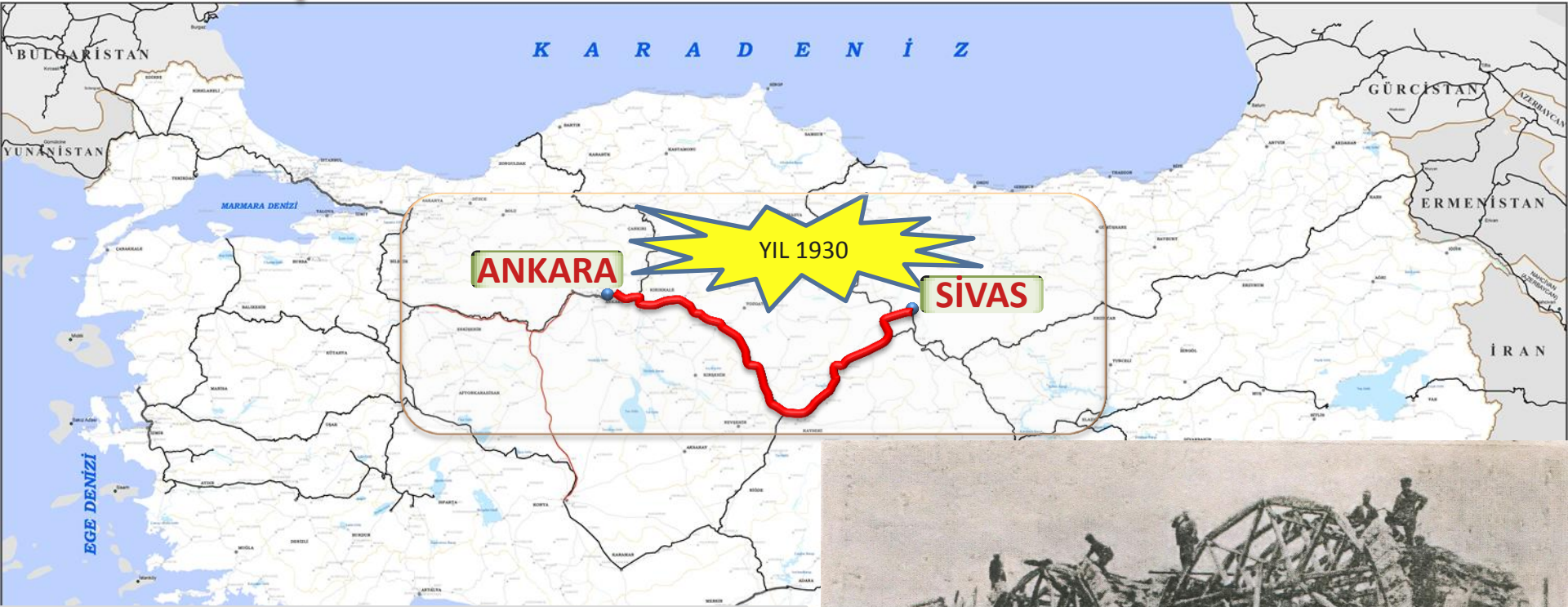
Demiryollar üzerinde seyyar sergi Kayseride talebe tarafından tetkik edilirken.



Büyük Gazimiz Samsunda:

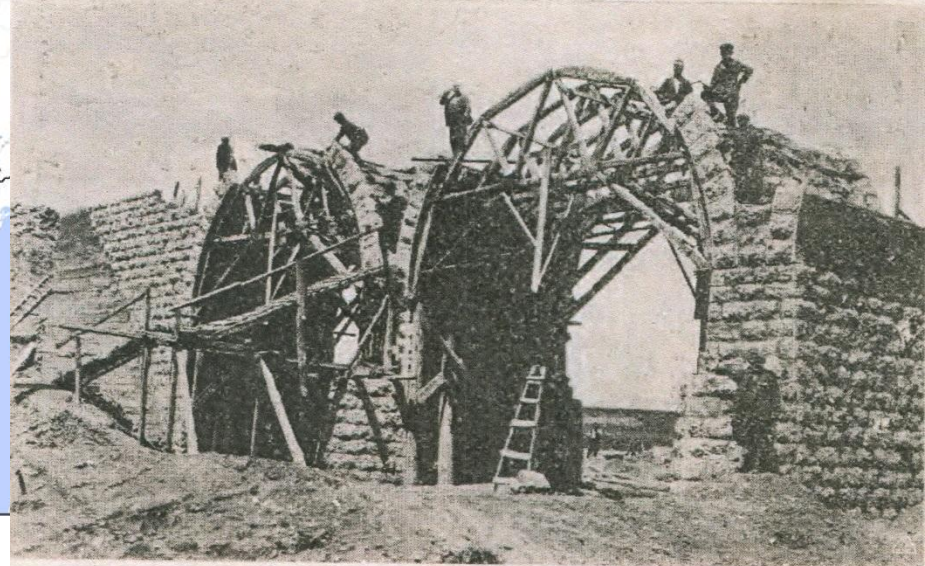
**Yarattığı eserile birlikte, defne dallarile süslenmiş vagon penceresinde
halkı selâmlıyorlar**

10 GÜNDE SEYAHAT EDİLEN İLLER 1 GÜNE DÜŞMÜŞTÜR.



Ankara Sivas Hattının Açılmasında İsmet İnönü şöyle der;

“10 gün olan Sivas-Ankara arası şimendiferle artık 1 güne düşüyor”



Kayseri - Sivas hattı üzerindeki inşaat safhalarından

2002 YILINA KADAR DEMİRYOLLARI İHMAL EDİLİYOR

- ❑ Demiryolu yapım seferberliği ve demiryolunun dönüştürücü etkisi 1950'lere kadar sürmüştür.
- ❑ İkinci Dünya Savaşı Sonrası parlayan sektör Otomotiv Sektörü olmuştur.
- ❑ Yolcuda %42 yükte % 68 olan demiryolu taşıma payı bugün yine yolcuda %2'lere, yükte %5'lere kadar düşmüştür.



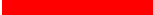
DEMİRYOLLARININ DÜNÜ

DEMİRYOLLARININ BUGÜNÜ

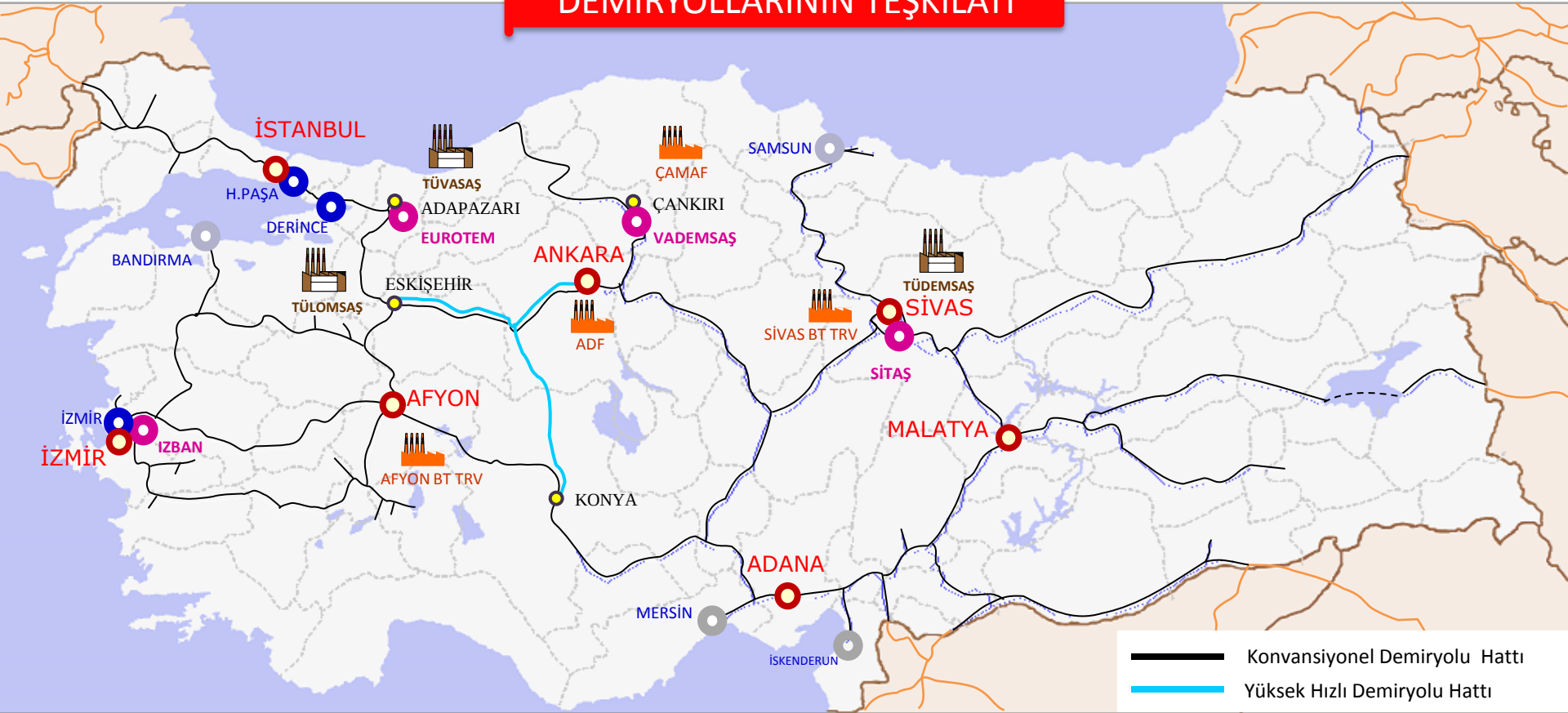
DEMİRYOLLARININ YARINI



2013 : 12.008 km (Konvansiyonel + Yüksek Hızlı)

	CUMHURİYET ÖNCESİ DEMİRYOLU AĞI	4.136 km	ANAHAAT	
	CUMHURİYETİN İLK YILLARI (1923-1950)	3.764 km	ANAHAAT	(Ortalama 134 km)
	1951'DEN 2004 SONUNA KADAR	945 km	ANAHAAT	(Ortalama 18 km)
	2005' TEN 2012 SONUNA KADAR	1.094 km	ANAHAAT	(Ortalama 137 km)
	İNŞAATI DEVAM EDEN	3.434 km	ANAHAAT	

DEMİRYOLLARININ TEŞKİLATI



8 adet **BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ**

İSTANBUL, ANKARA(2 adet), İZMİR, SİVAS, MALATYA, ADANA, AFYON



7 adet **LİMAN**

H.PAŞA, DERİNCE, İZMİR, (MERSİN, İSKENDERUN, SAMSUN and BANDIRMA özelleştirildi)



3 adet **BAĞLI ORTAKLIK**

TÜLOMSAŞ, TÜVASAŞ, TÜDEMSAŞ



4 adet **İŞTİRAK**

EUROTEM, İZBAN, VADEMSAŞ, SİTAŞ

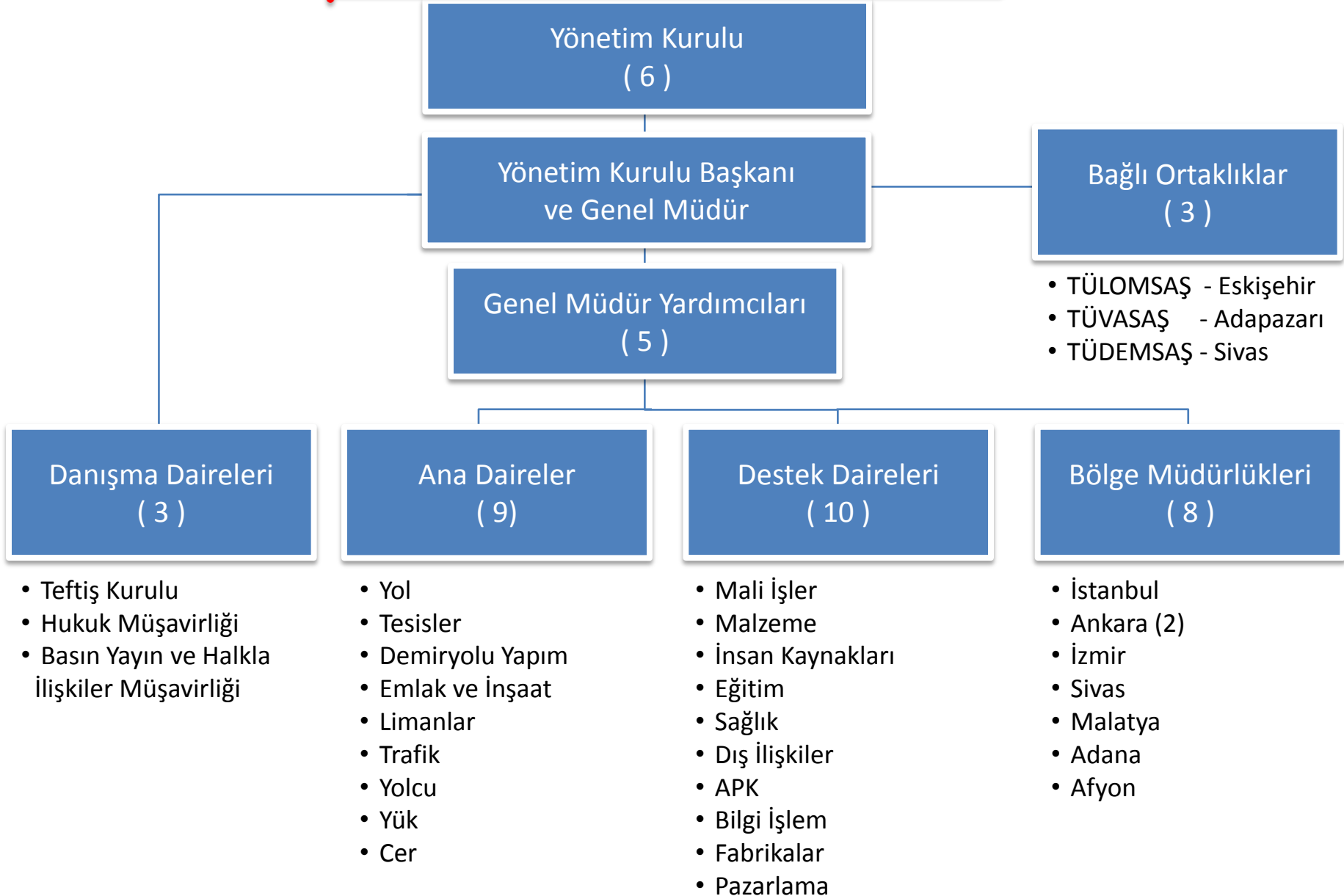
2003'ten günümüze kadar 4 adet iştirak kuruldu.



5 adet **FABRİKA**

ADF ve RAY KAYNAK, AFYON ve SİVAS BETON TRAVERS, ÇAMAF

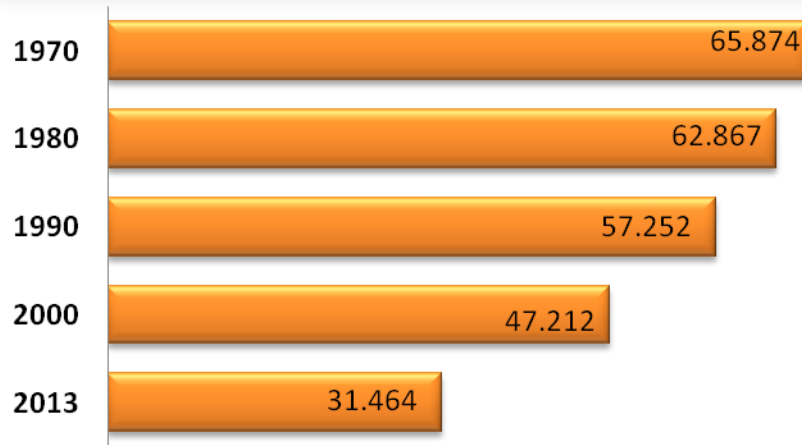
TCDD'NİN ORGANİZASYON ŞEMASI



İNSAN KAYNAKLARI

Yıllar	TCDD Genel Müdürlük ve Bölgeler	TCDD Limanlar	TCDD Toplamı	Bağlı Ortaklıklar	TCDD ve Bağlı Ortaklıklar TOPLAMI
2002	33.253	5.228	38.481	5.441	43.922
2013	25.837	1.843	27.680	3.784	31.464

1970 - 2012 Yılları Arası Personel Durumu



- Yıllar itibariyle insan kaynakları sayımız azalmaktadır.
- 1970'li yıllarda yaklaşık 66.000 olan insan kaynakları sayımız 1 Aralık 2013 itibariyle **31.464** olmuştur.
- **2002-2013** yılları arasında insan kaynakları sayısı **% 28** oranında azalmıştır.

NEDEN DEMİRYOLU
Gelişmiş Ülkelerde Yolculuk Sayısı Yüksek

Kişi Başına Yıllık Şehirlerarası Yolculuk Sayıları (Yolcu sayısı/Nüfus)

Danimarka	439
İngiltere	310
İspanya	278
Avusturya	266
Almanya	259
Belçika	233
Finlandiya	206
İsveç	183
Fransa	181
İtalya	156
Yunanistan	76
Türkiye	20

En çok seyahat eden
Danimarkalılar,
Bizden 21 kat daha fazla
seyahat etmektedir.

NEDEN DEMİRYOLU

Gelişmiş Ülkelerde Demiryolu Taşımaları Fazladır

ÜLKELER	Demiryolu Uzunluğu (km)	1.000 km ² 'ye düşen Demiryolu Uzunluğu (km)	10 milyon Nüfusa düşen Demiryolu Uzunluğu (km)	YOLCU (Milyar Yolcu*km)	YÜK (Milyar Ton*km)	1 km hatta düşen Bin Yolcu*km	1 km hatta düşen Bin Ton*km	Ortalama Yük Taşıma Mesafesi (km)
AB-27	212.800	49	43	409	443	1.923	2.080	246
Almanya	33.900	95	41	82	116	2.416	3.418	312
Fransa	29.900	55	48	85	41	2.843	1.358	369
İngiltere	16.200	67	27	53	25	3.249	1.529	208
İspanya	15.000	30	33	24	11	1.596	698	389
İtalya	16.900	56	28	50	24	2.954	1.412	248
Yunanistan	2.500	11	23	2	1	666	310	198
Türkiye	12.000	12	12	5	11	586	1.219	461
ABD	203.100	21	67	37	2.657	183	13.080	1.515
Çin	78.000	8	6	778	2.380	9.973	30.509	757
Japonya	27.300	72	21	405	22	14.821	817	676
Rusya	87.200	5	61	176	2.116	2.017	24.268	1.924

NEDEN DEMİRYOLU

Gelişmiş Ülkelerde Demiryollarına Büyük Yatırım Yapılmaktadır

Örneğin;

- Almanya, 1994-2006 yıllarında demiryollarına 135 milyar ABD Doları yatırım yapmıştır.
- İspanya, 2005-2020 arasında yaklaşık 215 milyar ABD Doları,
- İngiltere, 2007-2014 arasında 75 milyar ABD Doları,
- Güney Kore, 2000-2019 arasında yaklaşık 100 milyar ABD Doları,
- Ayrıca, Çin Halk Cumhuriyeti, 2005-2020 arasında yaklaşık 250 milyar ABD Doları demiryolu yatırımı yapmayı planlanmıştır.

Sonuç olarak; Dünyada demiryoluna her yıl 70 milyar ABD Doları yatırım yapılmaktadır.

2020 yılına kadar 1 trilyon ABD Doları yatırım yapılacaktır.

NEDEN DEMİRYOLU

Artan Ulaşım Talebi ve Sıkışıklık Demiryollarına Yatırımı Zorunlu Kılmaktadır

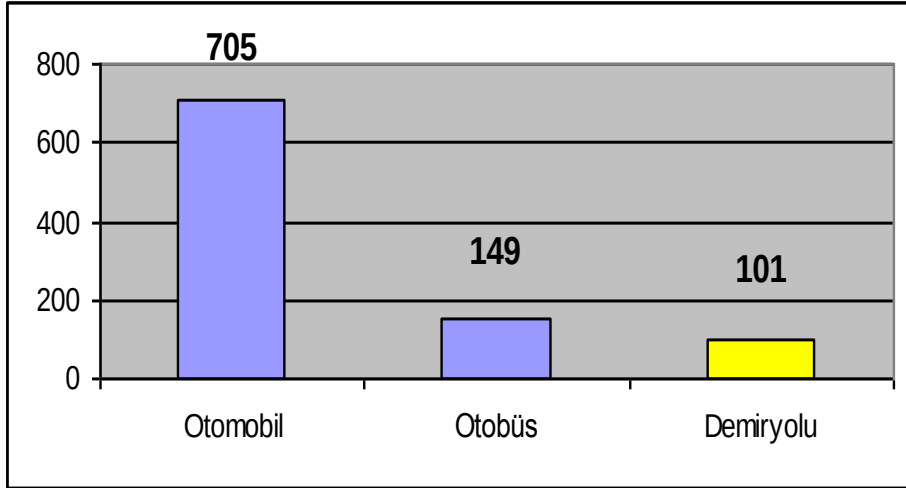
	1985 (milyon)	2012 (milyon)	Artış Oranı
Nüfus	51,4	75,6	% 45
Motorlu Taşıt	2,4	16,9	% 604

- 1) Demiryollarında Enerji Tüketimi daha azdır.
- 2) Daha temiz enerji kullanır. Çevreyi daha az kirletir.
- 3) Demiryolu yapımında arazi kullanımı ve yapım maliyetleri daha azdır.
- 4) Harici maliyetler daha düşüktür.
- 5) Daha emniyetlidir.

NEDEN DEMİRYOLU

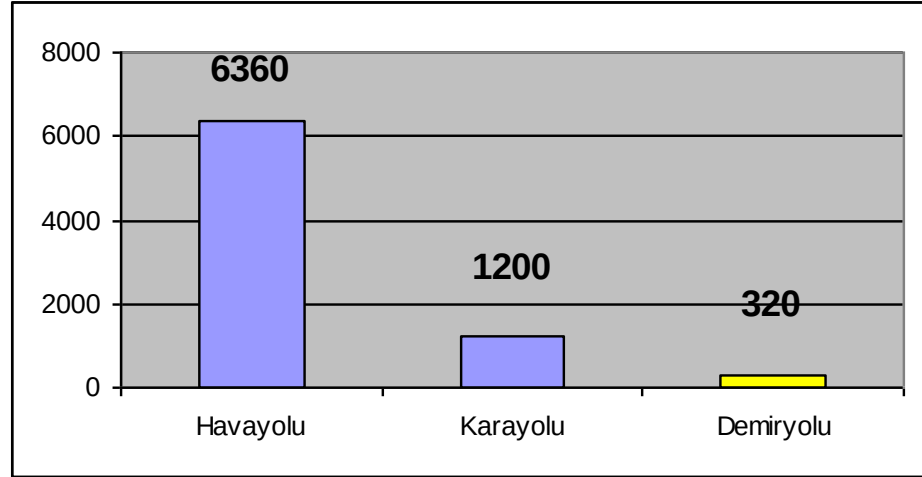
Demiryollarında Enerji Tüketimi Daha Azdır

Yolcu Taşımacılığında Birim Nakliyat
Başına Enerji Tüketimi (kcal/kişi-km)



- ✓ Yolcu Taşımacılığında demiryolu, otobüse göre **1,5** kat, otomobile göre de yaklaşık **7** kat daha az enerji tüketmektedir.

Yük Taşımacılığında Birim Nakliyat
Başına Enerji Tüketimi (kcal/ton-km)



- ✓ Yük Taşımacılığında ise demiryolu karayoluna göre de yaklaşık **4** kat, havayoluna göre **20** kat daha az enerji tüketmektedir.

NEDEN DEMİRYOLU

Demiryollarında Arazi Kullanımı ve Yapım Maliyetleri daha azdır

- AB’de yapılan çalışmalar; aynı işi yapmak için gereken platform genişliğinin demiryolunda otoyola göre **%64** daha dar olduğunu göstermektedir.
- Saatte tek yönde **10.000 yolcu** taşımak için,
 - ✓ **çift hatlı bir demiryolu yeterli iken,**
 - ✓ **aynı miktarda yolcu taşımak için altı şeritli bir otoyola ihtiyaç vardır.**

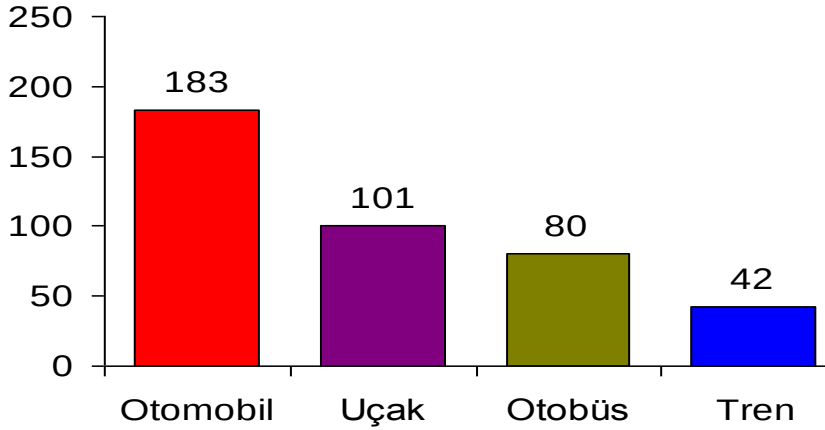
H a v a K i r l i l i ğ i

Emisyon Türü	Yolcu Trafiği (gr/yolcu-km)			Yük Trafiği (gr/ton-km)		
	Demiryolu	Karayolu	Oran	Demiryolu	Karayolu	Oran
Karbon Monoksit	0.08	2.57	32.2	0.032	0.33	10.3
Karbon Dioksit	48.6	109.2	2.2	17.3	179.6	10.4
Azot Oksit	0.31	0.5	1.6	0.11	1.74	15.8

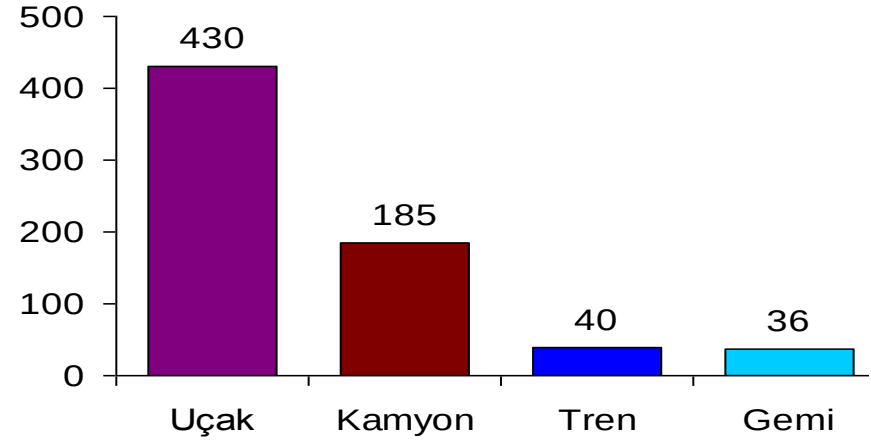
NEDEN DEMİRYOLU

Harici Maliyetler Düşüktür (İklim Değişikliği, Hava Kirliliği, Kazalar)

Yolcu: Harici Maliyetler (TL / 1.000 Yolcu*Km)



Yük: Harici Maliyetler (TL / 1.000 Ton*Km)

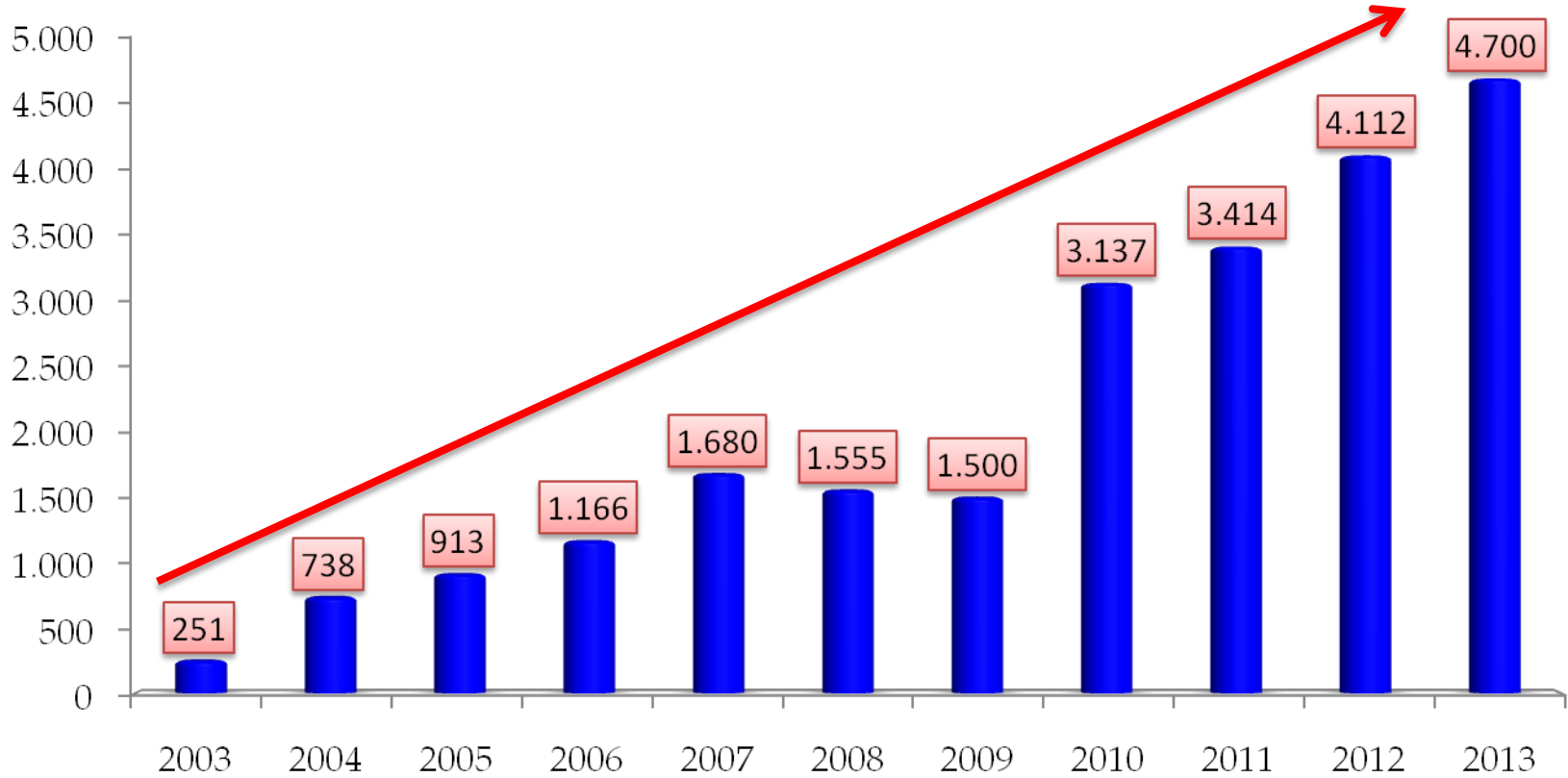


Demiryolları yapılanmasını ve yatırımları tamamladığında (2023), yılda 45 milyar Yolcu*Km daha fazla yolcu taşıma yapacaktır. Bu da otobüse kıyasla harici maliyetlerde yıllık TL 1,7 milyar tasarruf anlamına gelmektedir.

Demiryolları yapılanmasını ve yatırımları tamamladığında (2023), yılda 84 milyar ton*km daha fazla yük taşıma yapacaktır. Bu da kamyona kıyasla harici maliyetlerde yıllık TL 12,2 milyar tasarruf anlamına gelmektedir.

2003 YILINDAN İTİBAREN ÖDENEKLER ARTTI

Milyon TL

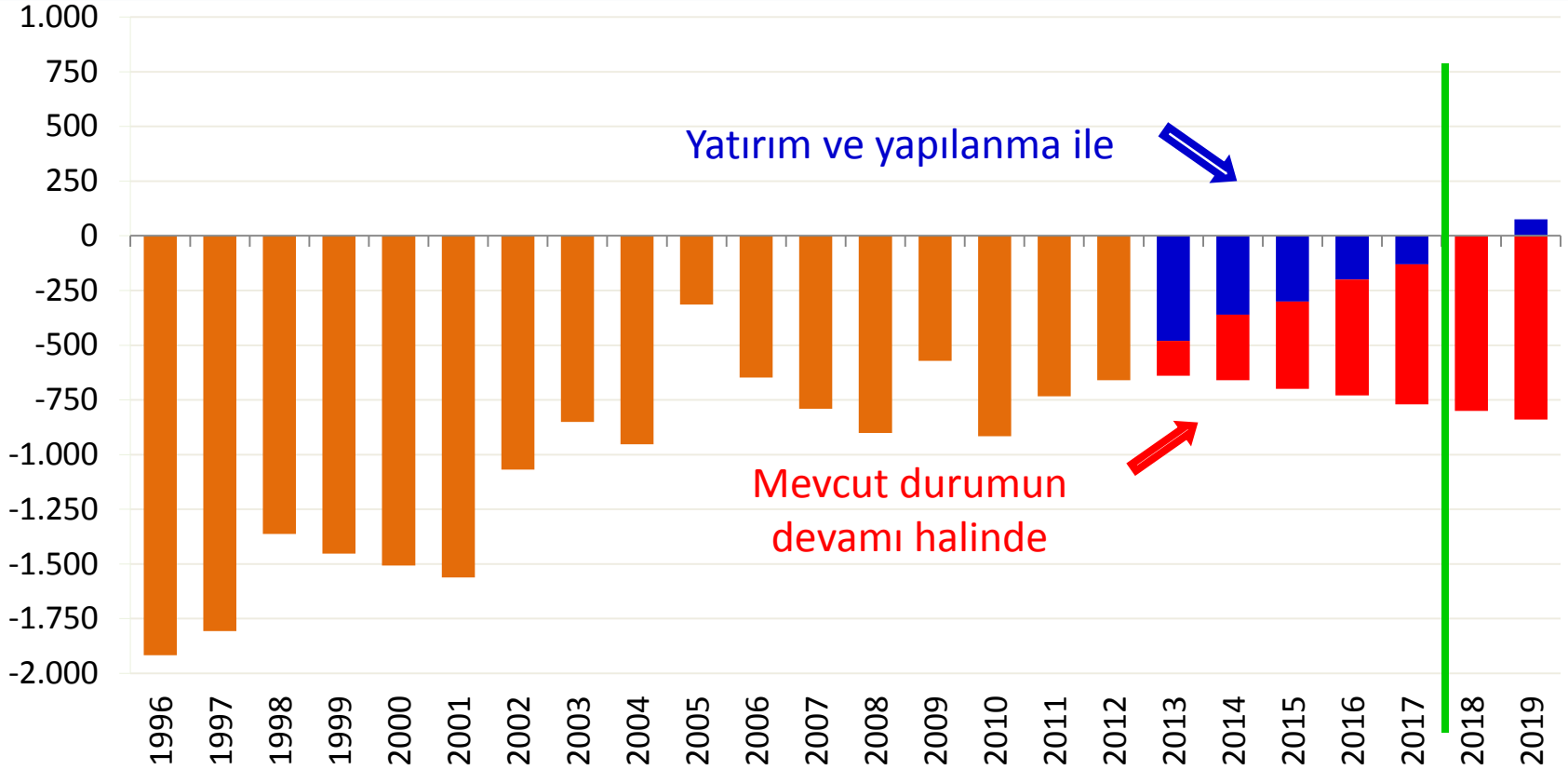


Kuruluşumuza ayrılan ödenek 2003 yılında 251 Milyon TL iken 2013 yılında 4 Milyar 700 Milyon TL olmuştur. Yıllık ödenek 10 yıl sonra yaklaşık 19 katına çıkmıştır.

2012 Yılı fiyatları ile milyon TL

TCDD İÇİN EBITDA*

(EBITDA=Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization = Faiz Amortisman ve Vergi Öncesi Kar)



- Zararın 2002 yılından itibaren azalma eğiliminde olduğu görülmektedir.
- 2004, 2008 ve 2010 yıllarındaki zarar artışı, altyapı ve gar-istasyon bakım ve hemzemin geçit harcamalarının artışından kaynaklanmaktadır.

* Bir işletme kavramı olan EBITDA, karlılık ve verimlilik ölçüsüdür. Kişilerin objektif değerlendirme yapabilmesine olanak tanır. EBITDA, işletmenin net esas faaliyet karına amortisman giderlerinin eklenmesi ile elde edilen kar tutarı olarak bilinmektedir.

YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU AĞI YAYGINLAŞIYOR



- Ankara-Eskişehir 13 Mart 2009 tarihinde işletmeye açıldı.
- Ankara-Konya 24 Ağustos 2011 tarihinde işletmeye açıldı.
- Eskişehir-Konya 23 Mart 2013 tarihinde işletmeye açıldı.
- Eskişehir-İstanbul 29 Ekim 2013 tarihinde işletmeye açılacak.
- Bursa-Bilecik, Ankara-İzmir ve Ankara-Sivas 2016 yılına kadar işletmeye açılacak.

ANKARA-İSTANBUL YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



- Ankara-Eskişehir (245 km)
- Eskişehir-İnönü (30 km)
- İnönü – Vezirhan (54 km)
- Vezirhan-Köseköy (104 km)
- Köseköy-Gebze (56 km)

ANKARA-ESKİŞEHİR YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU

Ankara-Eskişehir arasında YHT işletmeciliğinin başlamasıyla; Türkiye, **Dünyada 8. ve Avrupa'da 6.** hızlı tren işletmeciliği yapan ülke konumuna ulaşmıştır.



Proje Özellikleri

Uzunluk	: 245 Km
Proje Tutarı	: 2 Milyar 47 milyon TL
2012 Sonu Kümülatif Harcama	: 2 Milyar 47 milyon TL
2013 Yılı Ödeneği	: 127 milyon
(Başkentrayın Ankara-Sincan kesimi)	

- Yüksek Hızlı Tren (YHT) Ankara-Eskişehir-Ankara arasında 13 Mart 2009 tarihinden itibaren başladı.
- 13 Mart 2009 tarihinde günde toplam 8 seferle başlayan YHT'lerin sefer sayısı 6 Nisan 2009'da 9'a, 1 Eylül 2009'da 15'e ve 1 Temmuz 2010'dan itibaren 20 adede çıkartıldı.

ANKARA-ESKİŞEHİR YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU

- ✓ YHT+Tren ve YHT+Otobüs kombine bağlantılarla diğer kentlere olan ulaşım imkanı sağlandı.
- ✓ YHT+Tren bağlantısıyla Kütahya, Afyon ve YHT+Otobüs bağlantısıyla Bursa'ya olan yolculuk sürelerinde önemli ölçüde kısaltmalar oldu.

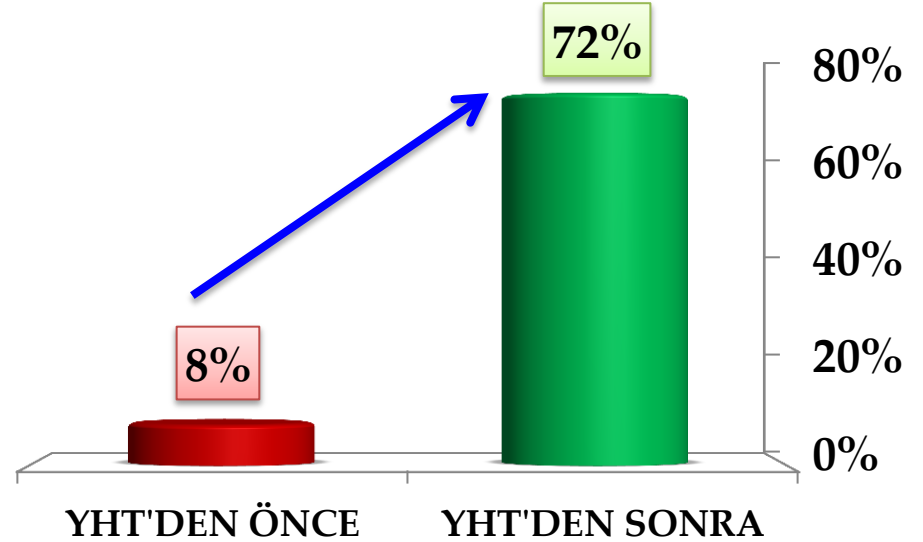


Viyadük (2.300) m
Türkiye'nin en uzun viyadüğü

ANKARA-ESKİŞEHİR YHT İŞLETMECİLİĞİ

Ülkemizde Yüksek Hızlı Tren İşletmeciliğine yönelik bir sosyal algı araştırması yapılmıştır. Bu araştırmanın sonuçlarından bazıları aşağıdaki gibidir:

Ülkemiz için gurur verici bir gelişme	%90
Yüksek konforlu	%95
Şehrin ticari yaşamına canlılık getiriyor	%78
Turizme katkı sağlıyor	%80
Maliyeti ne olursa olsun, YHT yatırımları devam etmeli	%80
Ülkemizi gelişmiş ülkelerin arasına dahil ediyor	%65



- Ankara- Eskişehir kesiminin açıldığı günden bu 7 milyon 408 bin yolcu seyahat etti. Günde, Ortalama 7 bin yolcu seyahat etmiştir.
- Ankara-Eskişehir arasında TCDD'nin % 8 olan payı, YHT'den sonra % 72 'ye yükseldi. Ayrıca, YHT'den sonra Kütahya'ya DMU treni (6 sefer), Bursa'ya ise otobüs bağlantısı (14 sefer) sağlandı

ESKİŞEHİR-İSTANBUL YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



Proje Özellikleri

Uzunluk	: 245 Km
Proje Tutarı	: 4 Milyar 448 milyon TL
2012 Sonu Kümülatif Harcama:	2 Milyar 968 milyon TL
2013 Yılı Ödeneği	: 608 milyon TL

29 Ekim 2013 tarihine kadar tamamlanacak Eskişehir-İstanbul kesiminin bölümlerinde;

- Eskişehir İnönü (30 km)
- İnönü-Vezirhan (54 km)
- Vezirhan-Köseköy (104 km)
- Köseköy-Gebze (56 km)

Eskişehir-Inönü (30 km) inşaatı tamamlandı.
Test ve sertifikasyon çalışmaları devam ediyor.



Eskişehir-Inönü



Eskişehir-İnönü

İnönü-Vezirhan (54 km) inşaatında % 85 fiziksel ilerleme sağlandı.

İnönü-Vezirhan
Viadük-16 Bayırköy



İnönü-Vezirhan
Km:203+589 (VK 20) Batı



Vezirhan-Köseköy (104 km) inşaatında % 92 fiziksel ilerleme sağlandı.

Vezirhan-Köseköy
Pamukova





02.02.2013 09:06

Köseköy-Gebze (56 km) inşaatında % 47 fiziksel ilerleme sağlandı.

Köseköy - Gebze
Km 80'de subbalast serimi
(harikalar sahili)



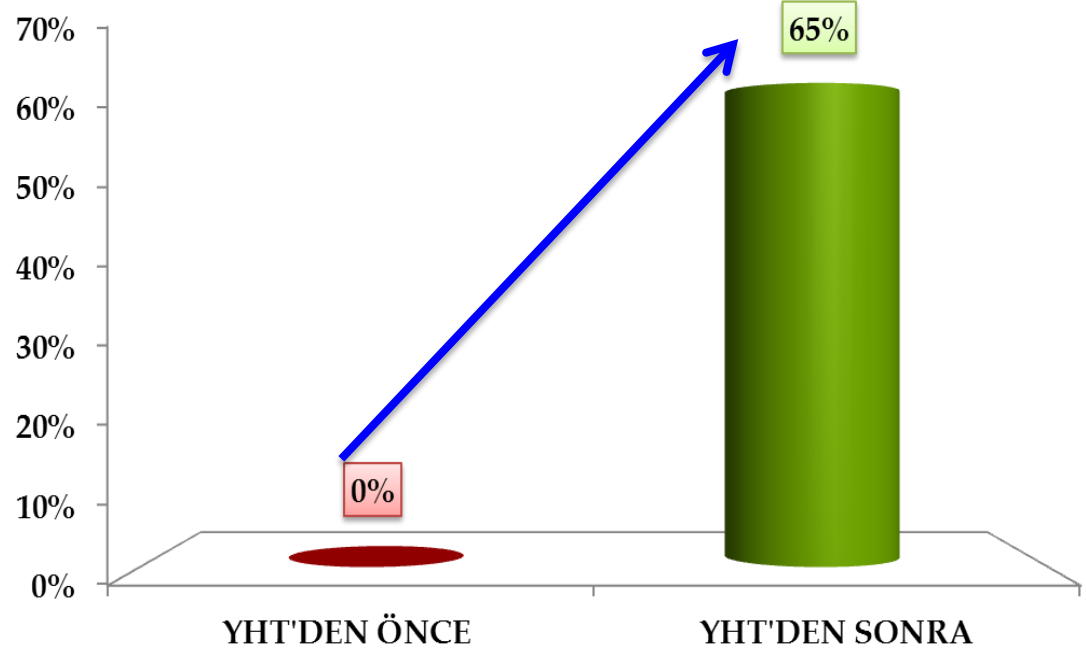
ANKARA-KONYA YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



- Ankara-Konya 24 Ağustos 2011 tarihinde işletmeciliğe açıldı.
- 2 Milyon 237 bin yolcu seyahat etti.

ANKARA-KONYA YHT İŞLETMECİLİĞİ

- ❑ Yüksek Hızlı Tren, Konya'nın ekonomik, sosyal ve kültürel yaşamına dinamizm getirdi.
- ❑ YHT, günlük turlar ile kentin turizm hayatına önemli katkılar sağladı.
- ❑ YHT, öğrencilerin ailelerinden uzak kalmadan günü birlik ulaşımına imkan sağladı.
- ❑ YHT, gar binalarının bulunduğu yerleşkeye ekonomik açıdan canlılık getirdi.



Ankara-Konya arasında YHT'lerin işletmeye başlamasıyla yolcu taşımacılığındaki payımız % 65 oldu



ANKARA-SİVAS YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



- Kayaş-Kırıkkale altyapı yapım ihalesi yapıldı.
- Kırıkkale-Yerköy'ün 7 Ocak 2013 tarihinde sözleşmesi imzalandı ve yer teslimi yapıldı.
- Yerköy-Sivas altyapı inşaatında (143 km) % 96 fiziksel ilerleme sağlandı.

**Yerköy-Sivas
Sorgun-Babalı
(km 241)**



ANKARA-BURSA YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



- Bursa-Yenişehir (75 km) kesiminin inşaat çalışmalarında % 16 fiziksel ilerleme sağlandı.
- Yenişehir-Bilecik (30 km) kesiminin proje yapımı 2013'ün ilk yarısında bitirilerek inşaatına başlanılacak.

Bursa-Bilecik
DT4 Tüneli (Çıkış)
(Km.: 59+210 – 60+215)



Bursa-Bilecik
DT4 Tüneli (Çıkış)
(Km.: 59+210 – 60+215)



Bursa-Bilecik
DT4 Tüneli (Çıkış)
(Km.: 59+210 – 60+215)



ANKARA-İZMİR YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU

**Proje Özellikleri**

Uzunluk

: 624 Km

Proje Tutarı

: 3 milyar 746 milyon TL

2012 Yılı Sonu Kümülatif Harcama

: ---

2013 Yılı Ödeneği

: 200 milyon TL

- Polatlı-Afyonkarahisar (167 km) kesiminin 29 Haziran 2012 tarihinde yer teslimi yapıldı. Çalışmalara başlandı.
- Afyonkarahisar-Uşak (Eşme) (178 km) kesiminin inşaat ihalesine 2013'ün ilk yarısında çıkılacak.
- Eşme-Salihli (70) ve Salihli-Manisa (77 km) kesiminin proje yapım ihaleleri tamamlandı.
- Manisa-İzmir (35 km) kesiminin 9 km'lik altyapı yapım ihalesi 8 Şubat 2013'de yapıldı.

SİVAS-ERZİNCAN YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU



Proje Özellikleri

Uzunluk

: 235 Km

Proje Tutarı

: 4 milyar 494 milyon TL

2012 Yılı Sonu Kümülatif Harcama

: ---

2013 Yılı Ödeneği

: 10 milyon TL

- Proje ihalesi yapılarak 27 Haziran 2012 tarihinde yer teslimi yapıldı.
- Bu yılın ikinci yarısında yapım ihalesine çıkılacak.

KONVANSİYONEL DEMİRYOLU AĞI YAYGINLAŞIYOR



12.008 km'lik toplam demiryolumuzun 11.120 km'si konvansiyonel hattır. Konvansiyonel demiryolunun 8.770'i (2.,3.,4. hat dahil) ise anahattır.

Demiryolu Şebekemizde yapılan yeni demiryolu, 2., 3., 4. hatların tamamı elektrikli ve sinyalli olup, Bu kapsamda;

- 360 km'lik konvansiyonel demiryolu inşaatı devam ediyor.
- 799 km'lik konvansiyonel demiryolu inşaatının projesi hazır.
- 381 km'lik konvansiyonel demiryolu hattı ise proje aşamasındadır.

SİNYALLİ DEMİRYOLU AĞI YAYGINLAŞIYOR



- Mevcut sinyalli hatların uzunluğu 3.128 km,
- Yapımı devam eden hatların uzunluğu 1.785 km ve
- Projesi hazır olan hatların uzunluğu ise 578 km'dir.

ELEKTRİKLİ DEMİRYOLU AĞI YAYGINLAŞIYOR



- Mevcut elektrikli hatların uzunluğu 2.328 km,
- Yapımı devam eden hatların uzunluğu 1.370 km,
- Projesi hazır olan hatların uzunluğu 1.335 km ve
- Proje aşamasında olan hatların uzunluğu ise 237 km'dir

YOLLAR YENİLENİYOR



Son 10 yılda 7.261 km yol yenilendi.
2013 yılında; 913 km'si Kuruluşumuzca ve 185 km'si özel sektör tarafından olmak üzere toplam 1.098 km yol yenilemesi programlandı.

LOJİSTİK MERKEZLER KURULUYOR



18 adet Lojistik Merkez yapılması planlandı.
Samsun, Uşak, Halkalı işletmeye alındı.
Denizli, İzmit, Eskişehir, Kayseri, Mardin, Erzurum, Balıkesir lojistik merkezlerinde inşaat işleri devam etmektedir

YERLİ DEMİRYOLU SANAYİ GELİŞİYOR



**Adapazarı Hızlı Tren Fabrikası
(EUROTEM)**



**Çankırı Hızlı Tren Makas Fabrikası
(VADEMSAŞ)**



**Sivas Modern Beton Travers Fab.
(SİTAŞ)**



Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası



KARDEMİR

Demiryolu yan sanayinin gelişmesi için yeni fabrikalar kuruldu.

KENT İÇİ ULAŞIMDA YEREL YÖNETİMLERLE İŞBİRLİĞİ

Türkiye'nin en büyük kent içi banliyö sistemi. (Marmaray tamamlanana kadar)

Uzunluk 2x79 km. (Aliağa-Cumaovası)
Yolcu kapasitesi: 200 Milyon/YIL, 550 Bin/GÜN.

Toplam Bedel: Yaklaşık 760 Milyon \$
\$ Seyahat süresi: 86 dakika

Bu hatta trafik yönetimi TCDD tarafından, işletmecilik ise İZBAN A.Ş tarafından yapılmaktadır.

33 adet tren seti temin edilmiş olup günlük 183 sefer ile yaklaşık 100.000 yolcu taşınmaktadır.



Günde 138 bin yolcu taşınmaktadır. 2011 yılında 35,4 milyon ve 2012 yılında 50,5 milyon yolcu taşındı.

- Aliağa-Cumaovası (79 km) banliyösü 2011'de hizmete açıldı.
- Cumaovası-Tepeköy (30 km) inşaatı devam ediyor, yıl içinde hizmete açılacak.
- Tepeköy-Selçuk (26 km) ve Aliağa-Bergama (50 km) arasının yapım ihaleleri bu yıl gerçekleştirilecektir.

ÇEKEN ARAÇ FİLOSU YENİLENİYOR



Yüksek Hızlı Tren



DMU Tren Seti



Dizel Elektrikli



Yeni Banliyö Seti (EMU)

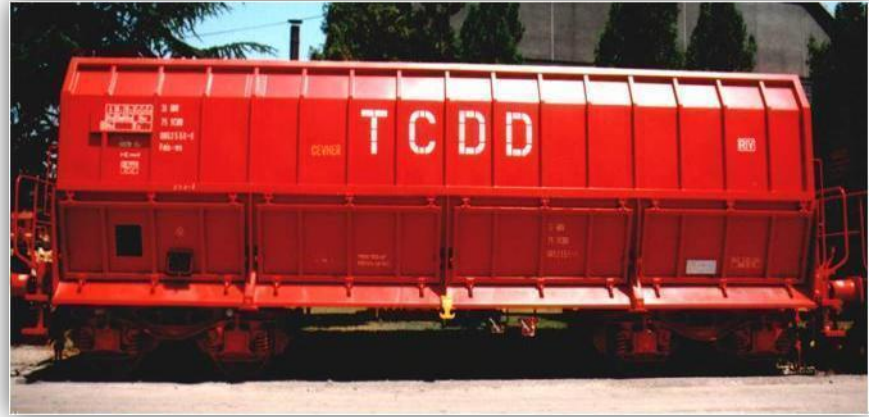
- 12 Adet YHT seti, 89 Adet DE Anahat Loko, 12 DMU Tren Seti, 32 Banliyö Seti temin edildi.
- 13 adet yerli üretim dizel tren seti (DMU-84 araç) üretildi.
- 20 adet DE Anahat Lokomotif temin çalışmaları devam etmektedir.
- 7 adet YHT Seti, 80 Adet Elektrikli Anahat Loko, temin çalışmaları devam ediyor.
- 106 adet YHT setinin Yatırım Programına alınması için Kalkınma Bakanlığına müracaat edilmiştir.

YERLİ TRENLER ÜRETİLİYOR



- Türkiye'nin ilk yerli üretim dizel tren seti "[Anadolu](#)", 30 Mayıs 2011 tarihinde İzmir-Tire hattında sefere başladı.
- TÜLOMSAŞ ile GE işbirliği ile yeni nesil ilk lokomotifin ihraç amaçlı ilk imalatı 28 Şubat 2011 tarihinde tamamlandı

ÇEKİLEN ARAÇ FİLOSU YENİLENİYOR



- 2003-2012 yılları arasında 155 adet yolcu vagonu imal edilerek işletmeye alındı.
- 2003-2012 yıllar arası 5.865 adet yük vagonu imal edilerek işletmeye alındı.
- 2013 yılında 725 adet yük vagonu imal edilecektir.

GAR VE İSTASYONLAR YENİLENİYOR

Ankara



Sivas



Manisa



Balıkesir



Gar ve istasyonlarımızın % 96'sı yenilenmiş ve kurumsal kimliğe uygun hale getirilmiştir

TREN-FERİ HATLARIYLA BAĞLANTILAR GÜÇLENİYOR



Karadeniz üzerinden Türkiye-Rusya, Samsun-Kavkaz tren ferisi işletmeciliği için limanlarda gerekli düzenlemeler yapılarak 19 Şubat 2013'de hizmete açıldı.

AR-GE'YE DAHA FAZLA ÖNEM VERİLİYOR

Devlet



KURUM

ARGE

SANAYİ

ÜNİVERSİTE

Üretim

Eğitim

Ülkemizde yerli sanayi ve üniversiteler arasında köprü görevi görmesi ve yeni teknolojilerin hayata geçirilmesi için Kuruluşumuz bünyesinde **Demiryolu Araştırma ve Teknoloji Merkezi** kurulmuştur.

YERLİ SİNYALİZASYON SİSTEMİ GELİŞTİRİLDİ

- TCDD
- TÜBİTAK BİLGEM
- İTÜ

işbirliği ile **Ulusal Demiryolu Sinyalizasyon Sistemi** geliştirildi.



Yurt genelinde yaygınlaştırılması hedeflenmekte olup Afyon-Denizli-Isparta hat kesiminin (21 İstasyon ve 338 km) sinyalizasyonu **TCDD, TÜBİTAK ve İTÜ** ile birlikte yapılacaktır.

AR-GE PROJELERİ GELİŞTİRİLİYOR

Yolcu Vagonlarının Dinamik ve Statik Yükler Altında İncelenmesi Projesi

Yolcu vagonlarının, uluslararası standartlara göre analiz edilmesi sağlanmaktadır.
TCDD – İTÜ- TÜVASAŞ



Yerli Kompozit Fren Pabucu Üretimi Projesi

Çekilen araçlardaki Kompozit Fren Pabucunun Yerli Yapımı Sağlanmıştır.
TCDD-TÜBİTAK



Yerli Simülatör Projesi

E 43000 Elektrikli lokomotif tren simülatörünün geliştirilmesi sağlanmıştır
TCDD- TÜBİTAK-MARMARA ÜNV.



Projeler tamamlandı ve uygulamaya aktarıldı.

AR-GE PROJELERİ GELİŞTİRİLİYOR

E -1000 TİPİ ELEKTRİKLİ LOKOMOTİF GELİŞTİRİLMESİ



TCDD, TÜBİTAK MAM ve TÜLOMSAŞ işbirliği ile *elektrikli lokomotifin en kritik bileşenleri,*

- Cer Trafosu
- Cer Konvertörü
- Cer ve Merkezi Kontrol Ünitesi Yazılımları
- Kumanda Masası Tasarımı

ilk defa ülkemizde yapılacak. Proje devam ediyor.

DARASI HAFİFLETİLMİŞ YENİ YÜK VAGONU TASARIM VE İMALATI



TCDD, İTÜ ve TÜLOMSAŞ işbirliği ile yürütülen projede dara oranı mevcut vagonlara kıyasla çok daha verimli yerli vagon tasarımı yapılacaktır.

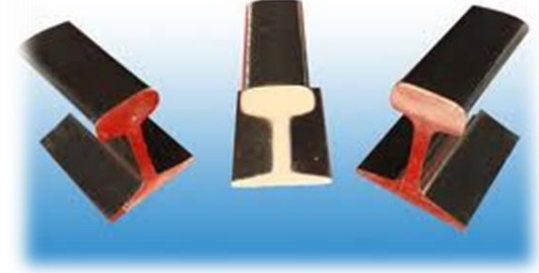
Proje devam ediyor.

Projeler devam ediyor.

AR-GE PROJELERİ GELİŞTİRİLİYOR

Mantarı Sertleştirilmiş Ray Teknolojisinin Geliştirilmesi

TCDD'nin ihtiyacı olan mantarı sertleştirilmiş rayların ülkemizde üretilmesi amaçlanmaktadır.
TCDD-KARDEMİR



Raylı Sistemler Trafik Eğitim Sistemi

Trafik Kumanda Merkezleri'nde yeni görev alacak Dispeçerler'e mesleki eğitim verilmesi için simülasyon yapılacaktır.

TCDD- TÜBİTAK

AVRUPA BİRLİĞİ 7. ÇERÇEVE PROGRAMINDA PROJELER ÜRETİLİYOR

ÜLKEMİZDEKİ KAMU KURULUŞLARI İÇERİSİNDE PROJE SAYISI İTİBARIYLA İKİNCİ SİRADAYIZ...

SUPERGREEN Projesi

Demiryolu yük taşıma koridorlarının geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

PROTECTRAİL Projesi

Demiryolu hatlarının ve tesislerinin güvenliğinin sağlanması amaçlanmaktadır.

SECUR-ED Projesi

Şehir içi toplu ulaşım sistemlerinin güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır.

RESTRail Projesi

Demiryollarındaki kazaların azaltılması amaçlanmaktadır.

SPECTRUM Projesi

Taşımacılık sistemlerinin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

MAINLINE Projesi

Demiryolu hatlarının bakımı için yeni teknolojilerin geliştirilmesi amaçlanmaktadır.

TCDD 'DE EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİ KURULMUŞTUR

TCDD mevcut emniyet sistemine ilave olarak AB ülkelerinde ve dünyanın gelişmiş ülkelerinde uygulanmaya başlanan Emniyet Yönetim Sistemini hayata geçirmiştir.

Emniyet Yönetim Sistemi Nedir?

Altyapı Yöneticisi veya Demiryolu İşletmecisi tarafından;

- ✓ Ulusal Emniyet Kuralları
- ✓ Avrupa Birliği Karşılıklı İşletilebilirlik Teknik Şartnameleri

dikkate alınarak emniyetle ilgili genel yapının kurulmasını, izlenmesini ve iyileştirilmesini sağlayan düzenleme ve organizasyonu ifade eder.

Emniyet Yönetim Sistemi, Avrupa Birliği'nin Demiryolu Emniyet Direktifindeki

- ✓ 5 adet uygulama esası ve
- ✓ 10 adet temel bileşenden oluşur.

EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİNİN UYGULAMA ESASLARI VE BİLEŞENLERİ

Emniyet Yönetim Sisteminin Uygulama Esasları

Organizasyon ve
Yetki Dağılımı

Yönetim Tarafından
Kontrol

Sistemin
Sürekli İyileştirilmesi

Tüm Çalışanların ve Temsilcilerinin
Dahil Edilmesi

Sistemin
Dökümantasyonu

Emniyet Yönetim Sisteminin Temel Bileşenleri

Emniyet
Politikası

Emniyet
Hedefleri

Teknik ve
İşletimsel
Standartlar

Risk Yönetimi

Personel
Yeterliliği/
Eğitim

Bilgi
Yönetimi

Belgelendirme
Yönetimi

Acil Durum
Yönetimi

Kaza
Yönetimi

Denetim

EMNİYET YÖNETİM SİSTEMİNİN FAYDALARI

Organizasyondaki emniyetin denetlenebilir ve devamlı olarak daha iyi hale getirilebilir bir yapıya dönüşmesi

Emniyetin arttırılması ve masrafların azaltılması

Görevlerin standart hale getirilmesi, görevlerin ve sorumlulukların herkes tarafından anlaşılabilir bir yapıda olması

Birbiri ile ilişkili ve birbirine bağımlı süreçlerin uyum içerisinde yürütülmesi

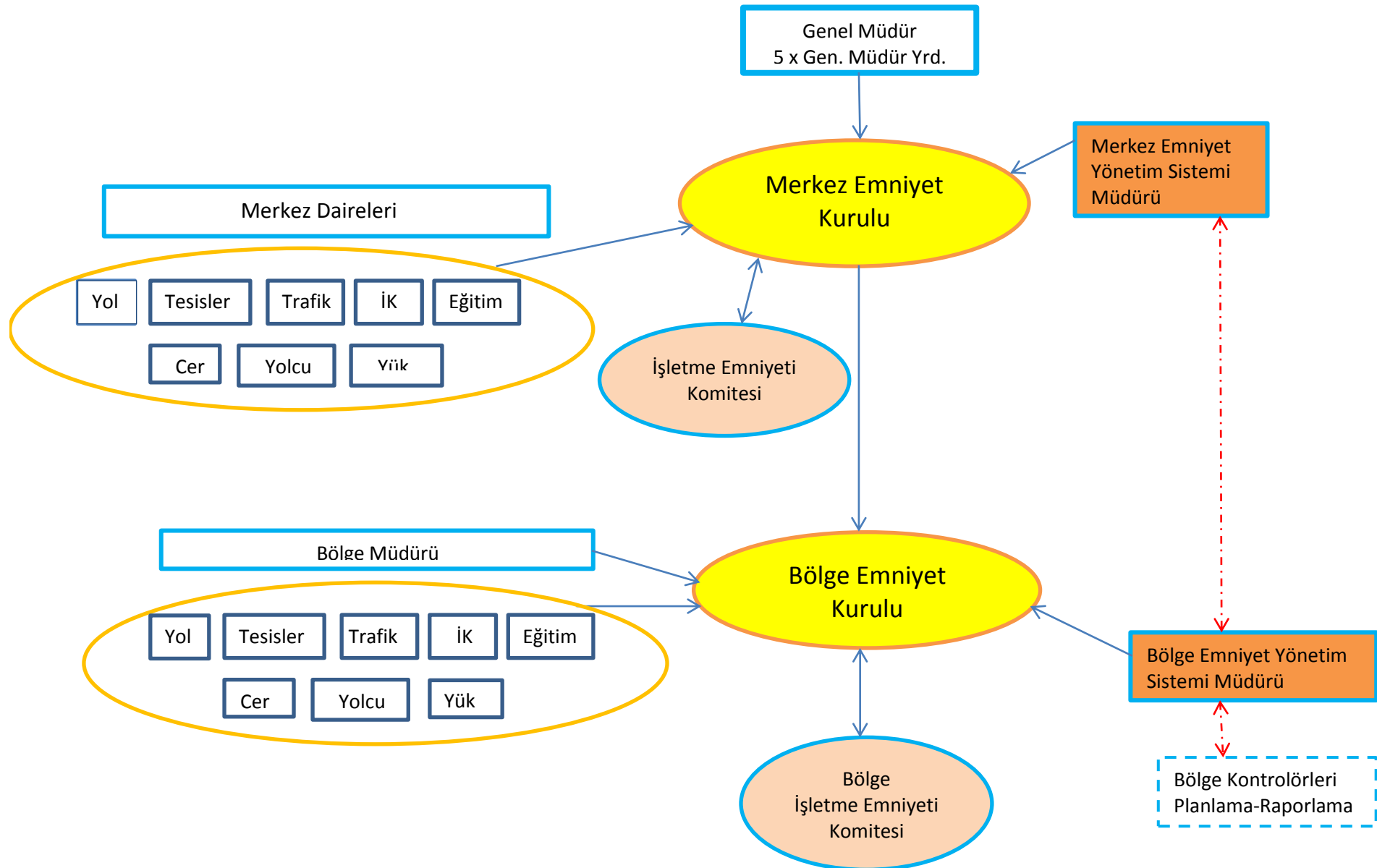
Karar verme amacıyla güvenilir verilerin toplanması

Yeni personelin daha kolay adaptasyonu

Rekabet gücünün arttırılması

İlgililerin süreçlere aktif olarak katılımının sağlanması

TCDD EMNİYET ORGANİZASYONU YAPISI



DEMİRYOLLARININ DÜNÜ

DEMİRYOLLARININ BUGÜNÜ

DEMİRYOLLARININ YARINI

HEDEF - 1

“Demiryollarının” yeniden yapılandırılmasını tamamlamak

ULAŞTIRMA,DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

DEMİRYOLU
DÜZENLEME
GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ

DEMİRYOLU
KAZA ARAŞTIRMA
VE
İNCELEME KURULU

TCDD GENEL
MÜDÜRLÜĞÜ

TCDD
TAŞIMACILIK A.Ş

İLERLEME

- ❑ 1 Kasım 2011 tarih 655 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü ve Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu oluşturulmuştur.
- ❑ 1 Mayıs 2013 tarih ve 6461 sayılı “Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun ile sektörün serbestleştirilmesi sağlanmıştır.

HEDEF - 2

Demiryolu sektör payının arttırılması için mevcut hatları yenilemek

Hedefte %67 gerçekleştirme sağlandı



Yenilenecek Yollar



Yenilenmiş Yollar

İLERLEME

11.120 km'lik konvansiyonel hattın

7.451 km'sinde yenileme ve bakımı yapıldı.

2013'de 1.098 km planlanmıştır.

2014 yılı sonuna kadar tüm yolların yenileme ve bakımı yapılacaktır.

HEDEF - 3

Mevcut sinyalsiz demiryolu hatlarının sinyalizasyonunu tamamlamak

Hatların % 22 sinde çalışmalar devam ediyor.



İşletmede kullanılan sinyalli hatlar (3.128 km) (%28)

■ Yapımı devam edenler (2.493 km) (%22)

■ Yapım ihalesi safhasında olanlar (583 km) (% 5)

Projesi tamamlananlar (67 km) (% 1)

Proje yapımı devam edenler (2.998 km) (%27)

İLERLEME

HEDEF - 4

Mevcut elektrifikasyonsuz demiryolu hatlarının elektrifikasyonunu tamamlamak

Hatların % 13ünde çalışmalar devam ediyor.



İLERLEME

- İşletmede kullanılan elektrikli hatlar (Mevcut 2.328 km) (%21)
- Yapımı devam edenler (1.446 km) (%13)
- Yapım ihalesi safhasında olanlar (1.289 km) (%12)
- Projesi tamamlananlar (562 km) (%5)
- Proje yapımı devam edenler (2.486 km) (%22)

HEDEF - 5

Yapımları ve uygulama projeleri devam eden 1672 km çift hatlı (3.344 km) yüksek hızlı demiryolu ağını 2016 yılına kadar tamamlamak

Hedefte % 25 gerçekteleşme sağlandı.



İLERLEME

-
- | Yol Durumu | Km | Oran (%) |
|--|-------|----------|
| Yapılanlar (Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya - 888 km) | 888 | 25 |
| Yapımı devam edenler | 1.748 | 50 |
| Yapım ihalesi safhasında olanlar | 454 | 13 |
| Projesi tamamlananlar | 48 | 1 |
| Proje yapımı devam edenler | 354 | 10 |

HEDEF - 6

Yüksek Hızlı Demiryolu ağına öncelik vermek ve 10.000 km lik ağı tamamlamak

Hedefte % 13 gerçekleşme sağlandı.



İLERLEME

- Yapılanlar (Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya - 888 km) (%13)
- Yapımı devam edenler (1.748 km) (%22)
- Yapım ihalesi safhasında olanlar (454 km) (%19)
- Projesi tamamlananlar (4.728km)
- Proje yapımı devam edenler (2212 km)

HEDEF - 7

Konvansiyonel Demiryolu ağını geliştirmek ve 4.000 km hat yapmak

Hedefin % 24 ünde inşaat çalışmaları devam ediyor.



İLERLEME

- Yapılanlar (153 km) (%4)
- Yapımı devam edenler (978km) (%24)
- Yapım ihalesi safhasında olanlar (298 km) (%7)
- Projesi tamamlananlar (202km) (%5)
- Proje yapımı devam edenler (4.038 km)

HEDEF - 8

MARMARAY Projesi'ni tamamlamak

29 Ekimde hizmete açılacak...



İLERLEME

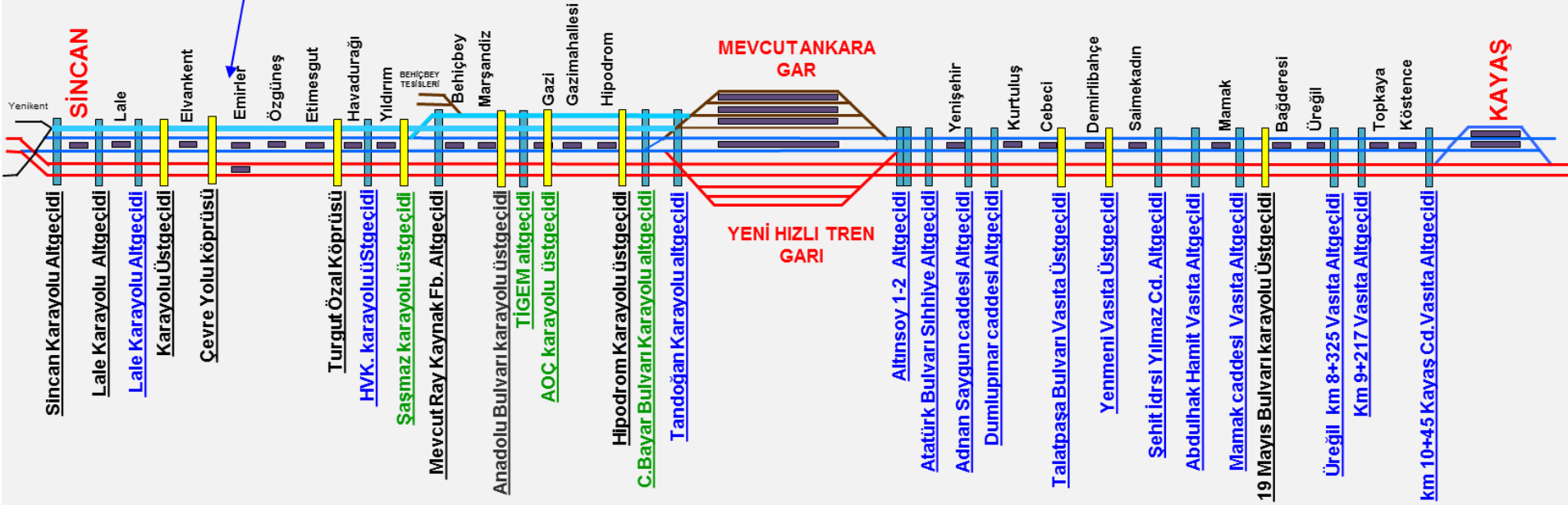
- ☐ 29 Ekim 2013'te Marmaray (Ayrılıkçeşme-Kazlıçeşme) işletmeye açılacak.
- ☐ Gebze –Pendik arası 29 Ekim 2013'te işletmeye açılacak.
- ☐ Pendik-Söğütlüçeşme ve Kazlıçeşme–Halkalı hat ve istasyon iyileştirme çalışmaları devam ediyor.

HEDEF - 9

BAŞKENTRAY Projesi'ni tamamlamak

1.Etap

Projenin birinci etabı tamamlandı.



- Mevcut Altgeçit Ve Üstgeçitler
- TCDD’ce yapılacak vasıta altgeçidi ve üstgeçitleri
- Büyükşehir Belediyesince Yapılacak vasıta altgeçidi ve üstgeçitleri

Uzunluk : 36 km

Kayaş-Ankara : 12 km

Ankara-Sincan: 24 km

Proje Hızı : 160 km/s

- Hızlı Tren hattı
- Banliyö hattı
- Konvansiyonel
- Peronlar
- Karayolu Altgeçidi
- Karayolu Üstgeçidi

İLERLEME

Projenin birinci etabı olan Ankara-Sincan Kuzey hat yapımı tamamlandı. İşletmeye açıldı.

Projenin ikinci etabının ihale süreci devam etmektedir.

HEDEF - 10

EGERAY Projesi'ni tamamlamak (Bergama-Selçuk:185km)

EGERAY Projesinin İZBAN bölümü tamamlandı (79 km).



İLERLEME

- Aliğa-Cumaovası banliyösü 2011'de hizmete açıldı. (79 km)
- Cumaovası-Tepeköy (30 Km) inşaatı devam ediyor, bu yıl hizmete açılacak.(109 km)
- Tepeköy-Selçuk (26 Km) bu yıl içerisinde inşaat çalışmalarına başlanacak. (135 km)
- Aliğa-Bergama arasında proje çalışmaları devam ediyor. Bu yıl içinde ihaleye çıkılacak.(185 km)

HEDEF - 11

Demiryolu çeken-çekilen araç filosunu geliştirmek

Çeken araçlarda %19, çekilen araçlarda % 6 ilerleme sağlandı



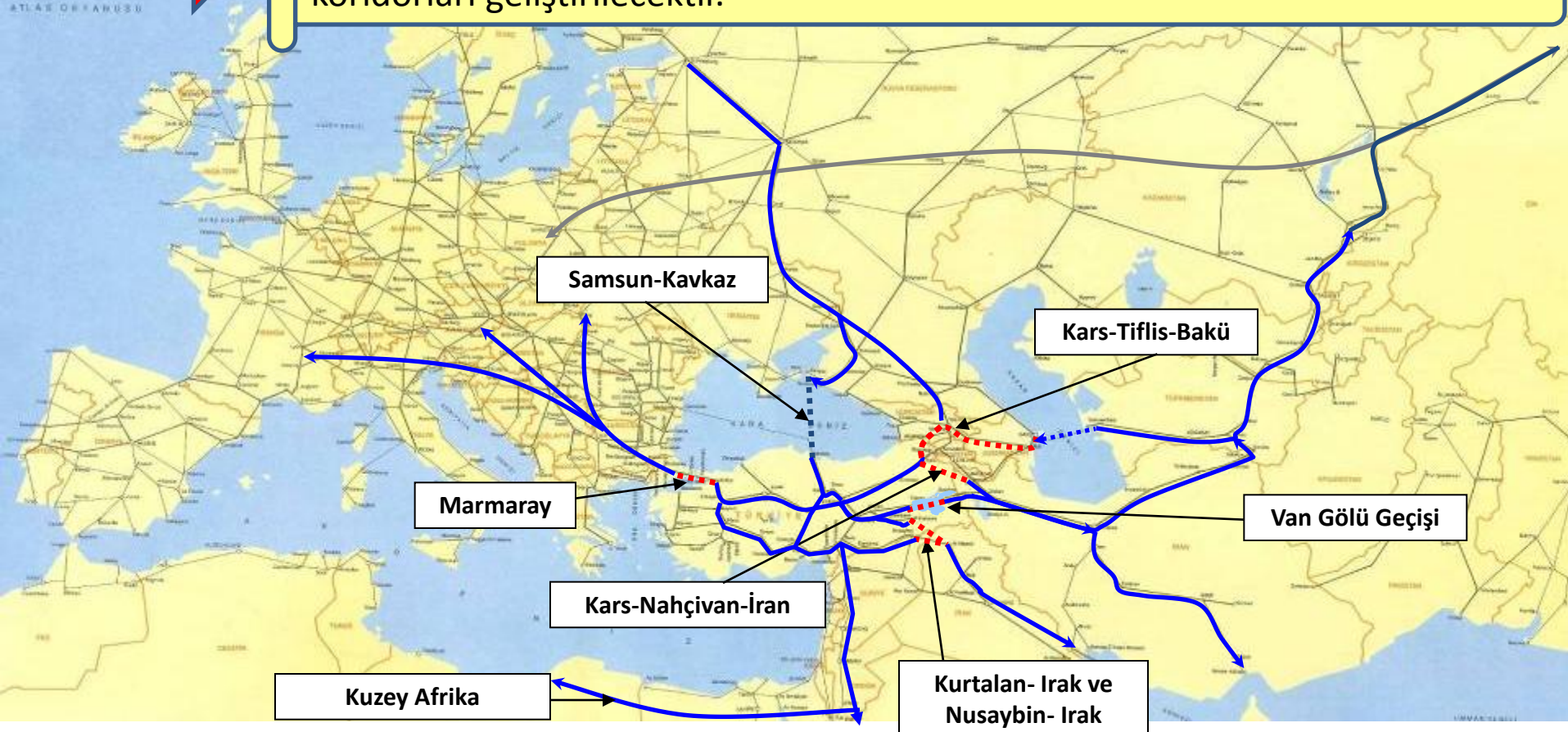
Açıklama	Hedef (Adet)	Gerçekleşme (Adet)	Oran (%)
YHT Seti	125	19	15
Dizel Anahat (DE) Loko	350	94	27
Elektrikli Loko	230	80	8
Banliyö (EMU) Set	500	32	6,4
DMU Tren Seti	350	36	10
Yük Vagonu	49.000	2.842	6
Yolcu Vagonu	600	155	26

İLERLEME

12 adet YHT Seti temin edildi, 7 çok yüksek hızlı tren seti sözleşmesi imzalandı. 94 adet DE anahat loko, 80 adet elektrikli loko, 32 set banliyö, 36 adet DMU tren seti, 2842 adet yük vagonu ve 155 adet yolcu vagonu temin edildi.

HEDEF - 12

İstanbul-Basra, İstanbul-Kars-Tiflis-Bakü, Kavkaz-Samsun-Basra, İstanbul-Halep-Mekke, İstanbul-Halep-Kuzey Afrika, Güneydoğuasya taşıma koridorları geliştirilecektir.



İLERLEME

- ☐ Samsun-Kavkaz ferisi projesi tamamlandı. İşletmeye alındı.
- ☐ Marmaray 29 Ekim 2013'de işletmeye alınacak.
- ☐ Kars-Tiflis-Bakü yapımı devam ediyor.
- ☐ Van Gölü geçişi için 2 adet 50 vagon kapasiteli feribot temini ve iskele yapımı devam ediyor. 1 adet feribot 2013 'de, diğeri 2014 de temin edilecek .
- ☐ Irak bağlantısını sağlayacak Nusaybin-Cizre-Silopi-Habur Demiryolunun proje yapımı devam ediyor.

HEDEF - 13

Yeni Çeken ve Çekilen araçları UIC, EN ve TSI standartlarına uygun imal etmek

İmalatlar ve sertifikasyon süreçleri devam ediyor



İLERLEME

- ❑ TÜDEMSAŞ ve TÜLOMSAŞ'da üretilen yük vagonları UIC ve EN normlarına uygun olarak imalatlar devam etmekte ve sertifikasyon işlemlerine başlanılmıştır.
- ❑ TÜLOMSAŞ VE GE işbirliği ile imal edilecek yeni DE lokomotifler TSI ve EN şartlarına uygun imal edilmekte ve sertifikasyon işlemlerine başlanılmıştır.

HEDEF - 14

Çeken ve çekilen araçların üretim ve bakımlarında özel sektör payını artırmak

Çeken ve çekilen araçların bakımda özel sektör payı % 40



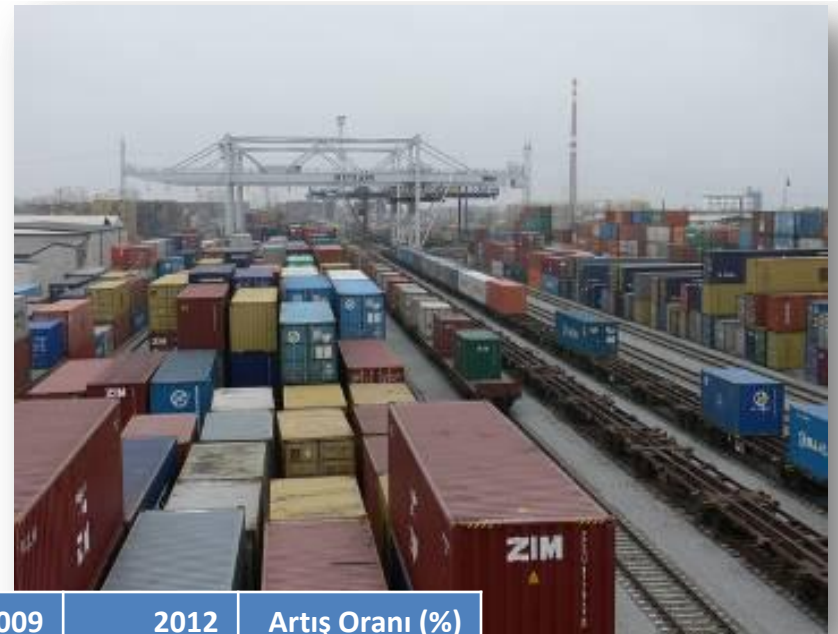
İLERLEME

- ☐ YHT Setlerinin bakımları özel sektör tarafından yaptırılmaktadır.
- ☐ Yolcu ve Yük vagonlarının bakım onarımlarının yaklaşık % 40 'ı bağlı ortaklıklar tarafından özel sektöre yaptırılmaktadır.

HEDEF - 15

Demiryolu İşletmeciliğinde özel sektör payını %50'ye çıkartmak

Yük taşımalarının %24 ü özel sektör tarafından gerçekleştiriliyor.



Sahibine ait vagon ve taşımalar	2009	2012	Artış Oranı (%)
Vagon adedi	2.453	3.159	28,8
Taşıma miktarı (ton)	4.234.382	6.048.777	42,8
Taşıma payı (%)	19,4	23,6	21,6

İLERLEME

2012 yılında 3.159 adet sahibine ait vagon ile yük taşımacılığının %24 ü özel sektör aracılığı ile yapılmaktadır. Çıkan kanun ile birlikte taşımacılıktaki payın kısa zamanda istenilen orana ulaşacağı beklenilmektedir.

HEDEF - 16

Planlanan Lojistik Merkezlerle beraber Türkiye'nin coğrafi, tarihsel ve kültürel ihtiyaçlarına cevap verebilecek ölçüt ve büyüklüklerde İstanbul Trakya kesiminde Hadımköy veya Kınalı mevkiinde, İstanbul Anadolu yakasında Muallim Köy mevkiinde, Mersin'de, İzmir'de ve Samsun'da özel sektör işbirliğiyle 2-4 Milyon m2 büyüklüğünde "Küresel Lojistik Köyler" planlamak ve hayata geçirmek

5 Adet Lojistik Merkez işletmeye alındı.

- ❖ 18 adet Lojistik Merkez yapılması planlandı.
- ❖ 5 adet lojistik merkez; Samsun, Uşak, Denizli (Kaklık), Köseköy ve Halkalı işletmeye alındı.
- ❖ 6 adet lojistik merkezde ise; Eskişehir, Balıkesir, Bozüyük, Mardin, Erzurum, Mersin (Yenice) lojistik merkezlerinde inşaat işleri devam etmektedir.
- ❖ 7 adetinde proje ve kamulaştırma çalışmaları devam etmektedir.



İLERLEME

- ❑ İstanbul Yeşilbayır'da (1 Milyon m²) Küresel Lojistik Merkez kurma çalışmaları başlatılmıştır. (Tarım arazisinden çıkartılacaktır.)
- ❑ Ayrıca, diğer yerlerde lojistik merkez kurulması için Bakanlığımız ve özel sektör tarafından çalışmalar sürdürülmektedir.

HEDEF - 17

Organize sanayi bölgelerine ve önemli üretim merkezlerinin tümüne doğrudan hatlarla (İltisak hatları) bağlantı sağlamak

4 yılda 23 adet iltisak hattı yapıldı



İLERLEME

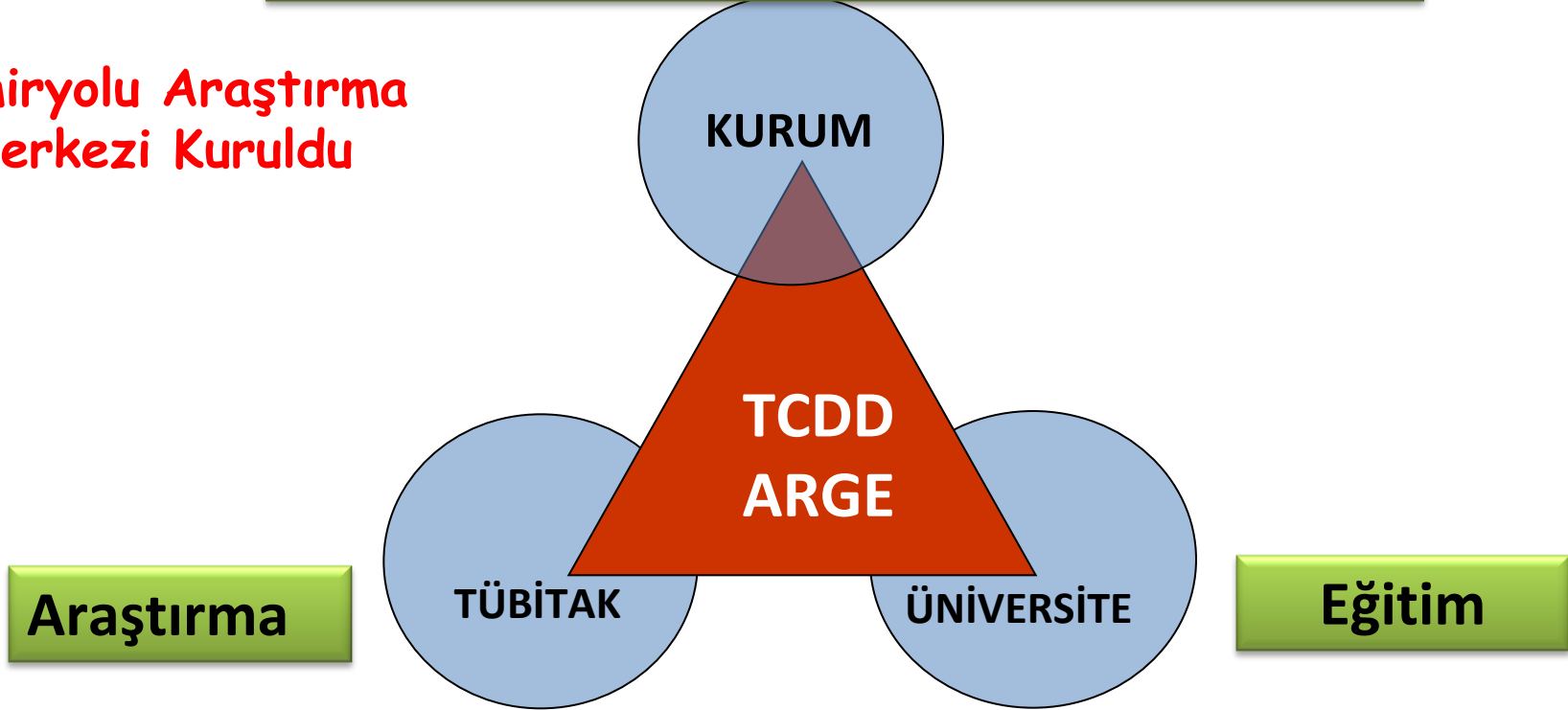
- 2009-2012 yıllarında toplam 39,3 km olmak üzere 23 adet iltisak hattı yapıldı. İltisak hattı uzunluğu toplam 469 km'ye, sayısı 334 adete yükseldi.
- İltisak hattı bağlantısı yapmak için Ülke genelinde yıllık 200 bin ton ve üzeri taşıma potansiyeline sahip OSB, Liman ve Fabrikaların tespiti için uzman bir kuruluşla Kasım 2012 de sözleşme yapılmış olup, 2014 yılı mayıs ayında çıkacak sonuçlara göre iltisak hatlarının yapımına devam edilecektir.

HEDEF - 18

Ulaştırma Bakanlığı, Üniversite veya TÜBİTAK bünyesinde Demiryolu Enstitüsü ile Uluslar arası akredite bir demiryolu test ve sertifikasyon merkezi kurmak

ULAŞTIRMA DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

**Demiryolu Araştırma
Merkezi Kuruldu**



İLERLEME

- TCDD bünyesinde Demiryolu Teknoloji Merkezi (DATEM) kuruldu. Faaliyetine başladı.
- Anadolu Üniversitesi bünyesinde URAYSİM 'Demiryolu Mükemmeliyet Merkezi' kurulması çalışmalarına devam edilmektedir.

HEDEF - 19

Küresel demiryolu sektörü içinde, Türk demiryolu yan sanayinin yer alması, geliştirilmesi ve etkin bir aktör haline gelmesini sağlamak

Sektöre hizmet eden 17 Adet Fabrika açıldı

Adapazarı Hızlı Tren Fabrikası
(EUROTEM)



Çankırı Hızlı Tren Makas
Fabrikası (VADEMSAŞ)



Sivas Modern Beton Travers
Fab.(SİTAŞ)



Ray Bağlantı Elemanları Fabrikası



KARDEMİR

İLERLEME

Demiryolu yan sanayinin gelişmesi için

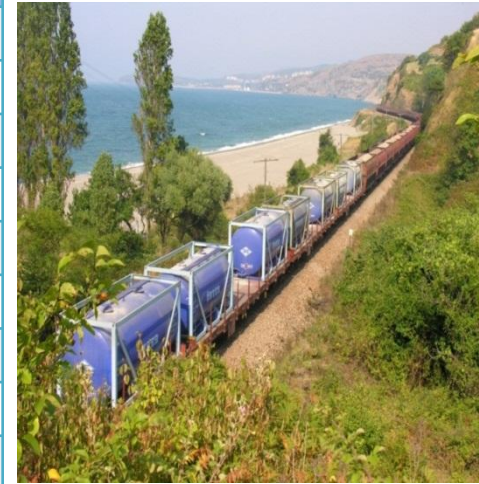
- Metro Araçlarının Ankara'da üretimi için Fabrikanın temel atma töreni yapıldı
- Adapazarı'nda EUROTEM,
- Çankırı'da VADEMSAŞ,
- Sivas'da SİTAŞ İştirakleri kuruldu.
- KARDEMİR'de ülkemizde ilk defa 76 m'lik ray üretildi.
- Bursa'da hafif raylı sistem aracının ilk prototipi imal edildi.
- Erzincan'da ray bağlantı elemanları fabrikası kuruldu.
- 10 Adet Beton Travers fabrikası faaliyete başladı.

HEDEF - 20

Demiryolu payını yolcu taşımalarında % 10 ve yük taşımalarında %15'e çıkarmak.

Yük taşıma payımız %4,7, yolcu taşıma payımız % 2,3

ULUŞTIRMA ŞURASI DEĞERLENDİRMELERİ (2012 YILI)	
Ankara-Eskişehir	72
Ankara-Konya	70
Adana-Mersin	54
Ankara-İstanbul	11
Ankara-İzmir	21
Ankara-Adana	17
İstanbul-Konya-Adana	31
Zonguldak-Karabük	33
İzmir-Denizli	19
İstanbul-Konya-Adana	31



İLERLEME

- ❑ 2002 yılında yolcu taşımacılığında payımız %2,3; yük taşımacılığında payımız %3,4 iken;
- ❑ 2012 yılında Yolcu taşımacılığında payımız % 2,3 ve Yük taşımacılığında payımız ise % 4,7 olmuştur.
- ❑ Demiryolunun ulaşımının bulunduğu hatlardaki yolcu sayısı baz alındığında demiryolu yolcu taşımacılık payı % 24'dür.

HEDEF - 21

Ağdaki, yarıçapı 1000 m.nin altındaki kurplar ile %16'nın üstündeki boyuna eğimlerin iyileştirilmesini tamamlamak

Hedefte % 3 gerçekleşme sağlandı

YARIÇAPI 1.000'NİN ALTINDA OLAN KURP DAĞILIMI

	Adet	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %
TOPLAM	9.086	2.616	30

EĞİMİ %15'DEN BÜYÜK OLAN HAT UZUNLUĞU

	Uzunluk (km)	Tüm içinde %
TOPLAM	828	9

İLERLEME

- 172 km'lik Boğazköprü-Ulukışla arasında 94 adet,
- 237 km'lik Konya-Karaman-Ulukışla arasında 45 adet,
- 54 km'lik Toprakkale-Bahçe arasında 56 adet,
- 412 km'lik Mustafayavuz-Nusaybin arasında 139 adet olmak üzere 1.000 m'nin altındaki toplam 334 adet kurp R= 1.500 m'nin üzerine çıkartılacaktır.

HEDEF - 22

Yük taşımalarında işletimi olumsuz etkileyen mevcut gümrük iş ve işlemlerinin kolaylaştırılmasına yönelik gümrük kanununda değişiklik yapılması için girişimlerde bulunmak

Gümrüklerde bekleme süreleri azaltıldı



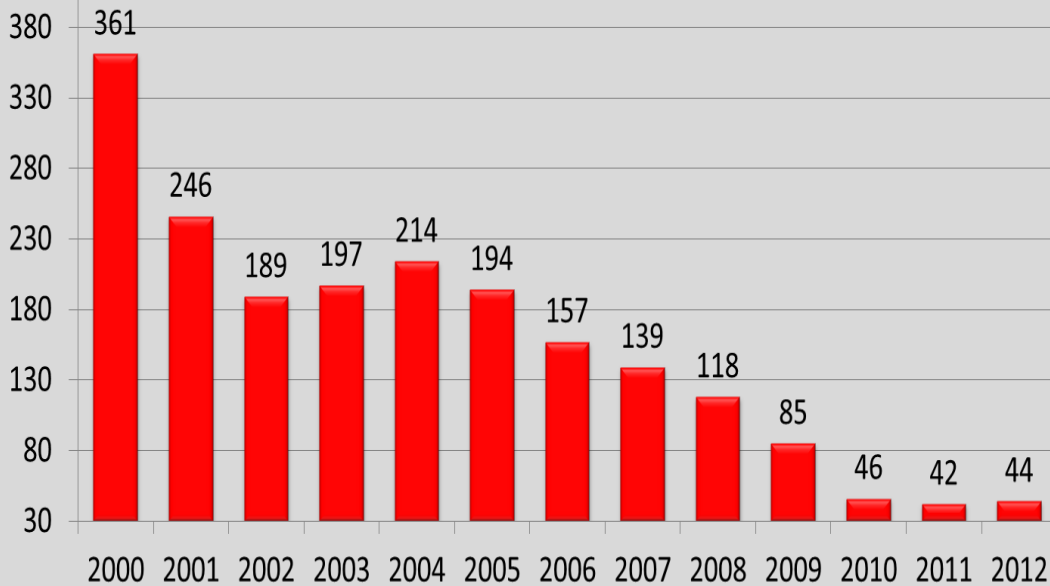
İLERLEME

Gümrük iş ve işlemlerinin kolaylaştırılması için Gümrükler Genel Müdürlüğü ile koordineli çalışma yapılarak Transit Rejimi Basitleştirilmiş Usulü de kapsayan 07/02/2013 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan Gümrük Yönetmeliği Değişikliği gerçekleştirilmiştir. Kapıkule ve Uzunköprü sınır garlarından giriş/çıkış yapacak vagonlar için bekleme ve kontrol süreleri ortadan kaldırılmıştır.

HEDEF - 23

Trafiğin yoğun olduğu hatlarda, hemzemin geçitler, alt-üst geçit veya otomatik bariyerli geçit haline dönüştürülerek kazaları asgariye indirmek

Hemzemin geçit kazalarında 2009 a göre %52 azalma sağlandı



İLERLEME

- ❑ 2003-2013 döneminde 603 adet hemzemin geçit korumalı hale getirildi. Toplam 3351 adet geçidin 1084 ü korumalı hale getirildi. Diğerlerinde ise iyileştirme ve yenileme çalışmaları yapıldı.
- ❑ 6461 sayılı kanunla TCDD Ana statüsünde bu konudaki düzenleme kanun haline getirildi. Ayrıca, yönetmelik çalışmalarında son aşamaya gelinmiştir.
- ❑ Yeni yapılan hatlarda hemzemin geçit bulunmamaktadır.

HEDEF - 24

Mevcut yolların geometrik koşullarının iyileştirilmesi amacıyla tüm hatlardaki dingil basıncını minimum 22,5 ton'a çıkarmak

Hatlarımızın % 69 unda dingil basıncı 22.5 ton a çıkarıldı

DİNGİL BASINCI DAĞILIMI

Dingil Basıncı Grupları (Ton)	Uzunluk (Km)	Tüm içinde %
13 - 13,5	87	1
15 - 15,5	47	1
20	2.542	29
22,5	6.094	69
TOPLAM	8.770	100

İLERLEME

- 8.770 km'lik konvansiyonel ana hattın 6.094 km'si 22,5 tona çıkarılmıştır. (% 69)
- 25.526 köprü ve menfezlerin 9.817 adedinin dingil basınçları attırılmıştır. Kalanı 2014 yılında tamamlanacaktır.
- Tünellerimizin tamamı 22,5 tona uygun hale getirilmiştir.

HEDEF - 25

Tüm trenlerde kesintisiz internet erişimi sağlamak

Konvansiyonel hatlarda kesintisiz internet hizmeti sağlandı



İLERLEME

Konvansiyonel trenlerimizde internet erişimi tamamlanmış olup, YHT'lerde bu yıl sonuna kadar tamamlanacaktır.

DEMİRYOLLARI HAZIR HEDEF

2023

