

ULAŞIM

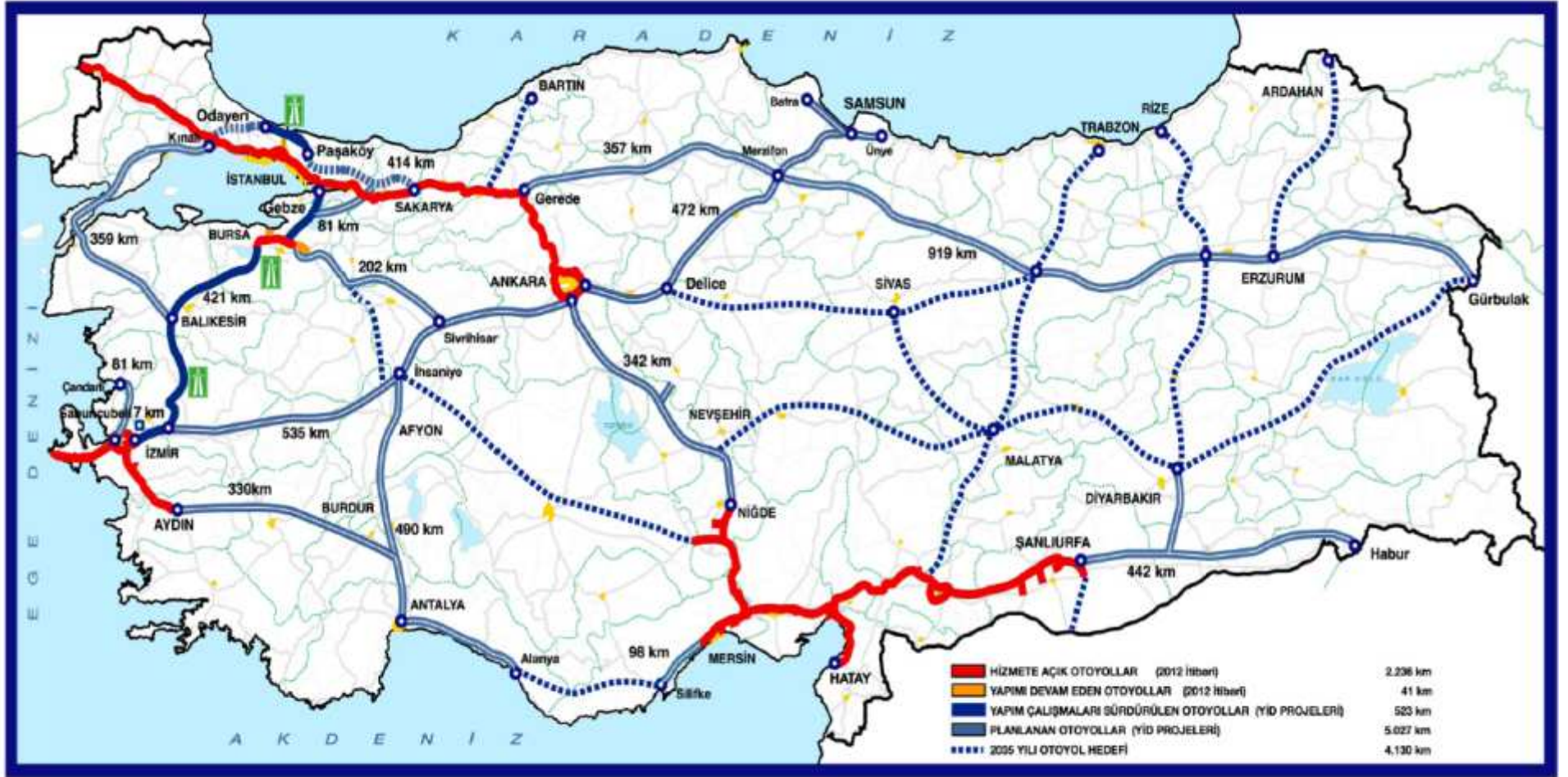
Kara taşımacılığı 2023 hedeflerinde bŸyŸk merkezler otoyollarla bağlanırken, nŸfusu nispeten kŸcŸk merkezlerin bu otoyollara bŸlŸnmŸŐ yollarla entegre edilmesi hedeflenmektedir. Harita 16 ve Harita 17’de sunulan TŸrkiye uzun vadeli karayolları hedefleri ile Harita 18’deki ulusal demiryolları hedefleri incelendiğinde, Ÿlke genelinde mevcut durumda birbirine bağlı İstanbul ve Ankara gibi merkezlere; batıda Antalya, Bursa, Denizli, Eskişehir ve İzmir; doğuda ise Diyarbakır, Mardin ve Őanlıurfa gibi çevresine gŸre bŸyŸk merkezler eklenecektir. İller arası etkileŐimin artması bakımından Ÿnemli sayılabilecek UŞak - Denizli ve UŞak - KŸtahya gŸzergâhlarında bŸlŸnmŸŐ yol yapım çalışmaları devam etmektedir.

Harita 16 - Türkiye 2023 Yılı Bölünmüş Yol Hedefi



Kaynak: KGM, Tesisler ve Bakım Dairesi, 2023 Yılı Bölünmüş Yol Hedefi

Harita 17 - Yap-İşlet-Devret Projeleri (2023 ve 2035 Hedefleri)



Kaynak: Ulaşan ve Erişen Türkiye (2012)

Harita 18 - Demiryolları Hedefleri

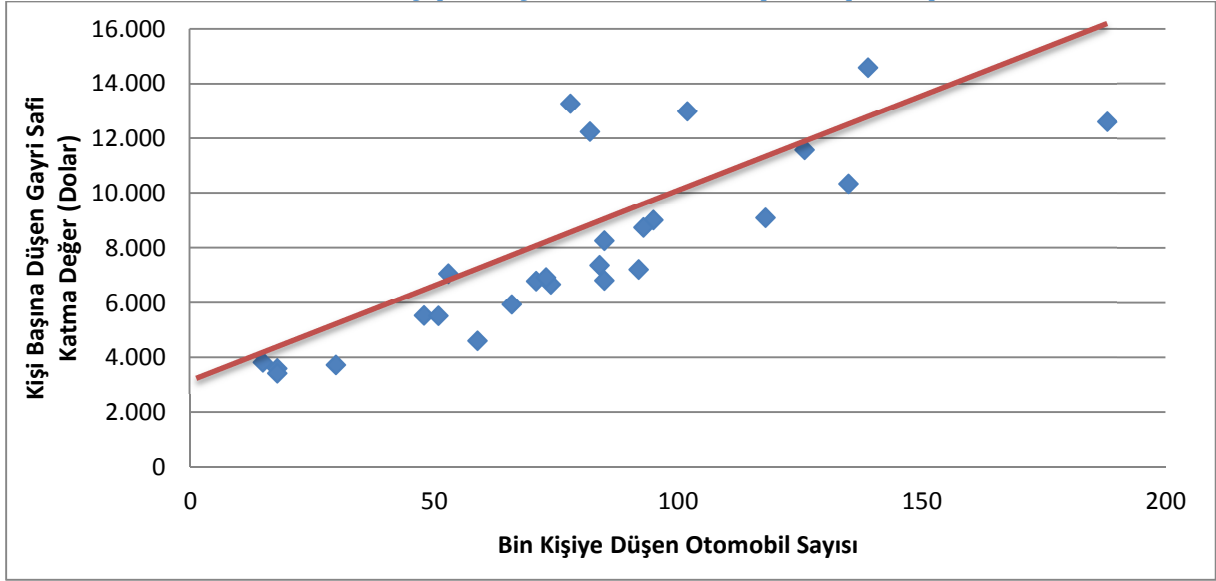


- : MEVCUT KONVANSİYONEL HATLAR
- : MEVCUT YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU HATLARI
- : 2023 YILINA KADAR YAPILACAK YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU HATLARI
- : 2023 YILINA KADAR YAPILACAK KONVANSİYONEL DEMİRYOLU HATLARI
- : 2035 YILINA KADAR YAPILACAK YÜKSEK HIZLI DEMİRYOLU HATLARI
- : 2035 YILINA KADAR YAPILACAK KONVANSİYONEL DEMİRYOLU HATLARI

Kaynak: Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi (Hedef 2023)

Uşak'ta bin kişiye düşen otomobil sayısı Türkiye ortalamasından düşüktür. Grafik 9'a göre; Düzey-2 bölgelerinde kişi başına düşen gayri safi katma değer ile bin kişiye düşen otomobil sayısı arasında pozitif yönlü ve güçlü bir ilişki bulunmaktadır. Bu durum; ekonomik gelişmişliği yüksek bölgelerdeki otomobil sahipliği oranının da fazla olduğunu göstermektedir. TÜİK Bölgesel İstatistiklerine (Ulaştırma bölümü) göre 2012 yılında ülke genelindeki 8.648.875 otomobilin 46.499'u (%0,5'i) Uşak'ta bulunmaktadır. Ülke genelinde bin kişiye düşen otomobil sayısı 145 iken; Uşak'ta ise 136'dır. Bin kişiye düşen otomobil sayısı Uşak'ın yakın çevresindeki illerden Afyonkarahisar'da 89, Denizli'de 143, Kütahya'da 139 ve Manisa'da 113'tür.

Grafik 9 - Düzey-2 Bölgelerinde Kişi Başına Düşen Gayri Safi Katma Değer ve Bin Kişiye Düşen Otomobil Sayıları (2008)



Kaynak: TÜİK, Bölgesel Hesaplar; TÜİK, Bölgesel İstatistikler, Ulaştırma

Kilometreye düşen otomobil sayısı Uşak'ta çevre illerdekine göre orta düzeydedir. TÜİK Bölgesel İstatistiklerine (Ulaştırma bölümü) göre 2012 yılında ülke genelinde bir kilometre devlet ve il yoluna düşen otomobil sayısı 137 iken, Uşak'ta 99'dur. Söz konusu değerlerin yüksek olması ildeki trafik yoğunluğunu ve şehir içinde metro, tramvay; şehirler arasında ise tren vb. alternatiflere ihtiyaç duyulduğunu göstermektedir. Söz konusu değerlerin Afyonkarahisar'da 60, Denizli'de 164, Kütahya'da 83 ve Manisa'da 138 olduğu düşünüldüğünde Uşak'ın bu tür bir ihtiyacının çevresindeki illere yakın düzeyde olduğu söylenebilir.

Kara taşımacılığı sektörünün Uşak istihdamındaki payı ülke genelinde bu sektörde çalışanların (611.112) %0,5'i kadardır. Tablo 66'da sunulan SGK İstatistik Yıllıklarına göre Uşak'ta 2012 yılında 2.928 olan ve demiryollarını da içeren Kara Taşımacılığı ve Boru Hattı Taşımacılığı sektöründeki çalışan sayısı Afyonkarahisar'da 5.683, Denizli'de 13.307, Kütahya'da 5.116 ve Manisa'da 7.279'dur. Verilerden de görüldüğü üzere Uşak'ta kara taşımacılığı sektöründe çalışanların sayısı çevre illere göre düşüktür.

Tablo 66 - Kara Taşımacılığı ve Boru Hattı Taşımacılığı Sektöründe Çalışanların Sayısı

	2012
Uşak	2.928
Afyonkarahisar	5.683
Denizli	13.307
Kütahya	5.116
Manisa	7.279

Kaynak: SGK, İstatistik Yıllıkları (2012)

Uşak'taki taşımacılık için depolama (lojistik) ve destekleyici faaliyetlerin istihdamı aynı sektörde Türkiye genelindeki istihdamın (210.538) %0,2'sidir.

Tablo 67'deki SGK İstatistik Yıllıkları verilerine göre; Uşak'ta Taşımacılık için depolama ve destekleyici faaliyetler sektöründe 2012 yılında 437 kişi çalışmaktayken, bu sayı çevre illerden Afyonkarahisar'da 1.534, Denizli'de 1.256, Kütahya'da 2.336 ve Manisa'da 1.879'dur. Tablo 67'den de görüleceği gibi Uşak'ta bu sektörde çalışan sayısı çevre illerden düşüktür.

Tablo 67 - Taşımacılık İçin Depolama ve Destekleyici Faaliyetler Sektöründe Çalışanların Sayısı

	2012
Uşak	437
Afyonkarahisar	1.534
Denizli	1.256
Kütahya	2.336
Manisa	1.879

Kaynak: SGK, İstatistik Yıllıkları (2012)

Bölgedeki ana karayolu ulaşım aksları Kütahya - Afyonkarahisar, Manisa / İzmir - Balıkesir ve Afyonkarahisar - Uşak - Manisa / İzmir şeklindedir ve Afyonkarahisar ile Manisa çevresinde yoğunluk bulunmaktayken geri kalan hatlardaki düşük kullanım dikkat çekmektedir. Uşak, Afyonkarahisar ve İzmir / Manisa güzergâhındaki yerleşim yerleri ile yoğun ulaştırma ilişkisi içerisindedir. Harita 19'da bazı şehirlerarası yollar için en kısa mesafede bulunan hatlardan Uşak-Banaz, Uşak - Sivaslı ve Uşak - Kula arasında yoğun bir trafik akışı görülmektedir.

Harita 19 - Uşak Çevresinin Trafik Hacim Haritası



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü (2012)

İldeki demiryolu ağları ile karayolu ağlarında yoğun olarak kullanılan hatlar benzerlik göstermektedir. Harita 20'deki demiryolu ağlarına göre; ilin demiryolu ağları Uşak - Manisa / İzmir ve Uşak - Afyonkarahisar hatlarından oluşmaktadır. Söz konusu hatlar ile karayollarının yoğun olarak kullanıldığı hatların büyük benzerlik içerisinde olması bu hatlarda yapılacak iyileştirmelerin Uşak ve çevre illere büyük oranda katkı yapacağını göstermektedir. Bitmesi beklenen otoyol projeleri ve hızlı tren hatlarının da bu güzergâhta olması bu durumu kanıtlar niteliktedir.

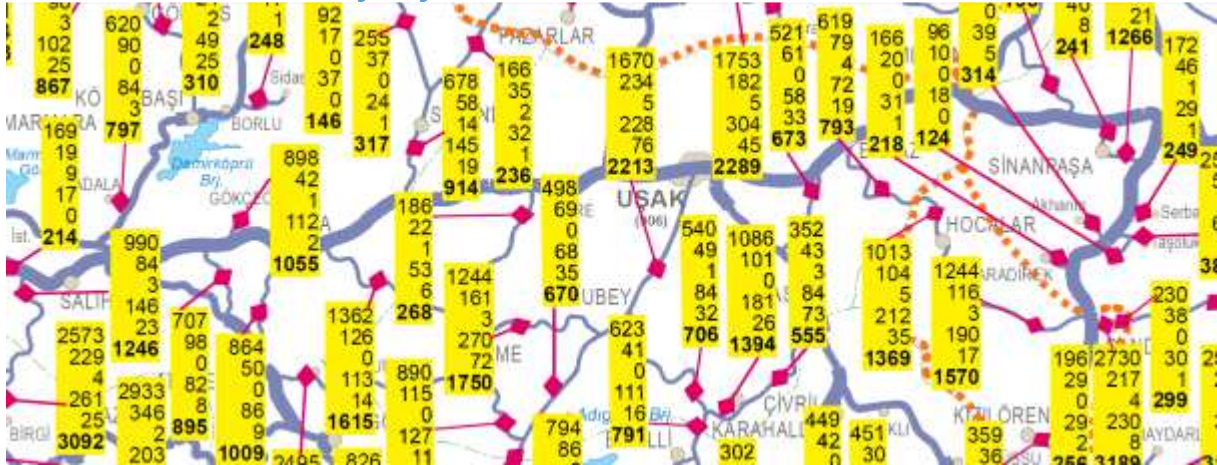
Harita 20 - Manisa ve Yakın Çevresinin Demiryolu Altyapısı



Kaynak: TCDD (2012)

Uşak'ın ilçeler bazında trafiğine bakıldığında en yüksek trafik hacmi, anayollar üzerinde bulunan Sivaslı ve Banaz hariç tutulduğunda, Ulubey'de görülmektedir. Uşak Merkez'den Banaz ve Sivaslı güzergâhlarına giden yollar illeri birbirine bağlayan anayollar olduğundan sık kullanılmaktadır. Ayrıca Uşak'ın Merkez dışındaki ilçeleri arasında bulunan il yolları yoğun olarak kullanılmamaktadır, diğer bir deyişle İl içerisindeki trafik yoğunluğu Merkez ilçeden diğer ilçelere doğru daha fazladır. Sivaslı ve Banaz'a ek olarak Uşak - Ulubey istikameti de yoğun olarak kullanılmaktadır.

Harita 21 - Uşak Çevresindeki İl Yolları Trafik Hacim Haritası



Kaynak: KGM (2012)

Son beş yıllık sürede Uşak Havaalanı'ndan yapılan toplam uçuşlar yıldan yıla artış gösterirken yolcu potansiyelinde düşüş gözlenmektedir. İl, 2012 yılının Kasım ayında faaliyete sunulan Zafer Bölgesel Havaalanı'ndan da hizmet alabilecek mesafede olmasına rağmen Uşak

Havaalanı'ndan gerçekleştirilen uçuş sayısı yıldan yıla artış göstermiştir. Ancak 2008 yılı Şubat ayı sonu itibarıyla Uşak Havaalanı'ndan 5.096 yolcu uçuş yapmışken, bu sayı 2014 yılı Şubat ayı sonu ile 1.596'ya düşmüştür. 2012 ve 2013 yıllarında ise yolcu taşımacılığı yapılmamıştır. Giderek ve hızla artan yolcu sayısı Zafer Bölgesel Havaalanı'na olan talebin artacağına işaret etmektedir.

Tablo 68 - Yıllara Göre Zafer Bölgesel Havaalanı ve Uşak Havaalanı Uçuş Bilgileri

		2009	2010	2011	2012	2013	2014 (Şubat)
Zafer Bölgesel Havaalanı	Toplam Uçuş	-	-	-	41	847	186
	Toplam Yolcu	-	-	-	3.181	84.774	15.733
Uşak Havaalanı	Toplam Uçuş	288	301	706	694	1.205	200
	Toplam Yolcu	10.327	15.889	15.267	-	-	1.596

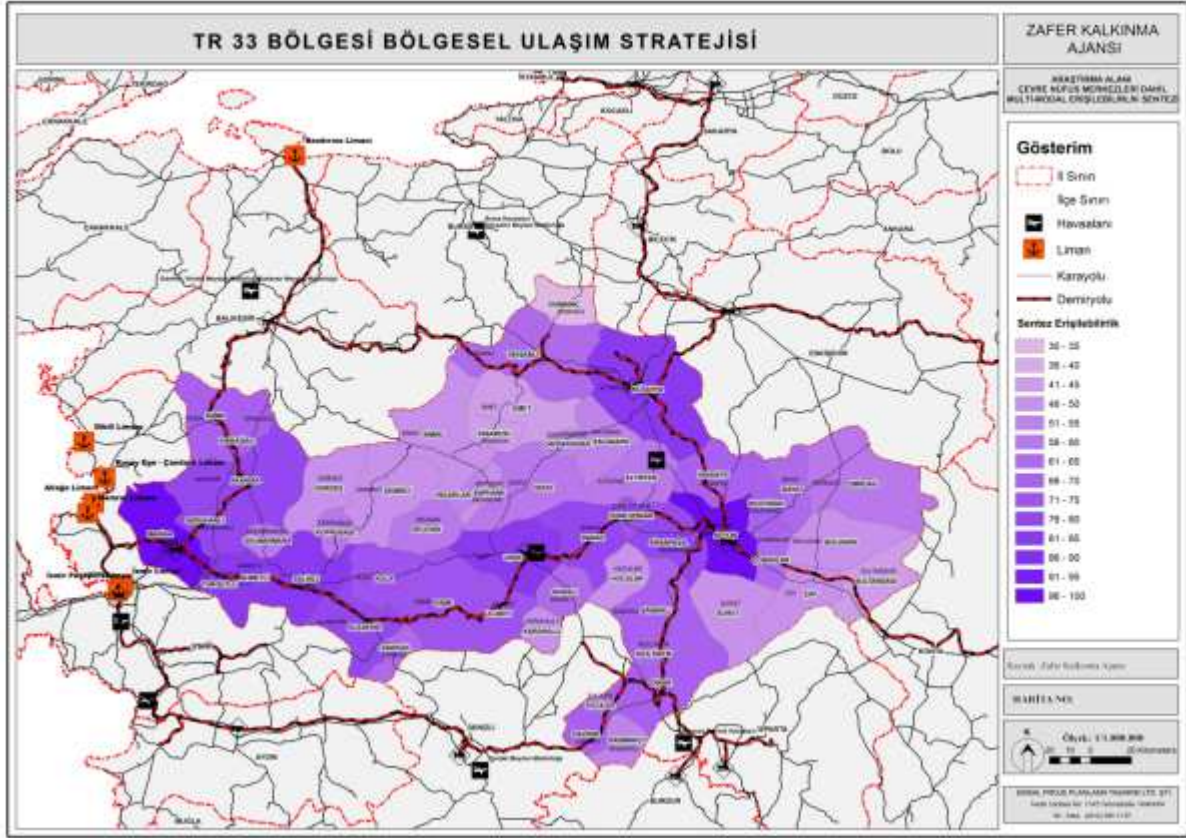
Kaynak: DHMİ (2014)

İlin çevresindeki illerle erişebilirlik düzeyi birbirine yakındır. TR33 Bölgesi Ulaşım Stratejisi çalışmasında illerin nüfusa göre erişebilirlikleri analiz edilmiştir.⁸ Buna göre; nüfusa erişebilirlik düzeyini gösteren endeks, Uşak'ta 100 üzerinden 52 iken, çevre illerden Afyonkarahisar'da 54, Denizli'de 51, Kütahya'da 55 ve Manisa'da 57'dir.

İlde, karayolu erişebilirliği yüksek yerler, genel olarak nüfus ve ekonomik faaliyetlerin yoğun olduğu ilçelerdir. TR33 Bölgesi Ulaşım Stratejisi'nde TR33 Bölgesi'nin çevre (İstanbul, Ankara, Bursa, Balıkesir, Bilecik, Eskişehir, Konya, Isparta, Burdur, Denizli, Aydın, Antalya ve İzmir) illerindeki kent merkezleri de dahil edilerek yapılan analiz sonucunda belirlenen TR33 Bölge ilçelerinin erişebilirlik endeksi değerleri Harita 22'de sunulmaktadır. Buna göre Uşak'ta Merkez'den sonra en yüksek erişebilirlik değerlerine sahip ilçeler Banaz ve Ulubey'dir.

⁸ Avrupa Birliği Mekânsal Gelişme İzleme Ağı (The ESPON 2012 Programme, the European Observation Network for Territorial Development and Cohesion) grubu tarafından Avrupa genelinde mekânsal olarak en erişilebilir noktaların belirlenmesi için yapılan çalışmadaki yöntem izlenmiştir. Çalışma kapsamında seçilen merkezler arasında, mesafe matrisleri oluşturulmakta, bu yolla her bir merkezin diğer merkezlere olan uzaklıklarıyla birlikte belirleyici olan erişim süreleri ve nüfuslar çalışmaya girdi oluşturmaktadır. Erişilebilirlik düzeyi nüfus ile doğru orantılı, mesafe-zamanla ters orantılıdır. Nüfus ve mesafeler veri alınarak oluşturulan ağırlıklandırılmış erişim matrisi marifetiyle her bir merkezin erişim katsayısına ulaşılmaktadır. Her ulaşım modu için ayrı ayrı (karayolu, deniz, havayolu, demiryolu) hesaplanan erişilebilirlik endeksinde 100'e yakın değerler o yerin erişilebilirliğinin yüksek olduğunu göstermektedir.

Harita 23 - İlçe Bazlı Sentez Erişebilirlik Endeksi Değerleri

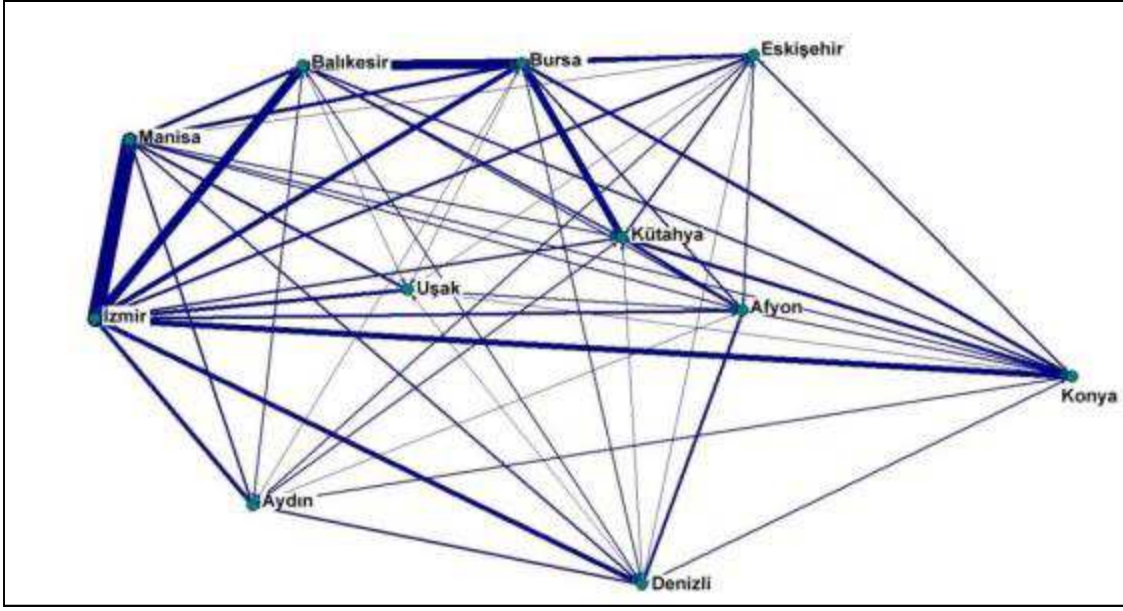


Kaynak: Zafer Kalkınma Ajansı Hesaplamaları (2013)

İlde, yapılması planlanan bir adet lojistik merkez bulunmaktadır. Ülke genelinde kurulması planlanan 19 adet lojistik merkezden 6 tanesi işletmeye açılmış olup, 5 tanesinde inşaat çalışmaları, 8 tanesinde ise proje, kamulaştırma ve inşaat ihale işlemleri sürmektedir. Yük taşımacılığı ile ilgili hizmetlerin en iyi şekilde verilmesi, müşterilerin idari, teknik ve sosyal tüm ihtiyaçlarının karşılanabilmesi, taşımaların ve taşıma kalitesinin artırılarak müşteri memnuniyetinin sağlanmasının yanı sıra buldukları bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine katkı sağlayan lojistik merkezlerden birinin Uşak'ta planlanması, demiryolu altyapısı bulunan ve biri İl sınırlarında diğeri bölgesel havaalanı olmak üzere iki havaalanına erişimi olan Uşak ili adına önemli bir gelişmedir.

İller arası yük trafiğinde Uşak'ın Manisa ve İzmir ile yoğun ilişkilerinin olduğu görülmektedir. TR33 Bölgesi Ulaşım Stratejisi'nde (2013) Bölge illeri ve çevre iller arasındaki nakliye hacimleri incelendiğinde Uşak'ın en yoğun yük taşımacılığı ilişkisinin Manisa ve İzmir ile olduğu görülmektedir.

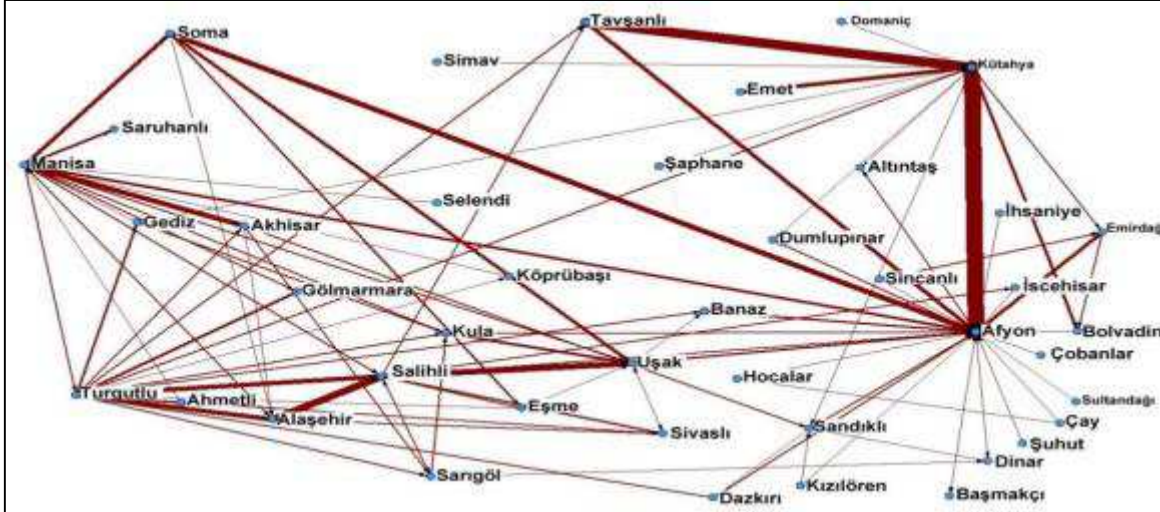
Şekil 1 - İl Bazlı Nakliye Hacimleri



Kaynak: Zafer Kalkınma Ajansı Hesaplamaları (2013)

İl merkezinin, ticari ilişkileri en çok Salihli ilçesiyledir. TR33 Bölgesi Ulaşım Stratejisi'nde (2013) araştırılan Bölge ilçelerinin kendi aralarındaki yük taşımacılığı hacimlerinin sunulduğu Şekil 2'de Uşak Merkez - Salihli - Alaşehir / Turgutlu arasındaki yoğunluk dikkat çekmektedir. Bunun dışında, Uşak - Kula ve Uşak - Soma hattının yoğunluğu da göz önünde bulundurulmalıdır.

Şekil 2 - İlçe Bazlı Nakliye Hacimleri



Kaynak: Zafer Kalkınma Ajansı Hesaplamaları (2013)