KTT-1.qxp_KTT 6.11.2026 23:36 Page 1





Atalay Otomotiv
ÇÖZÜM ORTAĞINIZ
Otokar
KARSAN
MERKEZ (İstanbul)
Tel.: 0212 428 07 07
info@atalayoto.com.tr
ŞUBE (İzmir)
Tel.: 0232 781 26 24
info@atalaynakilaraclari.com

İstanbul Av. Pim. P.K. 11 (P.P 2)

kentiçi toplutaşıma

9 KASIM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1056 www.kenticitoplutasima.com.tr FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Çözüm için ortak önlem şart!

İleri teknoloji, yeni üretim anlayışını dijital yapılanmaya göre dizayn ederken, liberal ekonominin esasları, beklentileri nasıl bir toplu taşıma hizmet anlayışıyla makul yapılanmaya dönüştürecek bilinmiyor...



İstanbul'un M12 hattı 19 Aralık'ta

İstanbul'a üç ilçeyi birbirine bağlayacak yeni bir ulaşım aksı daha geliyor. Göztepe-Ataşehir-Ümraniye Metro Hattı 19 Aralık'ta hizmette... 2'DE

İETT'den eOtobüs hamlesi

2'DE



İETT Başakşehir Garajı törenle hizmete alındı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT, temeli 2024 yılı Temmuz ayında atılan 271 otobüs kapasiteli Başakşehir Garajını tamamlayarak törenle hizmete aldı... 4'DE



KANTARCI İLE SICAK GECE

2'DE



2027 yılından umutluyum

2'DE

- İleri teknolojiye dayalı yeni düzendeki üretim biçimin esaslarında, toplu ulaşıma dönük gerek lojistik, gerek yolcu, gerek toplu taşımada geleceğe dayalı değişmeler, ülkeleri ve beklentilerini bir hayli zorluyor. Teknolojiye dayalı değişime yönelen yeni dünyada bu yeni gidişatla ortaya çıkan, toplumsal hareketliliğin ana unsurlarından kentiçi toplu taşıma işletmeciliği bu değişimlerden biri oluyor. Ulaşımda gözlenen bu yenilenme gidişatına göre işaretler ve gidişatın belirleterek öne çıkardığı planlar, ulaşım ve taşıma sistemlerindeki işletmecilik artık, sadece, bir yerden bir yere sabit saatlerle hizmet olmanın çok ötesine taşındı.

- İşin tekniği profesyonelliği gerektirir hale dahil etti. Benimsenen yeni dünya anlayışını daha ileri profesyonel yapıda işletmecilik sistem ihdas zaruretini öne çıkardı. Bu gereklilik, salt yasa koyucu, sistem kurucular tarafından değil, işletmeci, özel sektörün de bu sektörel iş birlikleri ve entegre paylaşımlı işletmede profesyonelleşerek yer almasını ortaya koydu. Gidişatın seyri kamu özel yapının ayrıca daha ileri iş birliklere yönelmeler işareti de oldu. Dolayısıyla teknolojik veri, entegrasyon sistemi ileri iş birliklerinde teknolojik çözüm ortaklığı içinde profesyonelleşmeye dayalı işletmeciliği daha da gerekli olduğunu gösterdi.

- Geleceğin, ileri teknolojiye dayalı hedeflenerek yenilenmesi, öncelikle, ulaşım modlarının teknolojiye dayalı profesyonelliği içerir anlayışla teşkilinin netleşmesi, sektörün ortak el ile ve ücretleme dahil "sektör sistem işletmecilikleri" bu anlayış öznesine dayanmalı. Yeni sistemdeki yeni proje ihdasında entegre iş birliği özel sektörle kamu iş birliği projesinin de YZ esaslı; sabit hat ve saat mantığı yerine, yoğunluğun işletme odaklı, dinamik rota ve saate dayalı sistem ihdası da özel sektörün profesyonel ortak akla dayalı bir yapılanmasının öne çıkarılmalı. Bu mücbir nedenlerden dolayı sektör yapılanmasını tekrar gözden geçirmeli.

- Müdahil olunamayan hallerde, gerekliliklere uygun planlarla sahada yer alınmalı. Ülkemiz, bu davranışlara karşı ÖHO işletme sektörü olarak, küresel sisteme hâkim bu belirleyicilere, ulus devlet aklı ile profesyonel karşı ulusal yarar getirecek doğru ortak kararlarla yol almaktır. Bunun yolu ve yapılması gereken toplumsal yapımıza uyarlı yeni düzenle eşleşecek, ortak iş birliği içinde profesyonel çözüm üretmektir. Gidişatın bize gösterdiği, bu önceliği düstur edinmek, her imkânı bu anlayışa dayalı kamu denetiminde sistem analizlerine tabi tutarak, hizmete dönüştürülmesini de ortak anlayışlı önceliklerimizden saymaktır.

MİNYORUM Kentiçi toplu taşıma sektörü geleceğin yapılanmasında yer almak istiyorsa, mutlaka kamu-özel işbirliği planlamasında tüm teknolojik imkanlardan yararlanmalı. Çünkü, insanın "Ben" yüzünü ancak böyle bir çalışma ile ortadan kaldıracağını görmeli, kurumsallaşmanın yönetimsel anlayışını liyakatlı insanlar ile kazanacak hale geleceğini bilmeli...

Av. Erhan GÜNEŞ
BAŞYAZI
SAYIŞTAY
(ÖTİS 2026 Ekim raporu)
2

Onur ORHON
İSTANBULLU
ÇALIŞTAY
2

M.Şevket ERTURAN
GÖZLEM
Çözüme hazırız...
3

Feyzullah GÜNDOĞDU
KAVŞAK
COP31: İKLİM MÜCADELESİNDE TOPLU TAŞIMANIN YERİ
4

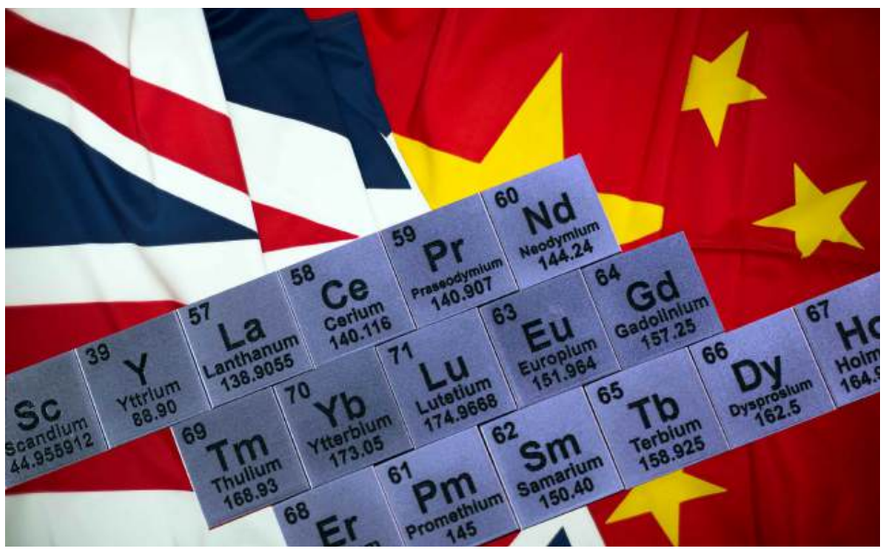
Dr. Ejder ORMANCI
YOLCULUK
ADINI BİLİYORUZ
4

Alexandra N.NAJAFLI
ECONOMIX
Reklam Ekonomisi
Dijital Çağda Dikkat Sermayesi ve Pazar Dönüşümü
5



Mercedes-Benz Türk Sağlık Tır'ı Paris'te iki ödül daha aldı

MBT'ün uzun yol şoförlerinin sağlıklı ve iyi oluşunu desteklemek amacıyla hayata geçirdiği "Sağlık Bakım Tırı" projesi iki ödül aldı... 8'DE



Tehlikeli bağımlılık!

Birleşik Krallık'ta yapılan parlemento soruşturmasında, savunma ve yapay zeka için gerekli kritik mineraller konusunda Çin'e "tehlikeli derecede" bağımlı olduğu tespit edildi...



AB'nin kritik NTE arayışı!

Avrupa ülkelerinin, kritik mineral tedarikini çeşitlendirmek için Orta Asya'ya yöneldiği belirtildi. Başta Almanya olmak üzere bir çok ülke NTE için sanayi işbirliğine hazırlanıyor... 7'DE

200°C sıcaklıkta batarya testi!

8'DE



KTT-2.qxp_KTT 6.11.2026 19:23 Page 1

ERHAN GÜNEŞ



BAŞYAZI

SAYIŞTAY
(ÖTİS 2026 Ekim raporu)

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun "Büyükşehir ve ilçe belediyele rinin görev ve sorumlulukları" 7'nci maddesinin (p) bendi ile; büyükşehir içindeki toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek veya işlettirmek, kara ve denizde taksi ve servis araçları dâhil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek, toplu taşıma hatlarıyla ilgili olarak; şehir merkezine olan uzaklık, nüfus ve hattı kullanan sayısı kriterleri esas alınarak tespit edilecek hatlarla ilgili toplu taşıma hizmetlerinin işlettirilmesine karar vermek büyükşehir belediyelerinin görevleri arasında sayılmıştır.

5216 sayılı Kanun ve 5393 sayılı Kanun'da yer alan düzenlemelere göre, toplu taşıma ile ilgili hizmetlerin yerine getirilmesi belediyelerin, büyükşehirlerde ise büyükşehir belediyesinin görev ve yetki alanındadır.

Söz konusu toplu ulaşım hizmetleri, bizzat belediye tarafından yerine getirile bileceği gibi, 2886 sayılı Kanun'a göre imtiyaz veya ruhsat verme, hat kiralama ya da 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu hüküm lerine göre hizmet alımı ihalesi yoluyla üçüncü şahıslara da gördürülebilir. Ayrıca, büyükşehir belediyelerince, söz konusu toplu ulaşım hizmetlerinin işletilmesi ortak olduğu şirketlere de devredilebilmektedir.

Yukarıda yer alan denetim tespiti üze rine, İdare tarafından özetle; şehir içi top lu taşıma hizmetinin büyükşehir belediyelerinin görev ve yetkisinde bulunan bir kamu hizmeti olduğu, İstanbul'da bu hizmetin İETT araçları ile özel halk otobüsle ri tarafından birlikte yürütüldüğü belirtilmiştir.

Ayrıca, toplu taşıma faaliyetinin ekonomik olarak sürdürülebilir olmadığı, ücretsiz ve indirimli taşımacılık nedeni ile oluşan maliyetlerin kamu desteğiyle karşılanmaya çalışıldığı, bu kapsamda 7144 sayılı Kanun ile büyükşehir belediyelerine belirli bölgelerde toplu taşıma hizmetini taşıma birlikleri ve kooperatiflerinden temin etme imkânı tanındığı belirtilmiştir.

İdare tarafından, 17.09.2020 tarih ve 906 sayılı Meclis Kararı ile özel halk otobüslerine ilişkin yeni bir ödeme sistemine geçildiği, bu sistem kapsamında mevcut işletmecilere yeni bir taşıma hakkı verilmediği, yalnızca gelir modelinin değiştirilerek kilometre bazlı ödeme sistemine geçildiği ifade edilmiştir.

Bunun yanında, 7144 sayılı Kanun-'daki düzenleme gereği hizmetin belirli bölgelerde faaliyet gösteren mevcut birlik ve kooperatiflerden temin edilmesinin öngörüldüğü, bu nedenle rekabet ortamının oluşmasının fiilen ve hukuken mümkün olmadığı, dolayısı ile 4734 sayılı Kamu İhale Kanunu kapsamında klasik anlamda bir ihale yapılmasının uygulanabilir olmadığı ifade edilmiştir.

Özetle Sayıştay raporuna göre toplu taşıma işi ötis sistemi ihale edilmeden şirket ve kooperatiflere verilmesi hukuka uygun görmüyor.

Sayıştay özel halk otobüsü kamu hizmeti ifa ettiği için maliyeti esnaf cebinden ödesin diyor.

Sayıştay önce yerel belediyelerin siyasi oy uğruna hukuksuz bir şekilde dayatma meclis kararları ile ücretsiz ve indirimli taşıttıkları taşımanın maliyet kaynağını araştırmasını öneriyorum.

Özel halk otobüsü yıllardır bu maliyeti kendi öz sermayesinden karşılıyor.

Ne merkezi hükümet ne de yerel belediyeler bunun için bir gün bu esnafa teşekkür etmemiştir.

Sayıştay esnafın cebine giren 3 kuruşluk hakedişi sorgulayacağına ülkemizin daha önemli meselelerine dikkat çe- kebilir.

İstanbul'da özel halk otobüsü esnafı ücretsiz ve indirimli taşıma ile gereken bedeli hem devlete, hem belediyeye ödemiştir.

Hayırlı haftalar diliyorum.

İstanbul Özel Halk Otobüsleri Esnaf Odası Başkanı

2027 yılından ulaşım sektörü adına umutluyum

İstanbul Esnaf Odası Başkan Yardımcısı ve Özulaş A.Ş. Başkan vekili Serhat Akçakaya, imkansızlıklara ve ne olursa olsun hizmet verdiklerini, sistemin özüne sağdık kalacaklarını belirtti...



ÇOK kıymetli özel halk otobüsü esnafımız; yaklaşık, yarım yüzyıldır İstanbul halkına hizmet etmektedir. Bu süreçte özel halk otobüsü kendini geliştiren, dönüştüren, gelişmelerde elinden geldiğince bütün yeniliklere açık olan memleketimizin ağır yük lerinden birisi olan yolcu taşıma işini, en iyi yapan sektörlerden biridir. Benim de yaklaşık 35 yıldır içinde yer aldığım bu sektör değişim ve dönüşümlerle beraber her zaman, sektörün gelişmesinde öncü olmuş halkımızın hizmetinde olmuştur.

2020 yılında başladığımız OTİS çalışma sistemi yaklaşık altı yıldır devam eden ve her yıl yeni gelişmelerle kendini yenilemektedir. Yalnız 2026 yılında çıkartılan maddelerden dolayı OTİS Sözleşmesi sekteye uğradı. Tabii ki bürokratlar ve siyasiler bu konuda maliyetler noktasında zorlandıklarını bu konuda onun için bazı değişikliklere gittiklerini bize bildirmişlerdi. Fakat, bu yaptıkları değişiklik sistemin özüne aykırı ve sistemi geriye götüren bir çalışma oldu.

2027 yılı sözleşmelerine geçen hafta İETT Genel müdürümüz, esnaf odası, şirket başkanları ve paydaşlarla beraber çalışmaya başladık bu yılki sözleşmemim geçen yıl ki gibi olmaması, esnafa verilen hakları elinden alınmaması gerektiğini, gerekçeleriyle defaatle anlattık. İETT Genel müdürümüz de bu konuda imkan dahili

ÖHO esnafına yardımcı olacağını söyledi.

Özel Halk Otobüsü esnafı; gerçekten, bu yıl, olağanüstü bir fedakârlık yaptı. Her yıl filosunun yaklaşık yüzde onuna yakını yenileyen, kazandığı parayı sektöre harca yan, ender sektörlerdeniz. Geçen yıl İETT genel müdürlüğün yenilediği araç sayısından çok daha fazlasını, ÖHO esnafı imkansızlıklarını da zır layarak araçlarını yenilmiştir. Bu, imkansızlıklarına rağmen İstanbul halkına hizmet verme sürdürülmektedir.

Bu yenileme çalışmaları, şüphesiz her koşulda, bıçak kemiğe dayanana dek, yeni yılda da sürdürülecektir.

İstanbul halkına en güzel hizmeti özel halk otobüsleri bu koşulda vermektedir

Ayrıca şunu da söyleyeyim; yaklaşık, İETT araçlarla sayımız aynı olmasına rağmen metrobüsü çıkartırsak yaklaşık İETT'nin iki katı özel halk otobüsleri yolcu taşımak tadır. Günlük yaklaşık 2.5 Milyon yolcu, özel halk otobüsle ri tarafından taşınmaktadır. Bu da Avrupa'da bile bu sayı da yolcuları hiçbir ulaşım firması ve esnaf İşletmesi taşımamaktadır. Böyle de bir gerçek vardır. Onun için; İBB yetkililerinden, İETT Genel müdürlüğümüzden özel halk oto büslerine bu konuda Hakkı olan maliyetleri karşılaması gerektiğini bu sütunlarda hak ettiğine inanarak hatırlatmak istiyorum.

Ayrıca, bu konuda şunu da söylemek istiyorum:

Ne yazık ki esnaf odası seçimlerimizden sonra, esnaf odası başkanının etrafında kenetlenmemiz gerekti ğini işimizin daha iyi olabilme si için esnaf odası ile beraber hareket etmemiz gerektiğini el birliği ile birlik ve beraberlik içinde hizmeti sürdürülebilir kılma için şart olduğunu bilmek gerekirken, ne yazık ki bazı başkanlar ve yönetimler bu gerekliliği görmezden gelmekteler. Her şeyden önce, seçme ve seçilme hakkı seçim sistemin her şeyden önem li olduğu açıktır. Seçilene say gı duymak, kendi içinde bulunduğu şirketteki esnafın kararına saygı duymaktır. Eğer bu saygı ve sevgi oluşmadığı sürece, özel halk otobüslerinin hedefe ulaşmış zorlaşacaktır. Bunu, tüm sektör yönetimlerinin ve başkalarının bilmesi gerekmektedir. Esnaf odası başkanının da bunları kucaklayıcı ve sektörü toparlayıcı bir misyon üstlenmesi gerekmektedir.

Bunu ben esnaf oda başkanının da yapacağına inanıyorum. Bu konuda en büyük görev, şirket başkanı ve yönetimlerine düşmektedir.

Hepinize saygıyla selamlıyorum. Sektörümüz adına hayırlı bir sene diliyorum.

ONUR ORHON
orhono@windowslive.com



İSTANBULLU

ÇALIŞTAY

KASIM ayı sonbahar mı olacak, kışa mı gireceğiz derken havalar soğudu. Kış aylarının her yönden sert geçeceğine ilişkin belirtiler var.

Umarız yanılırız...

Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği (TTKÖD) olarak eğitim faaliyetlerine İBB Ulaşım Akademisi bünyesinde devam ediyoruz. Şu an itibariyle 2.700 sürücüye ulaşıldı.

Program tamamlandığında güvenli sürüş eğitimi verilen sürücü sayısı 9 bin dolaylarında olacak.

TTKÖD olarak eğitimden sağladığımız olanakların büyük bölümünü yeniden aynı amaç doğrultusunda kullanmaya çalışıyoruz. Bu amaçla uzun bir süredir gerçekleştirmeye çalıştığımız bir çalıştay etkinliğini bu ay yapıyoruz.

17 Kasım 2026 Salı günü, İstanbul-'da "Otobüs Kazaları Neden Önlenemiyor?" konulu toplantıda davetli grupla birlikte bu sorunun yanıtlarını arayacağız. Bir tür arama konferansı olacak.

İlk bölümde akademisyen, uzman, TTKÖD gönüllüleri kaza istatistikleri, kaza nedenleri üzerinde yapacakları kısa sunumlarla konunun ayrıntılarını, sorunlarını, yetersizliklerini ortaya koyacaklar.

İkinci bölümde katılımcı kuruluş temsilcileri kendi görüşlerini ve düşüncelerini anlatacak.

Üçüncü bölümde de bu malzeme içinden yapılması gereken yasal düzenleme önerileri, kanun, yönetmelik, genelge olarak rapora alınacak.

TTKÖD tarafından yazımı üstlenilecek bu doküman, tüm ilgili kurum ve kuruluşlara teslim edilecek ve onların nezdinde takibi yürütülecektir. Konu ile ilgili Ankara'da bir basın açıklaması planlanacaktır.

Başlangıçta bu etkinliğin bir sponsor desteğinde yapılması, ya da imece usulü katılımla yapılması önerisinin kabul görmediğini vurgulamakla birlikte kararlı ve özverili bir tutum ile bu etkinlik TTKÖD tarafından 17 Kasım'da gerçek olmaktadır. Bu sitemden her kurum ve kuruluş üzerine düşen payı değerlendirmelidir.

İstanbul'un M12 hattı 19 Aralık'ta

İstanbul'a üç ilçeyi birbirine bağlayacak yeni bir ulaşım aksı daha geliyor. Göztepe-Ataşehir-Ümraniye Metro Hattı 19 Aralık tarihinde işletmeye alınacak...



İSTANBUL-Kadıköy, Ataşehir ve Ümraniye'yi birbirine bağlayacak hat; konut bölgeleri, iş merkezleri ve günlük yaklaşık 90.000 kişilik bir sirkülasyonun yaşandığı İstanbul Finans Merkezi'ne erişimi güçlendirerek Anadolu Yakası'nın ulaşımında önemli bir rol üstlenecek.

Rakamlarla M12 Hattı:

- 13 kilometre hat uzunluğu
- 11 istasyon
- Uçtan uca yolculuk süresi 21 dk.
- 3 ilçe arasında raylı sistem bağlantısı
- 61 asansör ve 122 yürüyen merdiven

Hattın güzergâhı;

60. Yıl Parkı'ndan başlayarak Tütüncü Mehmet Efendi, Sahrayıcedit, Yenisahra, Ataşehir, Finans Merkezi, Site, Atakent, Çarşı ve SBÜ Hastanesi üzerinden Kazım Karabekir'e uzanıyor.

Aktarma noktaları;

- Çarşı istasyonunda M5 Üsküdar-Samandıra metrosuna,
- Yenisahra istasyonunda M4 Kadıköy-Sabiha Gökçen metrosuna,
- Tütüncü Mehmet Efendi istasyonunda Marmaray hattına aktarma yapılabilir.



İETT'den elektrikli otobüs hamlesi

AKIA markası, İstanbul için 50 adet Ultra LF12EV elektrikli otobüs tedarik etmek üzere IETT tarafından açılan ihaleyi kazandığını duyurdu...

İSTANBUL-AKIA, İstanbul için 50 adet bataryalı elektrikli otobüs tedarikini kapsayan IETT ihalesi ni kazandığını duyurdu. Üretim ve teslimatların 2027 yılında başlaması planlanıyor. Türk üretici, söz konusu sözleşmenin Türkiye-'deki ilk büyük ölçekli elektrikli otobüs filosu tedariki olduğunu belirtiyor. İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri (IETT) Genel Müdürlüğü tarafından verilen sipariş, AKIA 12 metre uzunluğundaki Ultra LF12EV modelinden yolcu kapasitesine sahip, Gelişmiş Sürücü Destek Sistemleri (ADAS) ile donatılan 50 adet aracı kapsıyor.

Araçların devreye alınması ile birlikte, yüksek kapasiteli şarj altyapısı ve merkezi bir filo yönetim sistemiyle donatılmış özel bir şarj ve operasyon merkezi de hizmete girecek. İstanbul için özel olarak yapılandırılan Ultra LF 12EV 465 kWsa kapasiteli bir batarya ve 240 kW gücünde bir elektrik motoru ile donatıldı.

Otobüslerde ayrıca batarya sağlığı, enerji tüketimi ve genel filo performansı hakkında gerçek zamanlı veriler sunan bir telemetri sistemi bulunacak. Bu sistem, operatörlerin araçları ve enerji kullanımlarını operasyon sırasında takip edebilmeleri için tasarlandı.

İsviçre'de yakıt kriz!



BWL *(Ulusal Ekonomik Tedarik Federal Ofisi)*, otoyollardaki hız sınırının düşürülmesine ilişkin hükümet içinde bir istişare sürecinin yürütüldüğünü açıkladı. Görüşülen öneri, azami hız sınırının saatte 120 km.'den 80 km.'ye indirilmesini öngörüyor. Federal hükümet aynı zamanda şirketlerin bulundurmakla yükümlü olduğu zorunlu rezervlerden dizel ve havacılık yakıtı çıkarılmasına izin verdi. Amaç, yakıt kullanımını yönetmek.

KANTARCI İLE SICAK GECE



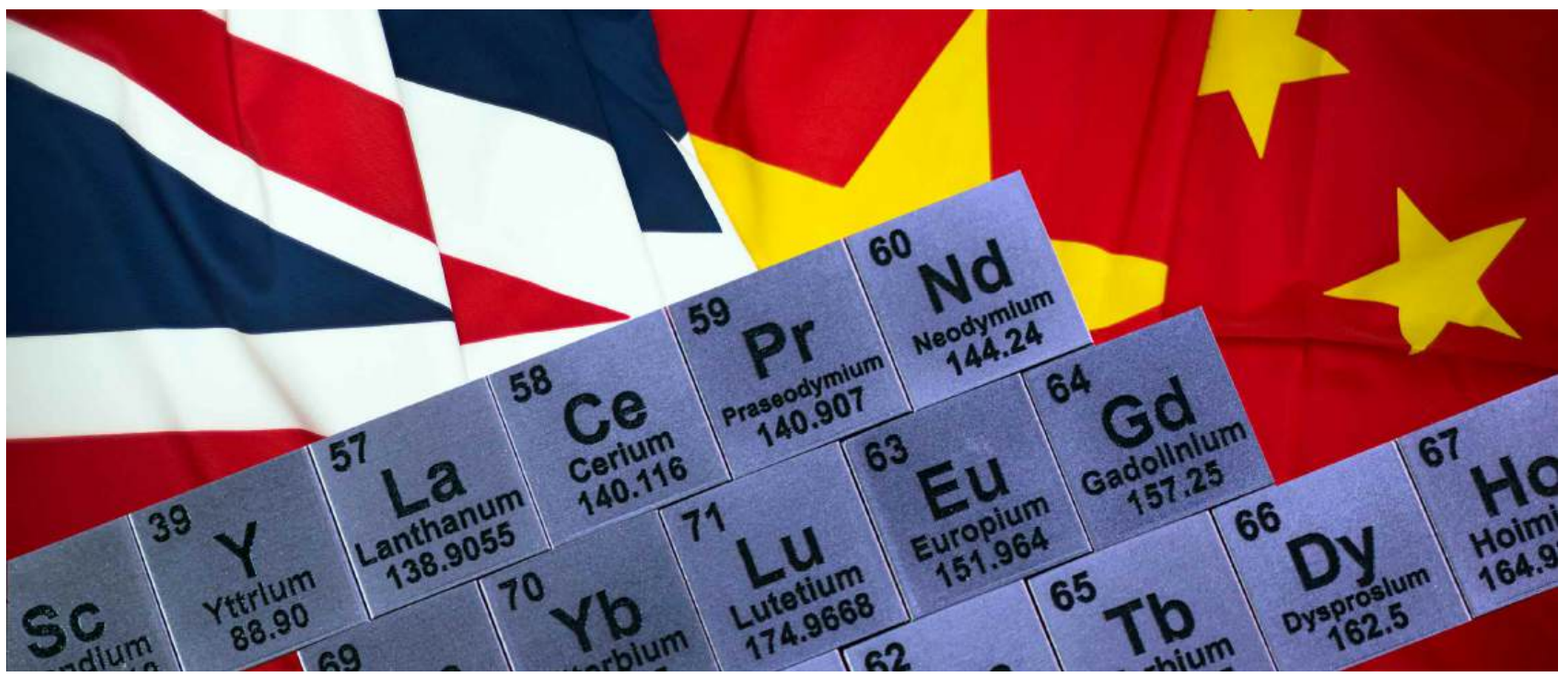
GEÇMİŞ dönemler İETT İşletmeleri Genel Müdürü Dr. Muammer Kantarcı, bazı dostlarıyla birlikte bir akşam yemeğinde buluştu. Yemeğe Özulaş Başkanı Sedat Şahin, Başkan Yardımcısı Mehmet Arı, Özulaş Genel Müdürü İsmail Yolcu, Genel Koordinatör Cengiz Uncu ve TTKÖD Genel Başkanı Onur Orhon katıldı.

Yemekte sohbet konuları eski günlerdeki olaylar, yapılan eylemler, karşılıklı ilişkiler, karşılaşılan sorum luluklar paylaşılarak anılar tazelendi. Dr. Muammer Kantarcı'nın 17 Kasım'da TTKÖD tarafından düzenlenen çalıştayın da açılış oturumu başkanlığı yapacağı öğrenildi.

SAW'a 3. Terminal

İSTANBUL-Cumhurbaşkanlığı Savunma Sanayii Başkanlığı'nın Resmî Gazete'de yayımlanan ilanına göre, proje yapımı, işletilmesi ve devri 3996 sayılı Kanun kapsamında YİD modeliyle gerçekleştirilecek. İhale, 7 Ocak 2027 Perşembe günü saat 10.30'da Savunma Sanayii Başkanlığının Ankara'daki hizmet binasında bulunan Nuri Demirağ Toplantı Salonu'nda düzenlenecek. Tüm istekliler arasında kapalı teklif usulü uygulanacak. İhale şartlarına göre katılımcı şirketlerden 75 milyon Euro geçici teminat istenecek. İhale dokümanının satış bedeli ise 10 milyon TL. olacak.

KTT-3.qxp_KTT 6.11.2026 13:13 Page 1



Tehlikeli bağımlılık!

Birleşik Krallık'ta yapılan parlemento soruşturmasında, savunma ve yapay zeka için gerekli kritik mineraller konusunda Çin'e "tehlikeli derecede" bağımlı olduğu tespit edildi...

LONDRA-Birleşik Krallık Parlamentosu'nda beklenmedik bir soruşturma açıldı ve iş dünyası seçici komitesindeki milletvekilleri, askeriye, yenilenebilir enerji altyapısı ve YZ için gerekli kritik ham maddeler konusunda Çin'e **"tehlikeli derecede"** bağımlı olduğunu ortaya koydu. Devamında da nadir toprak elementleri ve diğer kritik mineral madenlerinin finansmanına yardımcı olmak ve çeşitlendirme programını hızlandırmak için hibe, öz sermaye ve borç sağlamak üzere acil merkezi politika ve **"kritik mineraller finansman tesisi"** oluşturulması talep edildi. Komitenin başkanı Liam Byrne, **"Kritik mineraller yeni ekonominin 'Alfa'sı. Bu teknolojilerin bağlı olduğu mineralleri güvence altına almadıkça İngiltere'yi yeniden silahlandıramayız, yapay zekâ geliştiremeyiz veya net sıfır emisyon hedefine ulaşamayız. Ancak, Çin'in nadir toprak elementleri üzerindeki hakimiyetini ilk kez silahlandırmasının üzerinden 16 yıl geçmesine rağmen, İngiltere tehlikeli bir şekilde savunmasız kalmaya devam ediyor"** diyor.

Komite, darboğazların **"işleme aşamasında"** yaşandığı bilgisini aldı; Çin, elektrikli araçlar için gerekli olan rafine lityum, askeri uçakların gövde ve kanatlarında aşırı sıcaklık değişimlerine dayanıklılık sağlamak amacıyla kullanılan nadir toprak elementleri de dahil olmak üzere, yedi mineral kategorisinin rafine edilmesinde baskın konumda bulunuyor. Milletvekillerine, sadece lityuma olan talebin 2030 yılına kadar 45 kat artacağı, bunun da Birleşik Krallık'ı Çin'e karşı yüksek riskli bir bağımlılık ilişkisine sürükleyeceği aktarıldı.

İngiltere askeri kabiliyetlerini yeniden inşa etmeye çalışırken, askeri jetlerde uygulama alanlarında kullanılan kalıcı mıknatıslar için gerekli olan nadir toprak elementlerine yönelik talebin de aynı dönemde 16 kat artacağı belirtildi. Komite, Çin'in -tıpkı geçmişte yaptığı gibi- nadir toprak elementi arzını aniden kesebilme kapasitesine sahip olması nedeniyle, Pekin'e olan bağımlılığın Birleşik Krallık ekonomisi ve ulusal güvenliği açısından stratejik bir zafiyet oluşturduğu sonucuna vardı.

AB, ABD ve diğer ülkeler, Çin tarafından nadir toprak elementleri arzının kesilmesi riskiyle karşı karşıyaydı; komite ise Birleşik Krallık'ın alternatif tedarik kaynakları bulma konusunda yeterince çaba göstermediğini belirtti.

Rapora göre, elde edilen bu geçici rahatlama, Birleşik Krallık'ın ABD-Çin ilişkilerinin insafına kaldığı anlamına geliyor. En **"gerçekçi"** çözüm, Birleşik Krallık'ın G7 ortakları, Avrupa'nın geri kalanı ve Hint-Pasifik ülkeleriyle yakın iş birliği yaparak **"talebi birleştirmesi"** ve yeni tedarikçileri devreye sokması olacak. Komite, hükümetten emin olmadığını belirtiyor.



M.ŞEVKET ERTURAN

GÖZLEM

Çözüme hazırız...

BİRTAKIM kavramları incelemeden yorumlamaya dayalı sonuçlar bizi her daim, en azından genellikle de beklenmedik, noktalara taşır. Bunların sonucu da; en azından özel ve ayrı sonuçlardan sonuç almayı menfi olarak bize öğretir. Böyle bir noktanın bizde bulunmaması yahut yeterli olmaması, bize ciddi hasarla uğratarak, kayıplar yaşatır. Olanı değerlendirme, olacakları öngörme eşleşmesiyle olur. Bu olursa, ancak o zaman sonucu hayırlı olur. Dolayısıyla doğruya erişme yolu, verilen çekirdek ailede yüklenenler. Bunun sunduğu özel sonuçlar da var. Bu, yetiştirilme de bize yüklenenlerden gelir. Onlar, aldıklarımızın bizde görünen sonuçlarıdır. Yaşattıkları, verilenlerin alınış miktar ve işe yararlığı da görünen sonuçları. Bunları yapan dikkatli ve bilinçli insandır. Doğru onu doğruyla yaşatır. O da onu, hizmet vermeyi öğreten kılar.

2026 yılını sonlarken yaşadıklarımız nedir öyleyse?

Onca övgüyle milli kurtuluşta sevr yerine Lozan ile alan kazandıran Cumhuriyet Türkiyesi bu durumda olmamalı. Yoksa, dünyada olup bitenler mi bizi susturdu?

Tarih bunu söylemiyor? Tersine Avrupa, Orta ve Uzakdoğu, hatta diğer kıtalarda ulusumuzu okuyup bilenler, tanıyarak yazıya dökenlerin dedikleri örnek saygıları var. Bunlar varken neler oluyor?

Uluslararası ilişkilerdeki stratejiniz mi aksak?

Biz ulus olarak kurtuluş savaşımızı yokluk içinde yedi düvel ile savaşıp kazandık. Bakıyorum şimdi başka bir havada başka önceliklere yelken açar gibiyiz? Gereksizliği ortada öykünmeler, bambaşka uygulamalarla ulus olma özelliğimiz yok varsayılır gibi ortak akla dayalı birlik olamıyoruz.

Dünya yeni anlayışla değişerek, ileri teknolojiye dayalı üretim için üretim anlayışını insandan alıp onu edilgen kılma peşinde gibi. Teknoloji insana öykünürken onu sustura cak gibi insanı ötekileştirme peşinde. Küresel ısınmayla doğaya karşı savaş ilana dönüşme gizlenirken olanlar ortada. Biz Türk milleti bir olma zamanı gelince oluruz elbet. Ancak bu Post Truth öncelikli manipülasyondan da kurtulmak şart.

Bence ileri teknolojinin belirlediği üretim anlayışı, yeni teknolojiyle insanı tüketici kategorisinde görme eğilimiyle sessizleştirme peşinde. Bize düşen, hasletlerimizi hatırlamak. Ortak anlayışla ulus devlet yapılanmasına dayalı geçmiş gücümüzün esaslarını hatırlayarak, ana gayemize biran evvel odaklanmak.

Özel Halk Otobüsçüleri için çözüm üretmeyenler, siyasi popülizm ile meşgulken belli dünyadaki önceliklerle fazla meşgul. Gidişat bizi daha da zora sokmadan önce bir olmalı. Ortak hedefte birleşerek ulaşım sorunu çözelim. Ardı sıra sergilediğimiz dünyadaki güveni içeri de ki sorunları çözerek halledelim. Kaç senedir İçişleri Ulaşım komisyonu her dönem faal. Sorunlara çözüm sözü verir ama sonuç çıkmaz. Esnaf oyalanır. Saygımızdan ses etmedik. Verilen sözler, yapılanlar ortada. Gelin ülke genel model bir yapılanma için hareketlenelim. Toparlanma toplumsal birliği hızlandıracaktır. Çözülemez sorunlar çözülerek istenen gelişme örneği olarak ortak anlayışla kamu ve özel sektör olarak yeni sistem örneği ile dünyaya rol model bir sistem gösterebiliriz.



Türk ihracatında Çin tehditi etkili!

Devlet sübvansiyonları ve haksız rekabetle küresel pazarları ablukaya alan Çinli şirketler, Türkiye'nin dış ticaret dengesini sarsmaya devam ediyor...

ANKARA-Çinli şirketlerin devlet sübvansiyonları, uzun vadeli krediler ve insan haklarına aykırı istihdam politikalarıyla ürettikleri ucuz mallar tüm dünyayı istila etmeyi sürdürüyor. Dünya Ticaret Örgütü'nün kurallarına aykırı hareket etmekle suçlanan ve birçok ülkede peş peşe soruşturmalara uğrayan Çin'in küresel ekonomideki agresif genişlemesi, Türkiye gibi güçlü bir bölgesel üretim ve lojistik üssü olma vizyonuna sahip ülkeler üzerinde ciddi bir baskı oluşturuyor. Türkiye'nin dış ticaret dengesindeki makas, Çin aleyhine her geçen gün daha da açılıyor.

Resmî verilere göre;

- **2024 Yılında:** Çin'e yapılan ihracat 3,4 milyar dolar seviyesinde bu ülkeden yapılan ithalat ise 44,9 milyar dolar olarak gerçekleşti.
- **2025 Yılında:** Türkiye'nin toplam dış ticaret açığı 92,9 milyar doları bulurken, bunun yaklaşık yarısı *(bazı kalemlerde yarıdan fazlası)* doğrudan Çin ile yapılan ticaretten kaynaklandı. 2025'te Çin 'e ihracat 3 milyar dolarda kalırken, ithalat 50 milyar dolar oldu.

Uzmanlar, bu devasa açığı dizginlemek ve yerli sanayiyi korumak amacıyla ithalatı caydırıcı önlemlerin bir an önce artırılması gerektiğinin altını çiziyor.

Teknolojik dönüşüm, lojistik hakimiyet ve agresif fiyat politikalarıyla global çapta el atmadığı sektör bırakmayan Çin'in uyguladığı ucuz mal stratejisinin arkasındaki asıl tehlikeye dikkat çekiliyor. Buna göre; Çinli şirketlerin, arkaları na aldıkları devlet desteğiyle rakiplerini piyasadan silip tekel oluşturduktan sonra fiyatları yeniden yük selterek hedef ülkelerin ekonomilerini ele geçirmeyi amaçladığı ifa de ediliyor. Piyasaya ucuza giren her ürünün Çin sermayesini beslerken yerli üreticiye ağır darbe vurduğu, tesislerin kapanmasına ve işsizliğin tırmanmasına neden olduğu belirtiliyor. Sektör temsilcileri ve ekonomi çevreleri duru ma sert tepki göstererek, **"Ülkemizin fedakar aslanlarını çakallara yem ettirmemeliyiz"** çağrısında bulunuyor.

Küresel devlerin Çin tehlikesi ne karşı attığı adımlar Türkiye için de örnek teşkil ediyor. ABD, uyguladığı yüksek gümrük tarifeleri sayesinde Çin karşısındaki ticaret açığını geçtiğimiz yıl yaklaşık yüz de 32 oranında azaltmayı başardı. Avrupa Birliği ülkeleri de benzer şekilde Çin tehdidine karşı kapsamlı devlet politikaları ve ithalat kısıtlamaları geliştirmeye başladı.

Türkiye'nin bu küresel akıma ayak uydurarak;

1. Yerli üreticinin Türkiye'de üretebildiği ancak, haksız rekabet nedeniyle ithalatı tercih edilen ürün gruplarında koruma oluşturması,
2. İthalatı caydırıcı vergi önlemlerinin ve gümrük tarifelerinin ivedilikle hayata geçirilmesi,
3. Bu kısıtlamaların sadece bitmiş ürünlere değil, aynı zamanda hammadde ve ara malı ithalatına da teş mil edilmesi, beklenen acil adımlar arasında yer alıyor.

Uzmanlar, alınacak bu tedbirlerin hem hazineye önemli bir gelir sağlayacağını hem de yerli sana yiyi koruyarak istihdamın azalmasını ve döviz çıkışını engelleyeceğini vurguluyor.

Kış lastiği uygulaması 15 Kasım'da başlıyor

ANKARA-Hava sıcaklıklarının düşmesiyle araç sahipleri kış lastiği hazırlıklarına hız verdi. 2026-27 döneminde uygulanacak zorunlu kış lastiği takvimi belli oldu. Şehirler arası yük ve yolcu taşıyan ticari araçlar için kış lastiği takma zorunluluğu her yıl olduğu gibi bu yıl da 15 Kasım'da başlayacak. Buna göre, yolcu ve eşya taşımalarında kullanılan araçlar her yıl 15 Kasım -15 Nisan tarihlerinde zorunlu olarak kış lastiği kullanacak. Resmi Gazete'de kış lastiği zorunluluğuna yönelik verilen bilgilere göre, takılacak lastiklerin kış lastiği olması zorunlu.



KTT-4.qxp_KTT 6.11.2026 23:35 Page 1

COP31: İKLİM MÜCADELESİNDE TOPLU TAŞIMANIN YERİ

Feyzullah GÜNDOĞDU
feyzullah.gundogdu@uitp.org



KAVŞAK

ÖNÜMÜZDEKİ hafta Antalya, dünyanın en önemli iklim buluşmalarından birine, Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Konferansı COP31'e ev sahipliği yapacak.

Dünya'nın farklı ülkelerinden karar vericiler, uluslararası kuruluşlar, yerel yönetimler, özel sektör temsilcileri ve uzmanlar iklim değişikliğiyle mücadeleyi, emisyonların azaltılmasını ve bu dönüşümün nasıl finanse edileceğini tartışacak.

Ben de COP31 kapsamında gerçekleştirilecek etkinliklere katılarak EGO Genel Müdürlüğü ve Türkiye Belediyeler Birliği tarafından düzenlenen oturumlarda toplu taşımanın iklim değişikliğiyle mücadeledeki rolüne ilişkin değerlendirmelerimi paylaşacağım. Bu vesileyle önümüzdeki birkaç hafta boyunca iklim değişikliği, toplu taşıma, karbonsuzlaşma ve finansman konularını farklı boyutları ile ele almak istiyorum.

İklim değişikliğiyle mücadelede toplu taşımanın yeri neresi?

İklim değişikliği artık gelecekte karşılaşabileceğimiz bir tehdit değil, bugün etkilerini yaşadığımız bir gerçek. Artan sıcaklıklar, aşırı yağışlar, seller, kuraklıklar ve diğer olağan dışı hava olayları kentlerimizi ve ulaşım sistemlerimizi doğrudan etkiliyor.

Geçtiğimiz haftalarda yayımlanan yazımızda da aşırı yağışların toplu taşıma üzerindeki etkilerinden hareketle sistemlerin dirençliliğini ele almıştık. Ancak, iklim değişikliğiyle mücadele yalnızca ortaya çıkan olumsuzluklara uyum sağlamaktan ibaret değil. Aynı zamanda iklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonlarını azaltmak zorundayız.

Bu noktada ulaştırma sektörü önemli bir sorumluluk taşıyor.

Uluslararası Enerji Ajansı verilerine göre ulaştırma sektörü, küresel enerji kaynaklı karbondioksit emisyonlarının yaklaşık dörtte birinden sorumlu. Üstelik ulaştırma kaynaklı emisyonların önemli bir bölümü karayolu taşımacılığından kaynaklanıyor.

Dolayısıyla iklim hedeflerine ulaşmak istiyorsak ulaşım sistemlerimizi de dönüştürmek zorundayız.

Peki, bu dönüşüm nasıl gerçekleşecek?

Son yıllarda ulaştırmanın karbonsuzlaştırılması denildiğinde ağırlıklı olarak elektrikli araçlar gündeme geliyor.

Elektrikli otomobiller, elektrikli otobüsler, şarj altyapısı ve alternatif enerji kaynakları üzerinde duruluyor.

Elbette bunların tamamı önemli ve desteklenmesi gereken gelişmeler.

Ancak, daha önceki yazılarımızda da sıklıkla vurguladığımız gibi, kentlerin ulaşım problemleri yalnızca araçların kullandığı enerji kaynağından ibaret değil.

Bugün kentlerimiz trafik sıkışıklığı, otopark yetersizliği, hava kirliliği, gürültü, trafik kazaları ve ulaşım için ayrılan alanların giderek artması, kamusal alan gibi birçok problemle karşı karşıya.

Bütün otomobilleri elektrikli hale getirdiğimizi düşünelim. Trafik sıkışıklığı ortadan kalkacak mı? Otopark ihtiyacı azalacak mı? Kentlerimizde ulaşım için daha az alan kullanacak mıyız?

Elbette hayır.

Bu nedenle iklim değişikliğiyle mücadelede yalnızca araçların dönüşümüne değil, ulaşım sisteminin bütününe odaklanmamız gerekiyor.

Toplu taşıma burada yalnızca bir ulaşım hizmeti değil, aynı zamanda önemli bir iklim politikası aracıdır.

Güçlü, güvenilir, erişilebilir ve ekonomik bir toplu taşıma sistemi, özel otomobil kullanımının azaltılmasına katkı sağlayabilir. Böylece yalnızca emisyonların azaltılmasına değil, trafik sıkışıklığının hafifletilmesine, enerji verimliliğine ve kentlerdeki yaşam kalitesinin artırılmasına da hizmet eder.

Ancak bunun gerçekleşmesi için toplu taşımanın yalnızca mevcut yolculara hizmet vermesi yeterli değil. Otomobil kullanıcıları açısından da gerçek bir alternatif haline gelmesi gerekiyor.

Bu da daha fazla araç satın almaktan veya yeni hatlar açmaktan çok daha kapsamlı bir yaklaşım gerektiriyor.

Hizmet kalitesi, güvenilirlik, erişilebilirlik, entegrasyon, yolculuk süreleri ve finansman birlikte ele alınmalı.

Burada üzerinde durmamız gereken bir başka konu da kentlerimizin yatırım öncelikleri. Bir taraftan emisyonların azaltılmasını hedeflerken diğer taraftan otomobil kullanımını teşvik eden ulaşım politikaları uyguluyorsak hedeflerimizle kararlarımız arasındaki uyumu sorgulamamız gerekir.

COP31, bu açıdan önemli bir fırsat.

Ancak, konferansın başarısını yalnızca açıklanan hedeflerle, imzalanan bildirilerle veya verilen taahhütlerle değerlendirmemeliyiz. Asıl önemli olan bu hedeflerin kentlerimizin ulaşım planlarına, yatırım kararlarına ve günlük işletme uygulamalarına ne kadar yansıyacağıdır.

İklim değişikliğiyle mücadelede hedefimiz yalnızca daha temiz araçların kullanıldığı şehirler oluşturmak olmamalı.

Daha az otomobile ihtiyaç duyulan, toplu taşımanın önceliklendirildiği, yürünebilir, erişilebilir ve yaşanabilir kentler oluşturmalıyız.

Önümüzdeki hafta bu konuyu bir adım ileri taşıyarak ulaştırmanın karbonsuzlaştırılmasında elektrifikasyonun neden tek başına yeterli olmadığını ve ulaşım tercihlerinin nasıl dönüştürülebileceğini ele alacağız.

Vesselam.

İETT Başakşehir Garajı törenle hizmete alındı

İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İETT, temeli 2024 yılı Temmuz ayında atılan 271 otobüs kapasiteli Başakşehir Garajını tamamlayarak törenle hizmete aldı...

İSTANBUL-Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Ali Aslan, 5 Kasım tarihinde Başakşehir 21. Garaj açılışı törenini; Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Prof. Dr. Volkan Demir, Küçükçekmece Belediye Başkanı Kemal Çebi, Avcılar Belediyesi Başkanvekili Yüksel Can ve İETT Genel Müdürü İrfan Demet ile siyasi parti temsilcileri, Özel Halk Otobüsçüleri Esnaf Odası, Özel Halk Otobüsü şirketleri, Özel Halk Otobüsü kooperatifleri ile İstanbul Çiftkatlı A.Ş. yöneticileri, muhtarlar, toplu ulaşım sektörü temsilcileri, basın mensupları ve çok sayıda İETT çalışanın katılımı gerçekleştirildi. Açılış töreninde saygı duruşu istiklal marşı sonrası **"Hoş Geldiniz"** konuşmasında 27 ayda yapımı bitirilerek garajın 44 bin m² alanda, 271 otobüsü aynı anda parklanabileceği, 8 otobüsün aynı anda her türlü bakım-onarım hizmeti alabileceği, **"modern çevreci mimarisi, geri dönüşüm teknolojisine sahip"** diyen, Büyükşehir Belediyesi Başkan vekili Nuri Aslan, 155 yıllık köklü kurumu İETT'nin hizmetlerine dönük bilgilendirmesinde bir çok büyük yatırım hamlesi ile İstanbul'un toplu ulaşım filosuna katılmakta olan yeni araçlarla ilgili bilgiler de verdi.

ONUR DUYUYORUZ

"İETT, 2019 yılında günlük yaklaşık 50.000 sefer yapıyordu, şimdi 65 binin üzerine çıkartıp bu sayı 67 bin sefere ulaştı. 7 yılda sefer sayımızı %30 artırdık. Yani 50.000'den 65 Bine çıkardık. Nüfus artmaz, yerleşim yerleri sabitken sefer sayıyı tam 15.000 civarında günlük artırdık. Bu bile başlı başına yönetim başarısıdır. Günlük tam 5 milyon kişiyi evinden alıyoruz; işine, akraba veya gideceği yere götürüp geriye getiriyoruz... Araçlarımız günde 1.400.000 km. yol yapıyor. 1.400.000 km. demek, Edirne 'den Kars'a 885 kez gitmek demektir. 1.400.000 kilometre dünyanın etrafını günde 35 kez dolaşmak demektir.

Bu hizmeti İstanbul'un trafiğinde, her /hava şartlarında, yılın 365 günü aksamadan sürdürüyoruz. Her sabah durağa gelen otobüsün arkasında, gece boyunca çalışan insanların emeği var.

Bu açılanla birlikte bugün 21 oluyor. Dolayısıyla İstanbul'a tam 7 yılda 7 garaj kazandırmış oluyoruz. Yani, her yıl bir tane garaj yapıyoruz. Bu ne demek? 'Nasıl yapacaksınız, nasıl edeceksiniz?' diyenlere cevap: Böyle yapacağız; gece gündüz çalışacağız, millete hizmet edeceğiz, İstanbul'a hizmet edeceğiz, İstanbullu mutlu olacak, biz de olacağız. Afet olağanüstü durumlarda bu bulunduğumuz alanlar aslında bir taraftan garaj ama bir taraftan da lojistik merkez.

Şöyle düşünün: Yağmur yağıyor, anında trafiğe birçok insan kendi özel aracıyla çıkıyor. Sabah ve akşam saatlerini hayal edin; 16 milyonluk bir şehir, yaklaşık 22 milyon insan bu şehirde günlük hareket ediyor. Günlük 34 milyon kişi bir noktadan bir noktaya ya kendi aracıyla ya toplu taşıma aracıyla hareket ediyor ve neredeyse sefer sayımız %100 başarıyla gerçekleşiyor ve bu, 365 gün boyunca böyle. Dolayısıyla bundan gurur duyma tabii ki en doğal hakkımız. Çünkü, gün içi 9 milyon kişiyi İETT metrobus ve otobüslerimizle, şehir hatlarımızla ve metrolarımızla sadece İstanbul Büyükşehir Belediyesi taşıyor.

Dolayısıyla 2026 yılında aslında %20 de iş artışı kapasitemizi kullanarak 760 tane otobüs alınmasının ihalesini yapmış, imzasını atmış olacağız. 30 metrobüsümüz teslim edildi, 115 tane otobüsümüz de gelecek. Yani, sadece imza atmıyoruz; yaptığımız işi ispatlıyoruz, 145 tane aracımızı da şehrin yollarına, sunacağız. Şehrimiz aslında hak ettiğini yaşıyor. Ne yaşıyor? Yeniyi hak ediyorsanız, başarıyı hak ediyorsanız, belediye cilik hizmeti istiyorsanız; ihaleyi açtık, otobüsü aldık, hizmetinize sunduk. Prog ram tamamlanınca 2.Bin otobüsü teslim alınca otobüs filo yaşı 6'ya düşecek. 'Ya pamazsınız' diyorlar, yapıyoruz. 'Başaramaz' diyorlar, başarıyoruz. 'Yarın çok aydınlık olacak' diyorum, inanmıyorlar. Yarın göreceksiniz; 2030 yılında Türkiye'yi çağ atlatmış, dünyaya göstereceğiz. İnanmayan kendi bilir.

2030 yılında baktığımızda ülkemizi dünyanın en güç- lü 5 devletinden birine döndüreceğiz. Bütün bunları yaparken nasıl yapıyoruz? Çok basit: Türk işçisiyle, Türk eme- ği ile Türkiye Cumhuriyeti sınırlarında gurur la ve onurla bu ülkede üretilen otobüsleri satın alıyoruz. Tramvayımızı kendimiz dizayn ediyoruz ve bu ülkede üret tiriyoruz. Metro araçlarımızı bu ülkede üreten fabrikalardan alıyoruz. Çünkü, biz Türkiye Cumhuriyeti'ni seviyoruz, bu ülkeyi seviyoruz. Bu millete, bu ülkeye hizmet etmek bizim için büyük onur.

Bu kadar ekonomik sıkışıklığın olduğu, 8 yıldır tam bir ekonomik krizin yaşandığı bir ortamda 2.000 tane otobüs alımına karar vermek, onun bütçesini oluşturmak; 288 tane metro aracını ve tramvayı... Şimdi 372 tane daha metro aracı almak için çalışıyoruz. Bir taraftan Kanuni Sultan Süleyman Hastanesi'nin oradan, Küçükçekmece'den Esenyurt'ta gitmek için Esenyurt hattın ikinci kısmının çalışmaları başlatacağız. Bir taraftan Sancaktepe' de Yenidoğan-Emek metro hattını çalışacağız. Üreteceğiz, çalışacağız, alışacağız...

EMANETİN SORUMLUSU

2030'da dünyanın en güçlü devletlerinden biri bu ülkeyi yapacağız, göreceksiniz. Bu ülkenin çocuklarıyız, bu ülkede doğduk. İyi ki bu ülkede doğmuşuz. Biz Cumhuriyet çocuklarıyız. Bu ülkenin mühendislerine, işçilerine, üreten insanlarına güveniyoruz.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün bize emanet ettiği Cumhuriyet'e karşı sorumluluğumuzu çalışarak, üreterek, milletimize hizmet ederek yerine getiriyoruz. Bu yatırımda emeği geçen bütün çalışma arkadaşlarıma teşekkür ediyorum. Direksiyondaki kaptanlarımızın, araçlarımızı sefere hazırlayan ustalarımızın emeklerine sağlık."





İETT Genel Müdürü İrfan Demet açılış konuşmasında ileri adım atmayı sürdüreceklerini belirterek: "İstanbul ve ülkemizin en köklü, en büyük toplu taşıma kurumu İETT 155 yıllık geçmişiyle ülkemizin en değerli kurumlarından. Araç filosuyla dünyanın en büyük ikinci filosuna sahip İETT, İstanbul'daki tüm toplu ulaşımın %52'sini tek başına gerçekleştiriyor. İstanbullular'a her seferinde daha iyiyi ulaştırma hedefi ile çalışmalarımızı şehrin her noktasında sürdürürken, daha çevreci, daha hızlı, daha konforlu toplu ulaşım için yatırım çalışmalarımızı hızla yürütmekteyiz" dedi.







Dr. EJDER ORMANCI
iletisim@ejderormanci.com



YOLCULUK

ADINI BİLİYORUZ

BİR otobüste duyabileceğimiz kadar tanıdık bir anons: "Gelecek durak, **Atatürk**."

Başımızı kaldırır, ineceksek kapıya yaklaşırız. O anda duyduğumuz isim bize nerede olduğumuzu söyler. Belki bir caddeyi, belki bir meydanı, belki de önünden geçtiğimiz kültür merkezini düşünürüz. Günün telaşı içinde bu kadarı yeter.

Yarın **10 Kasım**.

Bu kez o tanıdık anonsun üzerinde biraz durmak istiyorum. Adını böylesine iyi bildiğimiz bir insan hakkında, en son neyi merak ettik?

Hangi tarihte doğduğunu, hangi savaşlarda bulunduğunu, hangi devrimleri yaptığını sormuyorum yalnızca. Bunların bir kısmını okulda öğrendik, bir kısmını yıllar içinde okuduk. Fotoğrafını uzaktan tanıyoruz. İmzasını gördüğümüzde kime ait olduğunu biliyoruz. Birçok sözünü de ezberden söyleyebiliyoruz.

Peki, bütün bu aşinalık bize onu yeterince tanıdığımız duygusunu veriyor olabilir mi?

İnsanın bildiğini düşündüğü birine yeni sorular sorması zor. Zihninde ona ayrılmış bir yer var. Yeni karşılaştığı bilgileri de çoğu zaman oraya yerleştirip geçiyor. Oysa bir insanı tanımak, bazen o yeri genişletmeyi gerektiriyor.

Milli Mücadelemizin, Kurtuluş Savaşımızın Efsanevi Lideri, Türkiye Cumhuriyetimizin Kurucusu ve İlk Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk hakkında yazarken de bunu düşünüyorum. Bir konuşmasından tek cümleyi alıyoruz. Öncesini, sonrasını, o gün hangi meseleye cevap verdiğini okumadan paylaşıyoruz. Sözün güzelliği hoşumuza gidiyor. Hatta kimi zaman gerçekten ona ait olup olmadığını araştırma ihtiyacı bile duymuyoruz.

Sevdiğimiz bir insana söylemediği bir sözü yakıştırmak, sevgimizin neresine sığar?

Onun kendi kelimeleriyle karşılaşmaya zaman ayırabiliriz. Bir konuşmasının tamamını okuyabilir, bir kararın hangi şartlarda verildiğini araştırabiliriz. Karşılaştığımız bir hatıranın kim tarafından, ne zaman yazıldığını sorabiliriz. Böyle yapınca bildiğimizi sandığımız bazı şeyler değişebilir. Bazıları da ilk kez yerine oturur.

Bundan çekinmek için bir sebep göremiyorum. Anlamaya çalıştıkça yakınlık kurar insan.

Bir de tarihin bize sağladığı tuhaf bir rahatlık var. Biz sonunu biliyoruz.

Milli Mücadele'yi okurken **Cumhuriyet**'in kurulacağını biliyoruz. O yılların insanları ise henüz yaşamadıkları günlerin sonucunu bilmiyordu. Ellerindeki imkânlarla karar veriyor, haber bekliyor, itirazlarla karşılaşıyor, bir sonraki adımı düşünüyordu. Bugün birkaç sayfada geçtiğimiz bir dönemin içinde onların yılları vardı.

Sonucu bilerek geriye baktığımızda, o yol bazen gözümüze olduğundan daha açık görünüyor. Başlangıcından itibaren varacağı yer belliymiş gibi anlatabiliyoruz. Böyle anlatınca da verilen kararların ağırlığını yeterince hissedemiyoruz.

Mustafa Kemal'i anlamak için biraz da o belirsizliğin içine bakmak gerektiğini düşünüyorum. Henüz hiçbir şey tamamlanmamışken neyi gördüğünü, hangi ihtimalleri değerlendirdiğini, insanları nasıl ikna etmeye çalıştığını merak etmek gerekiyor.

Bunları merak edince bir fotoğrafın karşısında daha uzun kalıyor insan. Fotoğrafın tarihine bakıyor. O gün kaç yaşındaydı? Hangi olayın öncesinde ya da sonrasındaydı? Yanındaki insanlar kimdi? Hep gördüğümüz bir görüntü, birden okumak istediğimiz bir hikâyeye dönüşüyor.

Bu yıl **10 Kasım**'da çocuklarla konuşurken de bu meraka yer açsak isterim. Onlardan hemen doğru cevabı beklemeyelim. **Atatürk** hakkında neyi öğrenmek istediklerini soralım. Bilmediğimiz bir soru gelirse birlikte araştıralım. Bir çocuğun merakını, önceden hazırlanmış birkaç cümlenin içine sığdırmaya çalışmayalım.

Biz yetişkinler de kendimize aynı imkânı tanıyalım. **"Bunu bilmiyordum!"** diyebilelim. Yıllardır tanıdığımızı düşündüğümüz bir insanı yeniden okumaya başlayabilelim.

Bir **ulaşım gazetesi**nde yazıyorum bunları. Her gün bildiğimiz duraklardan geçiyoruz. Bir yerin adını bilmek, orada ne olduğunu merak etmemize her zaman yetmiyor. Bazen yıllarca önünden geçtiğimiz bir binaya ilk kez giriyor, bambaşka bir dünyayla karşılaşıyoruz.

Atatürk'ün adıyla kurduğumuz ilişkide de böyle açılmayı bekleyen kapılar bulunduğunu düşünüyorum.

Yarın onu saygıyla, özlemle anacağız. Ben bu yıl o duyguların yanına bir de merakı koymak istiyorum. Okuyacağımız bir metni, araştıracağımız bir soruyu, üzerinde biraz daha duracağımız bir fotoğrafı...

Bir dahaki sefere **"Gelecek durak, Atatürk..."** anonsunu duyduğumuzda, aklımıza yeni öğrendiğimiz bir şey de gelsin.

Adını biliyoruz.

Onu tanımaya devam edelim.

Ruhu şad, kurduğu devlet abat olsun!

KTT-5.qxp_KTT 6.11.2026 13:12 Page 1

Otomotiv yine daraldı!

ODMD'nin Ekim 2026 raporunda, yılın ilk 10 ayında satışlar yüzde 15,33 azalırken, SUV, hibrit ve elektrikli otomobillerin pazar payları dikkat çekti...



ODMD (Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği), 2026 yılı ekim ayına ilişkin otomobil ve hafif ticari araç satış verilerini açıkladı. Buna göre, Türkiye otomobil ve hafif ticari araç toplam pazarı Ekim ayında geçen yılın aynı ayına göre yüzde 30,84 daralarak 80 bin 334 adet oldu. Ekim ayında otomobil satışları yüzde 28,40 azalışla 64 bin 939 adede gerilerken, hafif ticari araç satışları yüzde 39,52 düşüşle 15 bin 395 adet olarak gerçekleşti. Toplam pazar, 5 yıllık ekim ayı ortalamasının yüzde 8 altında kalırken, 10 yıllık ekim ayı ortalamasının yüzde 3,4 üzerinde gerçekleşti.

2026 yılının Ocak-Ekim döneminde otomobil ve hafif ticari araç pazarı, geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 15,33 daralarak 883 bin 799 adet oldu. Bu dönemde otomobil satışları yüzde 16,85 azalarak 692 bin 916 adede, hafif ticari araç satışları ise yüzde 9,28 gerileyerek 190 bin 883 adede indi. Yılın ilk 10 ayında otomobil pazarında en çok tercih edilen gövde tipi SUV oldu. SUV otomobiller 461 bin 200 adet satışla toplam pazarın yüzde 66,6'sını oluşturdu. SUV modellerini yüzde 19,6 pay ve 135 bin 981 adet satışla sedan otomobiller, yüzde 13,2 pay ve 91 bin 234 adetle hatchback modeller izledi. Segment bazında ise C segmenti 390 bin 290 adetle yüzde 56,3, B segmenti 194 bin 132 adetle yüzde 28 pay aldı. A, B ve C segmentlerinin toplam pazar payı yüzde 84,6'ya ulaştı.



Motor tiplerine göre benzinli otomobiller 281 bin 753 adet satış ve yüzde 40,7 payla ilk sırada yer aldı. Hibrit otomobil satışları 229 bin 247 adetle yüzde 33,1 paya ulaşırken, elektrikli otomobil satışları 135 bin 979 adetle pazarın yüzde 19,6'sını oluşturdu. Dizel otomobillerin payı yüzde 5,1, otogazlı otomobillerin payı ise yüzde 1,5 olarak gerçekleşti. Elektrikli otomobil pazarında 160 kW altındaki modellerin satışları yüzde 6 artarken, 160 kW üzerindeki modellerde satışlar yüzde 54,2 azaldı. Otomatik şanzımanlı otomobiller, 674 bin 338 adet satışla toplam pazarın yüzde 97,3'ünü oluşturdu. Manuel şanzımanlı otomobillerin satışları ise 18 bin 578 adetle yüzde 2,7 payda kaldı. Hafif ticari araç pazarında ise van gövde tipi 145 bin 169 adet ve yüzde 76,1 payla ilk sırada yer alırken, kamyonetler 18 bin 347 adet satışla yüzde 9,6 pay aldı.

Araç kiralama sektörü toplam filosu büyüyor

Operasyonel ve günlük araç kiralama sektörlerini birlikte değerlendiren araştırmaya göre, sektörün toplam filosu yaklaşık 412 bin araca ulaştı...

İSTANBUL-TOKKDER, bağımsız araştırma kuruluşu NielsenIQ iş birliğiyle hazırladığı 2026 yılı 3. çeyrek sektör araştırmasının sonuçlarını kamuoyuyla paylaştı. Operasyonel ve günlük araç kiralama sektörlerinin birlikte değerlendirildiği araştırma, sektörün araç parkı, yatırımları, ekonomik büyüklüğü, müşteri yapısı ve kullanım alışkanlıklarına ilişkin önemli veriler ortaya koydu. Araştırma ya göre araç kiralama sektörü, yaklaşık 411 bin 800 araçlık filo büyüklüğüne ulaştı. Toplam filonun yaklaşık 238 bin 500 adedini operasyonel kiralama, 173 bin 300 adedini ise günlük kiralama araçları oluşturdu. Yılın 2. çeyreği sonunda yaklaşık 406 bin araçlık filoya sahip olan sektör, 3. çeyrekte de büyüklüğünü artırmayı sürdürdü.

Sektörün ekonomik büyüklüğüne ilişkin değerlendirme yapan TOKKDER Yönetim Kurulu Başkanı Özarslan Tangün, **"Araç kiralama sektörü yalnızca mobilite ihtiyacını karşılayan bir hizmet alanı değil, aynı zamanda otomotiv sektörünün en önemli kurumsal alıcılarından ve ekonomimizin önemli yatırımcılarından biri. Finansman koşullarının ve araç maliyetlerinin sektörümüz üzerindeki etkilerine rağmen şirketlerimiz yatırımlarına devam ediyor. Yılın ilk 9 ayında gerçekleştirilen yaklaşık 253 milyar TL.'lik araç yatırımı, sektörümüzün Türkiye ekonomisine katkısını ve sahip olduğu potansiyeli açık biçimde gösteriyor, önemli bir rol üstlenmeye devam edecek"** dedi.

Reklam Ekonomisi

Dijital Çağda Dikkat Sermayesi ve Pazar Dönüşümü

Alexandra N.NAJAFLI
alexandranajafli@gmail.com
EconoMix



REKLAM ekonomisi, küresel pazarlarda üretilen mal ve hizmetlerin tüketicilerle buluşmasını sağlayan basit bir tanıtım aracı olmaktan çıkıp, küresel kapitalizmin ve dijital büyümenin en stratejik ana motorlarından biri haline gelmiştir. Geleneksel dönemde televizyon, radyo ve gazete gibi kitlesel mecralar üzerinden tek yönlü ve standart mesajlarla yürütülen bu sektör, günümüzde büyük veri, yapay zekâ ve algoritma devrimleriyle tamamen kabuk değiştirmiştir. Modern dünyada reklam ekonomisi, artık sadece bir şirketin ürününü satmayı hedeflememektedir; aksine, insanların en kısıtlı ve değerli sermayesi haline gelen "dikkatini" yakalamayı, işlemeyi ve bu dikkati finansal bir değere dönüş türmeyi amaçlayan devasa bir ekosisteme dönüşmüştür. Reklam bütçeleri, küresel ölçekte sanayi yatırımlarıyla yarışır duruma geldi.

Bu ekonomik yapının merkezinde, yapay zekâ destekli programatik reklamcılık ve mikro-hedeşeme teknolojileri yer almaktadır. Sosyal medya platformları, arama motorları ve mobil uygulamalar, kullanıcıların dijital ayak izlerini anlık olarak takip ederek devasa veri havuzları oluşturmaktadır. Bu veriler sayesinde, bir tüketicinin neyi, ne zaman, hangi psikolojik eğilimle ve ne kadar fiyatla satın alabileceği milisaniyeler içinde tahmin edilmekte ve kişiye özel reklamlar doğrudan ekranına yansıtılmaktadır. Bu durum, şirketlerin pazarlama bütçelerindeki israfı tamamen önleyerek reklam yatırımlarının geri dönüş oranlarını kat kat artırmakta, üretim ve tüketim arasındaki arz-talep dengesini kusursuzlaştırmaktadır. Böylece makroekonomik düzeyde küresel ticaretin akış hızı daha önce hiç görülmemiş seviyelere tırmanarak genel refah artışını doğrudan tetiklemektedir.

Ancak dijital reklam ekonomisinin bu devasa yükselişi, küresel piyasalarda ciddi bir güç temerküzünü ve tekel krizlerini de beraberinde getirmektedir. Küresel dijital reklam bütçelerinin aslan payı, veriyi elinde tutan sınırlı sayıdaki teknoloji devinin kasasına akmaktadır. Bu durum, geleneksel medya yayıncılığının finansal olarak çökmesine neden olurken, veri gizliliği ihlalleri, tüketici manipülasyonu ve psikolojik yönlendirmeler gibi ciddi etik tartışmaları da tetiklemektedir. Hükümetler artık bu milyar dolarlık kontrolsüz pazar alanını denetlemek ve haksız rekabeti önlemek için yeni dijital vergilendirme modelleri geliştirmektedir.

Sonuç olarak; modern reklam ekonomisi, küresel ticaretin kurallarını dijital parametrelerle yeniden yazmaktadır. Geleceğin ekonomi dünyasında ayakta kalmak, sadece kaliteli ürünler üretmekle değil; bu yeni nesil reklam ekosistemlerini, veri analitiği altyapılarını, sosyal medya trendlerini ve dikkat yönetim stratejilerini en etkin ve etik şekilde kullanabilen vizyoner aktörlerin başarısı olacaktır.

The Structural Dynamics of the Advertising Economy

The contemporary advertising economy has fundamentally transitioned from a conventional promotional tool into a primary strategic driver of global commerce and digital capitalism. In the modern era, traditional mass media channels have been systematically replaced by artificial intelligence algorithms, big data metrics, and hyper-targeted programmatic frameworks. Consequently, the core objective of modern advertising is the continuous monetization of human attention as a scarce economic resource. By analyzing vast streams of user data, automated networks deploy micro-targeted marketing in real time, drastically reducing corporate promotional waste while maximizing transactional velocity worldwide. However, this hyper-efficient mechanism has accelerated capital concentration, funneling global advertising expenditures directly into a limited number of dominant technology conglomerates. This concentration triggers critical structural shifts in global media funding, privacy rights, and digital corporate taxation models. Ultimately, future corporate expansion depends heavily on navigating this dynamic attention-driven marketplace successfully.



Seattle sokaklarına açık şarj istasyonu

Seattle, özel garajı ya da araç yolu olmayan sakinlerin elektrikli araç sahibi olmasını kolaylaştırmak için şehir sokaklarına 200 yeni halka açık şarj istasyonu eklemeyi planlıyor...

ABD-Seattle yönetimi, elektrikli araç şarj altyapısını önemli ölçüde genişletmek için harekete geçti. Şehir, özel garajı veya araç park alanı bulunmayan sakinler için elektrikli araç sahibi olmayı daha pratik hale getirmek amacıyla, şehir sokaklarına 200 adet daha halka açık şarj istasyonu eklemeyi planlıyor.

Bu proje, 2023 ile 2024 yılları arasında 31 farklı noktada 58 şarj ünitesinin kurulduğu önceki girişimin bir sonraki aşamasını oluşturuyor. Seattle City Light *(belediye elektrik kurumu)* ve şehir ulaşım departmanı tarafından yürütülecek olan bu genişletme çalışmasında, özellikle apartman yoğunluğunun fazla olduğu ve sakinlerin araçlarını gece şarj edebilecekleri uygun alanlara erişiminin kısıtlı olduğu mahallelere öncelik verilecek.

Seattle yönetimi, tüm lokasyonları önceden belirlemek yerine, 2027 sonbaharına kadar bölge sakinlerini ve bina sahiplerini potansiyel kurulum noktaları önermeye davet ediyor. Yetkililer, gelen önerileri yaklaşık 40 ila 50 lokasyonluk gruplar halinde değerlendirecek; bu değerlendirmede mahalle nüfusu, mevcut şarj imkanları, yakın çevredeki ticari faaliyetler ve projeden faydalanabilecek hane sayısı gibi faktörler göz önünde bulundurulacak. Ayrıca, geçmişte kamu yatırımlarından yeterince yararlanamamış bölgelere de özel önem verilecek.

Rapora göre, her bir istasyon 9,6 kilowatt maksimum çıkış gücüne sahip **"Seviye 2"** (Level 2) şarj hizmeti sunacak. Bu da tipik koşullar altında, bir saatlik şarjla yaklaşık yaklaşık 48 km. ek sürüş menzili anlamına geliyor. Ekipmanlar; bağımsız üniteler veya mevcut elektrik direklerine monte edilen şarj cihazları gibi çeşitli konfigürasyonlarda sunulacak. Sürücüler, istasyonları önceden rezervasyon yapmaya gerek kalmadan kullanabilecek; ancak kullanım imkanı o anki doluluk durumuna bağlı olacak.



İngiltere şebeke şarjını bekliyor

LONDRA-"Tekerlekli enerji santralleri" olarak kullanılabilen elektrikli araçlar, Birleşik Krallık'taki üreticileri desteklemeye yönelik planlar kapsamında devlet desteği almaya hazırlanıyor. Bakanlar, sıfır emisyonlu araç (ZEV) zorunluluğuna ilişkin gözden geçirme sürecinin bir parçası olarak, üreticilere araçlarına **"araçtan şebekeye"** (V2G) teknolojisini eklemeleri için teşvikler sağlamayı değerlendiriyor. Bu teknoloji,gece elektriğin ucuz olduğu saatlerde otomatik olarak şarj olmalarını ve ardından yüksek talep dönemlerinde depolanan enerjinin bir kısmını şebekeye geri satmalarını sağlıyor. Milyonlarca aracın şebekeye enerji geri verme -veya sürücünün evine enerji sağlama (V2H)- yeteneğine sahip olması, fosil yakıtlardan yenilenebilir enerji kaynaklarına geçişteki en büyük sorunlardan birinin çözümüne yardımcı olabilir.



KTT-6.qxp_KTT 6.11.2026 13:11 Page 1

Rize'de şehir içi ulaşıma zamlı tarife

Rize'de şehir içi toplu taşıma ile Rize-Trabzon arasında hizmet veren halk otobüslerinin yolcu taşıma ücretleri artırıldı. Rize Belediye Başkanı Rahmi Metin başkanlığında gerçekleştirilen Belediye Meclisi toplantısında, şehir içi yolcu taşımacılığına ilişkin ücret düzenlemesi görüşüldü. Toplantıda, kısa ve uzun hatlarda öğrenci ve sivil yolcu tarifelerine 5 TL. zam uygulanması kararlaştırıldı. 6 Kasım 2026 Cuma günü ise yeni tarife uygulanmaya başladı.

Tunceli'de trafik denetimi aralıksız sürüyor

Tunceli'de trafik güvenliğinin sağlanması ve kazaların önlenmesi amacıyla denetimler aralıksız sürdürülüyor. Kent Güvenlik Yönetim Sistemi (KGYS) kameraları aracılığıyla 7/24 takip edilen kent trafiğinde kural ihlali yapan sürücüler tespit edilerek, haklarında idari para cezası uygulanıyor. Denetimlerde ters yönde araç kullanan sürücülere 20 bin TL., motosiklet ve motorlu bisikletleri yayalara ayrılmış alanlarda kullananlara 5 bin TL., yaya geçitlerinde yayalara ilk geçiş hakkını vermeyen sürücülere 5 bin 662 TL. idari para cezası kesildi, kurallara uyma çağrısı yapıldı.

Uşak Belediye Meclisi 2027'yi konuştu

Uşak Belediye Meclisi, 46 önemli gündem maddesini görüşmek üzere Hatice Terkeci Özkan başkanlığında toplandı. Toplantıda 2027 yılı belediye bütçesi, özel halk otobüsü ücret tarifesi, elektrikli otobüslerin fiyatlandırılması, raylı sistem projesi ve ihtiyaç sahibi vatandaşlara yapılacak nakdi yardımlar gibi Uşaklılar'ı yakından ilgilendiren konular ele alındı. Toplantının dikkat çeken konularından 6 kilometrelik raylı toplu taşıma hattı oldu. Kentte çeşitli mahallelerden geçmesi öngörülen raylı toplu taşıma hattının 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı raporuyla birlikte görüşülecek.







Başkan Ünlüce Ekim Ayı raporunu açıkladı

Büyükşehir Belediye Başkanı Ayşe Ünlüce, il genelinde Ekim ayında hayata geçirilen projeleri ve kent genelinde yürütülen çalışmaları kamuoyuyla paylaştı...

ESKİŞEHİR-Ekim ayına Uluslararası Eskişehir Yunus Emre Edebiyat Şenliği ile başladıklarını belirten Başkan Ünlüce, dört gün süren etkinlikte birbirinden değerli sanatçı, yazar ve şairleri **"neşe"** teması ile Eskişehirli'ler ile buluşturduklarını ifade etti. Ünlüce, bu yılın Kent Edebiyat Ödülü'nü ise yazar Latife Tekin'e takdim etmekten büyük onur duyduklarını söyledi.

Ekim ayında hayata geçirilen önemli hizmetlerden birinin de **"ES2026"** yeni nesil su sayaçları olduğunu kaydeden Ünlüce, yeni sayaçlar sayesinde vatandaşların cep telefonları üzerinden su yüklemesi yapabildiğini belirtti. Başkan Ünlüce, yeni nesil sayaçların başvuran abonelere takılacağını aktardı. Kent genelindeki üstyapı çalışmalarına da değinen Ünlüce, Ekim ayı sonu itibarıyla 170 bin ton asfalt üreterek yol çalışmalarını gerçekleştirdiklerini, kırsalda ise yaklaşık 70 kilometre sathi kaplama yaptıklarını belirtti. Diğer yandan, ESKİ Genel Müdürlüğü aracılığıyla da Sazova, 71 Evler, Emek ve Çanka ya mahallelerinde altyapı çalışmalarının yapıldığını söyleyen Başkan Ünlüce, Şeker, Batıkent, Ertuğrulgazi, Uluönder, Büyükdere, Vadişehir, Akarbaşı ve 75. Yıl mahallelerinde de önümüzdeki süreçlerde yapılacak çalışmalarla 160 milyon liralık altyapı yatırımının tamamlanacağını belirtti.

6 Şubat depremlerinin ardından Adıyamanlı yurttaşlarla kurulan dayanışma bağını Eskişehir Parkı ile kalıcı bir esere dönüştürdüklerini belirten Ünlüce, parkın depremden etkilenen vatandaşlara nefes aldırmasını ve yaralarını bir nebze olsun sarmasını diledi.

Şehrin kültürel ve turistik noktalarına ulaşımı kolaylaştırmak amacıyla EsBilet uygulamasını hayata geçirdiklerini ifade eden Ünlüce, tiyatro oyunlarından senfoni konserlerine, müzelerden Otobes 26'ya kadar pek çok hizmetin bu uygulamayla daha kolay erişilebilir hale geldiğini belirtti.

Ekim ayının kültür ve sanat açısından da dolu dolu geçtiğini vurgulayan Ünlüce, Büyükşehir Halk Dansları Grubu'nun ilk gösterisiyle sahneye çıktığını, Şehir Tiyatroları ve Senfoni Orkestrası'nın ise birbirinden güzel oyun ve konserlerle yeni sezona merhaba dediğini aktardı. Başkan Ünlüce, kent yaşamında ortak kullanım alanlarının korunmasının önemine de dikkat çekti. Kaldırım ve yol işgalleri, çevreyi kirleten davranışlar ve ortak yaşam kültürünü olumsuz etkileyen konularda farkındalığı artırdıklarını belirten Ünlüce, vatandaşlardan birbirlerinin haklarına ve ortak yaşam alanlarına saygı göstermelerini istedi.

Ünlüce, Ekim ayında gerçekleştirilen çalışmaların ardından Eskişehir için çalışmaya, üretmeye ve yeni projeleri hayata geçirmeye devam edeceklerini belirterek değerlendirmesini tamamladı.



Muğla'da kırsal ulaşım yatırımları sürüyor

MUĞLA-Büyükşehir Belediyesi, kent genelinde ulaşım altyapısını güçlendirmek ve vatandaşlara daha güvenli, konforlu ulaşım imkânı sunmak amacıyla yol yatırımlarını sürdürüyor. Bu kapsamda Fen İşleri Dairesi Başkanlığı tarafından Menteşe Belediyesi ve Ula Belediyesi ile yapılan protokoller doğrultusunda Kızılağaç, Yenice ve Bayır mahallelerinde yol çalışmaları gerçekleştiriliyor. Büyükşehir Belediyesi Kızılağaç ve Yenice mahallelerini birbirine bağlayan 7 bin 500 metrelik güzergâhta zemin düzenleme, 500 metrelik yağmur suyu imalatı, plentmiks temel serimi ve birinci kat sathi kaplama çalışmaları tamamlandı. Uygulama sürüyor.



Jandarma eğitim tırı öğrencileri ağırladı

DÜZCE-Jandarma Genel Komutanlığının "mobil trafik eğitim tırı" ve "emniyet kemeri simülasyon aracı" Düzce'ye geldi. Trafik güvenliği ve eğitimi konusunda farkındalık oluşturmak amacıyla Anıt park Meydanı'nda konuşlandırılan mobil araçlar, öğrencileri ve yetişkinleri ağırladı. İl Jandarma Komutanlığı personelinden mobil trafik eğitim tırında teorik bilgiler alan öğrenciler, mini sinyalizasyon lambaları ve yaya geçitlerinin yer aldığı parkurda da 4 tekerlekli bisikletlerle öğrendiklerini uyguladı. Yetişkinler ise emniyet kemeri simülasyon aracında olası kaza anında yaşanacaklar anlatıldı.



Trafik çilesine tren istasyonlu çözüm!

KOCAELİ-Sabah ve akşam saatlerinde yoğunlaşan kara yolu trafiği, vatandaşların alternatif ulaşım taleplerini yeniden gündeme taşıdı. İstanbul, Kocaeli ve Sakarya arasında seyahat eden vatandaşlar, demiryolu ulaşımının geçmişteki etkinliğine kavuşmasını istiyor. Vatandaşların talepleri arasında Körfez ilçesinde bulunan Tütünçiftlik Tren İstasyonu'nun yeniden açılması, bölgesel tren seferlerinin artırılması, daha fazla vagonla hizmet verilmesi ve biletlerinin kara yolu ulaşımına göre ekonomik hale getirilmesi isteniyor.



COP31 Zirvesi'ne trafik düzenlemesi

ANTALYA-9-20 Kasım'da düzenlene COP31 Türkiye İklim Zirvesi kapsamında, bazı güzergahlarda geçici trafik düzenlemeleri uygulanacak Antalya'da bazı yollar trafiğe kapatılacak, bazı yollarda ise alternatif güzergahlar kullanılacak. EXPO2016 Bulvarı'nın sol şeridi acil müdahale ekiplerine, sağ şeridi shuttle araçlarına ayrıldı. Antalya Valiliği tarafından yapılan duyuruya göre, havalimanı ni zamiye ile havalimanı kavşağı arasındaki yolun her iki yönünde konuk heyet konvoyları ve vatandaş trafiği için ayrı şeritler oluştu.



İzmir trafiğine iki yeni nefes

Büyükşehir, Çiğli Harmandalı ile Karşıyaka-Çiğli hattında trafik yoğunluğunu azaltmak amacıyla iki yeni imar yolu projesi hazırlıyor...

İZMİR-Yeni konut, ticaret yatırımlarıyla artan ulaşım talebini, özel araç kullanımını ve özellikle işe gidiş-geliş saatlerinde yaşanan trafik yoğunluğunu dikkate alan Büyükşehir, toplu ulaşım yatırımlarının yanı sıra alternatif karayolu güzergahları oluşturmak için de projeler geliştiriyor. Bu kapsamda Çiğli Harmandalı ile Karşıyaka-Çiğli hattında iki yeni imar yolu için hazırlıklar sürüyor.

Büyükşehir Belediyesi, Çiğli Harmandalı bölgesinde ulaşımı rahatlatmak amacıyla yeni bir imar yolu projesi hazırlıyor. Anadolu Caddesi ile 9501 Sokak arasında kalan 9506 Sokak ve 8979/1 Sokak güzergahını kapsayan projede, yolun 2 gidiş ve 2 geliş olmak üzere dört şeritli olarak düzenlenmesi planlanıyor. Projenin tamamlanmasıyla 8790/5 Sokak ve 9 Eylül Caddesi'ne alternatif bir güzergah oluşturulacak. Böylece bölgenin Anadolu Caddesi'ne bağlantısı güçlendirilirken taşıt trafiğinin rahatlatılması hedefleniyor.

Büyükşehir Belediyesi, Çiğli ile Karşıyaka arasındaki ulaşımın ana aksı olan Caher Dudayev Bulvarı'n da, özellikle yoğun saatlerde yaşanan trafik sıkışıklığını azaltmak amacıyla Flamingo Caddesi-8250 Sokak Bağlantı Yolu Düzenleme projesini hayata geçirecek. Yeni bağlantı yolunun ulaşımı ve sosyal alanlara erişimi de kolaylaştırması bekleniyor.

Kastamonu'da zam değil destek yapıldı

Kastamonu Belediye Meclisi'nde özel halk otobüslerine gelir desteği verilmesi görüşülürken, toplu taşımanın geleceğine ilişkin planlar da açıklandı...

KASTAMONU-Kastamonu Belediye Meclisi'nin Kasım ayı birinci oturumunda, belediye sınırları içerisinde toplu taşıma hizmeti veren otobüs işletmelerine gelir desteği sağlanması konusu ele alındı. Görüşmelerde artan işletme maliyetleri, yolculardan gelen şikâyetler, ücretsiz taşımacılığın finansmanı, geçmiş dönemden kalan kira borçları ve 2027 yılında yapılması planlanan yeni ihale süreci değerlendirildi. Yeni Parti ve AK Parti gruplarının destek verilmesi konusunda ortak görüş bildirdiği toplantıda, yardımın kapsamı ve bütçesinin belirlenmesi için teklif oy birliğiyle Plan ve Bütçe Komisyonuna sevk edildi. Oturumda destek tutarı ve ödeme yöntemine ilişkin kesin bir rakam açıklanmadı.

Özel halk otobüslerinin yıllık yakıt tüketiminin yaklaşık 4 milyon litre olduğunu söyleyen Başkan Baltacı, güzergâh ve sefer saatlerinde yapılacak düzenlemelerle bu miktarın 3 milyon litreye düşürülebileceğini ifade etti. Başkan Baltacı, **"Ortak çalışma prensibine geçebiliriz. Fazla araçla çalışıp çok fazla masraf yapmak yerine daha az araçla daha fazla kâr edilebilecek modellere geçirebiliriz"** dedi. Açıklanan tüketim rakamlarına göre yıllık 1 milyon litrelik tasarruf öngören yaklaşımın, üzerinde çalışılan ulaşım planı kapsamında değerlendirileceği belirtildi.





Büyükşehir Belediye Başkanı Memduh Büyükkılıç, savaş sonrası akaryakıtta yaşanan fiyat artışları ile ilgili dert yandı...

KAYSERİ-Büyükşehir Belediye Başkanı Memduh Büyükkılıç, katıldığı bir canlı yayında önemli değerlendirmelerde bulundu. Akaryakıt fiyatların da yaşanan artışlarla ilgili **"Petrol girdiği her alanı etkiliyor; sanayi ürünleriyle, lastikle, yedek parçası herşeyimizi ilgilendiriyor"** dedi.

Özel halk otobüsü şoförlerinin **"kontak kapatacağız"** dediklerini belirten Başkan Büyükkılıç, **"Kayseri'nin bir özelliği 375 tane özel halk otobüsü var. Ulaşımımız onlarsız olmaz. 'Kontak kapatacağız' dediler. Kontak kapatma durup dururken mi oluyor? 'İçinden çıkamıyoruz, kurtarmıyor' diyorlar. Şimdi böyle olunca ister istemez ufak da olsa bir değişiklik yapılıyor. Biz bu değişikliği yaparken adeta onlarla savaşıyoruz, kaç oturum yaptık. Bütün bunlara rağmen ulaşım desteği veriyoruz"** dedi.

KTT-7.qxp_KTT 6.11.2026 16:34 Page 1

İmtiyaz Sahibi-Sorumlu Yazıişleri Müdürü: M. Şevket ERTURAN

Genel Yayın Yönetmeni: M.Şevket ERTURAN
Yayın Koordinatörü: Özlem GÜNEŞ

Mali Müşavir : Ali PULUR
Haber Müdürü : Fahriye ERTURAN

YAYIN TÜRÜ : HAFTALIK

YAYINCI KURULUŞ: ERTURAN YAYINCILIK LTD. ŞTİ.
İDARE MERKEZİ
Hürriyet Bulvarı - Yakuplu Plaza No.: 131 Kat: 3 D: 27
Yakuplu - Beylikdüzü / İSTANBUL
Tel.: (0212) 875 46 49 • Fax.: (0212) 875 78 64
www.kenticitoplutasima.com.tr • info@kenticitoplutasima.com.tr

BASKI
Akademi Ajans Matbaa
Davutpaşa Caddesi.
Güven İş Merkezi D Blok 114
Topkapı
Tel.: 0(212) 493 24 67

GAZETEMİZ BASIN MESLEK İLKELERİNE UYMAYA SÖZ VERMİŞTİR



AB'nin mineral arayışı!

Avrupa ülkelerinin, kritik mineral tedarikini çeşitlendirmek için Orta Asya'ya yöneldiği belirtildi. Başta Almanya olmak üzere bir çok ülke NTE için sanayi işbirliğine hazırlanıyor...

AB-Brüksel Enerji Kulübü Kurucusu Marat Terterov, Avrupa Birliği'nin (AB) Özbekistan ve Kazakistan gibi ülkelerle yalnızca anlaşmalar değil, somut yatırım ortaklıkları geliştirilmesini beklediğini belirtti. Terterov, mineral işleme tesisleri, sanayi tedarik zincirleri ve ulaştırma altyapısına yatırım yapılmasının önemine dikkati çekti. Avrupa'nın kritik mineral tedarikini çeşitlendirme arayışında Almanya'nın öne çıkan ülkeler arasında yer aldığı ifade edildi.

Almanya'nın Özbekistan Büyükelçisi Matthias Vollert, yenilenebilir enerji, elektrikli otomobil ve yüksek teknoloji yatırımları nedeniyle kritik minerallere yoğun ihtiyaç duyduklarını ifade etti.

Habere göre Almanya ve Kazakistan, 29 Eylül'de yayımladıkları ortak deklarasyonla 2026-2028 dönemini kapsayan bir yol haritası üzerinde uzlaştı. Yol haritası, sanayi iş birliği, mineral çıkarımı ve işlenmesinin yanı sıra Kazakistan'da katma değeri daha yüksek ürünlerin üretiminin artırılmasını kapsadığı belirtildi. Habere göre Alman şirketi HMS Bergbau AG de Kazakistan'ın doğusunda lityum çıkarma ve işleme projesi yürütüyor.

Ticari açıdan uygun rezervlerin doğrulanmasına bağlı olan projenin potansiyel yatırım tutarının 500 milyon dolara ulaşabileceği belirtiliyor. Proje, arama ve geliştirme aşamasında bulunuyor. Özbekistan'ın da mineral kaynaklarını yalnızca ham madde veya konsantre olarak ihraç etmek yerine ülke içinde işleyerek daha yüksek katma değer elde etmeyi hedeflediği belirtildi. Bu kapsamda 2024'te kurulan devlete ait Özbekistan Teknolojik Metaller Kompleksi (TMK), tungsten ve molibden gibi minerallerin işlenmesine odaklanıyor. Şirket, tungsten oksit ve tungsten karbürün yanı sıra molibden çubukları ve briketleri gibi sanayi ürünleri üretiyor.

TMK Küresel Entegrasyondan Sorumlu Özel Temsilcisi Timur Khikmatullaev, amaçlarının üretimin her aşamasında değer yaratmak ve ardından ihracat yapmak olduğunu belirtti.

Khikmatullaev'in verdiği bilgiye göre Almanya, şirketin ilk ihracat pazarı oldu. TMK ayrıca Belçika, Hollanda, Türkiye, ABD, Kanada, Güney Kore ve Japonya'ya da ürün gönderiyor. Dış ticaret veri platformu 52wmb 'nin yayımladığı sevkiyat kayıtlarına göre TMK, Ağustos 2026'da Belçika ve Hollanda'ya molibden ürünleri, Hollanda'ya ise tungsten oksit ihraç etti.



Kamiq küreselleşti!

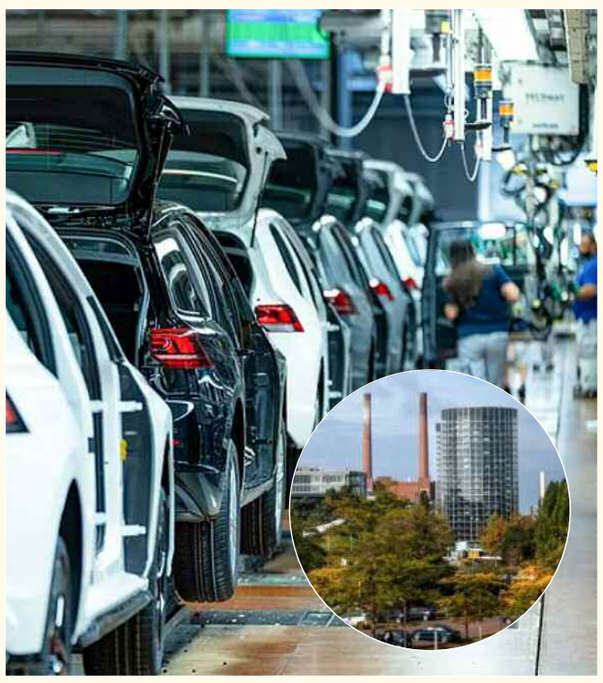
Skoda, 2026'nın ilk 9 ayında dünya genelinde 812 bin 400 araç teslim ederek satışlarını yüzde 6,1 artırdı. En çok tercih edilen model ise Kamiq oldu...

SKODA, 2026'nın 9 ayında dünya genelinde 812 bin 400 aracı müşterileriyle buluşturarak, teslimatlarını geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 6,1 artırdı. Şirketten yapılan açıklamaya göre, Skoda, 2026 yılının 9 ayına ilişkin satış ve finansal performansını paylaştı. Bu dönemde Avrupa'da 666 bin 798 adet satışa ulaşan markanın satış gelirleri yüzde 3,5, faaliyet karı yüzde 7,4 yükseldi. Skoda'nın satış performansı, finansal sonuçlarına da yansıdı. Dünya genelinde 812 bin 400 aracı müşterileriyle buluşturan marka, teslimatlarını geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 6,1 artırdı. Markanın elektrikli ve şarj edilebilir hibrit modellerine talep, büyümeye devam etti. Şirket, 9 ayda dünya genelinde 203 bin 100 adet tamamen elektrikli ve **"plug-in"** hibrit araç satışı gerçekleştirerek, bu alandaki satışlarını yüzde 34,7 artırdı. Avrupa'da ise tamamen elektrikli modellerin satışları yüzde 41,3 artışla 167 bin 400 adede ulaştı.

Dünya genelinde markanın tamamen elektrikli modellerinden Elroq 92 bin 200, Enyaq ise 72 bin 700 adetlik satış rakamlarına ulaştı. Bu yıl ürün gamına kattığı Epiq ve Peaq modelleri ile tamamen elektrikli ürün ailesini iki katına çıkaran markanın, söz konusu iki modeli için Ekim ayı ortasına kadar toplam 82 binin üzerinde sipariş alınırken, firmanın küresel ürün gamı 14'e ulaştı ve başarılı bir dönem oldu.

Yılın ilk 9 ayında 138 bin adetle Octavia, markanın dünya genelinde en çok tercih edilen otomobili olurken, bu modeli 107 bin 800 adetle Kodiaq, 92 bin 200 adetle Kamiq ve Elroq takip etti. Fabia'nın satışları 88 bin 100, Karoq'un ise 75 bin adet olarak gerçekleşti.

Şirket, ana pazarı Avrupa 'nın yanı sıra farklı bölgelerdeki büyümesini sürdürdü. Markanın en büyük pazarı Almanya'da teslimatlar yüzde 15,9 artışla 178 bin 300 adede ulaşırken, Birleşik Krallık, Polonya, Fransa ve Çek ya gibi Avrupa pazarlarında da büyüme kaydedildi.



Volkswagen'in en büyük zararı!

Volkswagen, 3. çeyrekte 5,9 milyar Euro faaliyet zararı açıklayarak 2015'teki Dieselgate'den bu yana en kötü sonucunu açıkladı...

ALMANYA-Volkswagen, Eylül ayın da sona eren üç aylık dönemde 5,9 milyar Euro faaliyet zararı açıklayarak 2015'teki Dieselgate skandalından bu yana en kötü çeyreklik finansal sonucunu kaydetti. İngiliz Daily Mail'in haberine göre Alman otomotiv devi, artan maliyetler, Çinli üreticilerle rekabet ve elektrikli araç dönüşümünün yarattığı baskılar nedeniyle kapsamlı yeniden yapılanma sürecini hızlandırdığını açıkladı. Audi, Porsche, Skoda ve Volkswagen markalarını bünyesinde bulunduran şirketin faaliyet zararı, analist beklentilerinin de altında kaldı. Şirket, büyük bölümü Porsche'deki hisse değerinin düşürülmesiyle bağlantılı olmak üzere tek seferlik 8 milyar Euro'luk gider kaydetti.

Volkswagen Finans Direktörü Arno Antlitz, sonuçların hızlı ve kararlı hareket edilmesi gerektiğini gösterdiğini belirterek, şirketin zaman kaybetme lüksünün bulunmadığını ifade etti. Avrupa'nın en büyük otomobil üreticisi, ABD tarifelerinin etkisini azaltmak ve BYD gibi Çinli rakiplerle yoğunlaşan rekabete karşı koymak amacıyla kapsamlı bir yeniden yapılanma programı yürütüyor.

Volkswagen Üst Yöneticisi (CEO) Oliver Blume, 2030'a kadar toplam 100 bin kişilik istihdam azaltımı konusunda anlaşmaya varıldığını açıkladı. Bu kapsamda 50 bin kişilik azaltım daha önce kararlaştırılmıştı. Yaklaşık 660 bin kişinin çalıştığı şirket, on yılın sonuna kadar model yelpazesini yarıya indirmeyi ve Almanya'daki dört fabrikasını kapatmayı planlıyor. Yeniden yapılanma kapsamında 76 yıllık Seat markasının geleceği de tartışılıyor. Şirketin Seat markasını tamamen sonlandırabileceği, markanın sportif alt markası Cupra'yı ise koruyarak Volkswagen'in İspanya'daki ana markası haline getirebileceği belirtiliyor. Cupra, 2026'nın ilk yarısında 170 bin 100 araç teslim ederek 129 bin 600 araç teslim eden Seat'i geride bıraktı.

Volkswagen, 2026'nın ilk dokuz ayında Avrupa'daki araç siparişlerinin yüzde 4 artarak yaklaşık 3 milyon adede ulaştığını bildirdi.

Subaru benzinli motora veda ediyor

Küresel Japon otomobil üreticisi Subaru, Avrupa Birliği pazarı için içten yanmalı motorlu araç satışlarını 2027 sonuna kadar sonlandırmayı planlıyor...



TOKYO-Japon üretici Subaru, Avrupa pazarında kapsamlı bir dönüşüme hazırlanıyor. Şirket, 2027 yılı sonuna kadar içten yanmalı motorlu araç satışlarını durdurarak 2028 itibarıyla tamamen elektrikli modellerden oluşan bir ürün gamına geçmeyi planlıyor. Karar, markanın ikonik boxer motorlarının Avrupa'daki döneminin de sona ermesi anlamına geliyor. Avrupa'da yılda yaklaşık 23 bin araç satan ve yüzde 0,2 pazar payına sahip Subaru, dönüşüm kapsamında benzinli modellerini kademeli olarak satıştan kaldıracak. Subaru'nun Avrupa'daki dönüşümünün ilk aşamasında Outback modelinin satışları 2026 sonunda sona erecek. Impreza, Crosstrek ve Forester modellerinin de 2027 yılına kadar Avrupa pazarından çekilmesi planlanıyor.

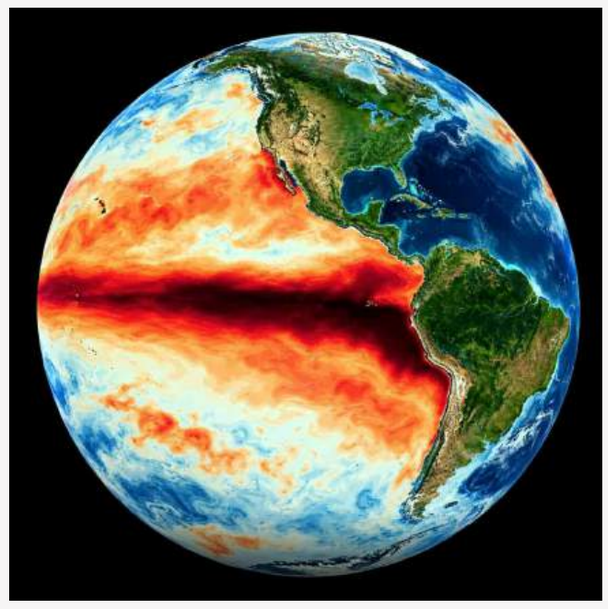
Marka, 2028'den itibaren AB pazarında üç elektrikli modelle faaliyet gösterecek: -Solterra, -E-Outback: ABD'de Trailseeker diye satılıyor, -Uncharted.

Toyota ile ortak geliştirilen bu modeller, sırasıyla Toyota bZ4X, bZ4X Touring ve C-HR+ modellerinin elektrikli platformlarını temel alıyor.

Subaru'nun strateji değişikliğinde AB'nin filo emisyon sınırları ve araç güvenliğine ilişkin düzenlemeleri etkili oluyor. 2025-34 döneminde yeni binek araç filosunun km. başına ortalama 93,6 gr. CO_2 emisyonu karşılaması gerekiyor.

Global acil durum ilanı!

Uzmanlar, sıcaklığa bağlı ölümlerdeki hızlı artışa dikkat çekerek iklim değişikliğinin resmen küresel acil durumu ilanını istiyor...



DÜNYA'nın dört bir yanındaki insanlar, iklim değişikliğinin etkileri ni bizzat deneyimliyor. Kuzey yarımküre, sıcaklıklar ve aşırı hava olayları açısından rekorlar kıran bir yaz mevsimini daha geride bıraktı. Güney yarımküre ise şu sıra lar sıcak hava dalgaları, seller, or man yangınları ve kuraklıklarla dolu bir yaz mevsimiyle karşı karşıya. Bu durum, on yıllardır süregelen iklim değişikliğinin bir sonucu olup, Pasifik Okyanusu'ndaki ısınma ve soğuma döngüsü olan **"El Niño Güney Salınımı"**nın sıcak evresi **"El Niño"**nun -ticari rüzgarlardaki değişimlerle tetiklenen ve küresel iklim üzerinde etki leri olan bir olgu- yarattığı benzeri görülmemiş bir güçle şiddetlendi.

İklim değişikliğinin tetiklediği aşırı hava olayları; Nepal'de yakın zamanda yaşanan kasırga ve seller de tüm toplulukların yerinden edilmesine yol açtı. İspanya'da yakın zamanda meydana gelen orman yangınında ise 250 binden fazla insan her şeyini kaybetti. Avrupa şehirlerinde geçtiğimiz yaz 50 binden fazla insanın aşırı sıcaklar nedeniyle hayatını kaybettiği bildiriliyor; bu ölümlerin yüzde 65'inden fazlası doğrudan iklim değişikliğiyle ilişkilendiriliyor. Tüm bu olaylar, iklim değişikliğinin gelecekte daha da kötüleşeceğine dair bir risk senaryosu olmadığını, aksine dünyanın en savunmasız toplulukları ve bireyleri için acil bir tehdit oluşturduğu gerçeğini gözler önüne seriyor.

Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) ve önde gelen bilim insanları, on yıllardır iklim değişikliğini 21. yüzyılın en büyük sağlık tehdidi olarak tanımlamaktadır. Ancak, iklim değişikliğini önceden sezmeye ve buna yanıt vermeye hazır küresel bir sağlık mimarisine sahip olmak yerine, bizler -halk sağlığı uzmanları olarak- bu sorumluluğu, uzlaşı temelli bir Birleşmiş Milletler sistemine bıraktık. Kaydedilen ilerleme son derece yavaş oldu; hatta son dönemde tamamen durma noktasına geldi. Art arda verilen taahhütlere rağmen dünya, küresel ısınmayı 1,5°C ile sınırlama hedefine ulaşamadı.

Bu gerçeklerden yola çıkarak, Dünya Sağlık Örgütü'nü (DSÖ), iklim değişikliğinin sağlık üzerindeki etkilerini **"Uluslararası Öneme Sahip Bir Halk Sağlığı Acil Durumu"** (PHEIC) olarak ilan etmeye çağırıyoruz. Böyle bir beyan, siyasi iradeyi harekete geçirecek, finansman kaynaklarını seferber edecek ve acil bir halk sağlığı müdahalesi için kanıta dayalı tavsiyeler sunacaktır.



Sağlık ve ekonomi iklime yakalandı!

Bilim insanları ve uluslararası raporlar, iklim krizinin artık sadece bir çevre sorunu değil, küresel bir sağlık ve güvenlik acil durumu olduğuna dikkat çekiyor...

ABD-Gezegenin iklim sistemindeki bozulma, art arda gelen rekor sıcaklıklar ve derinleşen kuraklık dalgalarıyla tırmanmaya devam ediyor. Uzmanlar, fosil yakıt emisyonlarının ve küresel ısınma hızının artmasıyla birlikte, ekolojik dengenin eşiğine gelen dünyada acil ve köklü önlemler alınması çağrısında bulunuyor. Yapılan son iklim analizlerine göre, atmosferdeki karbondioksit yoğunluğu 428 ppm (milyonda bir birim) sınırını aşarak sanayi öncesi dönemin yüzde 50 üzerine çıktı. Isınma hızının son yıllarda yüzde 90 oranında artış gösterdiğine işaret eden araştırmacılar, mevcut trendin devam etmesi halinde kritik 2 derecelik küresel ısınma eşiğinin 2050 yılından önce aşılacağı konusunda uyarıyor. Geçtiğimiz yaz sezonu, özellikle Avrupa ve Akdeniz kuşağında tarihin en şiddetli sıcak dalgalarına sahne oldu. Saygın tıp dergisi The Lancet öncülüğünde, DSÖ iş birliğiyle hazırlanan kapsamlı rapor, iklim krizinin insan sağlığı üzerindeki yıkıcı faturasını gösterdi.

Rapora göre:

- Can Kayıpları
- Ekonomik Fatura
- Şiddetli Kuraklık başı çeken en önemli üç etki oldu.

Türkiye'nin de içinde bulunduğu Akdeniz havzası, iklim krizinden en hızlı ve en sert etki lenen **"sıcak nokta"** (hotspot) bölgeleri arasında yer alıyor.

KTT-8.qxp_KTT 6.11.2026 13:10 Page 1

200°C sıcaklıkta batarya testi



Bataryanın 1.200 şarj döngüsünün ardından kapasitesinin yüzde 80'inden fazlasını koruduğu belirlendi. Yılda 20.000 km.'den fazla yol yapan bir araçta bu performans 10 yılı aşkın kullanım ömrü desteklerken, ayrıca, ikinci nesil sülfür tabanlı batarya üretecek.

Sunwoda katı hal bataryası, 200°C sıcaklıkta alev oluşmadan test edildi. Şirket, yüksek enerji yoğunluğuyla elektrikli araçlarda 1.000 km.'yi aşan bir menzil hedefliyor…

- Çinli Sunwoda, yeni nesil katı hal bataryası Xin Bixiao ile enerji yoğunluğu, çevrim ömrü ve termal dayanıklılık alan larında önemli sonuçlar elde etti. Şirket, bataryanın 200°C sıcaklıkta alev almadan veya patlamadan test edildiğini, 1.000 km.'nin üzerinde menzil sağlayabileceğini belirtiyor.
- Sunwoda'nın 20 Ah kapasiteli Xin Bixiao adlı bataryası, polimer-kompozit elektrolit teknolojisini temel alıyor. Şirketin geliştirdiği hücre, nano ölçekli yüksek entropili silikon anot kullanıyor. Geliştirilen batarya testlerde 200 derece seviyesine kadar ısıtıldığında alev almadı ve de patlamadı.



www.kenticitoplutasima.com.tr

kentiçi toplutaşıma

9 KASIM 2026 • YIL: 20 • SAYI: 1056 FİYATI: 1 TL. (KDV dahil)

Yeşil hidrojen rekoru

Dünya'nın dört bir yanında araştırmacılar, yeşil hidrojenin maliyetini düşürmenin yollarını arıyor. Bu konuda dikkat çekici çalışmalardan biri de Finlandiya'dan geldi. LUT Üniversitesi'nde görevli araştırmacılar, seri bağlı bir alkali elektroliz sisteminde 1.000 volt seviyesine ulaşarak bu alanda yeni bir rekora imza attı. Günümüzde endüstriyel alkali elektrolizörlerin genellikle 200 ila 400 volt bandında çalıştığı düşünüldüğünde, bu artış sektör için oldukça radikal bir adım niteliğinde. Fin araştırmacıların geliştirdiği yaklaşım, sistemdeki voltajı artırarak, ihtiyaç duyulan akım miktarını düşürüyor. Bu da elektriksel kayıpları azaltıyor ve maliyeti yarıya indirebiliyor.

Sürücüler bakım fakiri!

Dünya genelinde hibrit ve elektrikli araçların kullanımı giderek yaygınlaşırken, birçok sürücü bu araçların bakımının nasıl yapılması gerektiği konusunda yeterli bilgiye sahip değil...

- EMEA (Avrupa, Orta Doğu ve Afrika) bölgesindeki 10 ülkeden 3.500 sürücünün katıldığı araştırma, sürücülerin geleneksel araçların bakımı konusunda genel olarak kendilerine güvendiklerini, ancak yeni güç aktarma sistemleri söz konusu olduğunda bu güvenin belirgin biçimde azaldığını gösteriyor. Bununla birlikte sürücüler, bakım kararlarını verirken çok daha seçici davranıyor.
- Sürücülerin %85'i lastik basıncını ve lastikler in durumunu kontrol etme, motor yağı seviyesini takip etme ve temel araç bakım ilkelerini anlama gibi konularda kendilerine güvendiklerini belirtirken, %28'i hibrit ve elektrikli araçların servis ve bakım gereksinimleri konusunda yeterince bilgi sahibi olmadıklarını ifade ediyor. Hatta, bu konuda karar vermekten de çekindiklerini belirtiyorlar.
- Araştırma sonuçları, sürücülerin yeni teknolojileri benimseme hızının bu araçların bakımını öğrenme hızından daha yüksek olduğu na işaret ediyor. Sürücülerin yaklaşık dörtte biri, hibrit ve elektrikli araçların bakımını en az bilgi sahibi oldukları alan olarak görüyor. Pek çok sürücü, aracının kullanım ömrünü uzatmayı sorumlu araç sahipliğinin önemli bir parçası olarak görüp, hareket ediyor.
- Katılımcıların yüzde 29'u hibrit ve elektrikli araçların geleneksel araçlara kıyasla çok daha az bakım gerektirdiğine inanırken, bu araçla rın servis gereksinimlerinin nasıl farklılaştığından emin olmadıklarını belirtiyor. Yapılan araştırma ayrıca, sürücülerin yüzde 72'sinin doğru bakım uygulamaları ile verimlilik, güvenilirlik ve araç ömrü arasında doğrudan bağlantı kurduğunu gösteriyor.
- En dikkat çekici bulgu ise sürücülerin yalnız ca yüzde 37'sinin, hibrit ve elektrikli araçların geleneksel içten yanmalı motorlu araçlardan farklı servis gereksinimlerine sahip olsalar da düzenli bakıma ihtiyaç duyduklarını doğru bildiğini gösteriyor. Dahası, veriler yollarda benzinli, dizel, hibrit ve bataryalı elektrikli araçların bir arada yer aldığı bir dönemde, kritik bir bilgi açığına işaret ediyor.



eMercedes için güç dönüştürücü sistem

Mercedes, bataryadaki her hücreyi bağımsız olarak kontrol edebilen yeni bir güç dönüştürücü sistemi geliştiriyor. Teknoloji, arızalı hücreleri iptal ederek batarya ömrünün uzatılmasını sağlayabilir...

- Mercedes-Benz, elektrikli otomobillerin batarya teknolojisini kökten değiştirebilecek yeni bir güç dönüştürücü sistemi geliştiriyor. Bataryadaki her hücrenin şarj ve deşarjını ayrı ayrı kontrol edebilen teknoloji, batarya ömrünü uzatırken farklı hücre kimyalarının aynı pakette kullanılmasına da olanak tanıyabilir ve binlerce hücre, gruplar veya modüller halinde bir araya getiriliyor.
- Yeni teknolojinin en önemli avantajlarından biri, batarya arızalarının etkisini sınırlandırabilmesi. Geleneksel batarya paketlerinde bir veya daha fazla hücrenin performansını kaybetmesi, bütün paketin çalışma düzenini olumsuz etkileyebiliyor. Mercedes'in mikro dönüştürücü sistemiyle performansını kaybeden bir hücre, enerji akışından çıkarılacak, araç yola devam edecek.
- Teknolojinin bir diğer önemli özelliği ise farklı kimyasal bileşimlere ve kullanım geçmişlerine sahip hücrelerin aynı batarya paketi içerisinde çalışabilmesi. Mikro dönüştürücüler, her hücrenin ihtiyaçlarına göre enerji akışını düzenleyerek farklı özelliklere sahip hücrelerin kullanılmasını sağlayabilecek. Mercedes'in geliştirdiği mimari, merkezi ihtiyacı azaltma potansiyeli taşıyor.





Sağlık Tır'ı Paris'te iki ödül daha aldı

Mercedes-Benz Türk'ün uzun yol şoförlerinin sağlıklı ve iyi oluşunu desteklemek amacıyla hayata geçirdiği Sağlık Bakım Tırı projesi iki ödül aldı...



- Mercedes-Benz Türk, Sağlık Bakım Tırı projesiyle "Conferences & Meetings – Healthcare & Wellness Event" ve "Brand Experiences by Type – CSR Event" kategorilerinde "Gold Stevie Ödülü"nün sahibi oldu. Şirket, ödüllerini 28 Ekim'de Pullman Paris Montparnasse'da düzenlenen törende teslim aldı. MBT, böylece toplam ödül sayısını 29'a yükseltti.
- Mercedes-Benz Türk İletişim Müdürü Miray Demirel, ödüllere ilişkin değerlendirmesinde: "Paris'te aldığımız iki Gold Stevie ödülü, projemizin yarattığı etkinin uluslararası ölçekte de takdir gördüğünün önemli bir göstergesi. Mercedes-Benz Türk olarak önümüzdeki dönemde de sürdürülebilir değer yaratan projelere devam edeceğiz. Bu bizim en değerli vazifemiz" dedi.



İtalyan Iveco artık Tata'nın

Tata Motors, Iveco'nun hisselerinin yüzde 89,42'sini alarak üreticiyi de devraldı...

- Hintli Tata Motors, Iveco'yu satın alma sürecindeki ilk hisse devir ve ödeme aşamasını tamamladı. Hollanda merkezli iştiraki TML CV Holdings üzerinden Iveco sermayesinin yaklaşık yüzde 89,42'sine sahip olan şirket, İtalyan üreticinin kontrolünü resmen ele geçirdi. Tata, anlaşma kapsamında Iveco'nun fabrikalarını ve istihdamını koruma, genel merkezini Torino'da tutma taahhüdünde bulundu.



Koyuncu Otomotiv Konya'da hizmette

Türkiye otomotiv sektörünün köklü kuruluşlarından Koyuncu Otomotiv, Konya'da hayata geçirdiği yeni tesis yatırımıyla büyüme yolculuğunda önemli adım daha attı. 2000 yılından bu yana Tofaş ile sürdürdüğü güçlü iş ortaklığını yeni markalarla daha da ileriye taşıyan Koyuncu Otomotiv, Fiat, Alfa Romeo ve Jeep markalarına ek olarak Citroën, Opel, Peugeot ve DS Automobiles markalarını da bünyesine kattı. Yeni yatırımıyla Konya ve çevre illerdeki otomotiv kullanıcılarına daha geniş olanaklar sunmayı hedefliyor.



Chery Group satışını artırdı

Küresel büyümesini hız kesmeden sürdüren Chery Group, Ekim ayında 295 bin 934 adetlik satışa ulaşarak geçen yılın aynı dönemine göre yüzde 5,3 büyüme kaydetti. Grubun ihracatı yüzde 58,7 artışla 200 bin 618 adede yükselirken, yeni enerjili araç satışı ise yüzde 27,7 artışla 140 bin 893 adede ulaşarak aylık bazda yeni bir rekora imza attı. Yılın ilk 10 ayında toplam 2 milyon 502 bin 723 araç satan Chery Group, küresel kullanıcı sayısını da 21 milyon üzerine taşıdı.



10 yıllık AM4 hala zirvede duruyor

AMD'nin AM5 platformuyla yakaladığı satış başarısının yanında, yaklaşık 10 yıllık AM4 platformu popülerliğini korumaya devam ediyor. Öyle ki AM4 uyumlu işlemciler, tek bir ayda 13 bin adedin üzerinde satışa ulaşarak Intel'in tüm platformlarının toplamını geride bıraktı. Verilere göre, Ekim ayında Amazon ABD üzerinden 15.100 adet AM5 uyumlu AMD işlemci satıldı. AM4 platformu ise 13.100 adetlik satışla ikinci sırada yer aldı. Böylece iki AMD platformunun toplam satış hacmi 28 bin adedi aştı.



Suzuki S-Cross Black Edition

Akıllı Hibrit Teknolojisi, üstün arazi kabiliyeti ve ALLGRIP 4x4 çekiş sistemiyle öne çıkan Japon otomotiv devi Suzuki, kasım ayında tüm Vitara ve S-Cross modellerinde 50.000 TL takas desteği sunuyor. Fiyat avantajlarını koruyan marka, Vitara 4x4 AllGrip GL Elegance, Vitara Black Edition 4x2 ve S-Cross 4x4 AllGrip GL Elegance modellerinde ise sınırlı sayıdaki stoklar için %80 ÖTV dilimi avantajı sağlıyor.