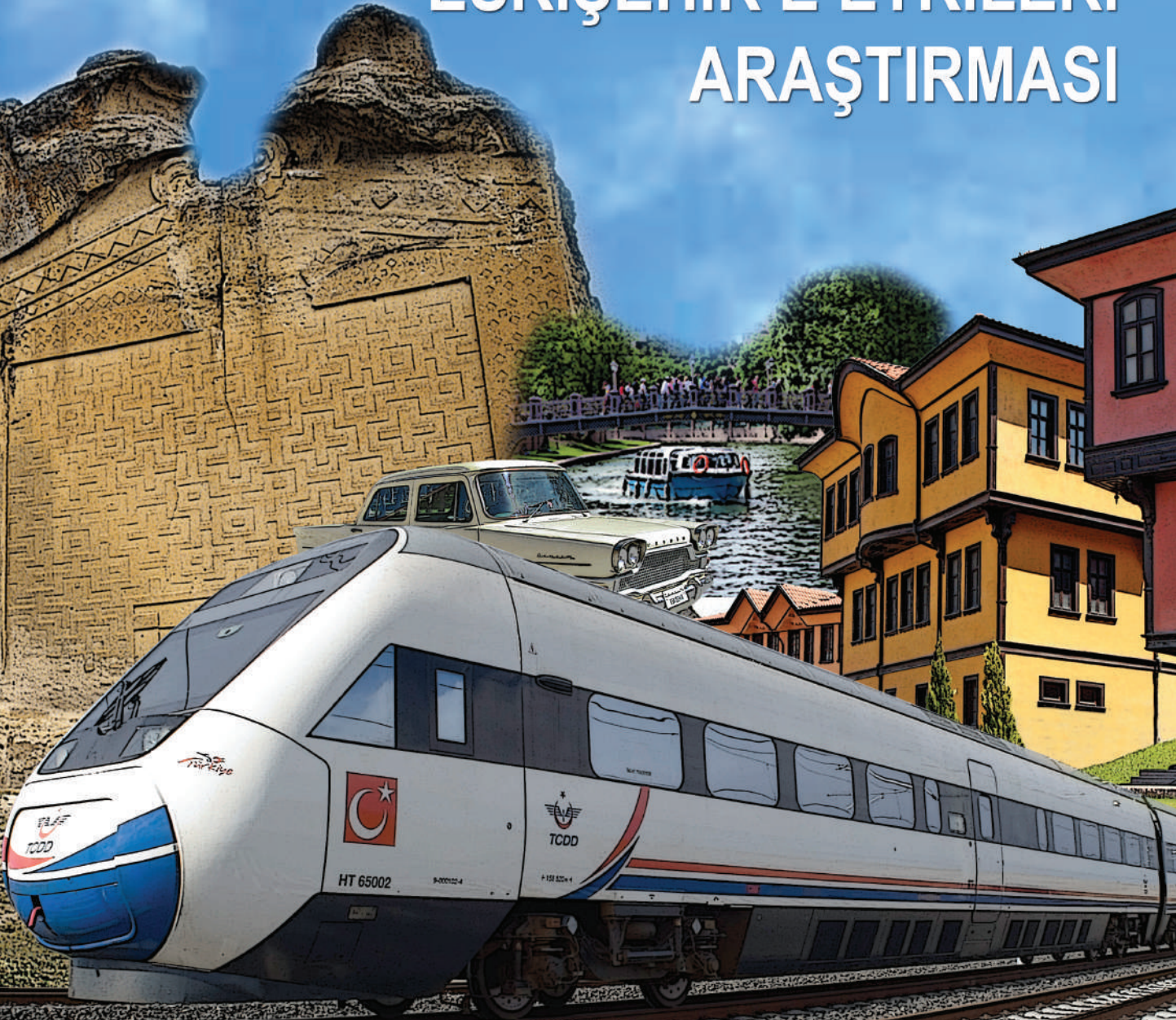
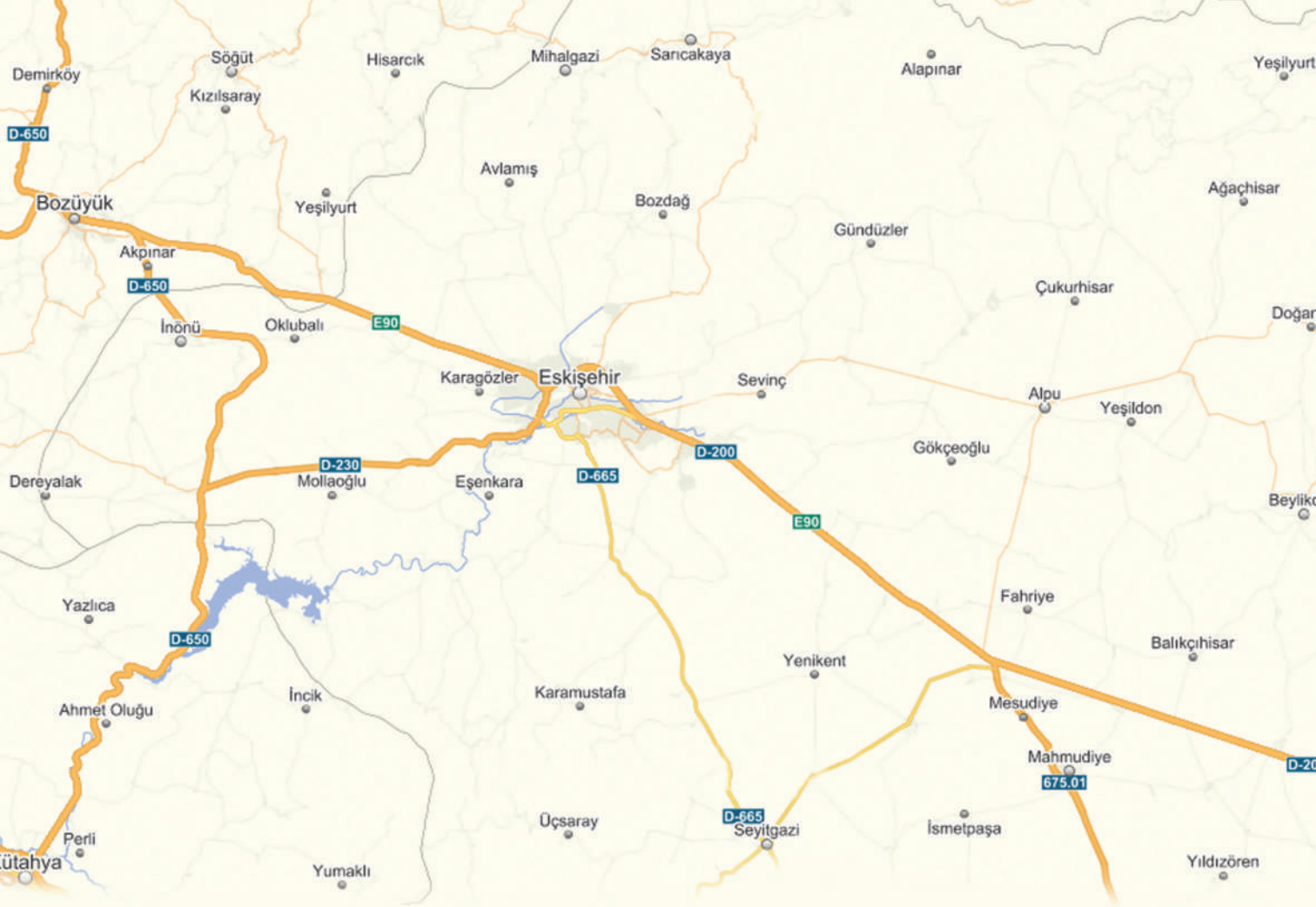




YÜKSEK HIZLI TREN'İN ESKİŞEHİR'E ETKİLERİ ARAŞTIRMASI



2015



2010'lu Yıllarda Eskişehir

2013 yılı verilerine göre Eskişehir il sınırları içerisindeki toplam nüfus 799.724 kişidir. Bu verilere göre Türkiye'nin en kalabalık 24. şehridir. İl ve ilçe merkezleri şehir yaşamı olarak kabul edildiğinde Eskişehir nüfusunun yüzde 90'ın şehirlerde yaşadığı görülmektedir. Bu, sanayi ve hizmetler sektörlerinin şehir çevrelerinde yoğunlaştığı düşünüldüğünde işgücüne erişim için önemli bir kolaylık sağlamaktadır. Yine 2013 verilerine göre Eskişehir il merkezinde yaklaşık 660.000 kişi yaşamaktadır. Bu nüfus ile km2 başına il merkezinde 57 kişi düşmektedir. İl büyükşehir belediyesine sahip olup, il merkezinde Tepebaşı ve Odunpazarı olmak üzere iki büyük merkez ilçesine sahiptir. Bu merkez ilçelerin dışında nüfusa göre en büyük ilçeleri Sivrihisar, Çifteler ve Seyitgazi'dir. Han ilçesi de nüfusu en az olan ilçedir. Eskişehir'de toplam 14 ilçe, 28 belde ve 371 köy bulunmaktadır.

YHT' nin
Eskişehir'e Etkileri
Araştırması



Ulaşım kolaylığı, uygun tarımsal yapısı ve zengin maden kaynaklarının yanı sıra, sanayide de oldukça gelişmiş illerden biri olan Eskişehir, Orta Anadolu'nun batıya açılan kapısı olmuştur. Enerji ve hammadde kaynaklarının uygunluğu, sanayi için gerekli altyapı yatırımlarının yeterli olması ve ulaşım kolaylıkları bölge sanayisinin giderek gelişmesini sağlamış; kalifiye iş gücü potansiyelinin varlığı ve ilin coğrafi bakımdan iç pazarlara yakınlığı, şehir nüfusunun kırsal nüfusa göre hızla büyümesini desteklemiştir.

Eskişehir 20 yıl öncesine kadar tipik bir Anadolu şehriyken, günümüzde Türkiye'nin parlayan yıldızı olmayı başarmıştır. Anadolu ve Osmangazi Üniversiteleriyle, bütünleşmiş tarihi ve modern dokusu ve çağdaş ulaşım alt yapısıyla Avrupa kenti görünümüne kavuşmuştur. Tarihsel gelişim süreci içerisinde demiryolunun Eskişehir'e gelmesi ve tren istasyonunun şehir içerisinde yer alması, çevreden gelen ürün ve insanların Eskişehir'de toplanmasını kolaylaştırmıştır.

Trenlerin ilk yolculuğundan günümüze kadar niceliğinde ve niteliğinde büyük değişimler yaşanmıştır. Global dünyada Yüksek Hızlı Tren modern yaşamın önemli unsur-

larından biri haline gelmiştir. Özellikle İstanbul-Ankara hattının ortasında yer alan Eskişehir bu modernleşmenin etkilerini derinden hissetmeye başlamıştır.

Bu araştırmada meydana gelen bu önemli değişimin boyutları akademik bir yaklaşımla incelenmiştir. Giderek etkilerinin daha da artacağı bu ulaşım sisteminin şehrimiz üzerindeki etkileri çok boyutlu sosyal ve ekonomik bakış açılarıyla ele alınmıştır. Bu süreçte ortaya çıkan niteliksel ve niceliksel değişimin şehir aktörleri tarafından daha iyi anlaşılması amacıyla yapılan çalışma, mevcut eğilimleri tanımlamakta ve geleceğe yönelik olarak neler yapılabileceği konusunda ipuçları barındırmaktadır. Çalışmanın şehrimize fayda sağlaması ve Yüksek Hızlı Trenin yarattığı ve yaratabileceği potansiyelin değerlendirilmesi en önemli beklentimizdir.

Prof. Dr. Muharrem AFŞAR tarafından yönetilen bu araştırma projesinde, araştırmacı olarak görev alan Prof. Dr. B. Zafer ERDOĞAN, Prof. Dr. Erol KUTLU, Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN, Doç. Dr. Aslı AFŞAR, Doç. Dr. Fikret ER, Yrd. Doç. Dr. B. Tuğberk TOSUNOĞLU ve araştırma sürecine destek veren Eskişehir Ticaret Odası çalışanlarına teşekkür ediyorum.



**Eskişehir Ticaret Odası Başkanı
Metin GÜLER**



Anadolu'nun buluşma noktası, Eskişehir

Eskişehir coğrafi anlamda İç Anadolu'nun İç Ege'ye kavuştuğu yerdedir. Türkiye'nin ortasında olması sebebiyle doğu-batı ve kuzey-güney bağlantı yolları için avantajlı bir konumdadır.

Toprak Sanayi, Un ve Unlu Mamüller Sanayi, Ağaç Sanayi, Çimento Sanayi, Çelik Eşya Sanayi ve Makine Sanayi şehirde gelişmiş bir seviyede olup, organize sanayi bölgeleri de gelişmiş ve yeni kümelenmelere elverişlidir. Yukarıdaki endüstri ana sektörlerinin alt sektörlerinde de ayrıca şehirde kümelenmeler oluşmuştur. Bu gelişmeler şehrin ekonomik geleceğine yeni kapılar açmıştır. Şehirde Havaçılık ve Raylı Sistemler kümeleri oldukça gelişmiştir. Türkiye'nin uçak motoru ve lokomotif üreten tek şehridir. Ayrıca Raylı Sistemler Test Merkezi Alpu ilçesinde kurulmaya başlanmış, bununla birlikte yeni lojistik merkezi çalışması ve hatta YHT için Tülomsaş'ın lokomotif ve vagon üretme projeleri de hayata geçmiş ya da geçmek üzeredir. Bunların yanında il buzdolabı, kompresör, bisküvi ve soba üretiminde Türkiye'de önemli bir yere sahiptir.

Eskişehir ilinin sanayide bu kadar gelişmiş olmasının nedenlerinden biri de yeraltı kaynakları açısından iyi bir potansiyele sahip olmasıdır. İl sınırları içerisinde Bor-Boraks, Perlit, Manyezit, Krom, Kristal Torit, Toryum ve Lületaş madenleri bulunmaktadır. Lületaş bireysel tüketicilere sunulan estetik hediye yapımında oldukça elverişli bir taşıdır. Bu değerli taş Eskişehir'in tanıtımında önemli bir rol oynamış ve halen önemli potansiyele sahiptir.



**Toprağı
bereketli şehir,
Eskişehir**

Bor



**30 ülkeye
eğitim
sunan
şehir,
Eskişehir**



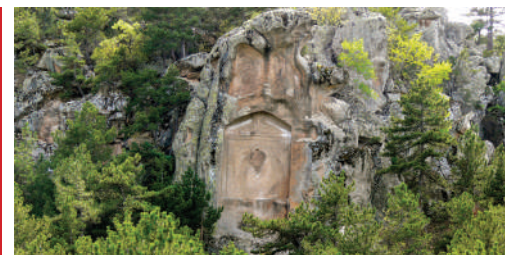
Eskişehir ili şehirleşme oranı Türkiye ortalamasının üstündedir. Tarımsal ve hayvansal gıda ürünleri anlamında şehrin yeterliliğine bakıldığında yine Türkiye ortalamasının üstünde olduğu izlenilmektedir.

Eskişehir il merkezinde iki büyük kamu üniversitesi yer almaktadır. Bunlar, Anadolu Üniversitesi ve Osmangazi Üniversitesi'dir. Bu iki kurum şehir için eğitimli işgücü yetiştirmekte ve sanayi ile işbirliği halinde projeler geliştirmektedir. Bu anlamda Türkiye'nin her yanından gelen öğrencileri yetiştirmekte ve işgücü piyasasına sunmaktadır. Mezun öğrenciler, şehirde kalmak yerine kendi ailelerinin yaşadıkları şehre ya da iş sahibi olabildikleri başka şehirlere döndüklerinde Eskişehir'in birer elçisi olabileceklerdir. Ancak bu durum, Eskişehir'de yaşadıkları süreçte geçirdikleri kaliteli yaşam süresiyle yakından ilgilidir.

Tüm bu özelliklerinin yanında Eskişehir tarih anlamında da oldukça ciddi zenginliklere sahip bir yerleşim yeridir. Eskişehir ve civarının binlerce yıldır çok sayıda değişik kültüre ev sahipliği yaptığı bilinmektedir. Frigya Krallığı topraklarının batı kısmı Eskişehir ve civarını mesken tutmuştur. Frig Çağına ait önemli tarihi mekânlar il sınırları içerisinde yer almaktadır. Frig Vadisi, Yazılıkaya Kenti, Frig Kaya Anıtları, Anıtsal Frig Kaya Mezarları, Frig Kaleleri ve Midas Anıtı bu dönemden Eskişehir topraklarında günümüze miras kalmış önemli değerlerdendir. Ayrıca, Helenistik, Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait birçok tarihi eser günümüze kadar ulaşmıştır.

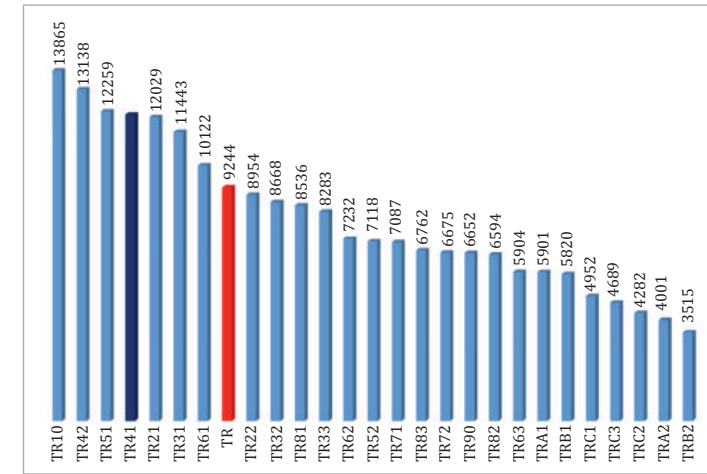


**Medeniyetlerin
beşiği, Eskişehir**



Eskişehir ekonomisinin genel görünümü

Bu aşamada Eskişehir'in sosyo ekonomik yapısı ve gelişimi, çeşitli veriler aracılığıyla ortaya konulacaktır. Ülke ekonomisinde olduğu gibi, il ekonomisinin büyüklüğü ve üretim yapısını ortaya koyan temel göstergelerin başında gayrisafi yurtiçi hâsıla (GSYH) gelmektedir. İl düzeyinde tanımlanan GSYH, ilde kayıtlı firmalar tarafından bir yıllık dönemde il içinde üretilen tüm nihai mal ve hizmetlerin parasal değerini ifade etmektedir. Bu tanıma göre ilin sınırları içinde gerçekleşmiş olsa da merkezi bir başka ilde bulunan firmanın yaptığı üretim kayıtlı olduğu ilin üretim hesabında yer alır.



Grafik.1: Kişi Başı
Gayri Safi Katma Değer

Eskişehir üretim yapısının, Türkiye geneline kıyaslandığında sanayi sektörü ağırlıklı olduğu ifade edilebilir. Türkiye GSYH'sının yaklaşık yüzde 1,2'si Eskişehir ekonomisi tarafından yaratılmaktadır (TÜİK, 2012). Son dönemlerde Eskişehir ekonomisi yıllık ortalama % 4,1 oranında büyümüştür. Nüfus artış hızlarını dikkate alarak, kişi başına GSYH verileri kullanıldığında, Türkiye ekonomisinin yıllık ortalama yüzde 2,1 oranında büyümesine karşılık, Eskişehir'in yıllık ortalama yüzde 2,9 oranında büyüdüğü anlaşılmaktadır (TÜİK, 2012).

İL	İGE	İL	İGE	İL	İGE	İL	İGE
1 İstanbul	27,52	7 Muğla	2,66	13 Kayseri	1,50	35 Bilecik	-0,59
2 Ankara	10,65	8 Eskişehir	2,66	14 Trabzon	1,28	37 Uşak	-0,62
3 İzmir	8,20	9 Konya	2,40	15 Mersin	1,18	39 Afyon	-0,70
4 Antalya	7,58	10 Adana	2,07	16 Tekirdağ	1,11	42 Burdur	-0,81
5 Bursa	4,05	11 Gaziantep	2,02	17 Isparta	1,07		
6 Kocaeli	3,63	12 Denizli	1,76	29 Kütahya	-0,16		

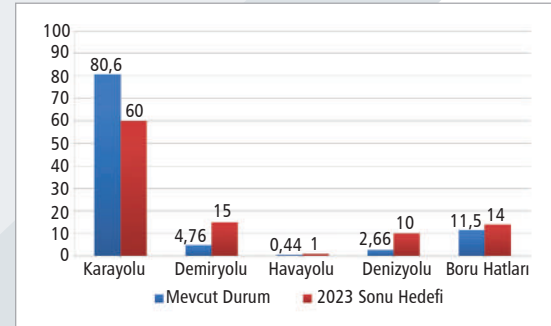


Ulaşım sektörü

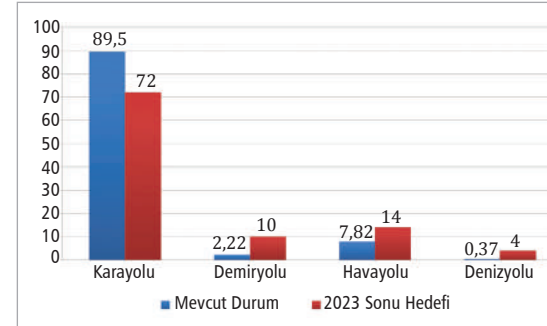
Doğu ile batı arasında bir köprü niteliğinde olan Türkiye'nin jeopolitik konumu, ulaştırma sektörünü bölgesel ekonomik kalkınma açısından önemli bir noktaya taşımıştır. Günümüzde ülkemiz ulaştırma sektörü karayolu ağırlıklı bir yapı arz etmektedir. Bununla birlikte, aşağıdaki tablodan da görüleceği üzere, ülkemiz 2023 hedefleri arasında demiryolunun ulaştırma sektörü içindeki payının yaklaşık 5 kat büyümesi yer almaktadır.

Türkiye taşıma payları açısından mevcut durum ve 2023 hedefi

Taşıma Payları Ton - Km (Yurtiçi)



Taşıma Payları Yolcu - Km (Yurtiçi)



Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Türkiye Ulaşım ve İletişim Stratejisi- Hedef 2023

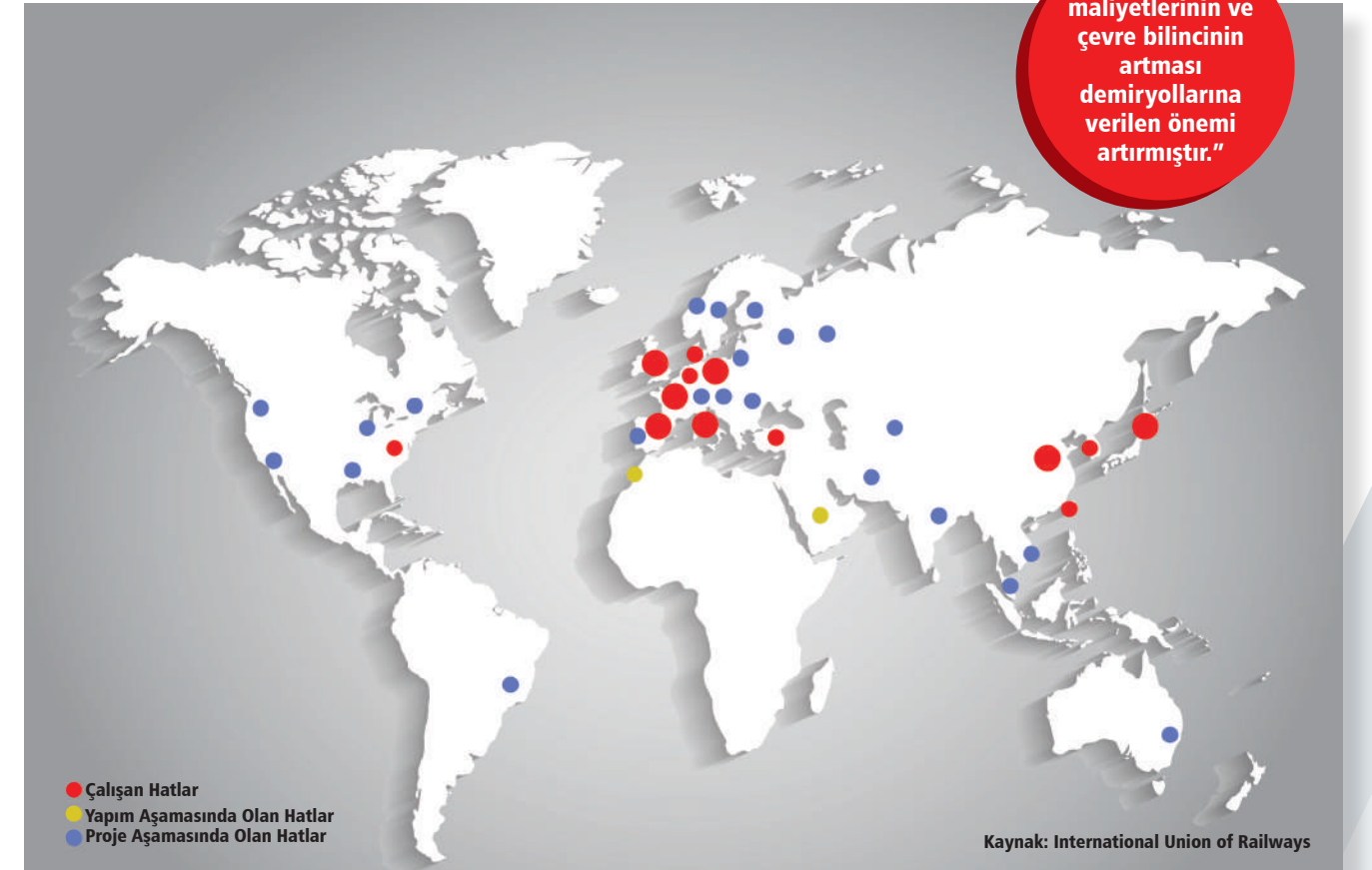
2023 hedefleri arasında demiryollarının ulaştırma sektöründeki payının 5 kat artması planlanmaktadır.



Dünya'da YHT

Dünya genelinde karayolu ulaştırmasının doyum noktasına ulaşması ve çevreyle ilgili duyarlılıkların artması son 20 yılda demiryolu ulaşımına daha fazla önem verilmesine sebep olmuştur.

Dünya yüksek hızlı tren sistemleri



Tablo 2: Ülkeler bazında demiryolu ana hat uzunlukları (Toplam Yol/Km)

Ülke Adı	2007	2009	2012
ABD	226.706	226.205	228.218
Rusya	84.158	85.194	84.249
Çin	63.637	65.491	66.298
Hindistan	63.327	63.273	64.460
Kanada	57.042	58.345	52.002
Fransa	29.488	33.778	30.013
Almanya	33.897	33.706	33.509
İtalya	16.668	16.959	17.060
İngiltere	16.208	16.173	16.423
Türkiye	8.697	8.686	9.642

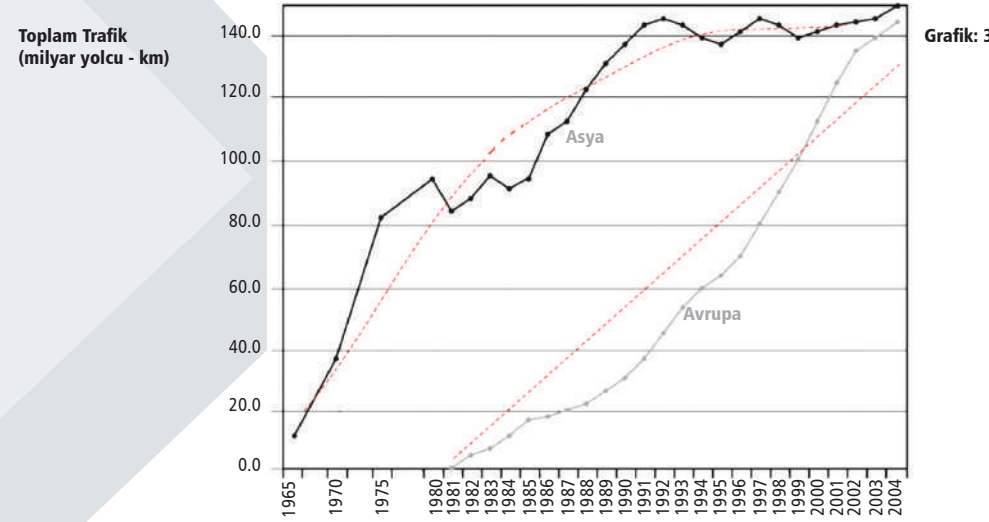
Kaynak: Dünya Bankası (2014)

Avrupa'daki demiryolu ile ilgili kuruluşlar ve AB, 2020 hedef yılı için pazar payının yolcuda %6'dan %10'a, yükte %8'den %15'e çıkarılmasını hedeflemiş bulunmaktadır.

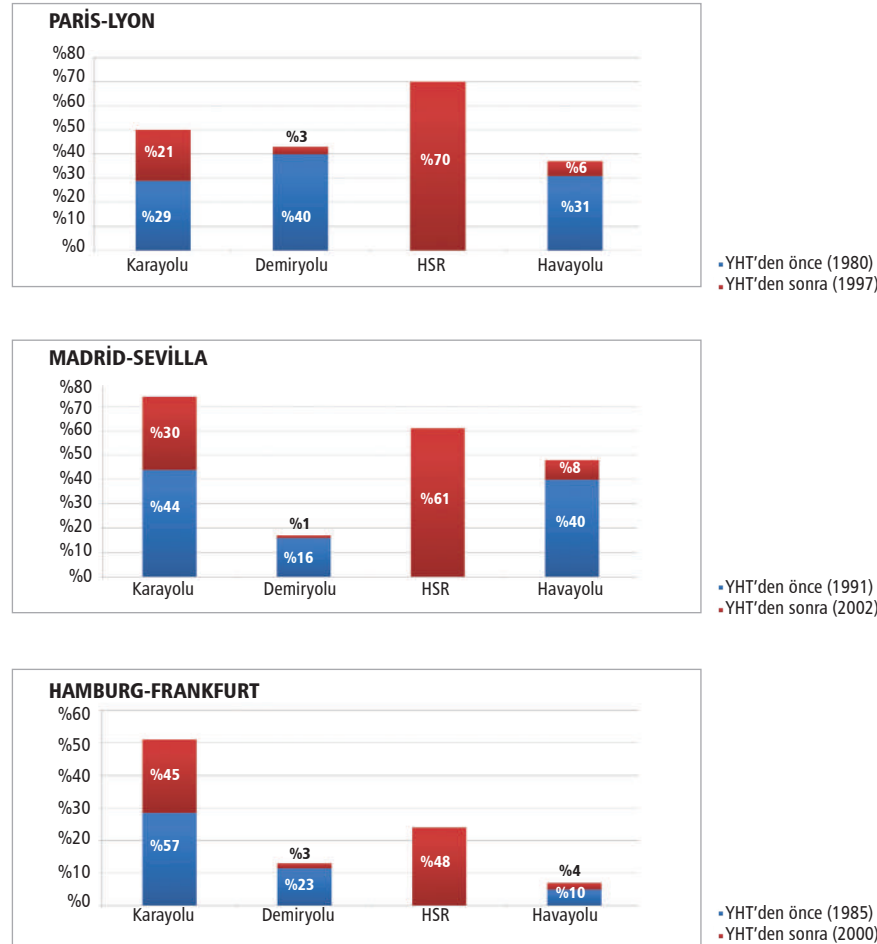


YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Yüksek hızlı tren sebebiyle değişen trafiğin yıllara göre grafiği



Avrupa'da YHT sonrası ulaşım tercihlerinde değişim örnekleri



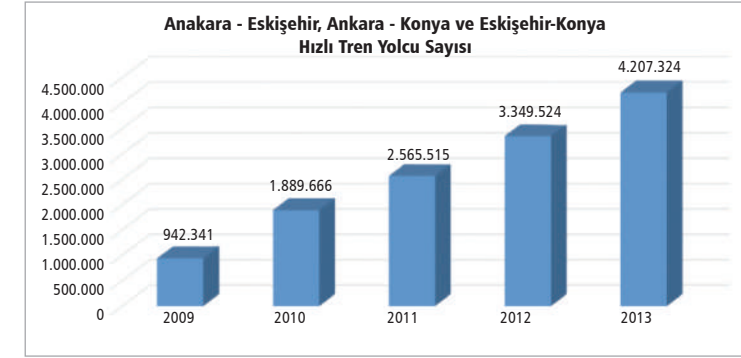
Kaynak: Gines de Rus(ed.), Economic Analysis of High Speed Rail in Europe (2009)



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

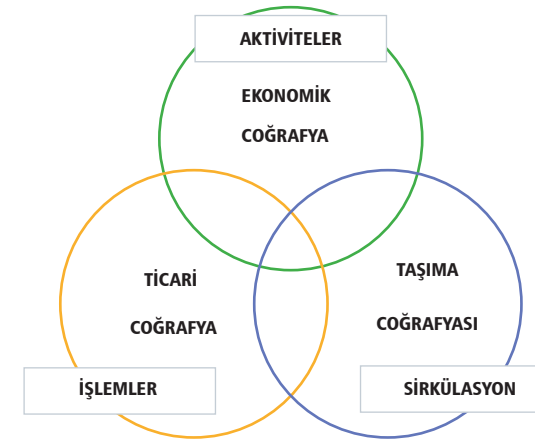
Türkiye'de YHT

Grafik 4: Türkiye'de hızlı tren yolcu sayısı gelişimi (2009-2013)



Kaynak: Demiryolu Sektör Raporu, TCDD, 2013

Şekil 1: Ulaştırma, ticaret ve ekonomik coğrafya ilişkisi



- **Ekonomik Coğrafya:** Bu alan ekonomik aktivitelerin lokasyonu, dağılımı ve mekânsal organizasyonu ile ilgilenir. Daha özelde, ekonomik aktiviteleri, bu aktivitelerin enerji, kaynak, mal, sermaye ve işgücüne olan arz ve talepleri anlamında inceler.
- **Taşıma Coğrafyası:** Bu alan da temelde nakliye, insan ve bilgi hareketlerini ele alır. Mekânsal kısıt ve nitelikleri hareketlerin başlangıcı, ulaşılacak yer, kapsamı, doğası ve amacı ile ilişkilendirerek hareketlerin mekânsal organizasyonunu anlamayı amaçlar.
- **Ticari Coğrafya:** Ticaret ve ticari işlemlerin mekânsal özelliklerini bu ticari faaliyetlerin doğası, nedeni ve sonuçları cinsinden ele alır ve inceler.



YHT ve Eskişehir

Eskişehir, ulaşım kolaylığı açısından coğrafi olarak avantajlı konumdadır. Bu avantajın doğu-batı kısmı gerçekte karayolu, demiryolu ve en son YHT ile kullanılmaktadır. Ancak halen kuzey-güney bağlantısı zayıf olan Türkiye yolları Eskişehir'e de gerçek bir fırsat sunmamaktadır. Bununla beraber, Konya hattının Antalya ile YHT bağlantısının yakın gelecekte sonuçlandırılması ile Eskişehir'in bu istikamette de iyi bir avantaj yakalayabileceği öngörülmektedir.

Araştırma



Araştırmanın amacı YHT hizmetinin Eskişehir Ekonomisine ve Sosyal yaşamına etkilerinin ortaya konulmasıdır. Bu amacı gerçekleştirmek için ilgili literatür incelendikten sonra oluşturulan anket yoluyla YHT hizmetini kullanan 3,000 yolcudan analiz verileri toplanmıştır.

Araştırma, Anadolu Üniversitesi'nden yedi öğretim üyesi tarafından gerçekleştirilmiştir.

(Ünvan ve soyadı sırasına göre)

Prof. Dr. Muharrem AFŞAR

Prof. Dr. B. Zafer ERDOĞAN

Prof. Dr. Erol KUTLU

Doç. Dr. Sezgin AÇIKALIN

Doç. Dr. Aslı AFŞAR

Doç. Dr. Fikret ER

Yrd. Doç.Dr. Tuğberk TOSUNOĞLU



YHT bağlantısı tüm dünya da bireysel mobilite artışını desteklemiştir. Türkiye ve Eskişehir için de böyle olacağı muhakkaktır. Bireysel mobilite artışı Eskişehir için ne anlama gelebilir?

Eskişehir dışında yaşayanların Eskişehir'e ve Eskişehir'de yaşayanların diğer illere daha rahat ve hızlı ulaşması demektir. Bu ulaşım tüm lokasyonlardaki hem sosyal hem de ekonomik yaşamı direkt ilgilendirir. Bireyin istediği çeşit ve kalitede ürünlere Eskişehir'de ulaşması demek; Ankara, İstanbul ya da Konya'da çalışarak yarattığı gelirin bir kısmını Eskişehirli girişimcilere gelir olarak sunması demektir. Diğer yandan, Eskişehir'de çalışanların bu şehirde yarattıkları geliri diğer şehirlere daha kolay taşıyarak harcayabilecekleri anlamına da gelir.

Başlık yeri

Eskişehir, Ankara ve İstanbul hattının orta durağı olarak kabul edilebilir. Ankara hızlı tren hizmeti 5 yıldır sürmektedir. Dolayısıyla bunun mevcut durumda Eskişehir'de bazı değişimleri başlatmış olması muhtemeldir. Ancak Ankara - İstanbul bağlantısının ara durağı olarak ele alındığında beklentiler farklılaşabilir. Eskişehir, her şeyden önce iki büyükşehirin bağlantı noktasında olması sebebiyle ekonomik rekabetin nefesini daha da ciddi biçimde hissedecektir. Ayrıca YHT hattının Konya bağlantısı ele alındığında bu şehre benzer diğer şehirlerin de (Kayseri gibi) hatta gelmesiyle Eskişehir'in kendi ölçeğine yakın şehirlerle olan rekabeti de hızlanacaktır.

Dünya örneklerinden elde edilen derslere göre Eskişehir'de YHT sonrası ilk beklenen gelişme hizmetler

sektöründe değişimlerin olmasıdır. Burada da bilgi-bilişim temelli hizmetler ile turizmin en ağırlıklı sektörler oldukları gözlemlenmiştir. Bilgi-bilişim temelli hizmetlerin hizmetler sektörünün her alanında kullanılabileceği açıktır. Bu durumda turizm Eskişehir için YHT sonrası dönemde oldukça önemli bir rol oynayabilecektir. YHT'nin yaratacağı fırsatları ve olası dezavantajları değerlendirmeye almadan önce şu hatırlatmanın gerekli olduğu düşünülmüştür: "Eskişehir'e ulaşmadaki bu kolaylığın yaratacağı ekonomik fırsatların değerlendirilmesi bütünüyle yerel aktörlerin vereceği reaksiyona bağlıdır".

Çalışmalar, yüksek hızlı tren hatlarının geçtiği bölgelerde daha hızlı nüfus artışı ve ekonomik etkiler ortaya çıktığını göstermektedir.



Bu durum, yüksek hızlı trenlerin hizmet vermeye başlamasıyla birlikte zaman içerisinde gelişmiştir. Ancak, bu etkilerin özellikle turizmle ilgili faaliyetlerde yoğunlaştığı tespiti ayrıca dikkate değer bir değerlendirmedir.

Yüksek hızlı tren hatları istasyonların çevresindeki arazi ve mülk değerlerinin yükselmesine neden olabilmektedir. Hızlı tren hatları insanları, farklı iş alanlarını ve sanayileri erişimin yükselmesi ve ileride artması beklenen arazi ve mülk değerleri nedeniyle bölgeye çekmektedir.

Eskişehir-İstanbul hattına yakın bölgelerdeki arazi fiyatlarındaki artış bu sonuca bir örnek olarak gösterilebilir. Eskişehir'deki genel arazi ve konut fiyatı artışları ise hem ülke ve dünya konjonktürüne paralel bir gelişmenin sonucu hem de YHT ile birlikte şehir içi ulaşımında tramvayın kullanılmasının birlikte yarattığı bir sonuç olarak yorumlanabilir. Ancak Eskişehir'de kazanılan gelirin başka illerde harcanabilmesinin YHT ile daha kolay hale geldiğini unutmadan ekleyelim ki, Eskişehir'de ortalamanın üzerinde gelir kazananlar artık İstanbul ve Ankara'da daha fazla konut ve arsa sahibi olmakta ya da olmayı planlamaktadır.

Eskişehir'deki arazi ve konut fiyatlarındaki artışlar önce üniversite şehri olmasıyla tetiklenmiş sonra da YHT ile daha da hız kazanmıştır. Bu, şehrin sosyal ve ekonomik kalkınmasına pozitif yansımıştır. Şimdi dönünün devam etmesi beklenebilir. YHT ile birlikte Eskişehir'e ulaşımın kolaylaşması ve hızlanması yeni üniversite öğrencilerini şehre çekebilecektir. Ailelerin Eskişehir'i sosyal ve ekonomik gelişmişlik anlamında iyi yerde konumlandırımları bu beklentiye desteklemektedir.

Yani şehir üniversite şehri olma iddiasını devam ettirmek istiyorsa, ayağına kadar gelen fırsatı kullanmalı ve hem kamu hem de özel üniversitelerin bu şehirde daha fazla olması için gerekli çabaları göstermelidir.





YHT ve turizm sektöründe kalkınma hareketi için örnek olarak sunulabilecek bir başka proje Eskişehir'deki üniversitelerden mezun olan öğrencilerin (Anadolu, Osmangazi ve Anadolu AÖF) "Eskişehir Fahri Elçisi" olarak değerlendirilmesidir. Mezun olanlardan özellikle ülkede Eskişehir dışındaki ya da ülke dışında değişik yerlerde çalışacak olanlar, Eskişehir'in tanıtımı ve turizm sektörüne ciddi bir katkı için ağızdan ağıza pazarlama tekniğinde değerlendirilebilecek temsilciler olabilir.

Yüksek hızlı trenler farklı sektörlerin verimliliğini ve rekabet edebilirliğini artırsa da, ekonomik büyümenin önemli bir motoru olarak değerlendirilmemelidir. Bu durumun bir göstergesi olarak Avrupa'nın 10 önemli yüksek hızlı tren hattının, toplam Avrupa GSYH'sini sadece %0,25 ve istihdamı da %0,11 oranının da (önemsiz bir miktarda) etkilediği ortaya çıkmıştır. Yani Eskişehir YHT ile birlikte topyekûn bir ekonomik kalkınma ve büyüme geçmeyecektir. Bu tip avantajlar ancak girişimciler ile fırsata dönüşebilir. Anlaşılması gerekli nokta YHT'nin yalnızca Eskişehir'de olmadığı ve fırsatları en çok hizmetler sektörüne sunacağı tespitidir. Avrupa'ya bakıldığında yüksek hızlı trenin temel etkisinin, büyük şehirler arasında yarattığı net ekonomik etkiden ziyade, ekonomik faaliyetlerin ana şehirlerden yerel çevredeki bölgelere kayması şeklinde olduğu görülmüştür.

YHT'nin istihdam üzerindeki genel etkisi tıpkı milli hasılaya olan etkisi gibidir. İstihdamda ülke bazında ciddi bir artış yaratmaz. Ancak YHT yeni iş kolları yaratabileceği gibi işyerlerinin lokasyonlarında ciddi değişimlere yol açabilmektedir. Bunlara ek olarak işgücünün sektörler arasındaki dağılımını etkileme potansiyeli de vardır. Dünya örneklerine bakıldığında anlaşılmıştır ki, işgücü istihdamında en büyük artış hizmetler sektöründe görülmüştür. Yine burada alt sektörler bakımından bilgi temelli endüstri kollarının en ciddi istihdam artışını sağladıkları izlenmektedir (tıpkı İngiltere'nin bir bölgesinde olduğu



Eskişehir'in sanayi ve hizmetler sektöründe niteliği sağlam olan şirketlerin, bu rekabete dayanabileceği beklenmelidir. Ancak diğerlerinin, aynı alanda çalışmaya devam etmeleri, bununla birlikte en azında bilgi temelli işletme ve hizmet anlayışına geçmeleri gerekebilecektir. Aksi halde işletmenin kendisini en kötüsüne hazırlaması gerekecektir.

ve zamana bağlı olarak farklılık gösterse de, ortaya çıkan durum budur. Bir başka beklenti ise; **büyük şehir bağlantısının YHT durağı olan şehri, rekabette zayıf yakalayıp, ters nüfus göçü ve ekonomik daralmaya itebileceğidir.**

Yüksek hızlı tren hatları büyükşehirler arasındaki bölgesel dengesizliği sermayenin diğer şehirlere erişimini sağlayarak azaltmakta, ancak merkez ve çevre arasındaki ekonomik dengesizliği artırmaktadır. Eskişehir, Ankara ve İstanbul'a göre arazi kullanımında halen ucuz bir bölge olduğu için yatırımları çekebilmesi muhtemeldir. YHT ile Eskişehir merkezinin bunu değerlendirebileceği ortadır. **Ancak merkezi dışındaki ilçe, kasaba, köy ve diğer alanlarda YHT etkisi ilk önceleri zayıf olarak görülecektir.** Bu etkilerin tüm il sınırlarında daha yaygın görülebilmesi merkeze göçü engelleyebilecektir. Bu anlamda YHT'nin Eskişehir'e çekeceği ziyaretçileri yalnızca merkezde değil, tüm ilde değerlendirmek gerekecektir. **Bu da tarih, doğa, kültür ve sağlık turizm yatırımlarının kırsala yayılması ile çözülebilir.**

gibi). Hem Japonya'da hem de İngiltere'de hizmetler sektöründeki bu gelişmeler hızlı tren hattının olduğu şehirlerde diğerlerine göre belirgin biçimde gerçekleşmiştir. Bu konuda son ve en önemli bulgulardan biri de tüm bu gelişmelerin yoğunlukla turizm ilişkili ticari alanlarda olmuş olmasıdır.

Eskişehir için işgücü istihdamında ciddi bir artış beklemek olanaklı değildir. Ancak bilgi-bilişim teknolojilerini iyi kullanan teknik elemanların hizmetler sektöründe değerlendirilme olasılıkları artacaktır. Yapılacak yatırımlara bağlı olarak en ciddi işgücü istihdam artışının turizm sektöründe olacağı öngörülebilir.

YHT geldikten sonra zamana bağlı olmakla beraber, gelişme gösteren şehir ve şehir merkezlerinde işletme faaliyetleri bilgi-yoğun sektörler doğru kaymaktadır. Bu şehrin gelişimine, kültürüne, ülkesine



YHT ile merkezde artacak yaya ve araç trafiğini bir nebze olsun azaltabilmek de bu kırsal yatırımlara fırsat verecek rahat ve konforlu ulaşım ile olacaktır. Yani YHT ile Eskişehir merkezine taşınanların il geneline de rahatça ulaştırılması gerekecektir. Bunun için yerel ve merkezi yönetimlerin gerekli düzenlemeleri şimdiden planlamaları gerekmektedir.

Yine dünya örnekleri ele alındığında görülmüştür ki, YHT ile birlikte hem artan ulaşım hem de ekonomik kalkınma, ilgi

konusu olan bölgede birincil üretimden (yeraltı kaynaklarının çıkarılması, madencilik gibi) ikincil üretime yani imalat sanayisine doğru ilk adımı sağlayacaktır. Eğer bölgede bu sağlanmış ise ikinci adımda değişim imalat sektöründen gelişmiş ve yüksek teknolojiyi kullanan imalata, mal ve hizmetlerin dağıtımı ve hizmetler sektörüne doğru olacaktır. **Eskişehir sanayi ve genel ekonomik kalkınmışlık durumuna göre 2. yapıya uygun durmaktadır. Yani, Eskişehir için bu anlamda gelişmiş ve ileri teknoloji kullanan**

imalat, mal ve hizmetlerin lojistiği ve hizmetler sektörü önem kazanacaktır tespiti yapılabilir.

YHT, Eskişehir bölgesinin sermayesini harekete geçirmez ise, YHT ile Eskişehir'e bağlantı yapılan diğer merkezleri harekete geçirebilir. Bu da daha başlamadan rekabeti kaybetmek anlamına gelir. Bu nedenle yerel sermaye ve işgücü, artacak rekabete uyum sağlayarak bölgedeki gücünü arttırmalı ya da en azından göreceli gücünü kaybetmemelidir.





YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Bulgular

YHT'nin diğer ulaşım türlerine göre maliyet, hız ve konfor avantajlarına bağlı olarak YHT kullanıcılarının aklında bu ulaşım türü sayesinde Eskişehir'i ziyaret edenlerin sayısında bir artış olduğu algısının kuvvetli biçimde olduğu anlaşılmıştır.

“YHT Eskişehir'i ziyaret edenlerin sayısında bir artış sağlamıştır.”

Cinsiyet	Yolcu %
Kadın	44.6
Erkek	55.6
Toplam	100.0

Yaş Grupları	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
20 yaş ve altı	618	25.34
21-25 yaş	846	34.69
26-30 yaş	286	11.73
31-35 yaş	165	6.77
36-40 yaş	144	5.90
41-45 yaş	100	4.10
46-50 yaş	67	2.75
51-55 yaş	81	3.32
56 yaş ve üstü	132	5.41

Gelir Aralıkları (TL)	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
0-1000	1189	45.14
1001-2000	695	26.39
2001-3000	477	18.11
3001-4000	171	6.49
4001-5000	45	1.71
5000 üstü	57	2.16

Öğrenim Düzeyi	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
İlkokul veya ilköğretim	122	4.07
Ortaokul	73	2.43
Lise	799	26.62
Üniversite	1931	64.35
Yüksek Lisans veya Doktora	76	2.53



Eskişehir'e YHT ile gelenlerin genel olarak orta sosyo-ekonomik statü grubunda yer aldığı izlenmiştir. Aile ile seyahat edenlerin YHT'i daha çok tercih ettiği tespit edilmiştir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin %40 gibi çok ciddi bir bölümü tatil ve eğlence amaçlı şehre gelmektedir. Eskişehir, YHT kullanıcıları tarafından aile ile ziyaret edilebilir ve haftasonu tatili için uygun bir şehir olarak nitelenmiştir. YHT hattını kullananların eğitim durumları ele alındığında yapılan anketten elde edilen sonuçlara göre lise ve üzeri eğitime sahip kesimin toplamın %93'ünü oluşturduğu görülmektedir.



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Eskişehir, orta gelirli ailelerin hafta sonu tatil için uygun yer algısı

Eskişehir'e ailece yapılabilecek bir gezide ziyaretçilerin ödemeye razı oldukları en yüksek gecelik konaklama miktarına ilişkin sonuçlar aşağıdaki tabloda özet olarak sunulmuştur.

Gecelik Konaklama Bedeli	Yüzdesel Oran
75 TL'den daha az	16.37
75-150	44.90
150-225	28.88
225-300	3.02
300-375	3.29
375-450	1.01
450 ve daha üsü	2.53

Harcama (TL)	Yüzdesel Oran
225 TL'den daha az	50.86
225-450	34.23
450-675	10.69
675-900	2.60
900 TL'den daha fazla	1.62

Ziyarete Nerede Kalınacak	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Apart	15	2.12
Otel	118	16.67
Pansiyon	2	0.28
Misafirhane	9	1.27
Aile ve Akraba	294	41.53
Kalmayacağım	270	38.14

Bu rakamlar Eskişehir otellerinin fiyatlamada kullanabileceği referans değerler olarak ele alınabilir. YHT ile Eskişehir'e gelenlerin bir hafta sonunda şehirde ne kadar harcayacaklarına ilişkin soruya verilen yanıtlardan elde edilen ortalama rakam 280 TL'dir. 2013 yılında Ankara Eskişehir hattını toplam 1 milyon 800 bin kişi kullanmıştır. Yani 900 bin kişinin Eskişehir'e YHT ile ulaşmaya çalıştığı kabul edilebilir. Bu yolcuların da yapılan ankete göre 3'te 1'i şehre dışarıdan gelmektedir. Tüm bu ziyaretçiler şehirde 1 hafta sonu geçirmeye karar verirse yıllık 84 milyon TL harcamaya hazırlar anlamına gelmektedir. Eskişehir'e dışarıdan gelenlerin neredeyse yarıya yakınının şehirde 3 gün ve üzerinde vakit geçireceği anlaşılmaktadır.

Bu süre otel, restoran ve kültür turizmine yönelik ürünleri üreten sektörler için iyi bir ortalamadır. Ancak gelen ziyaretçilerin otel, pansiyon ya da apartta konaklayanlarına bakıldığında ancak yüzde 20'sinin buralarda konaklayacağı görülmüştür. Bu durum en başta otel işletmecileri için boş oda anlamına gelse de gelen müşteriye yalnızca uyumak için hizmet edilemeyeceği anlamının da çıkarılması gereklidir.

Eğitim seviyesi yükseldikçe Eskişehir'i ziyaret edenlerin daha çok kültürel turizme ve kaliteye yönelik hizmete

önem verecekleri açıktır. Yalnızca YHT ve turizm ilişkisine bakıldığında yolcu tipine bakarak gelecekteki turizm yatırımlarının kültür turizmine eğilmesi ve hâlihazırdaki tesislerin kalitesinin artırılması gerekliliği ortaya çıkmaktadır. Aksi durumda YHT hattının diğer uçlarında yer alan Konya, Ankara ve İstanbul'un zamanla Eskişehir'in bu avantajını yok edebilme potansiyelinin yüksek olduğunun da anlamak gereklidir.



Turizm sektöründeki kalkınma hareketi yeme-içme ve eğlence sektöründe de bir talep artışını beraberinde getirecektir. Burada yalnızca turizme yönelik işletme sayısının artması yeterli değildir. Mutlaka kalitenin de artırılması gerekir.

Eskişehir'deki mevcut otellerin doluluk oranlarındaki düşüklük, arz ve talep arasında birtakım problemleri ortaya koyar.

Eskişehir'e ailece yapılacak bir gezide ödenmesi mümkün en yüksek konaklama ücreti için genel eğilim 75 TL ile 225 TL arasında yer almaktadır. Bu soruya verilen cevaplar için aritmetik ortalama değeri 140 TL olarak tespit edilmiştir.

İlk olarak üretilen otellerin arzının hâlihazırda talepten fazla olduğu tespiti yapılabilir. Burada otellerin kaliteleri ve fiyatları ile talep edenlerin beklenti kalite, hizmet ve fiyatlarının örtüşmediği açıktır. Bu sektör hem arzını kontrol etmeli, hem de verdiği hizmeti yalnızca kendi işletmesinde konaklama olarak ele almamalıdır. Sektör, rakipleri de olan komşularıyla birlikte ve tüm şehrin doğru şekilde bütün olarak tanıtımıyla karlı ve sürdürülebilir şekilde büyüyebilir. Şehre gelenler, ilk izlenimlerini YHT durağı çevresinde ve sonra konaklayacakları mekânda elde edeceklerdir.

Bu ilk izlenim Eskişehir'in otel, yeme-içme ve turizm sektörlerinin gelecekleri anlamında da önem taşıyacaktır. Kısaca, bu alanlarda hizmet kalitesinde artış, bilgi-bilişim teknolojilerinin daha iyi kullanımı ve şehir olarak bir bütün halinde daha iyi pazarlamanın gerekli olduğu söylenebilir.



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması



Eskişehir'in çağrıştırdıkları

Katılımcılara Eskişehir denilince aklınıza gelen ilk 5 şey nedir sorusu sorulmuştur. İlk 3 sırada insanların aklına gelen ilk 5 için oluşan kategorilerin dağılımı tabloda sunulmuştur.

Eskişehir'e ilişkin Öne Çıkan Çağrışımlar	1. Sırada	2. Sırada	3. Sırada	İndeks
	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Yolcu Sayısı	Sıralama
Porsuk ve Adalar	640	698	496	3812
Parklar	231	362	433	1850
Sazova	150	175	122	922
Kentpark	45	133	227	628
Şelale Park	21	34	34	165
Üniversite	276	171	168	1338
Öğrenci Şehri	263	127	156	1199
Tarihi Odunpazarı	240	132	152	1136
Barlar Sokağı, Kafe ve Barlar	164	198	215	1103
Çiğ Börek	122	131	156	784
Lületaşı	72	62	90	430
Espark	67	69	88	427
Tramvay	64	63	43	361
Eğlence	38	65	56	300
Anadolu Üniversitesi	43	50	44	273
Soğuk	26	30	24	162
Eskişehirspor	25	15	30	135
Hamamyolu	18	22	24	122
Hızlı Tren	27	2	28	113
Hamamlar	19	11	21	100
Balmumu Müzesi	13	10	20	79
Yunus Emre	10	12	15	69



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Eskişehir'in turistik değerleri

Kişilerin Eskişehir'de ilk görmek isteyecekleri 5 şeyin ne olduğu sorusu da ankete katılanlara yöneltilmiştir. Bu soruda birinci derece öneme sahip ilk beş yer düşüncesinin ne olduğu tabloda düzenlenmiştir.



Görülmesi İlk Sırada Tavsiye Edilen Yerler	Yolcu Sayısı
Parklar	966
Sazova	622
Kentpark	248
Şelale Park	96
Porsuk ve Adalar	856
Tarihi Odunpazarı	516
Barlar Sokağı	109
Hamamyolu	90
Balmumu Müzesi	59
Espark	46
Masal Şatosu	38
Doktorlar Caddesi	30
Hamamlar	16
Lületaşı	13
Yazılıkaya	11

Keşke Eskişehir'de olsaydı

Eskişehir'e gelen yolculara Eskişehir'de olmadığını düşündükleri ancak olması halinde mutlaka herkes gelip görmek isterdi diye düşündükleri 3 yer sorulmuştur. İlk sırada verilen cevapları dağılımı aşağıdaki tabloda sunulmuştur.



Keşke Olsaydı Denilenler	Yolcu Sayısı
Deniz	452
Fuar ve Festival Etkinlikleri	257
Eğlence Merkezi	181
Lunapark	79
Hayvanat Bahçesi	67
Buz Pateni Alanı	12
Disneyland	12
Hiçbir şeye gerek yok	40

Eskişehir'in iç ve dış turizmde rekabet edilebilir bir hale gelmesi kendine has değerlerinin öne çıkarılması ile mümkündür. Eskişehir'in sahip olduğu arkeolojik değerleri, geleneksel ve endüstriyel mirası, dini unsurları, geleneksel el sanatları ve mutfağı, yerel kültürleri, farklı konseptlere sahip müzeleri, antik çağlardan beri kullanıldığı bilinen şifalı sıcak suları, uluslararası, ulusal festivalleri ve etkinlikleri ile kültürel kaynaklarının tümü kültür turizmi kapsamında etkin bir şekilde değerlendirilmelidir. Bu anlamda Odunpazarı bölgesi iyi bir örnek teşkil etmekle birlikte YHT'nin şehre ulaşımı hızlandırması ve daha da kolaylaştırması ile şehre gelenlerin sayısının ve çeşitliliğinin artacağı öngörülerek, diğer potansiyel taşıyan turizm bölgelerinin, ürünlerinin ve fikirlerinin oluşturulması gerekmektedir.



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Sizce Eskişehir'de eksik olan nedir, sorusuna verilen cevaplar tabloda yer almaktadır.

Sizce Eskişehir'de Eksik Olan Nedir?	Yolcu Sayısı	Yüzdesel Oran
Deniz Yok	360	28.57
Ulaşım ve Trafik Problemi Var	550	43.65
Havaalanı	125	9.92
Altyapı	225	17.86



YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması

Anadolu'nun Evliyalari

Hedef Kitle: Öncelikle yerli turistler ve ikincil olarak ise yabancı turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul-Bilecik-Eskişehir-Konya-Ankara hali hazırda bağlanmış olup yakın gelecekte buna Bursa, Kayseri ve Sivas ta eklenecektir. Bu illerde yer alan önemli tarihi ve dini değerlerin (Eyüp Sultan-Şeyh Edebali-Yunus Emre, Şeyh Şahabettin-Seyit Battal Gazi-Mevlana-Hacı Bayramı Veli) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bileti sistemi ile birlikte bir Tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT ve adı geçen illerin Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.



Eyüp Sultan



Şeyh Edebali



Yunus Emre



Şeyh Şahabettin



Seyit Battal Gazi



Mevlana



Hacı Bayramı Veli

Anadolu Uygarlıkları:

Hedef Kitle: Öncelikle yabancı turistler ve ikincil olarak ise yerli turistler

Kapsam: YHT ile İstanbul - Eskişehir - Kütahya - Afyon - Ankara hali hazırda bu illerin üçü bağlanmış olup Afyon ve Kütahya ya ulaşım Eskişehir'den kolaylıkla sağlanmaktadır. Bu illerde yer alan önemli tarihi uygarlıkların (Helen - Frig - Hitit) birbirine bağlayacak 7 günlük ortak YHT bileti sistemi ile birlikte bir tur planlanması Eskişehir'in turizmine katkı sağlayacaktır.

Paydaşlar: YHT, Kültür ve Turizm Bakanlığı, adı geçen illerin Valilikleri ve Ticaret Odalarına bağlı oteller, restoranlar, küçük esnaf ve ulaşım şirketleri.





YHT'nin Eskişehir'e Etkileri Araştırması



Eğitim sektöründe, Eskişehir iki büyük üniversitesi ile ülke genelinde dinamik bir üniversite şehri olarak bilinmektedir. Ancak, bu imaj yeni vakıf ya da devlet üniversitesi veya üniversiteleri açılmaz ise çok sürdürülebilir olmayabilir.

Vakıf Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Ticaret ve Ekonomi Üniversitesi”** TOBB ile ilişkili mevcut 5 üniversiteye ek olarak, bu güzide sivil toplum örgütünün öncülüğünde, yerel paydaşlarla birlikte hayata geçirilebilir.

Devlet Üniversitesi olarak kurulacak **“Eskişehir Teknoloji Üniversitesi”** için Hükümet yetkilileri birçok defa söz vermişler ve kamuoyunda bir beklenti yaratmışlardır. Bu üniversite, Eskişehir’de yer alan birçok havacılık, raylı sistemler vb. sanayi kuruluşu ile bölgede lider bir konuma kısa zamanda erişebilir.

Bu üniversitelerin kurulması Eskişehir’in dinamik üniversite kenti imajını hem pekiştirecek hem de şehir ekonomisine canlılık getirecektir. Bu iki üniversitenin kurulması için yerel kamuoyu ve diğer sivil toplum örgütlerinin (ETO, ESO vb.) TOBB ve Hükümet üzerinde hali hazırda var olan lobicilik faaliyetlerini artırmaları gerekmektedir.



Şehir içi ulaşım, YHT ile seyahat edenlerin en önemli sorunlarından birisi olarak, Gardan şehir içersine ulaşım imkânının kısıtlı olmasıdır. Belediye ve ilgili oda ile yapılacak bir çalışma ile bu sorun ortadan kaldırılabilir.



2 Eylül Cad. No : 28 / 6 Odunpazarı - ESKİŞEHİR
T : 0.222. 222 26 26 ~ F: 0.222. 230 72 33
www.etonet.org.tr ~ bilgi@etonet.org.tr