

Kütahya İli Karayolu Ulaştırma Raporu

Kütahya Yerel Kalkınma Platformu

09 Haziran 2015



İçindekiler

1. Giriş

2. Kütahya'da Mevcut Durum

2.1. İl Geneli Değerlendirme

2.2. İlçe Bazında Değerlendirme

2.2.1. Simav ve Çevre İlçelerin Yolları

2.2.2. Tavşanlı ve Çevre İlçelerin Yolları

2.2.3. Gediz ve Çevre İlçelerin Yolları

3. Kütahya'da Karayolu İhtiyacını Arttıran Gelişmeler

4. Kütahya'yı Etkileyecek Potansiyel Gelişmeler

4.1. İhtisas Gümrüğü

4.2. Çanakkale Boğaz Köprüsü

4.3. İzmit Körfez Geçişi

4.4. Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonu (BALO)

4.5. Yüksek Hızlı Tren (YHT)

4.6. Limanlara Ulaşımın Hızlanmasının Olumlu Sonuçları

5. Yapılması Gerekenler

1. Giriş

Kütahya ili geçmişten geleceğe uzanan çizgisi, zengin yeraltı ve yerüstü kaynakları ve içinde barındırdığı insan potansiyel ile Anadolu'nun önemli merkezlerinden biri konumundadır.

Osmanlının son döneminde ve Cumhuriyetin kuruluşunu takip eden yıllarda yaşanan sıkıntıların aşılması ve devletçi sanayileşme stratejisinin bir uzantısı olarak kamu işletmeleri kurulmuştur. Bu işletmelerin varlığı gerek karayolu ve gerekse demiryolu taşımacılığını ön plana çıkarmıştır. Ancak uzun yıllar içinde, gerek Kütahya'nın diğer illerle gerekse il içindeki yerleşim ve üretim birimlerine olan ulaşımında problemler net olarak çözülememiştir.

Yapılan toplantılar, Ankara'ya yapılan ziyaretler, bürokrat ve siyasilerin yerine getirilemeyen vaatleri neticesinde, çevre illerde ulaştırma alanında yaşanan gelişmeler, Kütahya'da görülememiştir. 2000'li yıllara kadar demiryolu konusunda ciddi hiçbir yatırım yapılmazken, karayolu konusunda çok zayıf ve yetersiz yatırımlar gerçekleştirilmiştir. Havayolu ulaşımında ise hiçbir adım atılamamıştır.

2002 sonrası dönemde, Zafer Bölgesel Havalimanı faaliyete girmiştir. Kütahya'yı çevreleyen Uşak, Afyonkarahisar, Manisa, Bilecik, Bursa gibi illerden oldukça geç olmakla birlikte karayolu konusunda gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Yüksek Hızlı Tren konusunda Ankara – İzmir hattı kapsamında Alayunt (Kütahya) istasyonunun yatırım programına alındığı ifade edilmektedir. Ancak gerçekleşmenin zaman alacağı muhakkaktır.

İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bursa ve Bilecik illerinde yatırım alanı bulamayan sanayici için uygun ortamın bulunduğu, teşvikten yararlanan ve büyük bir gelişme potansiyeli bulunan Kütahya'nın il içi ve il dışına ulaşımının daha iyi koşullarda sağlanması durumunda önemli bir atılım yapma şansı bulunmaktadır. Ancak son dönemde yaşanan olumlu gelişmelere rağmen Kütahya ulaştırma alanında istenilen noktada değildir.

8 Nisan 2015 tarihinde TOBB tarafından düzenlenen ve Başbakan Sn. Ahmet Davutoğlu ve ekonomiyle yakından ilgili dokuz bakanın hazır bulunduğu 8.Ticaret ve Sanayi Şurası'nda, Kütahya Ticaret ve Sanayi Odaları ve Ticaret Borsasının ortak talebi olarak Kütahya'nın ulaşım sorunu dile getirilmiştir. Şurada dile getirilen sorun ve çözüm önerisi şöyledir:

Kütahya'nın ulaştırma alanındaki temel sorunu; Kütahya'nın çevre illere, ana sanayi ve ticaret merkezlerine ve il merkezinden kendi ilçelerine olan ulaşım ağının yetersizliğidir.

Kütahya oda ve borsalarının çözüm önerisi ise şöyledir: Kütahya'yı Balıkesir üzerinden Trakya'ya bağlayacak olan Çanakkale Boğaz Köprüsü projesinin ve Kütahya'yı Tavşanlı-Domaniç-İnegöl-Bursa üzerinden İstanbul'a bağlayacak olan İzmit Körfez Geçişi projesinin hayata geçirilmesi gerekiyor. Çanakkale boğazı üzerine yapılacak köprü ile Kütahya hem Avrupa'ya bağlanmış olacak hem de Avrupa'nın Anadolu'ya bağlantı yolunun üzerinde olması nedeni ile her alandaki gelişmişlik seviyesi yükselecektir. Bunlara bağlı olarak Balıkesir-Kütahya ve Bursa-İnegöl-Domaniç-Tavşanlı güzergâhlarının nitelikli karayoluna dönüştürülmesi gerekmektedir.

İstanbul-Antalya hızlı tren hattının Kütahya'dan geçirilmesi de ilin gelişimine önemli bir katkı yapacaktır. Kütahya hızlı tren hattının yapılması ile Kütahya-Eskişehir-Ankara ve Kütahya-Eskişehir-Konya hatları da devreye girebilecektir.

Özellikle Kütahya-Gediz-Simav karayolunun, Tavşanlı-Emet-Hisarçık karayolunun, Simav-Sındırgı-Balıkesir karayolunun ve Simav-Demirci-Manisa karayolunun nitelikli karayolu haline getirilmesi, hem il merkezinin ilçelerle olan bağının güçlenmesine hem de ilçelerin diğer illerle olan ticaretinin artmasına yardımcı olacaktır.

Kütahya'nın ulaştırma alanındaki sorunları, 8.Ticaret ve Sanayi Şurası sonrasında oluşturulan ve içinde Kütahya'daki ticaret ve sanayi odaları, ticaret borsası, esnaf ve sanatkârlar odası başkan ve meclis üyelerinin ve kalkınma ajansından temsilcilerin bulunduğu KÜTAHYA YEREL KALKINMA PLATFORMU gündemine alınmıştır.

Bu rapor, Kütahya Yerel Kalkınma Platformu'nun alt çalışma grubunun yaptığı toplantılarda ele alınan başlıkları ve değerlendirmeleri de içermektedir. Kullanılan veriler resmi kaynaklardan alınmıştır.



2. Kütahya’da Mevcut Durum

2.1. İl Geneli Değerlendirme

Kütahya’daki karayolu mevcut durumunu göstermek için öncelikle İL YOLLARI ve DEVLET YOLLARI hakkında bilgi vermek gerekmektedir.

5 Eylül 2011 tarih ve 28045 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Karayolları Genel Müdürlüğü Görev, Yetki ve Sorumluluk Yönetmeliği’nin 4. maddesi H bendine göre İL YOLU; Belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan, illeri birbirine, Devlet yollarına, limanlara, tersanelere, demiryolu istasyonlarına, hava alanlarına ve kamu ihtiyacının gerektirdiği diğer yerlere bağlayan ve bir il sınırı içinde başlayıp biten karayollarını ifade etmektedir.

Aynı yönetmeliğin 4. maddesi D bendine göre DEVLET YOLU; Belediyeler veya diğer kurumların sorumluluğunda bulunan yollar dışında kalan ve transit trafiği, illere, limanlara, tersanelere, hava alanlarına, demiryolu istasyonlarına, sınır kapılarına kesintisiz olarak ulaştıran ana karayollarını ifade eder.

Tablo 1, Kütahya ve komşu illerde Devlet Yolu uzunlukları verilmiştir. Buna göre, Kütahya’da 505 km. uzunluğunda asfalt yol bulunmaktadır. Ancak bu yolların sadece %43’ü bölünmüş yoldur. Bu oran Kütahya’ya komşu olan iller içinde en düşük rakamdır.

Tablo 1: Kütahya ve Komşu İllerde Devlet Yolu Uzunlukları (01.01.2015)

	Asfalt Betonu	Asfalt Sathi Kaplama	Asfalt Toplam	Bölünmüş Yol	Toplam Asfaltın Yüzde Kaçı Bölünmüş Yol?
Afyon	429	123	552	467	% 84,60
Balıkesir	395	240	635	461	% 72,60
Bilecik	143	68	211	139	% 65,88
Bursa	279	182	461	310	% 67,25
Eskişehir	296	88	384	302	% 78,65
Kütahya	202	303	505	220	% 43,56
Manisa	310	275	585	404	% 69,06
Uşak	116	57	173	141	% 81,50

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü

<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletveIlYolEnvanteri.aspx>

Kütahya ve komşu illerdeki il yollarını gösteren Tablo 2’ye göre, 411 km’lik toplam asfalt il yolunun bölünmüş olan kısmı hiç yoktur. Komşu iller arasında Balıkesir’in en yüksek orana sahip olduğu anlaşılmaktadır. TR33 Bölgesinde ise Uşak ve Afyonkarahisar’ın bu konuda öne çıktıkları görülmektedir.

Tablo 2: Kütahya ve Komşu İllerde İl Yolu Uzunlukları (01.01.2015)

	Asfalt Betonu	Asfalt Sathi Kaplama	Asfalt Toplam	Bölünmüş Yol	Toplam Asfaltın Yüzde Kaçı Bölünmüş Yol?
Afyon	16	457	473	25	% 5,29
Balıkesir	23	436	459	56	% 12,20
Bilecik	18	230	248	8	% 3,23
Bursa	83	515	598	28	% 4,68
Eskişehir	4	461	465	3	% 0,65
Kütahya	8	403	411	0	% 0,00
Manisa	0	507	507	9	% 1,78
Uşak	1	296	297	21	% 7,07

Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü
<http://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Istatistikler/DevletvellYolEnvanteri.aspx>

Kütahya'da ve komşu illerde 2003 sonrasında yapılan bölünmüş yollara ilişkin istatistikler Tablo 3'te verilmiştir. Buna göre, 2003-2013 arasında Afyonkarahisar'da 430,1 km, Manisa'da 316,7 km, Uşak'ta 114,7 km ve Kütahya'da 216,8 km bölünmüş yol yapılmıştır.

Tablo 3: 2003 Sonrası Yapılan Bölünmüş Yollar (İl ve Devlet Yolu Toplamı)

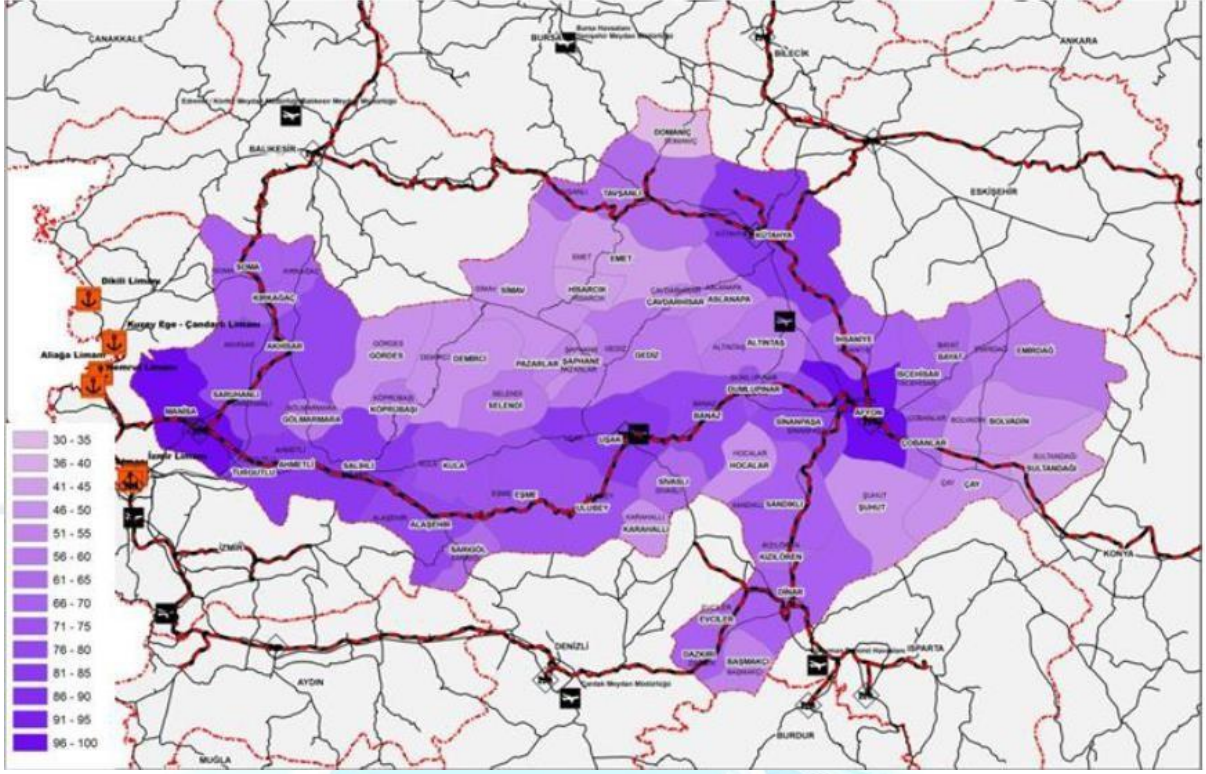
	01.01.2003 Tarihi İtibariyle Bölünmüş Yol (Km)	2003-2013 Tarihleri Arasında Yapılanlar (Km)	31.10.2013 Tarihi İtibariyle Toplam Bölünmüş Yol Ağı (Km)
Afyon	53,6	430,1	483,7
Balıkesir	75,6	438,1	513,7
Bilecik	22,0	141,6	163,6
Bursa	199,6	244,0	443,6
Eskişehir	90,0	214,0	304,0
Kütahya	22,5	216,8	239,3
Manisa	80,5	316,7	397,2
Uşak	29,0	114,7	143,7

Kaynak: Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Ulaşan ve Erişen Türkiye 2013 Raporu, Kasım 2013, Sayfa 55-57.

Zafer Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan TR33 Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı verilerine göre (Harita 1'e bkz.), bölge ilçeleri erişilebilirlik endeksi değerleri aşağıdaki haritada verilmektedir. Bu veriler ışığında, Kütahya ilinde, il merkezinden sonra erişilebilirliği en yüksek ilçe Tavşanlı'dır. Daha sonra sırasıyla Gediz ve Simav gelmektedir.

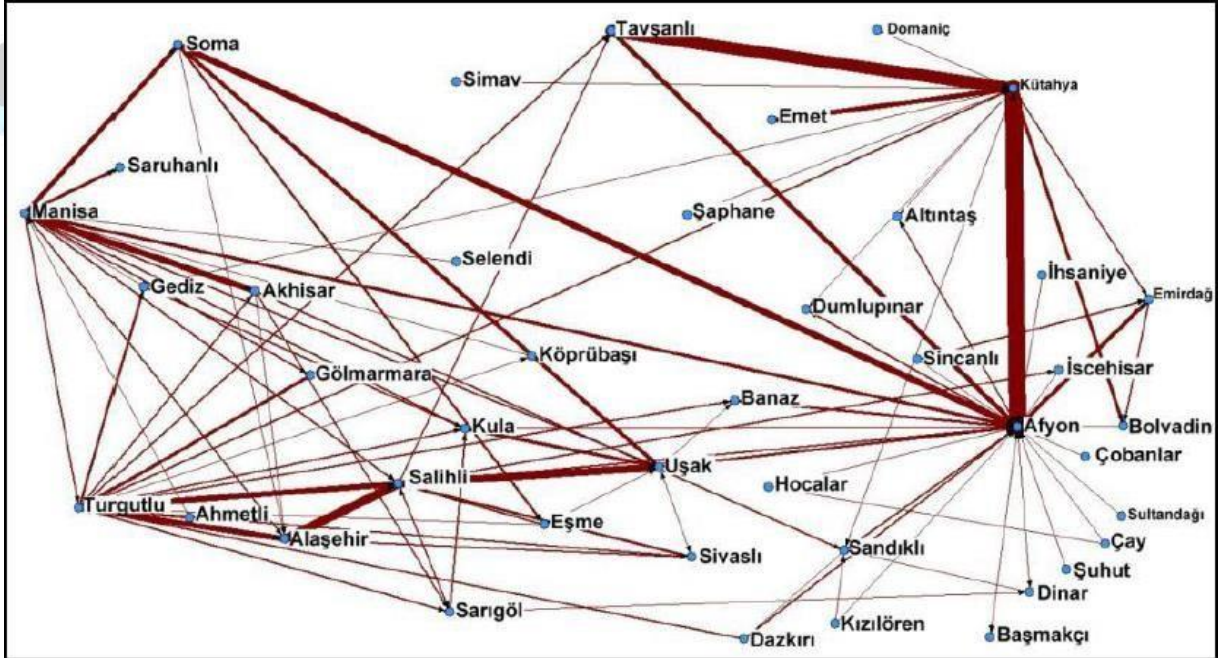
Ayrıca Şekil 1'de gösterilen TR33 bölgesi ilçeleri arasındaki nakliye hacimleri gösterilmektedir. Bu şekil incelendiğinde, Kütahya'nın Gediz ve Simav ile olan bağının zayıflığı dikkati çekmektedir.

Harita 1: TR33 Bölgesi İlçelerinin Erişilebilirlik Endeksi



(Kaynak: Zafer Kalkınma Ajansı, TR33 Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı)

Şekil 1: TR33 Bölgesi İlçeleri Arasındaki Nakliye Hacimleri



(Kaynak: Zafer Kalkınma Ajansı, TR33 Bölgesi 2014-2023 Bölge Planı)

2.2. İlçe Bazında Değerlendirme

Yukarıdaki tablolarda açıkça görüldüğü gibi bölünmüş yol konusunda oldukça zayıf olan Kütahya'da ilçe bazında yollarının durumu aşağıda değerlendirilmektedir.

2.2.1. Simav ve Çevre İlçelerin Yolları

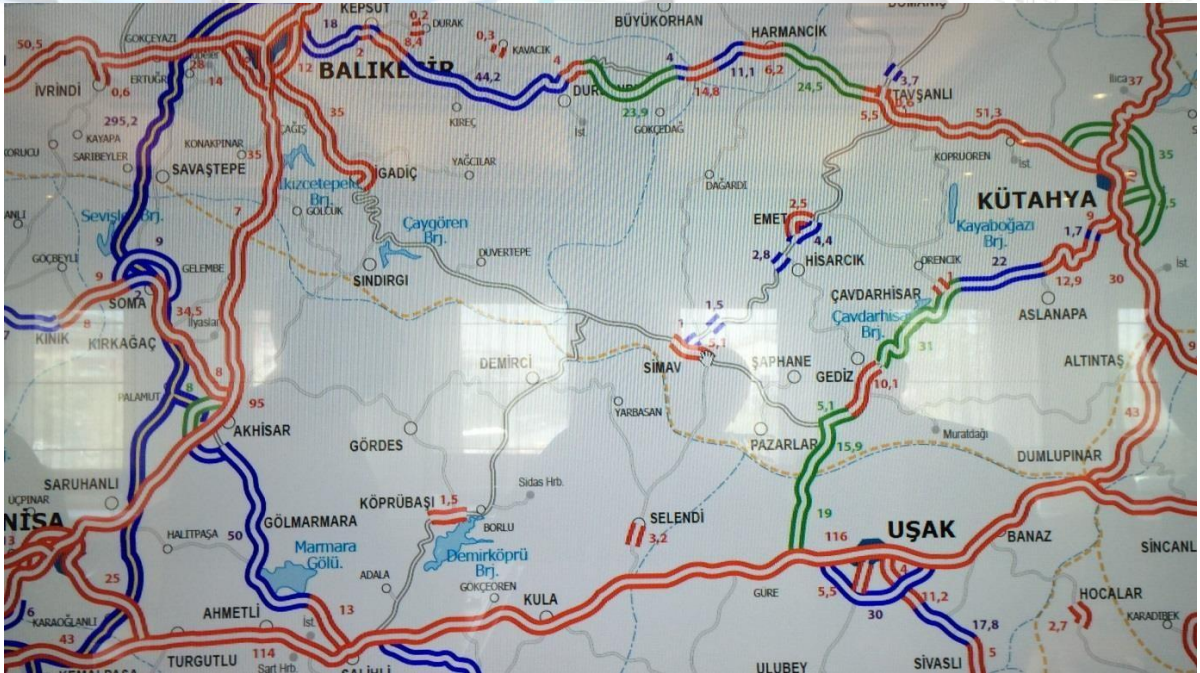
Simav günümüz Türkiye'sinde ulaşım sıkıntısını en fazla yaşayan ilçelerin başında gelmektedir. 2011 yılında yaşanan deprem felaketi sonrasında hem sosyal hem de ekonomik açıdan büyük bir çöküntü yaşamakta olup ilçe, çevre il ve ilçelere göç vermektedir. Yaşanan bu sorunların ve göçlerin engellenebilmesi için en büyük çözüm ise yol problemlerinin ortadan kaldırılması olacaktır.

Gediz – Simav Karayolu: Kütahya – Gediz – Uşak bölünmüş yolu kapsamında, Gediz – Abide arasının inşası devam etmektedir. Ancak Abide - Simav arasına yönelik bir çalışma bulunmamaktadır. Abide – Simav arası 35 km'lik mesafeye sahiptir. 1980'lerin başında yapılan bu yol, bugünkü trafik akışını taşıyamamaktadır. Yapımı devam eden Kütahya – Gediz – Uşak bölünmüş yoluna ilave olarak gerçekleştirilecek Abide – Simav - Sındırgı bölünmüş yolu, aynı zamanda Denizli - Uşak - Balıkesir bağlantısını sağlayacaktır.

Simav – Selendi Karayolu: Simav'ın Uşak İzmir yoluna en kısa bağlantı noktası olan Selendi (Manisa) ile arasında 56 km'lik yolun 1A sınıfında yol yapılması gerekmektedir. Simav ile Uşak - İzmir yolu üzerinden Selendi yol ayırımına olan mesafe 110 km iken, bu yolun tamamlanması ile mesafe 50 km'ye inecektir.

Simav – Hisarcık – Emet - Tavşanlı – Bursa Karayolu: Söz konusu yolun Simav-Tavşanlı bölümünün ihalesi yapılmış olup, Danış Grup tarafından inşası devam etmektedir. Fakat ihaleyi alan firmanın mahkemelik olması nedeni ile yapım işi durmuştur. Tavşanlı - Bursa arasında ise her hangi bir çalışma bulunmamaktadır.

Harita 2: Simav'a Ait Mevcut Yol Durumu



Simav – Dağardı Karayolu: Simav ilçesinin Bursa iline en kısa yolu olan ve bu güzergâh üzerinde Simav’a bağlı 3 belde ve 40’dan fazla köyün ulaşımını sağladığı yolun, bir bölümünde büyük iyileştirme çalışmasına başlanmıştır. Büyük iyileştirmenin Simav – Bursa - Harmancık arasında tamamlanması durumunda, bölgenin çok önemli bir ulaşım ciddi bir şekilde gelişecektir. Bölgesel olarak göçün en fazla yaşandığı bölgenin sorunlarını çözme konusunda önemli bir adım olacaktır.

Simav – Demirci – Salihli Karayolu: Simav - Demirci arasında yapımı 1986 yılında başlayan ve hâlâ devam eden yolun 2015 yılında tamamlanması bekleniyor.

Harita 3: 2023 Yılına Kadar Yapılması Planlanan Yollar



2.2.2. Tavşanlı ve Çevre İlçelerin Yolları

Kütahya – Tavşanlı Karayolu: Bölünmüş yol olarak tamamlanmıştır.

Tavşanlı – Dursunbey – Balıkesir Karayolu: 1976 yılında ihale edilen yol, Bülbül inşaat tarafından bölünmüş yol olarak inşa edilmektedir. 90 km’lik yolun 30 km’si bölünmüş yol olarak inşa edilmiştir. 60 km’lik bölümü ise henüz tamamlanmamıştır.

Tavşanlı – Çavdarhisar Karayolu: Son dönemde yatırım yapılmamıştır.

Tavşanlı – Domaniç - İnegöl Karayolu: Yapımı başlayan yol, son dönemde yarım kalmıştır.

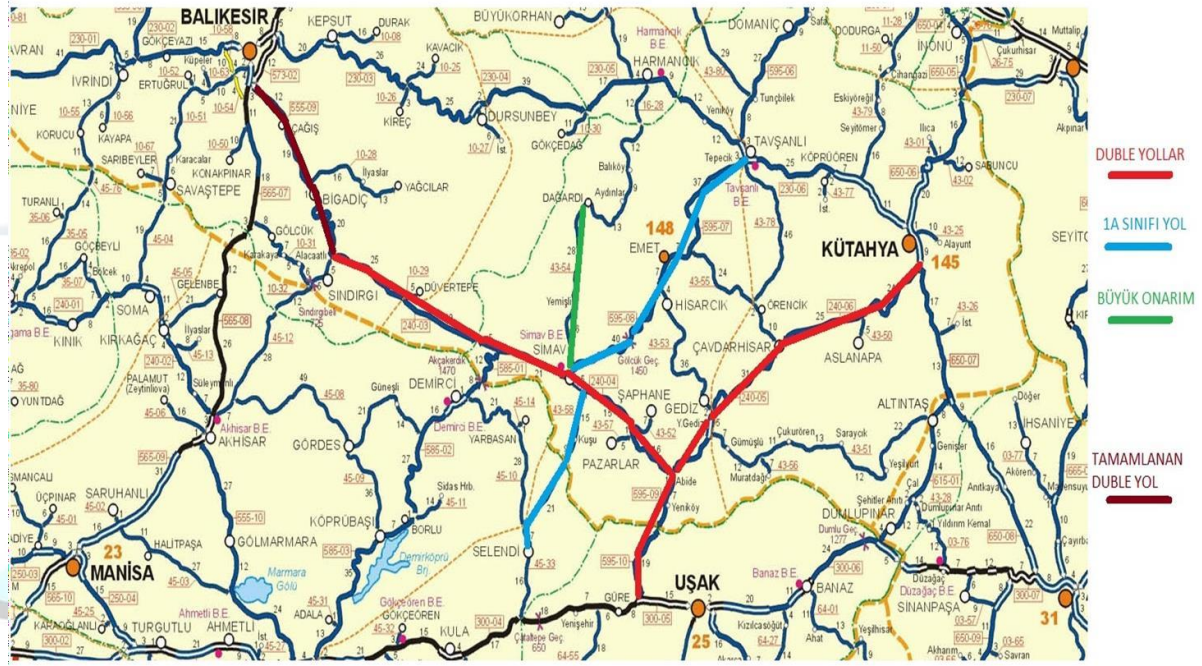
2.2.3. Gediz ve Çevre İlçelerin Yolları

Kütahya – Gediz – Uşak Karayolu: Bayburt Grup tarafından bölünmüş yol olarak inşası devam etmektedir. Kütahya – Abide arasının yakın zamanda tamamlanması beklenmektedir.

Gediz – Altıntaş Karayolu: Bu yol, Altıntaş ilçesinden bulunan Zafer Havalimanı'na Gediz ve çevresinden en kısa ulaşımı sağlamaktadır. Ancak şu anda oldukça yetersiz, dar ve asfalt kalitesi düşüktür.

Gediz – Hisarcık – Emet Karayolu: Gediz üzerinden Hisarcık ve Emet ulaşımı çok dar ve kötü bir zeminde gerçekleşmektedir.

Harita 4: Kütahya İçin Planlanan Bölünmüş Yol, 1A, Büyük Onarım ve Tamamlanan Bölünmüş Yollar



3. Kütahya'yı Olumlu Etkileyen Gelişmeler

- ❖ Çevre illerde ve özellikle İstanbul, Kocaeli, Sakarya, Bursa gibi sanayi merkezlerinde organize sanayi bölgelerinde çok yüksek fiyatlar karşılığında bile yer bulunamamaktadır. Kütahya'daki organize sanayi bölgelerindeki fiyat düzeyi oldukça cazip fırsatlar sunmaktadır. Bu yönüyle Kütahya büyük bir potansiyeli barındırmaktadır.
- ❖ Kütahya'ya yakın olan liman şehirlerinde de (İstanbul, İzmir, Gemlik vb) yatırım için yer bulunmamaktadır. Kütahya, yatırıma hazır mevcut durumu ve konumu itibarıyla önemli bir potansiyeli haizdir.
- ❖ Kütahya'da mevcut OSB'lerin kapasitesi artmakta ve Altıntaş ilçesinde yeni bir OSB kurulmaktadır.

4. Kütahya’ da Karayolu İhtiyacını Arttıran Gelişmeler

4.1. İhtisas Gümrüğü

“Porselenden sofr ve mutfak eşyası” ve “Seramikten sofr ve mutfak eşyası” kapsamındaki ürünlerin herhangi bir ülke ayırımı yapılmaksızın serbest dolaşıma giriş işlemleri Ankara, Erenköy ve İzmir TIR Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirilmektedir.

01.11.2013-14.11.2014 tarihleri arasında bu ürün türlerinde Türkiye genelinde gerçekleşen ithalat değerleri aşağıdaki tabloda verilmektedir:

Eşyanın Türü	Ağırlık (Kg)	Değer (\$)
Porselen mutfak/sofra eşya ithalatı	44.820.722,92	170.018.160,35
Seramikten mutfak/sofra eşya ithalatı	8.752.027,52	23.422.497,30
Toplam	53.572.750,44	193.440.657,65

“Porselenden sofr ve mutfak eşyası” ve “Seramikten sofr ve mutfak eşyası” kapsamındaki ithalatın % 85’inin (yaklaşık 45 Bin Tonluk kısmının) sadece Erenköy Gümrük Müdürlüğünden gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu rakamlardan hava kargo yoluyla gelenler aşağıdaki tabloda verilmektedir:

Havalimanı Adı	Ağırlık (Kg)
Atatürk HL Kargodan	514.000
Esenboğa HL Kargodan	1.200
Sabiha Gökçen HL Kargodan	3.000
Toplam	518.200

Bu rakamlara göre Kütahya Gümrük Müdürlüğü’nün değerlendirmesi şöyledir;

- ❖ Sadece mevcut ihtisas kapsamındaki eşyanın toplam 53.572.750- Net/Kg. olduğu ve her bir TIR Aracının ortalama 15 Ton/Net kapasite ile eşya taşıyabileceği dikkate alındığında yaklaşık 3.500 adet TIR Aracı ile yük taşınması ve/veya lojistik depolama hizmeti verilebileceği,
- ❖ Gerçekte bu eşyanın tamamının TIR taşıtları ile nakledilmediği, deniz yolu konteyner veya Hava Yolları Kargo ile de naklinin yapılmış olduğu, hava kargo ile gelen eşyanın küçük araçlarla veya parsiyel taşımayla naklinin gerçekleştirildiği düşünüldüğünde; **yıllık ortalama 4.500 adet aracın** sadece ihtisas gümrüğü olmasından dolayı Kütahya Gümrük sahasına geleceği, öngörülmektedir.

Belirtilen rakamlara Kütahya’da yerleşik firmaların yapabilecekleri ithalat/ihracat faaliyetleri DÂHİL DEĞİLDİR. Bu durumun ayrıca dikkate alınması gerekmektedir.

Bu kapsamda Kütahya’da kurulmakta olan ihtisas gümrüğü sayesinde araç ve özellikle ağır vasıta trafiği artacaktır. Bu nedenle ulaşım sorununun çözülmesi önemlidir.

4.2. Çanakkale Boğaz Köprüsü

Yapılan açıklamalara göre; yapımına önümüzdeki dönemde başlanması planlanan Çanakkale Boğaz Köprü yolunun İstanbul’un Silivri İlçesi’nden başlayacağı, Tekirdağ’ın Marmara Ereğlisi, Çorlu,

Süleymanpaşa, Malkara ilçelerinden geçerek Çanakkale'ye ulaşacağı ifade edilmektedir. Çanakkale köprüsü otoyol güzergâhının, Çanakkale'nin Gelibolu, Lapseki, Çan ve Yenice ilçeleri üzerinden Balıkesir Balya ilçesinde son bulacağı belirtilmektedir.

Bu köprünün ve bağlantı yollarının yapılması ile Kütahya'nın Avrupa ile olan ulaşımı kolaylaşacak ve ticari bir cazibe merkezi olma durumu ortaya çıkacaktır. Kütahya il içi yollarının tamamlanması durumunda ise Simav – Hisarcık – Emet – Tavşanlı üzerinden Avrupa hattına ulaşmak kolaylaşacaktır. Bu nedenle Kütahya'yı Tavşanlı – Dursunbey üzerinden bu köprüye bağlayacak olan güzergâhın yollarının tamamlanması büyük önem arz etmektedir.

4.3. İzmit Körfez Geçişi

İzmit Körfez Geçişi Ege Bölgesinin İstanbul ile olan ulaşımını kısaltacak olan önemli bir proje olarak gündemdedir. Körfez Geçişinin tamamlanmasıyla Gemlik – Bursa – İnegöl – Tavşanlı – Kütahya ve bağlantısının kurulması ve Kütahya'daki üretimin İstanbul'a ulaşması kolaylaşacaktır.

4.4. Büyük Anadolu Lojistik Organizasyonu (BALO)

BALO, lojistik sektörüne demiryolu ağırlıklı intermodal taşımacılık hizmeti sunmaktadır. 2011 yılında Türkiye'nin çatı sivil toplum örgütü olan TOBB Türkiye Odalar ve Borsalar Birliğinin öncülüğü ve katılımında, Türkiye'nin birçok yöresinden, oda, borsa ve organize sanayi bölgelerinin iştiraki ile 94 ortakla kurulmuştur.

UTIKAD Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneğinin de ortağı olduğu BALO'nun kurumsal yapılanma hazırlıkları 2012 yılında gerçekleştirilmiş ve 2013 yılında lojistik sektöründe yer alan nakliyeciler ve forwarder firmalara blok tren ile yük taşımacılığı hizmetini sunmaya başlamıştır. BALO, Türkiye sanayici ve ticaret adamlarının lojistik sektörüne önemli bir yatırımdır.

Harita 5: BALO Aktif ve Planlanan Terminalleri



Uluslararası Tarifeli BALO Blok Trenleri ile daha çok proje bazlı veya kontrat lojistiği olarak dönemsel gerçekleştirilen demiryolu taşımacılığını, konteyner-vagon yatırımları ile olağan ve sürekli bir hizmet haline getirilmiştir.

Anadolu-Avrupa arasında haftada 3 karşılıklı blok tren çıkarılmakta ve haftanın her günü sevkiyat hedeflenmektedir. Doğu Avrupa için Macaristan'daki Sopron terminaline, Kuzey Almanya ve Benelux ülkeleri için Duisburg ve Orta Almanya için Ludwigshafen terminalleri ile Güney Almanya'da Giengen terminaline ulaşılmakta ve Duisburg-Tekirdağ arasında ihracatta 6 gün ve ithalatta 5 gün transit süre ile çalışılmaktadır.

Çin hükümetinin Doğu Çin'de üretilen ürünleri limana getirmek yerine tren ile Avrupa'ya aktarma sürecinin başlaması ve bu güzergâhlardan birisinin de Anadolu coğrafyası olduğu gerçeğinden hareketle BALO projesinin önemli bir potansiyeli içerdiği ifade edilebilir.

Kütahya BALO projesinde aktif bir terminal konumundadır. Bu avantajın yol konusunda atılacak adımlarla birleşmesi durumunda Kütahya terminali, önemli bir lojistik merkez haline gelebilir.

4.5. Yüksek Hızlı Tren (YHT)

Ankara – Eskişehir – Konya – İstanbul istasyonları bulunan Yüksek Hızlı Tren için Kütahya'ya Raybüs seferleri bulunmaktadır. Ankara-İzmir YHT projesi kapsamında Kütahya – Alayunt (Kütahya Gar ile Alayunt arası 11 km. ve arabayla 20 dk.) istasyonu planlanmaktadır. Bu durum, Kütahya ve ilçelerinin ticareti ve yolcu taşımacılığını olumlu yönde etkileyebilecektir. Ancak Kütahya – Alayunt'a ilçelerden bağlantının nitelikli bir karayolu ile bağlanması durumunda bu etki daha yüksek seviyede olacaktır.

4.6. Limanlara Ulaşımın Hızlanmasının Olumlu Sonuçları

Kütahya'nın karayolu ulaşımının iyileştirilmesi neticesinde Bandırma, Aliağa ve Çandarlı limanlarına ulaşımın kolaylaşması ve sonrasında bölgesel ticaretin gelişmesi mümkün olacaktır. Bu konuda atılacak adımlar, önemli bir ticari gelişmeyi de beraberinde getirdiği gibi Kütahya'nın daha fazla yatırım almasına imkân sağlayacaktır.

5. Yapılması Gerekenler

- ❖ Gediz – Simav Karayolu inşası yeni bir ihale yoluyla değil, iş artışı yoluyla Bayburt Grup'a verilebilir.
- ❖ Simav – Hisarcık – Emet - Tavşanlı Karayolu çalışmalarının hızlandırılması gerekmektedir.
- ❖ Simav – Dağardı Karayolunun iyileştirme çalışmalarının hızlandırılması gerekmektedir.
- ❖ Simav – Demirci – Salihli Karayolu yatırım programına alınmalıdır.
- ❖ Simav – Selendi Karayolu yatırım programına alınmalıdır.
- ❖ Kütahya - Gediz – Uşak Karayolunun takibi yapılmalıdır.
- ❖ Gediz – Altıntaş Karayolunun yatırım programına alınması ve takibinin yapılması gerekmektedir.
- ❖ Gediz – Hisarcık – Emet Karayolu yatırım programına alınması gerekmektedir.
- ❖ Tavşanlı – Domaniç – İnegöl Karayolunun yarım kalan çalışmaları yeniden başlatılmalıdır.
- ❖ Tavşanlı – Dursunbey – Balıkesir Karayolunun yarım kalan 60 km'lik kısmı tamamlanmalıdır.
- ❖ Tavşanlı – Çavdarhisar Karayolu yatırım programına alınmalıdır.

