

ULAŞIM SİSTEMLERİ VE UŞAK

Transportation Systems and Uşak

Prof. Dr. Hayati Doğanay*

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Deniz**



Özet

Uşak, Ege Bölgesi'nin İç Batı Anadolu Bölümü'nde yer alır. Ulaşım açısından Anadolu içlerinden batıdaki büyük kentlere ve İzmir Limanı'na taşınan yük ve yolcular için önemli bir güzergâh üzerindedir. Karayolları sahadaki en önemli ulaşım tipini oluşturmaktadır. Uşak'tan geçen D-300 karayolu Türkiye'de ulaşımın en yoğun olduğu yollardan biridir. İlçede karayollarının yanısıra tarihi önemi bulunan demiryolları ve bu iki ulaşım sistemi kadar önemli olmasa da, havayolları da belirli bir istihdam sağlamaktadır. Çalışmada araştırma sahasında ulaşımın durumu, sorunları ve işgücü istihdam durumu incelenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Ulaşım, Uşak, Ulaşım Coğrafyası

Absract

Uşak is situated in Inner Western Anatolia Subregion. In terms of transportation, it is on a important route, to the big cities in the west and for the goods and passengers that transported to İzmir harbour. Highways represent the most important type of transportation in the research area. D-300 highway that possess from Uşak, one of the most intense way in Turkey . As well as the highways in the district, historical railway and the airlines which is not important as these two transportation types, provide a specific employment. In this study, the state of transportation, problems and employment have been examined.

Key Words: Transportation, Uşak, Transportation Geography

* Atatürk Üniversitesi, Kâzım Karabekir Eğitim Fakültesi Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, hdoganay@atauni.edu.tr.

** Uşak Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, mehmet.deniz@usak.edu.tr

Giriş

Ulaşım karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolları ile insan ya da onun ürettiklerinin bölge, ülke ve kıtalar arasında yer değiştirmesidir (Tümertekin ve Özgüç, 2007; Taşlıgil, 2010). Bu yer değiştirme ve taşınma sırasında sürdürülen hizmetler bir üretim şekli olarak karşımıza çıkmaktadır (Tümertekin, 1987). Ayrıca ulaşım sistemleri peyzaj üzerinde önemli değişikliklere sebep olmaktadır. Bu nedenle ulaşım, coğrafya araştırmalarında ayrı bir önemi olan ekonomik bir etkinlik olmasının yanında, kentlerde kapladığı alan ve istihdam ettiği nüfus bakımından önemli bir şehirselleşmeye ve fonksiyon alanlarına sahiptir. Bazı araştırmacılar bu gibi özellikleri sebebiyle ulaşımı, kalkınma ve küreselleşmenin en önemli etkenleri arasında göstermektedir (Tümertekin ve Özgüç, 2007).

Araştırma sahası olan Uşak ve çevresi, Ege Bölgesi'nin İç Batı Anadolu Bölümü'nde yer almaktadır. Bu bölüm Ege Bölgesi'nin İç Anadolu, Marmara ve Akdeniz Bölgelerine sokulduğu yüksek bir sahayı oluşturur. Uşak ili ve şehri, Gördes-Uşak yöresi olarak adlandırılan az engebeli bir platoda yer almaktadır (Darkot, Tuncel, 1995). Zengin bir bitki örtüsü ve doğal kaynaklara sahip olan Uşak, Murat Dağı'nın güneybatısında yer alır (Arınç, 2006). Yaklaşık 55 km² lik bir alana sahip olan Uşak Ovası (Arınç, 2006) kentin ova yönünde gelişmesinde etkili olmaktadır. İl kuzeyden Kütahya, batıdan Manisa, güneyden Denizli, doğudan ise Afyonkarahisar illeri ile komşudur. İlin merkez ilçesinin, ilin tüm ilçeleri ile sınırı vardır. İlçenin komşuları kuzeyde Şaphane ve Gediz, kuzeybatıda ve batıda Selendi, batıda Kula, güneyde Eşme, Ulubey ve Karahallı, güneydoğuda Sivaslı ve doğuda Banaz ilçeleridir (Şekil 1).

Coğrafi koşullar itibari ile tarihi bir yol üstü yerleşmesi (Özdeğer, 2001) olan Uşak kentinin gelişiminde etkili olan etmenlerden birinin de, önemli tarihi ticaret yollarından olan Kral Yolu olduğu farklı çalışmalarda belirtilmektedir (Bilgen, 1999). Uşak çevresi İlk Çağ boyunca ve Orta Çağ başlarında küçük bir yerleşme merkezi iken Yeniçağ başlarında gelişmeye başlamıştır. Gelişimini büyük ölçüde ulaşım borçlu olan kentin, bugünkü uzun ekseni olan doğu-batı yönlü uzanışında, tarihi ipek yolunun da etkisi ile oluşmuştur (Yalçınlar, 2001).

Baykara, bugünkü Uşak kentinin, muhtemelen XII. yy'n sonlarında Türkler tarafından kurulduğunu belirtmektedir (Baykara, 1978'den aktaran: Tutsak, 1994). Ancak, kurulduğundan beri farklı devletlerin sınırları içerisinde kalmıştır.

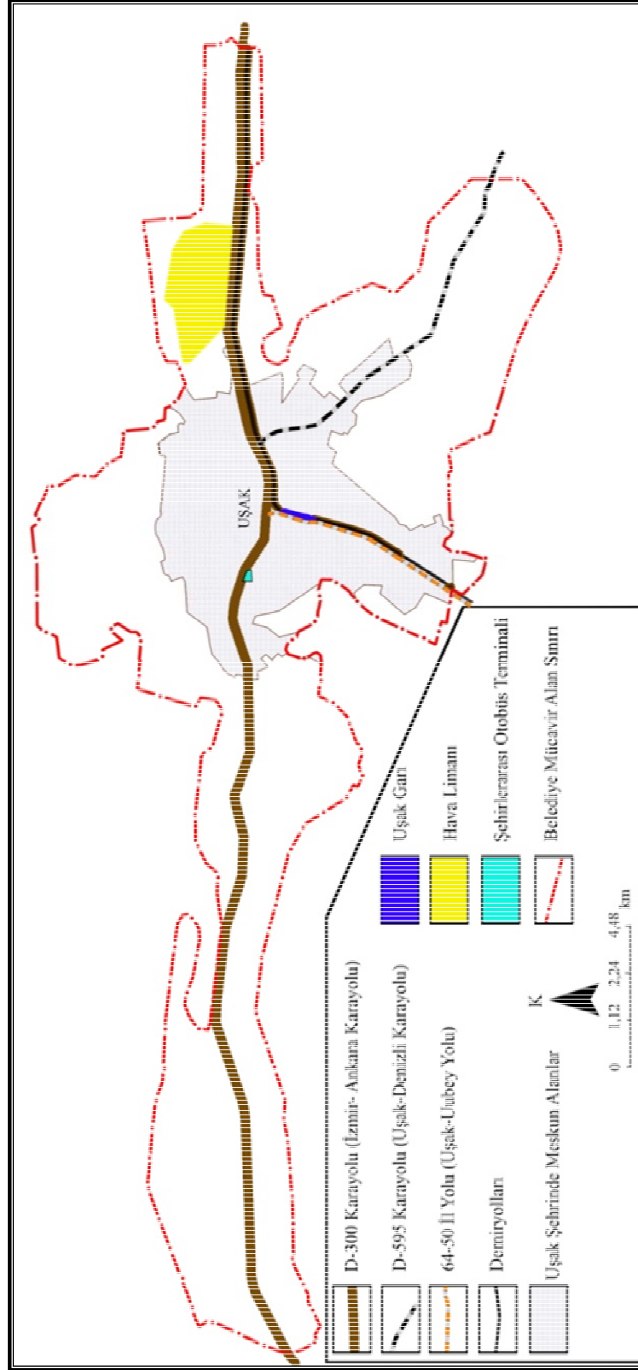
Tarihi kentlere bakıldığında, özellikle Orta Çağ ve Roma kentlerinde merkezîyet özelliği bulunan kentlerin, ulaşım ağlarının kesiştiği konumlarda kurulduğu dikkat çekmekte (Gottman, 1976); hatta bazı yerleşmelerin yolları denetim altına tutabilecekleri yerlere özellikle kurulduğu görülmektedir (Yazıcı, 1995). Bu avantajın gelişimini teşvik ettiği ticaret ve diğer ekonomik faaliyetler, kentlerin büyümesinde etkili olmuştur. Aynı zamanda önemli yollar üzerinde bulunan yerleşmeler yolcular için uğrak yeri olma niteliği de kazanmaktadırlar. Örneğin Anadolu'nun değişik yörelerinde görüldüğü üzere kervansaraylar ve hanlar, ulaşım güzergâhlarına kurularak bunun önemini göstermektedir. Bu bakımdan Uşak şehrinin kurulduğu kesimde bugün bir kısmı harabe haline gelmiş, bir kısmı ise hâlâ ayakta duran hanlarla rastlamak mümkündür. Bu tip yapılar özellikle tarihi dokunun

korunduğu ve kentin ilk kuruluş yerlerinden olan Köme, İslice, Özdemiş, Kurtuluş Mahalleleri ve çevresinde karşımıza çıkmaktadır.



Şekil 1. Araştırma Sahasının Lokasyon Haritası

Geçmişte şehirlerarası ulaşım yollarının bu güzergâhtan geçmesi, hanların buralarda yapılmasının en önemli nedenidir. Bugün otel olarak kullanılan Dülgeroğlu Oteli de bu tip bir hanın restore edilmesi ile yapılmıştır. Günümüzde banka olarak kullanılan eski Çukur Han-Taş Han, yeri kaybolmuş olan Lonca Hanı da eski önemli hanlarından. Gediz ve Uşak şehirleri arasında da Sicim Hanı kervansaray olarak kervan ve yolculara hizmet vermişti. Şehirde 1970'lere kadar hizmet vermiş olan hanlar; Hacı Gedik Hanı, Paşa Hanı, Deve Hanı, Halitoğlu Hanı, Pekmez Hanı, Yılcıncı Hanı, Müftü Hanı'dır. Aynı dönemde bu hanlar dışında parası olmayanların konaklayabilmesi için yapılan iki de Vakıf Hanı bulunmaktadır (Tümer, 1971).



Şekil 2. Uşak Ulaşım Haritası (Taha Orhan Planlama Mühendislik İnşaat Enerji ve Turizm A.Ş., (2012). *Uşak İli İtave Revizyon Nazım İmar Planı Araştırma- Değerlendirme Raporu* 'ndan yararlanılmıştır.)

Nurdağı ve Pozantı'da görüldüğü gibi ulaşım bazı yerleşmelerin kurulması ya da gelişmesinde etkili olduğu gibi, oranın günümüzdeki en önemli fonksiyonu da olabilir (Doğanay ve Koca, 1998; Tıraş, 2002). Kimi yerleşmeler ise ulaşım hatlarına bağlı olarak kurulurken, zamanla bu fonksiyon önemini kaybedebilmektedir (Başbüyük, 2006). Zira büyüyen kent alanı ve artan nüfusa bağlı olarak farklı sosyo-ekonomik faaliyetler kentte gelişmeye başlamaktadır. Farklı çalışmalarda ekonomik fonksiyonları açısından sanayi şehri olarak kabul edilen (Çetin, 2001) araştırma sahası Uşak'ta da ulaşımın kentin büyüyüp gelişmesinde en önemli işlevlerden biri olduğuna daha önce değinilmiştir. Ticaret yolları üzerindeki yerleşmenin gelişimi ulaşım hatlarına uyumuş, demiryollarının döşenmesi ve gar binalarının yapılması ile şehir zamanla bu yöne kaymıştır. Bugün de kentin gelişimi D-300 ve D-595 nolu karayollarına paralel şekildedir. Ayrıca yeni yapılan çevre yollarının ve hızlı tren hattının yerleşme nüvelerini kendine çekme ihtimali de muhtemeldir.

Ulaşımına uygun coğrafi konumlar, yerleşmelerin kurulması ve gelişmesi bakımından (Özdemir, 2008), özellikle ulaşım yollarının kavşağındaki kentler ticaret ve sanayi bakımından (Göney, 1977) avantajlara sahiptir. Uşak'ta kara ve demiryolları açısından önemli bir yol üstü yerleşmesidir. Çalışmada araştırma sahası ile ilgili geçmiş çalışmalardan (Bilgen, 1999; Yayla, 2001) da yararlanılarak ulaşımın araştırma sahasındaki durumu, sorunları, bu sektördeki istihdam incelenmeye çalışılmıştır. Ulaşım ve ulaştırma günümüzde bilgi, sermaye, iletişim gibi hizmetlerin erişimini de içermektedir (Şahin, 2013). Ancak çalışma sadece karayolu, demiryolu ve havayollarını kapsamaktadır.

Karayolları

Türkiye'nin orografik yapısı, kara ve demir yollarının dağılışı ve uzanışı gibi özelliklerini etkileyerek doğu-batı yönlü gelişmesini sağlamıştır (Doğanay, 2011). Ayrıca, yolların geçmiş tarihi yollar ile az çok paralellik gösterdiği dikkat çekmektedir. (Gürsoy, 1974). Mekânlar arası iletişimi sağlayan ulaşım sistemlerinin en eskisi, geçmişi İlk Çağa kadar uzanan karayollarıdır (Ertin, 1993). Cumhuriyet döneminde Türkiye'de ulaşımın geçmişteki durumuna bakıldığında devlet eliyle öncelikle demiryollarının geliştiği, zamanla demiryolları ihtiyaçlara cevap verememesi ve diğer sebeplerle 1940'lı ve 1950'li yıllardan itibaren karayollarının da gelişim gösterdiği (Şahin, 2013; Avcı, 2005; Şahin, 2006) dikkat çekmektedir. Uşak'ın, tarihi çok eskilere uzanan ticaret yolları üzerinde olması sebebiyle karayolu taşımacılığı yerleşmenin kuruluşundan günümüze kadar en önemli ulaşım sistemi olmuştur. Ancak Uşak ilinin modern ilk asfalt karayolu, 1966 yılında hizmete giren İzmir-Afyon karayoludur (Bilgen, 1999).

Uşak kenti yerleşim alanı ve il genelinde, karayolu açısından en önemli yol, İzmir-Ankara yolu olarak da bilinen D-300 karayoludur. Ulusal numaralandırma sistemine göre D-300 nolu yola, Avrupa ana karayolları numaralandırma sistemine göre E-96 adı verilmiştir. Yol uluslararası E-Yollar (European Roads) sisteminde Batı-Doğu yönlü ara-orta yollar sınıfına girmektedir (İnternet 1). E 96 karayolu İzmir-Ankara yolunun İzmir ve Sivrihisar arasındaki 440 km uzunluğundaki kısmını kapsamaktadır (İnternet 2). D-300 karayolunun bütünü ise 2004 km olup, İzmir-Çeşme'den başlayıp Van-Kapıköy sınır kapısına kadar devam etmektedir (İnternet 3).

Uşak ilinde, şehirlerarası karayolu ulaşımı açısından önemli olan farklı bir güzergah da kent yerleşim alanından güneydoğuya yönelen D-595 karayoludur. D-300 kadar yoğun bir araç trafiğine sahip olmasa da, bu yol da yük ve yolcu taşımacılığı açısından önemli bir güzergahtır. Çünkü Uşak ve çevresinden Denizli'ye olan karayolu bağlantısı bu yol vasıtası ile yapılmaktadır¹. 500 km uzunluğundaki bu yol Kocaeli'nin Karamürsel ilçesinden başlayıp, Denizli'nin Kaklık ilçesinde son bulmaktadır (İnternet 4). Şehir merkezinde D-300 karayolundan ayrılan yol Uşak Karma Organize Sanayi Bölgesinden geçmekte, Sivasslı, Çivril gibi ilçe merkezlerinden geçtikten sonra Baklan ve Çal ilçesi sınırlarına girmekte nihayet Kaklık ilçesinde D-320 karayoluna bağlanmaktadır.

Bu iki yol kadar işlek olmasa da şehir yerleşim sahasından çevre yerleşmelere olan diğer bir önemli güzergâh da Uşak-Ulubey (64-50 nolu il yolu) yoludur. Bu yol Ulubey ve Eşme ilçelerine olan ulaşımında kullanılan en önemli güzergâhtır. Ayrıca Denizli'nin Güney, Buldan, Sarayköy ilçeleri ve Manisa'nın Alaşehir ilçelerine gidenler de bu yolu kullanmaktadır. Bu yol vasıtası ile D-595 yolu ile de gidilebilen Bekilli ve Çal ilçelerine de ulaşılabilir. Ancak bu ilçelerin ve yol güzergâhındaki yerleşmelerin küçük yerleşmeler olması ve Denizli ya da Aydın istikametindeki büyük yerleşmelere alternatif yolların olması sebebiyle bu yol diğer yollar kadar gelişmemiştir. Yolun durumu, bakım şartları ve geçen araç sayısı da buna gösterge olabilmektedir.

Araştırma sahasında ulaşımın önemini ortaya koymak amacıyla farklı çalışmalarda olduğu gibi (Doğanay, 1983; Koca, 1994; Şahin, 2000; Bekdemir, 2004; Çetin, 2007; Arıbaş, 2008; Yürüdü, 2009; Altaş, 2009), bölgedeki trafik yoğunluğuna bakılabilir. Karayolu ulaşımı açısından Uşak şehrinin bir yoğunluk merkezi olduğu Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan sayımlar ve tahminlerle de görülmektedir. Çünkü D-300 karayolunda Uşak şehrinin çıktığından sonra Güre ve Uşak arasında günde 11811 motorlu araç, Uşak ve Banaz arasında 11028 motorlu araç, Uşak-Sivasslı arasında 3244 motorlu araç, Uşak-Ulubey arasında 2213 motorlu araç geçtiği görülmektedir. Bu sayıların Uşak kent merkezinde artması ve 23895 motorlu araca ulaşması da bunun göstergesidir (Tablo 1). Yine aynı tablodan anlaşılacağı üzere çevresine göre daha önemli bir üretim merkezi olan Uşak şehrinin doğusundaki sayım noktaları ile batısındaki sayım noktaları arasında fark bulunmaktadır. Hemen hemen tüm araç türlerinde sayının batıya doğru artmasındaki en önemli sebep batıda İzmir gibi önemli bir merkezin yer almasıdır. Zira İzmir; hastaneleri, ticari potansiyeli ve limanı ile Uşak'ı kentsel etki bölgesi içine almaktadır. Bölgede üretilen tarım ürünleri ve seramik gibi ürünlerin limana naklinde, ve yolcu taşımacılığı ile bu güzergâhta birçok araç trafiğe katılmaktadır.

¹ Farklı daha kısa olan tali yollar ile ulaşılabilse de Aydın yönüne giden araçlar da bu güzergâhı kullanabilmektedir.

Tablo 1. Uşak ve yakın çevresindeki karayolu ulaşım akslarında yıllık ortalama motorlu araç trafiği, (2012)*

Araç Tipi	Araç Sayısı ve Oranı(%)											
	Uşak Şehir Merkezi		Uşak-Banaz Arası		Uşak-Sivaslı Arası		Uşak-Güre Arası		Sivaslı-Çivril Arası		Uşak-Ulubey Arası	
Otomobil	16744	%70,1	7083	%64,2	2072	%63,9	7297	%61,8	1741	%67,7	1670	%75,5
Orta yüklü ticari taşıt	1913	%8,0	768	%7,0	300	%9,2	933	%7,9	239	%9,3	234	%10,6
Otobüs	492	%2,1	432	%3,9	43	%1,3	524	%4,4	33	%1,3	5	%0,2
Kamyon	2748	%11,5	1403	%12,7	558	%17,2	1722	%14,6	424	%16,5	228	%10,3
Kamyon-römork-çekici-yarı romörk	1998	%8,4	1342	%12,2	271	%8,4	1335	%11,3	135	%5,2	76	%3,4
Toplam	23895	%100	11028	%100	3244	%100	11811	%100	2572	%100	2213	%100

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı verilerinden Bkz. www.kgm.gov.tr (24.02.2014)

Tablo 1'e bakıldığında Uşak kenti yerleşim alanını kullanan motorlu araçların büyük çoğunluğunun (16744; %70.1) otomobil olduğu görülmektedir. Gerek otomobil gerekse toplam araç sayısı bakımından D-300 karayolunun önemi buradan da anlaşılmaktadır. Çünkü bu yolu kullanan araç sayısının Sivaslı ve Ulubey yollarını kullanan araç sayısına göre oldukça yüksek olduğu dikkat çekmektedir.

Karayolu ulaşımı açısından Uşak şehrine ulaşmada önemli bir sorun yaşanmaz iken farklı sebeplerden ötürü karayolu ulaşımında eksikliklerin olduğu söylenebilir. Bu hususta değinilmesi gereken bir konu da Uşak Otogarı'dır. Birçok yerleşimde olduğu gibi Uşak'ta da şehirlerarası karayolu ulaşımında en önemli tesis terminaldir. Uşak Otogarı 1992 yılında yapılmış ve 1995'te faaliyete geçmiştir. Garajda ulaşım acenteleri dışında 4 farklı dükkân (Büfe vb.) yer almaktadır. Kentin ve garajın doğu-batı yönlü İzmir-Ankara yolu üzerinde bulunması sebebiyle birçok aracın transit geçiş güzergâhı üzerinde bulunmaktadır ve genellikle kalkış ve varış noktası olmaktan ziyade ara bir durak olmasından dolayı karayolları açısından kente ulaşım sıkıntısı bulunmamaktadır. Bazı araçların garaja uğramaması nedeniyle kente uğrayan şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan araçların kesin olmamakla birlikte garaja giriş sayısı günde 500 aracın üstündedir².

Uşak terminalinde yer alan acentelerde yaklaşık 99 firma yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Bu firmalara ait araçlar dışında yakın ilçelere kalkan yaklaşık 171 araç bulunmaktadır. Bu araçlar günde 217 sefer yapmaktadır. Otogarda acenteler dışında 4 dükkânda 9 personel çalışmaktadır. Bu 9 kişi haricinde garajda ulaşım hizmetlerinde yaklaşık 90 kişi istihdam edilmektedir. Uşak garajından kalkan araçların büyük çoğunluğu İzmir

* Sivaslı-Çivril, Uşak-Ulubey, Uşak-Banaz arasındaki veriler taşınabilir taşıt sayım ve sınıflandırma istasyonları ile ölçülmüş, diğerlerinde ise KGM'ne göre tahmini değerler verilmiştir.

² Garaj idaresinden alınan verilere göre kesin bir rakam vermek zor olmakla beraber tüm araçlar cinsinden 07-09-2013 tarihinde 584 araç; 07,01,2014 tarihinde 632 araç garaja giriş yapmıştır.

istikametine gitmektedir. Biletli yolcuların İzmir'den sonra en çok gittikleri istikamet Ankara, Eskişehir, İstanbul ve Konya'dır.

Ulaşım, şehirlerin fizyonomi ve morfolojik gelişiminde rol oynamasının (Aliağaoğlu ve Uğur, 2012) yanında, kentlerin ulaşım tesis ve alanları, görüntüleri ile kentler hakkında fikir vermektedir (Gök, 2000). Bu açıdan bakıldığında Uşak Şehirlerarası Otobüs Terminali'nin şehrin prestiji açısından planlı, şehir ve çevresi için yeterli bir terminal olduğunu söylemek güçtür. Otogar eskimiş ve işlevini yitirmiştir. Deprem dayanıklılığı da bulunmayan tesiste yolcuların beklemesi için yeterli kapalı alan yer almamaktadır. Otobüs peronu olmayan tesiste güvenlik kamerası gibi güvenlik hizmetleri de yetersizdir (Foto 1). Özellikle şehirlerarası ulaşımında önemi her geçen gün artan Uşak'ta yeni ve modern bir tesise duyulan ihtiyaç her geçen gün artmaktadır. Bu nedenle Ankara-İzmir karayolu üzerinde Çarikköy ve İkisaray köyleri yakınlarında yeni bir garajın yapımına karar verilmiştir.



Foto 1. Farklı açılardan Uşak Garajı'nın görünümü

Yukarıda söz konusu edilen yetersizlikler sebebiyle araştırma sahasında ulaşım sektörünün en önemli işvereni olan ve şehirlerarası yolcu taşımacılığında hizmet veren Anadolu Turizm garajın hemen yanında yine garaja ait sahada kendi tesislerini oluşturmuştur. Şehirlerarası ulaşım faaliyetleri şehir nüfusunun yanında şehrin etki bölgesindeki nüfusa da hizmet vermektedir (Kesici,1995). Bu nedenle şehirlerin önemli işlevlerinden birini oluşturmaktadırlar. Bu sektörde gerek şehrin kendi nüfusunun bir kısmı gerekse şehir dışında yaşanan belirli bir nüfus istihdam edilmektedir. Firma bünyesinde 270 kaptan, 152 kabin memuru, 22 idari personel, 114 yer personeli, 24 çağrı merkezi görevlisi ve 54 Anadolu Mola dinlenme tesislerinde çalışan personel ile 636 kişiye istihdam sağlanmaktadır. Firma bünyesinde 117 otobüs bulunmaktadır.

Üç personel ve iki yönetici ile idare edilen Uşak Şoförler Odası'ndan aldığımız verilere göre merkez ilçede 197 halk otobüsü 15 taksi durağı, 150 kamyonet faaliyet göstermektedir. İlçede kamyoncular kooperatifinde 400 kadar kamyonla taşımacılık yapılırken 10 kadar da ambar bulunmaktadır. Uşak Şoförler Odası'na kayıtlı 1040 (2014) üye bulunmaktadır. Köy garajından (eski garaj) 200 kadar araç kalkmaktadır. 270-300 kadar da servis aracı bulunmaktadır. 2013 yılında Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü kayıtlarına göre ise Uşak merkez ilçede 94 taksi, 436 umum servis aracı, 124 özel halk otobüsü, 104 diğer hizmetler için kayıtlı toplam 758 araç olduğu görülmektedir (Uşak Trafik

Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü, 2013). Uşak Ticaret Odası'na kayıtlı 105 üye de ulaştırma ve depolama faaliyetlerini konu alan sektörlerde hizmet vermektedir.

Uşak'ta karayollarının bakım ve onarımına hizmet veren bir diğer kurum, Karayolları 2. Bölge Müdürlüğü'ne bağlı 25. Şube Şefliği'dir. Şefliğin görev sahasına, Manisa ve Denizli'ye ait sahalarda da girmektedir. Şubenin hizmet ettiği sahanın Uşak ili sınırları içinde kalan kısmında 173 km devlet, 297 km il, 154,4 km'si bölünmüş yol olmak üzere toplam 470 km yol bulunmaktadır. Uşak ili sınırları içinde Merkez, Banaz ve Eşme'de tesisleri ve bakımevleri bulunan Karayolları 25. Şube Müdürlüğü'nün yine il içinde Çiftlik Köy ve Uşak Nuri Şeker Şeker Fabrikası karşısında depoları yer almakta; ayrıca Güre'de bir asfalt şantiyesi bulunmaktadır. Şube hizmet sınırları içinde yaklaşık 35 personel karayollarının, yol, çizgi ve işaretlerinin bakımı, onarımı ve kışları yolların tuzlanması gibi işlerde hizmet vermektedir.

Bir bölgede veya yerleşmede karayollarında kullanılan araç sayısı da şehir içi ve şehirler arası karayollarının planlanmasında kullanılabilecek önemli göstergelerdendir. Ayrıca taşıt sayıları şehiriçi trafik yoğunluğu hakkında da bilgi vermeleri açısından önemlidir.

Tablo 2. Uşak'ta Farklı Yıllara Göre Kayıtlı Araç Sayısı

Araç Cinsi	1999*	2001*	2012	2013
Motorsiklet	9683	10133	14000	13587
Otomobil	20235	22592	33449	37397
Minibüs	1086	1206	1447	1441
Otobüs	477	553	824	914
Kamyonet	2805	3580	9750	10614
Kamyon	2477	2487	1802	1747
Traktör	11014	11619	8329	8496
Çekici	-	-	421	505
Özel amaçlı araç	-	-	156	172
Tanker	-	-	98	100
Arazi taşıtı	-	-	76	57
Römork	-	-	7	5
Yarı römork	-	-	489	586
Diğer	183	263	-	-
Toplam	48101	52433	70.848	75.621

Kaynak: 2012 ve 2013 yılları: Uşak Trafik Tescil Büro Amirliği verileri; 1999-2001 yılları: (Yayla, 2001).

Merkez ilçede araç sayılarına bakıldığında toplam araç sayısı bakımından 1999'dan günümüze, az çok dikkat çekici bir artışın olduğu görülmektedir. Bu artışın otomobillerde ve otobüslerde daha fazla olduğu görülmektedir. Otobüs sayısının artmasında 2003 yılında kurulan Uşak merkezli bir firma olan Anadolu Turizm'in etkisi yüksektir. Artan şehir nüfusuna bağlı olarak minibüslerin de sayısının arttığı dikkat çekmektedir. Tarımsal alanlarda nüfusun azalmasına bağlı olarak traktör sayısı ise 1999'a göre daha düşüktür.

* 1999 ve 2001 yılları tüm ile aittir.

(Tablo 2) Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü verilerine göre 2013 yılında Uşak merkez ilçede 103.132 sürücü belgeli kişi yaşamaktaydı. Aynı yıl 3889 yeni sürücü belgesi verilmiştir.

Şehirleşme ve motorlu taşıt sayısındaki artışlar gelişmekte olan ülke ve şehirlerde yeterli kaynak ayrılmaz ise ulaşım problemleri doğurabilmektedir (Sandal, 2009). Trafik sıkışıklıkları, kazalar bu tip sorunlara örnek olabilirler. D-300 karayolunun Uşak'ın içinden geçmesi trafik yoğunluğu ve kaza riski açısından en büyük problemdir (Yayla, 2001). Uşak merkez ilçede 2011 yılında 582, 2012 yılında ise 821 trafik kazasının olduğu görülmektedir (Tablo 3). Bu kazaların büyük çoğunluğunun da adı geçen yol üzerinde olduğu dikkat çekmektedir. Örneğin 2011 yılında meydana gelen 2 kişinin hayatını kaybettiği 2, 2012 yılında meydana gelen 7 kişinin hayatını kaybettiği 6 ölümlü kazanın tümü bu yolda ya da yola olan bağlantıların şehirden geçen kısımlarında olmuştur. Ayrıca kayıtlara göre ilçede meydana gelen 821 kazanın 148'i D-300 karayolu üzerinde gerçekleşmiştir. Aslında trafik kazalarında meydana gelen ölümler verilen tablodaki sayıdan fazladır, çünkü kazaların emniyet tarafından tutulan kayıtlarında sadece olay yerindeki durum yazılmakta, ambulansa ya da sonradan hastanede gerçekleşen ölümler istatistiklere yansımamaktadır. Uşak ili genelinde 1999 yılında 983 şehiriçi, 326 şehirdışı bölgede trafik kazası meydana gelmiştir (Yayla, 2001). İl genelinde 2012 yılındaki toplam kaza sayısı 1065'tir. Yolların kalitesinin ve bölünmüş yolların her geçen gün artmasına rağmen kazaların sayısında önemli bir azalmanın görülmemesinin nedeni, araçların bölünmüş yollarda sürat yapması ve sürücü hatalarına bağlanabilir. Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü kayıtlarına göre 2012'deki 1065 kazanın 821'inin, Uşak merkez ilçede olmasından kaza sıklığının kentsel yoğunlukla ilişkili olduğu görülmektedir.

Tablo 3. Uşak Şehrinde Meydana Gelen Kazaların Türlerinin Dağılışı, Ölü ve Yaralı Sayıları

KAZALAR	2011	2012
Ölümlü Kaza	2	6
Yaralılmalı Kaza	320	386
Maddi Hasarlı Kaza	260	429
Toplam Kaza Sayısı	582	821
Ölü Sayısı	2	7
Yaralı Sayısı	541	609

Kaynak: Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü verileri.

Demiryolları

Uşak ilinde ve şehrinde, önemli bir yere sahip olan diğer bir ulaşım sistemi de, demiryollarıdır. Anadolu'ya döşenen ilk demiryolu hatlarından olması bakımından tarihi bir değere sahip olan bu ulaşım sistemi, kentin ikamet sahalarının yayılma yönü üzerinde de önemli etkiye sahip olmuştur. Çeşitli çalışmalarda demiryollarının ulaştığı yerleşmelerin, bölgede gelişen ekonomik ve sosyal hayat sayesinde zamanla bir cazibe ve çekim merkezi olabileceğine değinilmiş; istasyona sahip yerleşmelerin nüfuslarının olmayanlara göre daha hızlı arttığından bahsedilmiştir (Yücel, 1960). Bu durumdan Uşak şehrinin de etkilendiği açıkça görülmektedir. 1950'li yıllara kadar meskenlerin şimdiki kadar dağılışı göstermediği gar ve çevresi, bahsedilen yıllardan sonra yoğun bir iskân alanı haline gelmiştir. Günümüzde

demiryolu bu sebeple yerleşim alanının içinde kalmıştır (Bilgen, 1999). Demiryollarının hattın geçtiği güzergâhta Uşak ili sınırları içinde sosyo-ekonomik yapıdaki değişim sadece il merkezinde görülmüştür³. Eşme ilçesine bağlı Elvanlı ve Ulubey ilçesine bağlı İnay'da da yeni yerleşim nüveleri oluşmaya başlamıştır (Ceylan, 2010a; Ceylan, 2010b).

Uşak'ta demiryollarının durumunu incelemeye önce tarihi önemi olan bu hattın geçişine değinmekte fayda vardır. 19. yy.'ın başında lokomotifin İngiltere'de icat edilmesi demiryolları için bir milat olmuş (Karabulut, 1997) ve aynı yüzyılın ortalarından itibaren demiryolları dünyanın en önemli ulaşım aracı olmaya başlamıştır (Yıldırım, 2001). Yük ve yolcu taşımacılığında kullanımının gittikçe artmasıyla dünyanın birçok bölgesinde demiryolu ağları döşenmeye başlanmıştır. Osmanlı Devleti de bu gelişmeye kayıtsız kalamamış ve devletin ilk demiryolları döşenmeye başlamıştır. Farklı bölgelere döşenen hatlar Anadolu'daki merkezi demiryolu hatları, merkezi güneye bağlayan hatlar ve İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlantıyı kuran hatlar şeklinde tasarlanmıştır (Bakırcı, 2013). Bu ulaşım aracı için seçilen güzergâhlarda çeşitli amaçlar güdülse de özellikle Batı Anadolu'da kurulan hatlarda bölgenin ekonomik çeşitliliği ve önemli ürünleri etkili olmuştur (Akbulut, 2010). Bu sebeple bölgenin dünyaya açılan ticari limanı olan İzmir ve hinterlandındaki önemli merkezler, hattın geçtiği güzergâhlarda belirleyici olmuşlardır. Limanı, gelişmiş ticaret hayatı ve hinterlandındaki kıymetli ürünler, madenler vb. nedenlerle Batı Anadolu ve Osmanlı Devleti'nin önemli ticaret merkezlerinden olan İzmir, demiryolları için önemli bir başlangıç ve düğüm noktası olmuştur. Böylece Anadolu'da döşenen ilk demiryollarının İzmir ve çevresinde kurulan İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba hatları oldukları görülmektedir.⁴ Ayrıca bu hatların daha sonra Anadolu içlerine uzatılmasıyla İzmir'in ticari öneminin daha da artacağı hesap edilmekteydi (Uzuntepe, 2000).

Batı Anadolu'da yolcuların ve üretilen malların taşınmasında kullanılmak amacıyla yapılan ve Anadolu'ya döşenen ilk hatlar olan bu iki güzergâhtan araştırma sahasını ilgilendireni İzmir-Kasaba demiryolu hattıdır. Devletin bu hatları yapacak ekonomik gücünün olmaması sebebi ile farklı ülkelere imtiyazlar verilerek demiryollarının döşenmesi yoluna gidilmiş; İzmir-Kasaba hattının imtiyazı da başlangıçta İngilizlere sonra da Fransızlara devredilmiştir (Akbulut, 2010). Bu hattın yapımına kimi kaynaklara göre 1864 ya da 1865 yılında başlanmış ve hat 1865'te Manisa'ya ulaşmıştır (Çağhyan ve Bozkurt Yıldız, 2013; Satan, 2012). Kaynaklarda farklı tarihlerin verildiği görülmekle beraber uzatılan hattın 117,8 km'lik Alaşehir-Uşak arası 1897'de, 134,9 km'lik Uşak-Afyonkarahisar arası ise 1898'de açılmıştır (Ceylan, 2010a)⁵. Benzer bilgilere yer veren diğer bir çalışmada,

³ Demiryollarının Batı Anadolu'da yaptığı etkiler için Bkz. (Akbulut, 2010; Kurmuş, 1982; Pamuk, 1994)

⁴ İzmir'in, Batı Anadolu'nun ticari potansiyeli, ilk demiryolu güzergâhları ve İzmir- Aydın demiryolu hakkında Bkz. (Kurmuş, 1982); İzmir-Kasaba demiryolu hakkında ayrıntılı bilgi ve önemli tarihler için Bkz. (Doğanay, 2011; Satan, 2012)

⁵ Ceylan (2010a)'da TCDD'nin demiryolu hatlarının açılışı konusunda farklı tarihler verdiği tespit edilmiştir. Bu hususta <http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm> internet sitesi kaynak gösterilmektedir.

1899 yılında hattın Anadolu demiryolu hattı ile birleştirilmesi ile Uşak'ın ulaşım imkânlarının iyice arttığına değinilmektedir (Çakmak, 2008).

Ülkemizde karayollarının geliştirilip önemli bir ulaşım ağı kurmasına kadar Uşak'ta önemini koruyan bu ulaşım şekli zamanla eski önemini kaybetmiştir. Günümüzde gerek Uşak şehrinde gerekse ilçe genelinde en önemli ulaşım şekli karayolları olmasına rağmen demiryollarının önemsiz olduğu da söylenemez.

Uşak Gar Müdürlüğü'ne bağlı birimler 35. Yol Bakım Müdürlüğü, Emlak Şefliği, 33. Haberleşme Şefliği, Bölge Kısım 33. Şefliği, Lojistik Müdürlüğü ve Depo Şefliği'dir. Birimler 1891–1892 yıllarında inşa edilen tarihi binalar ve ona ek olarak yapılan binalarda hizmet vermektedirler (Foto 2). Yapılan mülakatlara göre şehirde demiryolu taşımacılığında yaklaşık 98 kişinin istihdam edildiği tespit edilmiştir. Gar müdürlüğünde 6 tren teşkil memuru, 5 hareket memuru, 3 gişe memuru ve 2 geçici personel görev yapmakta ve yolcu taşımacılığına hizmet etmektedir. Geri kalan personel ise diğer birimlerde çalışmaktadır.



Foto 2. Uşak Garından Farklı Görünümler (A.-B. Uşak Garı Tarihi Binaları ve Yolcu Peronları; C. Yüklenmiş Seramikler; D. Tarihi Lokomotifler)

Uşak'tan İzmir-Konya ve İzmir-Ankara arasından günde 1'er karşılıklı sefer yapılmaktadır. Uşak bu güzergâhlar arasında transit seferlerin olduğu bir durak konumundadır. Ayrıca kalkış ve varış noktası Uşak olan, İzmir-Uşak arasında hizmet veren karşılıklı 2 farklı seferle günde 8 yolcu treni uğramaktadır. Bu güzergâhlarda sefer başına İzmir-Konya arasında 360–420, İzmir-Ankara 450, Uşak-İzmir arasında 300 yolcu kapasitesi yer almaktadır. Yapılan mülakatlarda, Uşak'tan binen yolcuların yaklaşık %90'ının İzmir'e seyahat ettiği öğrenilmiştir. Ayrıca Alaşehir ve Eşme dolaylarına

seyahat edenler, karayolu taşımacılığının bu bölgede çok düzenli olmaması sebebiyle demiryolunu özellikle tercih etmektedir.

Garda yapılan mülâkatlardan elde edilen bilgiye göre daha ziyade yaşlıların, dar gelirliilerin ve engellilerin tercih ettiği belirtilmiştir. Demiryolu yolcu taşımacılığında, yolcu yoğunluğu yaz aylarında artmaktadır. Ayrıca okulların açılma ve tatile girme dönemlerinde, yoğunlukta artış görülmektedir. Bu dönemlerde normalde 5–6 vagon olan günlük yolcu kapasitesi 8–9 vagona kadar çıkmaktadır.

Demiryollarının tercih edilmemesinin en önemli sebebi yolculuk süresinin çok uzun olmasıdır. Her ne kadar ekonomik olsa da karayolları ile yaklaşık 3 saat süren İzmir, 287 km’lik demiryolu vasıtasıyla 6 saat sürmektedir. Bu sebeple yolcular demiryollarını tercih etmemektedir. Ayrıca zaman zaman araçların eskimiş olmasına bağlı olarak yolda kalmalar ya da trafik nedeniyle beklemler de seyahat süresini arttırmakta, bu da yolcuların demiryollarını tercih etmemelerine sebep olmaktadır. Uşak garında yaptığımız mülakatlar ve gar istatistiklerine göre 2013 yılı içinde 116.228 yolcu Uşak’ta demiryolları ile seyahat etmeyi tercih etmiştir (Tablo 4).

Tablo 4. Uşak Garından Taşınan Yolcu Sayısı ve Geliri

Yıllar	Yolcu Adedi	Yolcu Geliri (TL)
2010	94891	365.070,00
2011	113907	503.952,00
2012	106384	558.508,50
2013	116228	703.197,00

Kaynak: Uşak Gar Müdürlüğü İstatistikleri

Uşak garı, yolcu taşımacılığının yanında yük taşımacılığında da hizmet vermektedir. Yıllar itibari ile değişmekle beraber yılda 1000 vagonun fazla yük gelmekte yine 1000 vagonun fazla yük ise Uşak Garı lojistik biriminde yüklenmektedir. Örneğin 2013 yılında 1157 vagonun 31,146 ton yük Uşak Garı’nda indirilirken, aynı yıl 1016 vagonun 50,900 ton yük Uşak’tan gitmiştir (Tablo 5). Lojistik biriminde yük taşımacılığında kullanılmak amacıyla yükleme-boşaltma rampaları, manevra makinaları, döner köprüler ve 100 tonluk bir kantar bulunmaktadır.

Tablo 5. Uşak Garı lojistik Biriminden Taşınan Yük Miktarı

Yıllar	Gelen Yük		Giden Yük	
	Vagon Adedi	Tonajı	Vagon Adedi	Tonajı
2011	1195	32,606	1598	69,581
2012	1273	38,316	1418	67,088
2013	1157	31,146	1016	50,900

Kaynak: Uşak Gar Müdürlüğü İstatistikleri

Bölgede 2006 yılından itibaren taşımacılık blok yük taşınması şeklindedir. Bu sebeple yükün taşınabilmesi için belirli bir yük miktarı beklenmektedir. Taşınan ham ve mamul maddelerin daha hızlı ulaştırılabilmesi amacıyla Uşak’ta yük taşımacılığı Afyon ve İzmir ile koordineli olarak çalışmaktadır. Karşılıklı olarak yeterli yük, vagon, lokomotif ve makinist bulunduğu takdirde ek seferler düzenlenebilmekte ya da ara istasyonlarda

yüklenecek yük var ise trenler beklenen saat ya da günden önce hareket ederek daha erken yola çıkarılabilmektedir.

Yük taşımacılığında yoğunluk, daha çok inşaat sektörü ile ilgilidir. Uşak'tan taşınan yükün neredeyse tamamını oluşturan seramiklere olan talep inşaat sektörünün canlandığı yaz aylarında artmakta, bununla birlikte Uşak'tan taşınan yükün miktarı da artmaktadır (Foto 2). Yoğunluğun en düşük olduğu dönem ise aralık ve ocak aylarıdır. Uşak Garı yöneticileri ile yapılan görüşmede taşınan yükün %80'inin yaz sezonunda taşındığı belirtilmiştir.

Ayrıca yükün miktarında Uşak'ta bulunan fabrikaların ticari ilişkilerinin, yönetsel değişikliklerin de önemli etken olduğu belirtilmiştir. Örneğin fabrikaların üretimde ya da satışta yaşadığı sorunlar dolaylı olarak Uşak Garı'ndaki yük taşımacılığına da yansımaktadır. Ayrıca fabrikalardaki yönetim değişiklikleri de taşıma aracının tercihinde veya seramik satışlarında değişime neden olduğundan yük taşımacılığı da bu durumdan etkilenmektedir.

Uşak'ta önemli seramik üreticilerinden olan Hitit, Umpaş ve Uşak seramik fabrikaları demiryolları ile taşınan yükün en önemli sahipleridir. Uşak'tan yüklenen seramikler özellikle adı geçen fabrikaların önemli alıcılarının bulunduğu bölgesel dağıtım merkezlerine gönderilmektedir. Yükün büyük kısmının taşındığı başlıca merkezler: Gaziantep, Diyarbakır, Mardin, Kahramanmaraş ve Elazığ'dır. Uşak'tan yüklenen seramikler en uzak merkez olan Diyarbakır'a yaklaşık iki ya da 3 gün gibi bir sürede ulaştırılmaktadır.

Geçmişte, İzmir Limanı'na ihracat amaçlı da yük taşınmaktaydı. Mamul maddeler Organize Sanayi Bölgesi'nden gara getirilmekte ve yüklenmekteydi. Yaptığımız mülakatlarda o dönemler taşınan yük miktarının bugünkü miktarın en az ki katı kadar olduğu öğrenilmiştir. Ancak yükün sanayi bölgelerinden gara getirilmesi için karayolu araçlarına yüklenmesi ve garda yeniden indirilmesi sıkıntı olduğu için günümüzde firmalar yüklerini İzmir Limanı'na doğrudan karayolları ile taşımayı tercih etmektedirler.

Uşak'a gelen yükün büyük çoğunluğunu ise Mersin'den getirilen fenni gübre oluşturmaktadır. İthalat yolu ile getirilen gübreler Mersin Limanı'ndan yüklenmekte ve demiryolu aracılığıyla Uşak'a taşınmaktadırlar. Son yıllarda Ortadoğu'da yaşanan siyasi kargaşa ve iç savaşlar nedeniyle bölge ülkeleri ile olan ticaret de olumsuz etkilenmiştir. Bu olumsuzluklar Uşak'ta taşınan yük miktarının azalmasına neden olmuştur. Çünkü bunalımlı bu dönemden önce Suriye ile karşılıklı ithalat ihracat yapılmakta ve yükün bir kısmı da demiryolları vasıtası ile taşınmaktaydı. Özellikle Suriye'deki iç savaş ülke ile olan ihracatı iyice azaltmıştır. Uşak'tan Suriye'ye geçmişte battaniye, bebek bezi, dokuma ipliği ihraç edilirken, geri dönüşüm sektöründe kullanılmak amacıyla Suriye'den iplik artıkları ithal edilirdi.

Uşak'ta geçmişte yapılan, günümüzde ise sürdürülmeyen başka bir taşımacılık da Uşak Şeker Fabrikası'na olan mamul ve hammadde taşımacılığıdır. Uşak Şeker Fabrikası'nın

taşımacılıkta demiryollarını kullandığı dönemde fabrikaya iltisak hattı⁶ ile bağlanan demiryolları aracılığı ile melas, şeker pancarı, kömür vb. yükler de taşınmaktaydı. Ancak günümüzde bu tesis, taşımacılıkta karayollarını tercih etmektedir.

Havayolları

Hava ulaşımının peyzajdaki en önemli ögesi havalimanları ve havaalanlarıdır. Geçmişte hava ulaşımı ile ilgili yapılan çalışmalarda taşınan yük ve yolcu sayısına göre havalimanları ve havaalanları ayrı ayrı incelenmiştir (Taşlıgil, 1996; Öz, 2002). DHMİ Genel Müdürlüğü de uluslararası uçuşlara açık, gümrük vb. donanımları bulunan, yük ve yolcu taşımacılığında önemli sayılara sahip meydanları *havalimanı*, hava araçlarının iniş-kalkış ve yer hareketlerini gerçekleştirebilmeleri için yapılmış daha küçük meydanları ise *havaalanı* şeklinde adlandırmaktaydı (DHMİ Genel Müdürlüğü, 2011). Ancak yapılan bazı düzenlemeler ile isim karışıklığının önüne geçmek amacıyla meydanların tamamı havalimanı şeklinde anılmaya başlanmıştır. Bu sebeple çalışmamızda havalimanı terimi kullanılmıştır. Zaten yapılan son değişimlerle meydana gümrük de tesis edilmiştir.



Foto 3. Uşak Havalimanı'nın farklı açılardan görünümü

20 Haziran 1998 yılında hizmete açılan Uşak Havalimanı 2560 m uzunluğunda ve 30 m genişliğinde bir piste sahiptir. 2001 yılına kadar hizmet veren ancak bu yıl talep azlığı nedeniyle kapatılan tesiste 2006 yılında yeniden seferlere başlanmıştır (Taha Orhan Planlama Mühendislik İnşaat Enerji ve Turizm AŞ., 2012). İzmir-Ankara (D-300) karayolu üzerinde şehrin doğusunda yer alan Uşak Havalimanı şehre yaklaşık 7 km uzaklıktadır. 2006 yılında sivil havacılık hizmetlerine yeniden açılan havalimanı tarifeli seferlere 2011 yılında tekrar kapatılmıştır. Bu tarihten 2014 yılının başına kadar tarifeli seferlerle uçuş bulunmamaktadır. Terminal binasının alanı yaklaşık olarak 1460 m² dir (İnternet 5.). Havalimanının kente yakın olması dolayısı ile ulaşım problemi bulunmamaktadır. Taksi ya da servisler ile kolayca ulaşmak mümkündür. Tesis bünyesinde 90 kişi hizmet vermektedir (Tablo 6.).

⁶ İltisak Hattı (Connection Line): Ana demiryolu hatlarından önemli depo, fabrika, sanayi bölgeleri vb. tesislere giden demiryolu bağlantı hattı-tali hat. Bkz. <http://www.lojistiksozluk.com/iltisak-hatti.html> (12.02.2014)

Tablo 6. Uşak Havalimanında Çalışan Personel Sayısı

Bağlı Olduğu Birim	Sayısı	Bağlı Olduğu Birim	Sayısı
DHMI Personeli	55	Temizlik Hizmetleri	7
Polis	10	Teknik Personel	9
Meteoroloji	5	Borajet Firması	4
Toplam			90

Kaynak: Yerinde yapılan gözlem ve mülakatlar.

Güvenli bir hava ulaşımının sağlanabilmesi için havaalanlarının yapılacağı konumların doğal coğrafi şartları önem arz etmektedir (Kadioğlu, 2007). Uşak Havalimanı'nda pist düşük eğim şartlarının bulunduğu ovalık alanda doğu-batı istikametinde yapılmıştır. Kısa mesafede bu doğrultuda dağlık alanın bulunmaması nedeniyle iniş ve kalkışlar için tehlike oluşturabilecek bir topoğrafik engel yer almamaktadır. Hava muhalefeti nedeniyle iniş ve kalkışlarda erteleme ve pistte pas geçiş olayına rastlanılmamaktadır. Uçuşlardaki gecikmeler daha ziyade uçakların geldikleri havalimanlarındaki hava durumu ya da oradaki pist trafiği ile alakalı rötarlardan kaynaklanmaktadır.

10 Ocak 2014 tarihinden itibaren Borajet firmasının Uşak Havalimanı'ndan İstanbul'a (Sabiha Gökçen Havalimanı) düzenli seferler yapmaya başlamasıyla tesis yeniden hareketlenmiştir. 2014 yılı ocak ve şubat aylarında 1346 yolcu Uşak Havalimanı'nı kullanmıştır⁷. Uçuşlar haftada üç gün gerçekleştirilmektedir. Geçmişte Ankara Esenboğa Havalimanı'na da seferler yapılmakta ise de talep yetersiz olduğu için artık buraya tarifeli seferler düzenlenmemektedir.

Uşak havalimanından hava taksileri, eğitim, ambulans, askeri ve iş amaçlı uçuşlar için de faydalanılmaktadır. Örneğin 2014 ocak ve şubat ayları içinde 82 eğitim, 6 yurtiçi ambulans, 2 yurtdışı ambulans, 2 askeri, 4 hava taksisi 2 de iş amaçlı özel uçak Uşak Havalimanı'nı kullanmıştır.

Eğitim amaçlı uçuşlar karşılıklı protokollerin imzalandığı, Anadolu Üniversitesi, İstanbul Havacılık Kulübü, Türk Hava Kurumu Üniversitesi, Ege Havacılık, THY, Er-Ah, TARKİM Uçuş Okulu adlı kurum ve kuruluşlar tarafından yaptırılmaktadır. Ayrıca Uşak Üniversitesi'nin de çok yoğun bir trafiği olmayan hava limanından faydalanmak amacıyla havacılık üzerine eğitim veren bölümleri açması planlanmaktadır.

Havalimanının uçaklar tarafından kullanılma nedenleri arasında askeri ve sağlık amaçlı uçuşlar da yer almaktadır. Havalimanına askeri amaçlı uçaklar yakıt ikmali yapmak için ve özel uçuşlar amacıyla uğramaktadırlar. Ayrıca tesisten acil durumlarda sağlık amaçlı uçuşlar ya da cenaze taşınması için de faydalanılmaktadır.

Uşak havalimanından taşınan yolcu sayısında 2001 yılında ulaşım ara vermeden önceki dönem ile 2006 yılında ulaşım yeniden kazandırılmasından sonraki dönem arasında sayı bakımından önemli bir fark bulunmaktadır (Tablo 7 ve Tablo 8). Bu durumun oluşmasında Türkiye'nin hava ulaşımı alanındaki yatırımlarının ve politikalarının etkisinin

⁷ Araştırmanın tamamında havayolları ile ilgili şubat ayı verileri mülakatların gerçekleştirildiği 20 Şubat tarihine kadar olan sayıları içermektedir.

olduğu söylenebilir ancak tesisin hâlâ istenen seviyede olduğunu ve hava yolu ulaşımında önemli bir yerde olduğunu söylemek güçtür. DHMİ verilerine göre, 2011 yılında Türkiye çapındaki havalimanlarında yurtiçi ve uluslararası seferlerde uçak trafiğinin 1.042.369, taşınan yolcu sayısının ise 117.620.469 olduğu düşünülünce bu daha net ortaya çıkmaktadır. Aynı yıl 47 havalimanı içinde uçak trafiği bakımından 40. sırada olan meydan, yolcu sayısı bakımından Gökçeada, Balıkesir, Kocaeli, Antalya Gazipaşa havalimanlarının üzerinde 43. sıradadır. 2011 yılında 15.267 kişi ile Türkiye havalimanlarını kullanan yolcuların sadece % 0,01'i Uşak havalimanını tercih etmiştir. Hava trafiği açısından ise aynı yıl iniş kalkış yapan 706 uçak, toplam uçak sayısının yaklaşık % 0,06'sını oluşturmuştur (Tablo 8).

Uşak havalimanının yurtdışı uçuşlarda pek kullanılmadığı Tablo 7. ve Tablo 8'de görülmektedir. Nitekim 2007–2012 yılları arasında iç hatlara, sadece 28 uçuş yapılmıştır. Yurtdışına yapılan seyahatler için tarifeli seferler bulunmamakta, uçuşlar *charter* veya *charter flight* olarak adlandırılan tarifesiz uçuşlar şeklindedir. Bu tip uçuşlar, Uşak'a özel amaçlı ya da sağlık amaçlı seyahatler için yapılmaktadır. Havalimanında yapılan mülakatlardan yurtdışı seferlerin daha çok Avrupa ülkeleri ile gerçekleştiği, geçmişte Belçika, İsviçre, Danimarka, Yunanistan, İtalya, Sırbistan, Romanya ve Almanya'ya giden ya da bu ülkelerden gelen uçakların olduğu öğrenilmiştir. Ancak düzenli seferlerin olmaması sebebiyle belirli bir güzergâhta yoğunluktan söz edilemez. Yurtdışı uçuşlar ile gelenler daha ziyade organize sanayi bölgelerinde faaliyet gösteren firmalar ile ticaret maksadıyla ve Eşme ve Ulubey ilçesi sınırlarında kalan Kışladağı'ndaki altın madeninde görüşmeler yapmak amacıyla gelmektedir.

Tablo 7. Uşak Havalimanından Ulaşım Ara Vermeden Önce Taşınan Yolcu Sayısı

Yıllar	Uçak Trafiği (Gelen-Giden)		Yolcu Sayısı (Gelen-Giden)
	İç Hatlar	Dış Hatlar	
1998	49	0	0
1999	254	0	1236
2000	250	0	1936
2001	48	0	15

Kaynak: (Öz, 2002: 27)'den yararlanılmıştır.

Tablo 8. Uşak Havalimanına Gelen Yolcu Sayısı ve Uçak Trafiği

Yıllar	Uçak Trafiği (Gelen-Giden)		Yolcu Sayısı (Gelen-Giden)
	İç Hatlar	Dış Hatlar	
2007	513	0	31.328
2008	430	2	25.305
2009	288	0	10.327
2010	314	10	15.889
2011	701	5	15.267
2012	683	11	-

Kaynak: <http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx> (20.02.2014)

SONUÇ

Türkiye’de uygulanan 2000 genel nüfus sayımına göre Uşak merkez ilçede 1394 kişi ulaştırma, haberleşme ve depolama gibi hizmet sektörlerinde çalışıyordu (DİE, 2002). SGK (Sosyal Güvenlik Kurumu) ’nın 2014 yılı kayıtlarına göre ise aynı sektörlerde çalışan kayıtlı işgücü 2747’dir. Bunda karayolu, demiryolu ve havayollarının payı % 87,5 (2403) dolayındaydı.

Tarafımızca yapılan saha gözlemleri ve mülakatlarda da karayolu, demiryolu ve havayollarında yaklaşık 2689’ün üzerinde kişinin gelir elde ettiği tespit edilmiştir. Bu haliyle ulaşım sektörünün ilçede önemli bir ekonomik faaliyet olduğu görülmektedir.

Önemli sayıda bir nüfusun (2014’de yaklaşık 2689) temel geçim kaynağı olan bu sektörün belirli sorunları olduğu dikkat çeker. Öncelikle, ulaşımın daha rahat ve güvenli yapılabilmesi için bazı önlemlerin alınması gerekir. Örneğin; D-300 karayolu üzerinde stadyum kavşağı (Zübeyde Hanım Caddesi ve D-300 karayolunun kesişimi), şehirlerarası otobüs terminalinin bulunduğu semte; Dikilitaş kavşağı (D-300 karayolu ile Barbaros Caddesi’nin kesişimi) çevresine alt ve üst geçitli büyük kavşakların yapılması trafiğin kolay akışı açısından isabetli olacaktır. Ayrıca D-300 karayolu yakınına yapılan yeni hastanenin bulunduğu alan da yeni bir yoğunluk bölgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehirlerarası ulaşımında önemli olan yol üzerinde yüksek süratle hareket eden araçlar, hasta araçları ve ambulanslar sık sık karşı karşıya gelmektedir. Ayrıca adliye sarayının da yakın bir zamanda buraya taşınacak olması sebebiyle bu kavşağın yerine alt ve üstgeçitli büyük bir kavşağın yapılması gereklidir. Bu kesimde karşılaşılan önemli bir ulaşım problemi de D-300 karayolundan hastaneye ayrılan tali yolun, demiryolu ile kesilmesi ve bir hemzemin geçidin burada yer almasıdır. Demiryolu araçlarının geçişi sırasında bu yol ulaşımına kapanmakta ve ulaşımında kesinti yaşanmaktadır. Özellikle demiryolu araçlarında meydana gelebilecek arızalarda bu kesinti uzun bir zamana yayılabilir. Ambulansların ve acil hastaların hastaneye ulaşımı bu gibi dönemlerde trenin hareket etmesine bağlıdır ve böyle bir durum acil hastalar için hayati öneme sahiptir. Bu sebeple buradaki hemzemin geçitte acil önlemlerin alınması alt ya da üst geçitlerle karayolu ulaşımının devamlılığı sağlanmalıdır.

Şehir planının ve eski imar planlarının daha az bir nüfusa göre yapılmış olması nedeniyle, bu gün özellikle İsmet Paşa Caddesi gibi şehrin MİA’sını oluşturan semtlerde ulaşım, büyük problem oluşturmaktadır. Şehir içi trafik probleminin yoğun olarak yaşandığı mahalleler Özdemiş, Köme, Ünalın, Kurtuluş, Durak ve İslime Mahalleleri sınırları içinde kalan bölgelerdedir. Özellikle İsmet Paşa, Zübeyde Hanım, Barbaros, Bir Eylül, Doğan Özkahraman, Fatih, Cumhuriyet ve Mimar Sinan Caddeleri şehir içi yoğunluğu kaldıramaz duruma gelmiştir. İsmet Paşa Caddesi ve yakın çevresinde Hükümet Konağı, Orman İşletme Müdürlüğü, Adliye Sarayı, Milli Eğitim Müdürlüğü, Meteoroloji Müdürlüğü, Gençlik ve Spor İl Müdürlüğü, PTT ve Telekom, Bir Eylül Stadyumu, Kültür Müdürlüğü, Arkeoloji Müzesi, Maliye, Belediye, Öğretmenevi gibi kamu kurum ve yapıları çok yakın mesafelerde bulunmaktadır. Ayrıca aynı çevrede banka şubeleri, birçok eğitim kurumu, çeşitli sivil toplum kuruluşlarının yönetim binaları ve kentin ilgi çeken tarihi ve turistik çekiciliğe sahip mekânlarının da yer alması özellikle mesai saatleri içinde büyük bir yoğunluğun yaşanmasının en büyük sebeplerindedir. Geçmişte hastane ve çeşitli sağlık kurumlarının da

burada yer alması yoğunlukta pay sahibi iken yeni yapılan devlet hastanesine çeşitli birimlerin taşınması ile buradaki yoğunluk kısmen azalmış ancak tam olarak çözülememiştir. Halen mevcut kurum ve kuruluşların bir arada olması özellikle toplu taşıma güzergâhlarının da buradan geçmesini zorunlu hale getirmektedir. Kentsel dönüşüm alanına bu kurum ve kuruluşların bir kısmının taşınacak olması önemli bir problemi de çözecektir. Belediye binası ve vergi dairesinin kentsel dönüşüm alanına, adliye sarayının ise yeni hastane karşısında şehrin periferisine taşınması için gerekli girişimler başlatılmıştır. Bu şehrin daha düzgün ve planlı bir gelişim göstermesinin yanında şehiriçi trafiğin de rahatlamasına önemli katkı sağlayacaktır.

Kent içi trafik açısından diğer bir olumsuzluk da, pazar yerleridir. Özellikle şehrin en önemli pazarı olan İslice ve Elmalidere Mahallelerinde Çarşamba günleri kurulan semt pazarları da bu günlerde kent içi trafiğin kilitlenmesine sebep olmaktadır. Şehirde Cumartesi ve Salı günleri kurulan pazarlarda da benzer sorunlar yaşanmaktadır.

D-300 karayolundaki trafik yoğunluğu ve bu önemli yolun Uşak şehrinden geçmesi önceki çalışmalarda (Bilgen, 1999; Yayla, 2001) da dile getirildiği gibi kaza riskini arttırmakta, yolda ölümlü kazalar yaşanabilmektedir. Ayrıca İzmir-Ankara arasında trafiğe çıkan tüm araçların kente uğraması, kent içi trafik yoğunluğunu da olumsuz etkilemektedir. Uşak'ta şehir içine girmeden çevresinden dolaşacak bir çevre yolunun yapılması günümüzde bir zorunluluk halini almıştır. Bu sebeple kentin güneyinden geçecek olan yeni bir çevre yolunun yapımı sürdürülmektedir. Yeni çevre yolu, D-300 karayolunda OSB çevresinden ayrılarak, Eskisaray, Kayaagül, Karaağaç gibi köylerin arazilerinden geçerek Bölme yoluna bağlanmaktadır. Oradan Denizli yoluna (D 595) ve İkisaray, Çarıkköy arasına yapılacak olan yeni şehirlerarası otobüs terminali yakınlarından yeniden D 300'e katılacak olan yol, kentin güneyinden geçerek şehir trafiğine yük olmaktan uzaklaşacaktır.

Çevre yolunun dışında şehir trafiğini ve D-300 üzerindeki yoğunluğu azaltacak diğer bir tasarı da kent yerleşim alanının kuzey ve güneyine yapılacak olan iki ana arterdir. Hacikadem köyü, şehrin kuzey kısmı ve Akse Çamlığı arasına yapılması planlanan ve yapımlarına başlanan kuzey arteri, kentin batı kesiminde D-300 karayolundan ayrılarak kentin güneyinden geçen ve yeni Devlet Hastanesi'ne bağlanması planlanan güney arteri şehrin bu bölgelerinde oturan sakinlerinin D-300 karayoluna ve bu yolun önemli bir kavşağı olan Dört Yol mevkiine uğramadan doğu ve batı yönde yolculuklarını sürdürmelerine olanak sağlayacak yollardır.

Araştırma sahasındaki mevcut trafik sorunlarından bir diğeri de, alışveriş ve iş yerlerinin yoğunlaştığı kentin merkezi iş alanında yaşanan park yeri bulamama sorunudur (T.C. Uşak Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, 2012). Bu sorun düşük ücretli, çok katlı yeni katlı otoparklar yapılarak, mevcut park yerleri ve bu otoparklara park etmeyi zorunlu duruma getirerek az çok önlenebilecektir.

Ülke ve bölgelerin kalkınma planlarının sağlıklı bir şekilde uygulanabilmesi için ulaştırma altyapısının tamamlanması veya iyileştirilmesi gerekmektedir (Sever, 2005). Uşak şehrinin ve ilinin güneydeki büyük merkezlere ulaşımını sağlayan D-595 karayolunun çift şeritli ve bölünmüş yol haline getirilmesine önem verilmelidir. Ayrıca Ulubey-Eşme istikametine giden 64-50 nolu il yolunda genişletme yapılmalıdır.

Ulaşım fonksiyon alanlarından olan hava meydanları; hava yolları ile ulaşımın olmazsa olmazıdır. Ancak yoğun olarak kullanılmayan havalimanları çalıştırılan yüksek sayıdaki işgücü ve kapladığı alanların farklı amaçla kullanılmaması nedeniyle ekonomik olarak işletilemeyebilirler. Bu sebeple Uşak havalimanı gibi tesislerden uçuş okulları yapılarak ya da mevcut okulların bu tesisleri kullanması sağlanarak, yararlı duruma getirilebilir. Bu amaçla Uşak Üniversitesi'nin planladığı havacılık bölümlerinin açılması şehir ve havalimanı için olumlu bir gelişme olacaktır. Uşak'ın eski bir sanayi şehri olması sayesinde önemli bir sermaye birikiminin olduğunu söylemek mümkündür. İnceleme bölgesindeki girişimcilerin de böyle bir yatırımı yapmaları hem kent ekonomisine hem de bu ulaşım tesisinin gelişmesine katkı sağlayacaktır. Böyle bir fikrin ve girişimin havalimanı yöneticileri tarafından destekleneceği de mülakatlarda öğrenilmiştir.

Ancak, tesisin kendi amacı olan ulaşım alanında geliştirilmesi, daha önemli görülmektedir. Çünkü tarifeli sefer sayılarının artırılması ve farklı bölgelere uçuşların gerçekleştirilmesi havayoluna olan talebi de etkileyecektir. Bu haliyle tesis, Devlet Hava Meydanları İşletmesi Müdürlüğü istatistiklerine göre 2011 yılında Türkiye genelinde 1.042.369 olan toplam uçuşun yaklaşık %0,06'sının yapıldığı ve toplam 117.620.469 olan yolcu sayısının 15.267 ile %0,01'inin kullandığı, işlek olmayan bir havalimanıdır. İlçede Ağrı, Adıyaman, Malatya gibi uzak yerleşmelerden göç etmiş önemli bir miktar nüfus yaşamaktadır. Bu potansiyel yeni seferler ile değerlendirilebilir. Yöredeki işadamlarının İstanbul'daki firmalar ile yoğun ticaret yapmaları ve talebe bağlı olarak sefer sayılarının artması halinde havayolları cazip hale gelecektir. Yakın çevresinde Zafer Bölgesel Havalimanı yer almasına rağmen, Uşak Havalimanı bu gibi girişimler ile daha aktif hale getirilebilecektir.

Uşak Garı, Fatih Mahallesi'nde Orhan Dengiz Bulvarı üzerinde yer almaktadır. Garın yolu taşımacılığında mekân sorunu yoktur. Lojistik birimi için ise bunu söylemek güçtür. Çünkü yükün kaynağını teşkil eden fabrikalar şehrin çeşitli bölgelerinde bulunmaktadır. Bunlardan taşınacak olan yükün kamyonlara yüklenmesi, karayolları ile gara ulaştırılması, yeniden indirilmesi ve vagonlara yüklenmesi firmalara ek maliyet getirmektedir. Bu sebeple özellikle yükün önemli bir miktarının üretildiği Organize Sanayi Bölgelerine çekilecek bir iltisak (tali) hattına gerek duyulmaktadır. Geçmişte bu hattın çekilmesi için girişimlerde bulunulmuş, kamulaştırma gibi maliyetler yüksek tuttuğu için vazgeçilmiştir. Bu planın dışında Uşak'ta demiryolları ile yük taşımacılığını canlandırabilecek olan bir başka proje de lojistik köy projesidir. TCDD'nin; İstanbul, Kocaeli, Samsun, Eskişehir, Kayseri, Balıkesir, Mersin, Erzurum, Konya, Denizli ve Uşak gibi illerde kurmayı amaçladığı yük taşıma merkezleri bu yerleşmelerin ulaşım işlevi üzerinde önemli bir gelişme sağlayacaktır⁸. Proje kapsamındaki illerden olan Uşak'ta da lojistik köyün tamamlanması durumunda kentin bu işlevinin daha da önem kazanacağı ve bölgesel bir merkez olacağı kuşkusuzdur.

Yapılan mülakatlarda tekstil ve deri sanayiinin daha aktif olduğu dönemlerde demiryolları ile yük ve yolcu taşımacılığının daha fazla olduğu saptanmıştır. Bu dönemde, aktarmalı İstanbul hattında da önemli miktarda yolcu taşınmakta olduğu bilgisi verilmiştir.

⁸ Lojistik köy projeleri hakkında Bkz. (Karadeniz ve Akpınar, 2011)

Günümüzde de yolculardan, özellikle İstanbul hattının açılması isteği belirtilmektedir. Ayrıca, Konya hattından gelen yolcular için gece iniş saatlerinin çok geç olması da sıkıntı oluşturmaktadır. Gar idaresinden alınan bilgilere göre şehirden yapılan yük ve yolcu taşımacılığının arttırılabilmesi için hızlı tren hattının biran önce kurulması gerekmektedir.

Demiryolu ulaşımı sırasında meydana gelen bir diğer olumsuzluk da kazalardır. İhmaller vb. sebeplerle özellikle hemzemin geçitlerde ölümlü kazalar ile karşılaşılabilir. Bu konunun en kısa zamanda çözülmesi için girişimler başlatılmalı belirli yerlere alt veya üst geçitler inşa edilmelidir.

Uşak'ta demiryollarının tarihi değerinin olduğuna biraz önce değinilmişti. Kent içinde kalan gar binasının tarihi yapıları, rekreasyonel amaçlı kullanılabilir durumdadır. Ayrıca, garda duran tarihi kara trenler de turistik bir çekicilik sunmaktadır. İzmir ili Selçuk ilçesinde yer alan tren müzesine benzer bir müzenin kurulması, kente turistik açıdan katkıda bulunabileceği düşünülebilir (Foto 2).

KAYNAKLAR

- Akbulut, G. (2010). *Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı*. Ankara: Anı Yayıncılık.
- Aliagaoglu, A. ve Uğur, A. (2012). *Şehir Coğrafyası*, (2. Basım) Ankara: Nobel Yayıncılık.
- Altaş, N.T. (2009). *Bozüyük Kent Coğrafyası*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Arıbaş, K. (2008). *Bucak (Burdur)'ın Kent Coğrafyası*. Konya: Tablet Yayınları No: 72.
- Arınç, K. (2006). *Türkiye'nin Coğrafi Bölgeleri Kıyı Bölgeleri, I. Cilt*. Erzurum: Mega Ofset.
- Avcı, S. (2005). Ulaşım Coğrafyası Açısından Türkiye'nin Ulaşım Politikaları ve Coğrafi Sonuçları. *Ulusal Coğrafya Kongresi (Prof. Dr. İsmail Yalçınlar Anısına) Bildiri Kitabı 29-30 Eylül, İstanbul*.
- Bakırcı, M. (2013). Türkiye'nin uluslararası ulaşımında demiryolu sınır kapılarının yeri ve etkinliği, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 28, 2013.:370-407.
- Başbüyük, A. (2006). Demiryoluna bağlı olarak kurulan bir ilçe merkezi: İliç. *Doğu Coğrafya Dergisi 15:251-275*.
- Bekdemir, Ü. (2004). *Kuruluşu-Gelişmesi ve Fonksiyonel Özellikleri Yönünden Bulancak Kenti*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- Bilgen, N. (1999). *Uşak Kent Coğrafyası*. Yayımlanmamış Doktora Tezi Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ceylan, M. A. (2010a). Manisa-Uşak demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri (I). *Doğu Coğrafya Dergisi*. Sayı 23: 223-250.
- Ceylan, M. A. (2010b). Manisa-Uşak demiryolu ulaşımının yerleşme üzerine etkileri (II). *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı 21: 1-26.

- Çağlıyan, A., Bozkurt Yıldız, A. (2013). Türkiye’de demiryolu güzergâhları jeomorfoloji ilişkisi. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 28: 466-486.
- Çakmak, B. (2008). *Osmanlı Modernleşmesi Bağlamında Bir Batı Anadolu Kazasında Sosyo-Ekonomik Yapı: Uşak (1876-1908)* Yayınlanmamış Doktora Tezi, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- Çetin, T. (2001) Uşak Şehrinde Nüfus Hareketleri, *21.Yüzyılın Eşiğinde Uşak Sempozyumu*, Cilt 2, 25-27 Ekim 2001, Uşak.
- Çetin, B. (2007). *Burdur Kent Coğrafyası*. Yayınlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Uşak.
- Darkot, B., Tuncel, M. (1995). *Ege Bölgesi Coğrafyası*. 3. Baskı, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2365, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 99..
- DHMİ Genel Müdürlüğü (2011). *Havacılık Terimleri Sözlüğü*, (1.Baskı) Ankara: Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü Yayınları-1, APK Daire Başkanlığı, Pulat Basımevi.
- DİE (2002). *2000 Genel Nüfus Sayımı Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri*, Ankara: DİE.
- Doğanay, H. (1983). *Erzurum’un Şehirsel Fonksiyonları ve Başlıca Plânlama Sorunları*, Yayınlanmamış Doçentlik Tezi, Fen-Edeb. Fak. Coğrafya Bölümü, Atatürk Üniversitesi.
- Doğanay, H. (2011). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*, (5. Baskı) Ankara: Pegem Akademi Yayınları.
- Doğanay, H., Koca, H. (1998). Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları. *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 33: 1-24
- Ertin, G. (1993). *Karayollarının mekana etkisi üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)*. İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülten 10: 73-87.
- Gottman, J. (1976). *Şehirsel Merkezliğin Gelişmesi*. (Çev; Nazmiye Özgüç), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yay. No:2087, Coğrafya Enstitüsü Yay. No:80
- Gök, Y., (2000). Çevre yollarının Erzurum'un peyzajına etkileri. *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 35: 155-172.
- Göney, S. (1977). *Şehir Coğrafyası, Yerleşme Coğrafyası, Cilt:1*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yay. No:2274, Coğrafya Enstitüsü. Yay. No:91.
- Gürsoy, C. (1974). Türkiye'nin tabii yolları. *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı: 26: 24-33.
- Kadioğlu, Y. (2007). Trabzon Havalimanı'na coğrafi bir yaklaşım. *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı 15: 173-190.
- Karabulut, Y. (1997). Türkiye'de demiryolu ulaşımı. *Türkiye Coğrafyası Dergisi*, Sayı 06: 163-187.

- Karadeniz, V. ve Akpınar, E. (2011). Türkiye’de lojistik köy uygulamaları ve yeni bir lojistik köy önerisi, *Marmara Coğrafya Dergisi*, Sayı: 23: 49-71
- Kesici, Ö. (1995). Kilis'in şehir coğrafyası özelliklerine genel bir bakış. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 01: 246-280.
- Koca, H., (1994). *Erdemli İlçesinin Beşeri ve İktisadi Coğrafyası*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Kurmuş, O. (1982). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*. Ankara: Savaş Yayınları.
- Öz, A. H. (2002). *Ulaşım Coğrafyası Açısından Bir Etüt: Türkiye Hava Ulaştırması*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Özdeğer, M. (2001). *15.-16. Arşiv Kayıtlarına göre Uşak Kazasının Sosyal ve Ekonomik Tarihi*. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- Özdemir, Ü. (2008). Ulaşım coğrafyası açısından önemli bir güzergah: Karabük-Bartın Karayolu. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 19: 213-230.
- Pamuk, Ş. (1994). Türkiye’deki ilk demiryolu: İzmir-Aydın. *Toplumsal Tarih*, Sayı: 5, Sayı: 35-37.
- Sandal, E. K. (2009). Kahramanmaraş'ta ulaşım problemleri ve halkın ulaşım sistemine ve problemlerine bakışı. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 21: 137-159.
- Satan, A. (2012). Osmanlı Devri Demiryolu Kronolojisi, (Ed. Engin, V., Doğan, O.) *Osmanlı'da Ulaşım Kara Deniz Demiryolu*, İstanbul: Çamlıca Basın Yayın.
- Sever, R. (2005). Erzurum-Bingöl Karayolu'nda ulaşımı güçleştiren coğrafi etmenler, *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 14: 283-311.
- Şahin, C. (2000). Trakya otoyolu (Ulaşım coğrafyası açısından bir değerlendirme). *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 35: 347-370.
- Şahin, İ. F. (2006). Sakaltutan Geçidi'nin (Erzincan) karayolu ulaşımındaki yeri. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Sayı 15: 7-33.
- Şahin, İ.F. (2013). *Türkiye'de Karayolu Ulaşımı ve Geçitler*. Ankara: Pegem Akademi Yayıncılık.
- T.C. Uşak Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü, (2012). *Uşak İli Çevre Durum Raporu 2011*, Uşak: Uşak Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü.
- Taha Orhan Planlama Mühendislik İnşaat Enerji ve Turizm AŞ., (2012). *Uşak İli İlave Revizyon Nazım İmar Planı, Araştırma-Değerlendirme Raporu*.
- Taşlıgil, N. (1996). Türkiye'nin havaalanları, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 31: 259-281.
- Taşlıgil, N. (2010). *Türkiye'nin Ulaşım Coğrafyası*, (2. Baskı), İstanbul: Çantay Yayınevi.

- Tıraş, M. (2002). Ulaşımın yerleşmeye etkisine bir örnek: Pozantı, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 38: 121-131.
- Tutsak, S. (1994). Uşak Kazasında mülki taksimatın gelişimi, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı: IX: 309-325.
- Tümer, H. (1971). *Uşak Tarihi*. İstanbul: Uşak Halk Eğitime Yardım Derneği Yayınları.
- Tümertekin, E. (1987) *Ulaşım Coğrafyası* (2. Baskı) İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yay. No: 2053, Coğrafya Enstitüsü Yay. No: 85.
- Tümertekin, E. ve Özgüç, N. (2007) *Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma*, İstanbul: Çantay Kitabevi.
- Uşak Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü (2013) *2012 - 2013 Yılları Özet Brifing*, Uşak.
- Uzuntepe, G. (2000) *Osmanlı İmparatorluğu'nda İlk Demiryolu İzmir-Aydın-Kasaba (Turgutlu) (1856-1897)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Eskişehir.
- Yalçınlar, İ. (2001) Uşak'ın gelişimindeki hızı arttıracak doğal kaynaklar, *21.Yüzyılın Eşiğinde Uşak Sempozyumu Cilt 2*, Uşak.
- Yayla, N. (2001). Ulaşım altyapısı ve trafik yönünden Uşak. *21.Yüzyılın Eşiğinde Uşak Sempozyumu Cilt 2*, Uşak.
- Yazıcı, H. (1995) Şehir coğrafyası açısından bir inceleme: Bayburt. *Türk Coğrafya Dergisi* Sayı 30: 189-218.
- Yıldırım, İ. (2001). *Cumhuriyet Döneminde Demiryolları (1923-1950)*. Ankara : Atatürk Araştırma Merkezi.
- Yücel, T. (1960). Demiryollarımızın istasyon nüfusuna etkisi, *Türk Coğrafya Dergisi*, Sayı 20: 143-148.
- Yürüdür, E. (2009). *Niksar Şehir Coğrafyası*. Konya: Çizgi Kitabevi.
- İnternet 1. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/ECE-TRANS-SC1-384e.pdf> (24.02.2014)
- İnternet 2. http://tr.wikipedia.org/wiki/Avrupa_E-yollar%C4%B1#Bat.C4.B1-Do.C4.9Fu_referansl.C4.B1_yollar (24.02.2014)
- İnternet 3. http://tr.wikipedia.org/wiki/D_300 (24.02.2014)
- İnternet 4. http://tr.wikipedia.org/wiki/D_595 (24.02.2014)
- İnternet 5. <http://www.dhmi.gov.tr/havaalanlari.aspx?hv=39#.U4VFo3ZhufM> (26,05,2014)
- <http://www.tcdd.gov.tr/genel/acilistarihleri.htm>
- <http://www.lojistiksozluk.com/iltisak-hatti.html> (12.02.2014)

<http://www.dhmi.gov.tr/istatistik.aspx>

http://tr.wikipedia.org/wiki/Avrupa_E-yollar%C4%B1#cite_note-1 (24,02,2014)

www.kgm.gov.tr (24.02.2014)

<http://usaktso.org/joomla/>

Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, Haziran-2013, 2012 Trafik ve Ulaşım Bilgileri, Otoyollar ve Devlet Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Deđerleri ve Ulaşım Bilgileri www. kgm. gov. tr (24.02.2014)

Trafik Güvenliği Dairesi Başkanlığı Ulaşım Etütleri Şubesi Müdürlüğü, Haziran-2013, 2012 İl Yolları Trafik ve Ulaşım Bilgileri, İl Yollarının Trafik Dilimlerine Göre Yıllık Ortalama Günlük Trafik Deđerleri ve Ulaşım Bilgileri www. kgm. gov. tr (24.02.2014)

<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/TrafikveUlasimBilgileri/12TrafikUlasimBilgileri.pdf> (25,12,2013)

2011-2012-2013 yılları Uşak Trafik Tescil Büro Amirliği verileri

Uşak Gar Müdürlüğü İstatistikleri

Uşak Garajı İstatistikleri

Uşak Havalimanı İstatistikleri

Uşak Trafik Tescil ve Denetleme Şube Müdürlüğü

Ulaşım Sistemleri ve Uşak