1. **GİRİŞ**

Şehirler, ortak kullanım alanlarının en yoğun olduğu alanlardır. Kamusal alanların çokluğu ve erişilebilirliği; şehrin iyi planlandığının bir göstergesidir.

Avrupa Kentsel Şartın da; ulaşım ve hareketlilik bahsinde dört temel üzerinde durulmaktadır. Özel araçların seyahat hacmi azaltılmalı, hareketlilik, insanların kent içi hayat kalitesini arttırarak farklı ulaşım vasıtalarının kullanımına imkan sağlamak, sokaklar sosyal bir mekan olarak düzenlenmeli ve sürekli eğitim- öğretim çabası gösterilmeli.

Nüfus ve ihtiyaçların hızla artması, kent ekosisteminde yönetim erkinin güvenlik, sağlık, eğitim, trafik, enerji, telekominikasyon, altyapı gibi talepleri karşılayabilmesini zorlaştırmaktadır. Artan göçler ciddi sosyo-psikolojik travmalara sebep olabilmektedir.

20 yüzyıl başlarında dünya nüfusunun yüzde 13’ü şehirlerde yaşarken, 2050 de bu oran yüzde 70’lere varacağı tahmin ediliyor. Her hafta 1 milyon insan şehirlere göç ediyor.

Artan bu karmaşada yerel ve genel otorite, ‘ ölçebildiğinizi yönetebilirsiniz’ prensibine göre, bilgi teknolojilerini azami derece kullanmalı ve bilgi güvenliğini de güncellemelidir.

Bu bilgiler ışığında, Gaziantep İli genel kabul görmüş ilkelere göre( Ulaşım başta olmak üzere) incelenmeye çalışılmıştır.

1. **GAZİANTEP HAKKINDA GENEL BİLGİLER** 
   1. **TÜM YÖNLERİYLE GAZİANTEP**

Aşağıdaki tabloda Gaziantep hakkında genel bilgiler sunulmaya çalışılmıştır.

|  |  |
| --- | --- |
| **TÜM YÖNLERİYLE GAZİANTEP İLİ** | |
| Yüzölçümü | 6.222 km2 |
| Nüfus | 1.341.054 |
| Nüfus Yoğunluğu (Türkiye Ortalaması 96 kişi) | 229 |
| Rekabet Endeksi | 32. Sırada |
| Ekonomik Etkinlik ve Canlılık Endeksi | 17. Sırada |
| Emek Piyasaları Endeksi | 19. Sırada |
| İnsani Sermaye Endeksi | 67. Sırada |
| Yaratıcı Sermaye Endeksi | 46. Sırada |
| Sosyal Sermaye Endeksi | 42. Sırada |
| Fiziki Alt Yapı Endeksi | 13. Sırada |
| İSO İlk 500 Büyük Kuruluş Sayısı | 16 |
| Organize Sanayi Bölgesi | 4 |
| Toplam İhracat (2010 Yılı) | 5.285.517.242 |
| (Türkiye İhracatının %3,08’i) |
| Toplam İthalat (2010 Yılı) | 5.156.770.702 |
| (Türkiye İthalatının %1,85’i) |
| İşlenen Tarım Alanı | 310,159 |
| (İl Yüzölçümünün %45’i) |
| Kişi Başına Elektrik Tüketimi | 2329kWh |
| (Türkiye ortalaması 2162kWh) |
| Ortaöğretim Okullaşma Oranı | Net %58 |
| (Türkiye Ortalaması Net%69,33) |

Tablo 2.1 : Tüm yönleriyle Gaziantep

* 1. **COĞRAFİ YAPI**

İlin yüzölçümü 6222 km², ülke yüzölçümüne oranı yaklaşık %1'dir.

|  |  |
| --- | --- |
| **COĞRAFİ KONUM** | |
| Enlemler (Kuzey) | 360-370 |
| Boylamlar (Doğu) | 360-380 |
| Rakım | 850 m |
| Yüzölçümü | 6.222 Km2 |
| Dağlar | % 51,9 |
| Ovalar | % 26,9 |
| Platolar | % 19,0 |
| Yaylalar | % 2,2 |
| Kaynak: Gaziantep Ticaret Odası, Rakamlarla Gaziantep 2011, s:12 | |

Tablo 2.2 : Coğrafi Konum

Kentin doğusunda Oğuzeli ve Barak ovaları yer almaktadır. Güneyde Gaziantep yaylasının güney bölümleri yer almaktadır. Batı da ise % 5-10 eğime sahip alanlar çoğunluktadır. Kentin kuzeyinde ise eğimi % 15-25 arasında değişen alanlar bulunmaktadır. Kentin üzerinde yer aldığı düzlük alan genelde % 0,5 eğime sahiptir.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Gaziantep İlinin Diğer İllere Uzaklığı | | |
| İl Adı | Yön | Km |
| Osmaniye | Batı | 127 |
| Hatay | Güneybatı | 196 |
| Kilis | Güneybatı | 58 |
| Şanlıurfa | Doğu | 140 |
| Adıyaman | Kuzeydoğu | 153 |
| Kahramanmaraş | Kuzey | 78 |

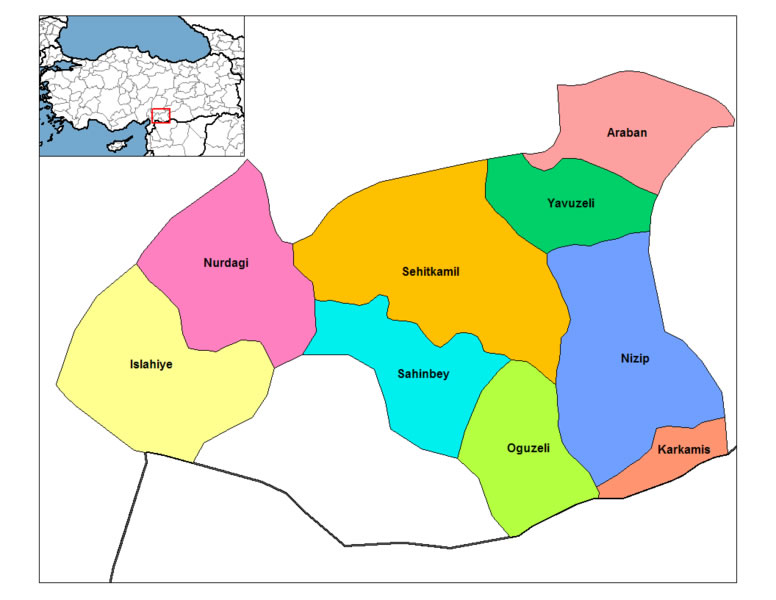
Tablo 2.3 : Gaziantep İlinin Diğer İllere Uzaklığı



Şekil 2.1 : Gaziantep ilinin diğer illere uzaklığı

|  |  |
| --- | --- |
| İlçelerin Merkeze Uzaklığı | |
| İlçe Adı | Km |
| Oğuzeli | 23 |
| Yavuzeli | 41 |
| Nizip | 44 |
| Araban | 62 |
| Nurdağı | 67 |
| Karkamış | 71 |
| İslahiye | 89 |

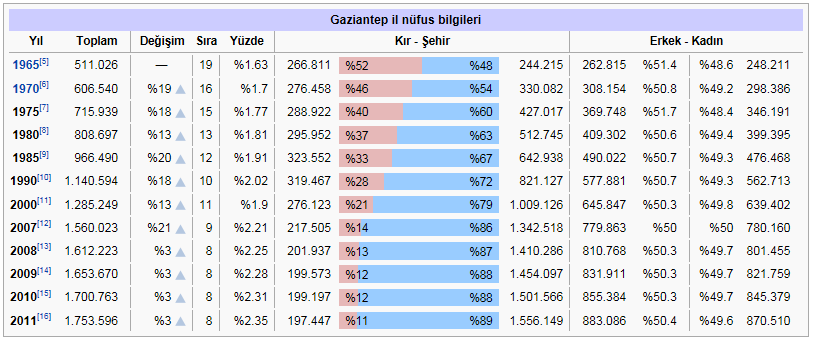
Tablo 2.4: İlçelerin Merkeze Uzaklığı



Şekil 2.2 : Gaziantep ili ve ilçeleri hartiası

* 1. **DEMOGRAFİK YAPI**

Sürekli olarak köylerden şehirlere göç devam etmektedir.



Tablo 2.5 : Yıllara göre Şehir-Kırsal nüfus değişikliği

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| GAZİANTEP İLİNİN NÜFUS YAPISI | | | | | |
|  |  | İl/ilçe merkezleri | Belde / Köyler | Toplam | Köy veya Belde Oranı |
|
|
|
| 2007 | Türkiye | 49.747.859 | 20.838.397 | 70.586.256 | 29,52 |
| Gaziantep | 1.342.518 | 217.505 | 1.560.023 | 13,94 |
| % | 2,7 | 1,04 | 2,21 |  |
| 2008 | Türkiye | 53.611.723 | 17.905.377 | 71.517.100 | 25,04 |
| Gaziantep | 1.410.286 | 201.937 | 1.612.223 | 12,53 |
| % | 2,63 | 1,13 | 2,25 |  |
| 2009 | Türkiye | 54.807.219 | 17.754.093 | 72.561.312 | 24,47 |
| Gaziantep | 1.454.097 | 199.573 | 1.653.670 | 12,07 |
| % | 2,65 | 1,12 | 2,28 |  |
| 2010 | Türkiye | 56.222.356 | 17.500.632 | 73.722.988 | 23,74 |
| Gaziantep | 1.501.566 | 199.197 | 1.700.763 | 11,71 |
| % | 2,67 | 1,14 | 2,31 |  |

Tablo 2.6 : Gaziantep - Türkiye nüfus karşılaştırması

Gaziantep İli nüfus yapısı, Türkiye İstatistik verileri incelenerek aşağıda değerlendirilmiştir. Söz konusu inceleme öncelikle, Gaziantep İli için yapılmıştır.

Gaziantep İli nüfus yapısı incelendiğinde, Türkiye nüfusunun 2,67’sinin bu ilde yaşadığı görülmektedir. Toplam nüfusun, % 11,71’i köy veya beldede yaşamakta olup, bu oran her yıl düşmektedir.

Diğer taraftan, Türkiye ortalamasında 2007 ile 2010 yılları arasında köy veya belde nüfus oranının azalışı, yaklaşık % 20 iken, Gaziantep İlinde bu oran %15 düzeyinde kalmıştır.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Gaziantep Büyükşehir Köy ve Belde Oranı | | | | |
| Gaziantep | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 |
| Şahinbey | 3,02 | 1,99 | 1,85 | 1,76 |
| Şehitkâmil | 7,57 | 5,50 | 5,35 | 5,26 |
| Oğuzeli | 57,95 | 45,96 | 44,14 | 43,23 |
| Toplam | 6,20 | 4,57 | 4,32 | 4,19 |

Tablo 2.7 : İlçe nüfus dağılımı

Gaziantep İli genelinde yaklaşık %12 olan, köy/belde oranının, Büyükşehirde %4 civarında olduğu değerlendirilmektedir.

Gaziantep Büyükşehir nüfusunu, yaş grubu olarak incelendiğinde, genç nüfus oranının Türkiye ortalamasının oldukça üzerinde olduğu görülmektedir.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Yaş Aralığı | Kişi Sayısı | Gaziantep Büyükşehir | Türkiye Ortalaması |
| 0-4 | 176.572 | 12,61 | 8,38 |
| 5-9 | 162.374 | 11,60 | 8,32 |
| 10-14 | 158.055 | 11,29 | 8,91 |
| 15-19 | 131.995 | 9,43 | 8,51 |
| 20-24 | 114.522 | 8,18 | 8,5 |
| 25-29 | 124.393 | 8,89 | 8,73 |
| 30-34 | 118.199 | 8,44 | 8,42 |
| 35-39 | 97.911 | 7,00 | 7,55 |
| 40-44 | 70.220 | 5,02 | 6,23 |
| 45-49 | 70.660 | 5,05 | 6,38 |
| 50-54 | 47.123 | 3,37 | 5,03 |
| 55-59 | 40.650 | 2,90 | 4,43 |
| 60-64 | 30.644 | 2,19 | 3,38 |
| 65-69 | 21.183 | 1,51 | 2,45 |
| 70-74 | 15.338 | 1,10 | 1,93 |
| 75-79 | 10.386 | 0,74 | 1,52 |
| 80-84 | 6.279 | 0,45 | 0,9 |
| 85-89 | 2.303 | 0,16 | 0,33 |
| 90+ | 914 | 0,07 | 0,1 |
| Toplam | 1.399.721 |  |  |

Tablo 2.8 : Yaş gruplarına göre nüfus dağılımı ve Türkiye karşılaştırması

Bağımlı nüfus oranını gösteren, 14 yaş altı nüfus ile 65 yaş üstü nüfus oranı açısından bakıldığında, Türkiye ortalaması 14 yaş altı nüfus oranı %25,61 iken, Gaziantep İlinde bu oran, %35,53 olarak gerçekleşmektedir.

Diğer taraftan, 65 yaş üstü nüfus oranı Türkiye ortalaması %7,23 iken, Gaziantep İlinde 4,03 olarak gerçekleşmektedir.

Her iki yaş grubunun toplamı, Türkiye ortalaması 32,84 iken, Gaziantep İlinde bu oran 39,54 olarak gerçekleşmiştir.

Bu durum, genç bir nüfusa sahip olmakla birlikte, bağımlı nüfusun Türkiye ortalamasının üzerinde olduğunu gösterdiği düşünülmektedir.

Gaziantep İlinin göç durumu incelenerek, aşağıdaki veriler oluşturulmuştur.

Söz konusu tablo incelendiğinde, en fazla Şanlıurfa’dan göç alındığı, en fazla da İstanbul’a göç verildiği görülmektedir. Toplam nüfusa oranla, net göç sayısının çok yüksek olmadığı düşünülmektedir.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ADNKS 2010 Nüfusu | Aldığı Göç | | Verdiği Göç | | Net Göç | Net Göç Hızı |
| 1.700.763 | 40.380 | | 36.327 | | 4.053 | 2,39 |
| Şanlıurfa | 6.207 | İstanbul | 4.647 |
| İstanbul | 3.446 | Şanlıurfa | 4.110 |
| Kahramanmaraş | 3.204 | Kahramanmaraş | 2.109 |
| Kilis | 2.443 | Adana | 1.890 |
| Adıyaman | 2.247 | Antalya | 1.840 |

Tablo 2.9 : Gaziantep ili aldığı ve verdiği göç tablosu

Gaziantep İlinde göç olaylarının yıllar itibariyle gelişimi ise aşağıdaki tabloda verilmiştir. Gaziantep’in yıllar itibariyle daha fazla göç aldığı, verdiği göç sayılarında ise önemli bir değişme olmadığı gözlemlenmektedir.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Göç Olaylarının Yıllar İtibariyle Değişimi | | | |
| İllerin aldığı göç (2009-2010 dönemi) | 40.38 | illerin verdiği göç (2009-2010 dönemi) | 36.327 |
| İllerin aldığı göç (2008-2009 dönemi) | 36.075 | İllerin verdiği göç (2008-2009 dönemi) | 34.125 |
| İllerin aldığı göç (2007-2008 dönemi) | 37.184 | İllerin verdiği göç (2007-2008 dönemi) | 36.229 |

Tablo 2.10 : Göç Olaylarının Yıllar İtibariyle Değişimi

Yandaki tabloda alınan ve verilen göçün yaş aralığı itibariyle dağılımına yer verilmiştir. Alınan göç oranlarına bakıldığında 20-24 yaş aralığında % 15,70 oranında olması, 25-29 yaş aralığında da % 15,60 oranlarının görülmesi, genç iş gücüne katılması gerekli bir göçün yaşandığı görülmektedir.

Verilen göç oranlarına bakıldığında 20-24 yaş aralığında % 16,49 oranında göç verilmesi Gaziantep’in olanakları yeterli görmeyip ya da eğitim, iş olanaklarının diğer illerde beklentilerini karşıladığı için göç eden bir kesim tabloda veriler ışığında görülmektedir.

Gaziantep’te göç oranlarına bakıldığında bulunduğu bölge itibariyle tampon bölge olması ve batıya geçiş konumunda olması göçü etkileyen ve göçü hızlandıran bir olgudur.

Gaziantep’e yıllar itibariyle alınan göç sayısının verilen göç sayısından yüksek olduğunu tablolardaki oranlardan çıkarmak mümkündür.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Yaş Aralığı | Alınan Göç | | Verilen Göç | |
| 0-4 | 4.185 | 10,40 | 3.418 | 9,41 |
| 5-9 | 4.075 | 10,10 | 3.660 | 10,10 |
| 10-14 | 3.288 | 8,14 | 2.988 | 8,23 |
| 15-19 | 3.648 | 9,03 | 4.282 | 11,80 |
| 20-24 | 6.338 | 15,70 | 5.990 | 16,50 |
| 25-29 | 6.300 | 15,60 | 5.008 | 13,80 |
| 30-34 | 4.608 | 11,40 | 3.899 | 10,70 |
| 35-39 | 2.854 | 7,07 | 2.497 | 6,87 |
| 40-44 | 1.549 | 3,84 | 1.409 | 3,88 |
| 45-49 | 1.236 | 3,06 | 1.097 | 3,02 |
| 50-54 | 736 | 1,82 | 666 | 1,83 |
| 55-59 | 572 | 1,42 | 483 | 1,33 |
| 60-64 | 380 | 0,94 | 368 | 1,01 |
| 65+ | 611 | 1,51 | 562 | 1,55 |
|  | 40.38 |  | 36.327 |  |

Tablo 2.11 : Yaş grupları itibariyle göç hareketliliği

* 1. **EKONOMİK DURUM**

Genel Olarak Gaziantep Ekonomisi

Gaziantep, ilk uygarlıkların ortaya çıktığına inanılan Mezopotamya Bölgesi’nde yer almanın birçok avantajını barındırmaktadır. Tarihi ve kültürel zenginliklerinin yanı sıra, tarihi İpek Yolu üzerinde bulunmuş olmasının getirdiği ticari geçmişi şehrin önemini artırmaktadır.

Gaziantep’in dış ticaret verileri incelendiğinde, 2010 yılında toplam ihracatının 3.521.638 USD, toplam ithalatının 3.430.072.000 USD ’dir. Gaziantep’in ihracat değeri, Türkiye toplam ihracatının % 3,6’sını oluştururken, ithalat değeri Türkiye toplam ithalatının % 1.85’ini oluşturmaktadır. İthalat ve ihracat rakamlarının toplamı olan dış ticaret hacmi ise

2008 yılı için 6.951.710.000 USD olup, Gaziantep, Türkiye dış ticaret hacminin % 2,32’sini oluşturmaktadır.

Gaziantep, gelişmiş ticaret ve sanayi yapısı ile Türkiye’de ön sıralarda yer almaktadır. 178 ülke ile ticaret yapmakta olan il, en çok ihracat yapan iller arasında 6’nci, en çok ithalat yapan iller arasında ise 7’nci sırada yer almaktadır.

Gaziantep ilinden ihracat yapılan ülkeler sıralaması incelendiğinde komşu ve yakın ülkelerin ilk sıralarda yer aldığı ve güçlü pazarlara sahip olan Avrupa ülkelerinin ve ABD’nin de üst sıralarda bulunduğu gözlemlenmektedir.

Gaziantep ilinin ülke bazında yaptığı ihracat sıralamasında Irak, Suudi Arabistan, Suriye ilk üçü oluşturmaktadır. Bu üç ülkeyi Almanya, İtalya, Amerika, İngiltere, İran, Polonya ve İsrail takip etmektedir. Gaziantep’in ihraç ettiği ürünlere bakıldığında, sanayi ürünlerinin payının % 92,8 olduğu görülmekte, ihracatın özellikle tekstil, gıda ve tarıma dayalı sanayi ürünlerinde yapıldığı bilinmektedir. Bu noktada imalat sanayinin ihracat için en önemli kaynak olduğu söylenebilir.

Hayvancılık alanında ise Gaziantep’in istenilen noktaya ulaşılamadığı görülmektedir.

Sanayi sektörüne bakıldığında, 2010 yılı verilerine göre, ildeki toplam istihdamın yaklaşık 1/3 ’ü bu sektörde yer almaktadır. Bu oran, % 25,3 olarak gerçekleşen Türkiye geneli sanayi istihdam oranının üzerindedir.

Sanayi işletmeleri içerisinde ise ilde yer alan işletme sayıları en fazla tekstil ve gıda sektörlerindedir. Bu sebeple imalat sanayi içinde bölgeye en çok katma değer sağlayan üretim alanlarının tekstil ve gıda olduğu belirtilebilir. Gaziantep’teki sanayinin başı çeken alt sektörleri; tekstil ürünleri-giyim eşyası imalatı, gıda ürünleri, içecek imalatı, plastik-kauçuk imalatı ve makine-teçhizat madeni eşya imalatıdır.

Gaziantep’te 5 adet organize sanayi bölgesi bulunmaktadır. Bununla birlikte Gaziantep merkezde 4, Gaziantep’in ilçelerinden Nizip, İslâhiye, Oğuzeli ve Nurdağı’nda 1’er olmak üzere toplam 8 adet küçük sanayi sitesi bulunmaktadır. Gaziantep 64,390 KOBİ ile Türkiye genelinde 10. sırada bulunmaktadır.

Gaziantep, sahip olduğu 2329 kWh kişi başına yıllık elektrik tüketimi ile Türkiye ortalamasının (2162 kWh) üstünde bir değere sahiptir. Mevcut enerji potansiyeline bakıldığında, Gaziantep güneş enerji potansiyelinin oldukça yüksek olduğu söylenebilir. İlin ortalama güneş radyasyonu 1600-1700 kWh/m2 -yıl seviyelerindedir ve toplam güneşlenme süresi bakımından ülke ortalamasının üzerindedir.

Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 2003 yılında yayımlanan “İllerin ve Bölgelerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması” incelendiğinde Gaziantep’in 0,46175 endeks değeri ile 20’nci sırada olduğu görülmektedir.

Uluslararası Rekabet Araştırmaları Kurumu (URAK) tarafından yapılan “İller Arası Rekabetçilik Endeksi 2008-2009” çalışmasında Türkiye’deki 81 ilin rekabetçilik düzeyi belirlenmiştir. Yapılan çalışmada Gaziantep Türkiye’nin en rekabetçi 14’üncü ili olarak yer almıştır. Genel endeksin belirlenmesinde; beşeri sermaye ve yaşam kalitesi, erişilebilirlik, markalaşma becerisi ve yenilikçilik, ticaret becerisi ve üretim potansiyeli başlıkları altında 4 alt endeks kullanılmıştır. Gaziantep markalaşma becerisi ve yenilikçilik endeksinde 6’ncı sırada, ticaret becerisi ve üretim potansiyeli endeksinde 8’inci sırada yer almıştır.

Ekonomi ve Dış Politikalar Araştırma Merkezi tarafından yapılan “Türkiye İçin Rekabet Çalışması” ‘nda, Gaziantep 55,1’lik endeks değeri ile 32’nci sırada yer almıştır.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Gaziantep iline Ait Ekonomik Endeksler | | | |
|  | Açıklama | Sıra | Endeks Değeri |
| Rekabet Endeksi | Yarat ıcılık ve bilgi ekonomisi | 32 | 55,1 |
| Ekonomik Etkinlik ve Canlılık Endeksi | 11 değişkenden oluşan veri tabanı | 17 | 57,9 |
| Emek Piyasaları Endeksi | 9 değişkenden oluşan veri tabanı | 19 | 69,8 |
| İnsani Sermaye Endeksi | Öğrenci-öğretmen oranları ve o ildeki lise mezunlarının üniversite giriş sınavındaki ortalama başarıları | 67 | 58,6 |
| Yaratıcı Sermaye Endeksi | Bilgiyi ne kadar kullanabilme kapasitesi olduğu, | 46 | 11,1 |
| Sosyal Sermaye Endeksi | Sosyal sermayenin bir bölgenin rekabet gücüne yaptığı katkı | 42 | 43,7 |
| Fiziki Altyapı Endeksi | Fiziki altyapı | 13 | 68,1 |
| 2006 yılında il bazında kredilerin gelire oranı / 2001 yılında il bazında kredilerin gelire oranı | | 60 | 3,28 |
| Kaynak: Ekonomi ve Dış Politika Araştırmalar Merkezi (EDAM), Türkiye İçin Bir Rekabet Endeksi 2009 | | | |

Tablo 2.12 : Gaziantep iline Ait Ekonomik Endeksler

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Gaziantep’te Rekabet Gücü Yüksek Sektörler | | | | |
| İktisadi Faaliyet Kollarına Göre Sektörler | Birinci Rekabet Gücü Yüksek Öncelikli Sektör | İkinci Rekabet Gücü Yüksek Öncelikli Sektör | Üçüncü Rekabet Gücü Yüksek Öncelikli Sektör | Diğer |
| Sanayi (İmalat) Sektörü | Tekstil Ürünleri, Giyim Eşyası İmalatı | Gıda Ürünleri ve İçecek İmalatı | Plastik ve Kauçuk Ürünleri İmalatı | Makine-Teçhizat Madeni Eşya İmalatı |
| İnşaat Sektörü | İnşaat Malzemeleri Üretimi ve Satışı | Çimento Üretimi ve Satışı |  |  |
| Hizmet Sektörü | Toptan-Perakende Ticareti | Ulaştırma, Depolama Ve Haberleşme | Sağlık İşleri, Kişisel ve Sosyal Hizmetler | Gayrimenkul Kiralama ve Mali Aracı Kuruluş Faal. |
| Tarım Sektörü | Antep Fıstığı Üretimi | Zeytin ve Yan Ürünleri Üretimi |  |  |

Tablo 2.13 : Gaziantep’te Rekabet Gücü Yüksek Sektörler

Anadolu ile Mezopotamya arasında yer alan Gaziantep tarih boyunca hep ticaret yolları üzerinde yer almıştır. Bunlardan en önemlisi İpek Yolu’dur. Güneydoğu Anadolu’yu batıya, Akdeniz ve Orta Doğu’ya bağlayan kara ve demir yollarının Gaziantep’ten geçmesi, Orta Doğu’ya açılan kapı olarak değerlendirilmesi, Gaziantep Havaalanı’nın uluslararası niteliğe kavuşmasından dolayı özellikle Gaziantep’te kara ve hava ulaşımı gelişmiştir.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Gaziantep’te Arazinin Kullanım Biçimlerine Göre Dağılımı (hektar) : | | |
| Arazi Cinsi | Miktar (ha) | Oran (%) |
| ilin Yüzölçümü | 688.700 | 100 |
| Tarım Alanı | 310.159 | 45 |
| Çayır - Mera | 46.209 | 7 |
| Orman Fundalık | 92.419 | 13 |
| Tarım Dışı Alan | 239.913 | 35 |
| Kaynak : TÜİK. Bölgesel Göstergeler 2009. TRC1 Gaziantep. Adıyaman. Kilis | | |
| Tarımsal Arazilerin Kullanım Amaçlarına Göre Dağılımı: | | |
|  | Alan (ha) | Oran (%) |
| Tarım Alanı | 310.159 | 100 |
| Tarla | 158.628 | 51 |
| Meyve Alanı | 145.223 | 47 |
| Sebze Alanı | 6.308 | 2 |
|  |  |  |
| Kaynak : TÜİK. Bölgesel Göstergeler 2009, TRC1 Gaziantep. Adıyaman, Kilis | | |

Tablo 2.14 : Arazinin Kullanım Dağılımları

Güneyden başlayıp doğuya, batıya ve kuzeye giden yolların kavşağında, özellikle de İpek Yolu üzerinde bulunması Gaziantep’i önemli bir yerleşim alanı, transit geçiş yeri ve en önemlisi aktif bir ticaret merkezi haline getirmiştir.

Gaziantep ticaret hacmi ile ön plana çıkmaktadır. Gaziantep sanayi ve ticaret yapısı ile Türkiye sıralamasında 8’inci sırada yer almaktadır.

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Gaziantep Dış Ticaretinin Genel Durumu | | | | | | |
| Yıl | Dış Ticaret Hacmi (USD) | İhracatçı Firma Sayısı | İhracat Değeri (USD) | Türkiye’nin Toplam İhracatında Gaziantep’in Payı (%) | İthalatçı Firma Sayısı | İthalat Değeri (USD) |
| 2008 | 5.961.031.000 | 976 | 3.251.891.000 | 2,6 | 889 | 2.709.140.000 |
| 2009 | 5.081.400.000 | 1.044 | 2.952.983.000 | 3,2 | 849 | 2.128.417.000 |
| 2010 | 6.951.710.000 | 1.082 | 3.521.638.000 | 3,6 | 982 | 3.430.072.000 |
| Kaynak: TİM | | | | | | |

Tablo 2.15 : Gaziantep Dış Ticaretinin Genel Durumu

Küresel ekonomik krizin etkilerinin hissedildiği 2009 yılı rakamları 2008 yılı rakamlarıyla karşılaştırıldığında Türkiye ihracatının % 22,6 oranında gerileyerek 102.129.000.000 USD’de kaldığı fakat Gaziantep’in ihracatının sadece % 9,2 oranında gerileyerek 2.952.983.000 USD olduğu görülmektedir. Türkiye ortalamasının altındaki bu oran bölgenin ve özellikle Gaziantep’in dış ticaret hacminde Orta Doğu ülkelerinin payının yüksek olmasıyla açıklanmaktadır.

Gaziantep gelişmiş sanayi ve ticaret yapısıyla en fazla ihracat yapan 6. şehrimizdir.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| En Fazla İhracat Yapan 10 İl Arasında Gaziantep’in Yeri: | | | |
| Sıra | İl | 2010 Yılı ihracatı (USD) | Pay (%) |
| 1 | İstanbul | 51.434.960.253 | 45,2 |
| 2 | Bursa | 11.158.861.339 | 9,8 |
| 3 | Kocaeli | 9.558.554.223 | 8,4 |
| 4 | İzmir | 6.626.688.774 | 5,8 |
| 5 | Ankara | 5.164.846.215 | 4,5 |
| 6 | Gaziantep | 3.593.632.378 | 3,2 |
| 7 | Manisa | 3.430.107.635 | 3 |
| 8 | Denizli | 2.209.583.483 | 1,9 |
| 9 | Sakarya | 1.714.642.598 | 1,5 |
| 10 | Hatay | 1.697.834.967 | 1,5 |

Tablo 2.16 : En Fazla İhracat Yapan 10 İl Arasında Gaziantep’in Yeri

* 1. **KÜLTÜR ve TARİH**

Güneydoğu Anadolu Bölgesinin en büyük, Türkiye'nin ise altıncı büyük kenti olan Gaziantep; Anadolu'nun ilk yerleşim alanlarından birisidir. Yöredeki ilk yerleşimlerin M.Ö. 10.000’lerde Paleolitik Çağ’a uzandığı anlaşılmaktadır. Ayrıca bölgede Kalkolitik, Tunç, Mitanni, Hitit, Asur, Pers, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı dönemleri yaşanmıştır.

M.Ö. 1400-1200 Geç Tunç Çağında Gaziantep Hitit Devleti’nin bir kenti olmuştur. Bu dönemde Gaziantep merkez konumunda olup Dülük, Kargamış, Zincirli, Coba Höyük bölgedeki diğer önemli şehirlerdi. Dülük bölgesi Gaziantep’in 10 km. kuzeybatısında yer almaktadır.

Tarihi 8000 yıl öncesine dayanan Gaziantep, Anadolu’nun en eski yerleşim merkezlerinden birisidir. Gaziantep’in köklü tarih ve kültür zenginliklerine, geçtiğimiz yıl içerisinde ülkemiz gündeminde de uzun bir süre kalan Zeugma Antik Kenti eklenmiştir.

****

Şekil 2.3 : Zeugma Antik Kenti

Paleolitik çağa kadar uzanan, zengin bir kültürel mirasa sahip olan ve Asurlular, Persler, Romalılar, Bizanslılar, Abbasiler ve Selçuklular gibi medeniyetlerin hâkimiyetine tanıklık etmiş olan Gaziantep’te Osmanlı İmparatorluğu döneminde inşa edilmiş olan çok sayıda cami, han, hamam ve medrese bulunmaktadır.



Gaziantep şehri, Fırat Nehrinin kollarından biri olan Alleben Deresinin aktığı kuzeyinde ve güneyinde iki yükseltinin sınırladığı vadide kurulmuştur. Alleben Deresi kenti doğu-batı yönünde ikiye ayıran doğal bir eşik konumundadır. Alleben deresine paralel olarak E-24 Karayolu (İpek Yolu) ve demiryolu da kent gelişimini sınırlamaktadır.

Şekil 2.4 : İpek Yolu

Atatürk Caddesi devamında Ordu Caddesi açılmış ve böylece Kilis, Halep güzergâhı bu aks üzerine kaymıştır. Atatürk Caddesi üzerinde Askerlik Şubesi ve Garnizonun yer almasıyla güvenlik, prestij vb. nedenlerle üst gelir gurubu bu bölgeye (Kavaklık) yerleşmeye başlamış, bu da kentin güney batı yönünde büyümesini sağlamıştır. Yine bu dönemde İnönü Caddesi açılmış, bu cadde üzerinde garajlar ve küçük sanatlar yer almıştır. Kent merkezinin güneye ve batıya doğru büyüdüğü kentteki merkez fonksiyonlarının mekânsal olarak ayrışmaya başladığı izlenmektedir.

Gaziler Caddesi kesimi yenilenmeye başlarken eski kent kısmındaki yollar açılarak motorlu taşıt trafiğine uygun hale getirilmiştir. Önceki Alleben Deresi kuzeyindeki tarımsal alanların korunması da sağlanmıştır.

Şekil 2.5 : Kent’e Bakış

İpek Yolu’nun E-90 karayolu olarak şimdiki Karşıyaka ve Gar binasının kuzeyinden bağlanması kent makro formunun şekillenmesinde etkili olmuştur. Şehirlerarası ulaşımı sağlayan ve kent merkezindeki ticaret alanlarından geçen bu yolun yer değiştirmesi, beraberindeki işlevlerin de kent dışına taşınmasına sebep olmuştur. Bu yolun açılmasıyla Karşıyaka, Yeşilova, Boyno mahallererinde kontrolsüz büyüme olmuştur.

Yeni karayolu yatırımı tarımsal niteliği olan Alleben kuzeyindeki, Değirmiçem, İncilipınar ve Sarıgüllük mevkilerinin kentsel taleplerle baskı altına alınmasına yol açmış ancak tarımsal nitelik sürmüştür.

İstasyon Caddesinin devamı Nizip Caddesi, Araban yolu ve İpek yolu üzerinde küçük sanayi iş yerleri yer almaya başlamıştır. Kavaklık, Bahçelievler ve Öğretmenevleri mahallelerinin yanında bu dönemde kentte 40’a yakın mahalle oluşmuştur. İmar planı dışındaki alanlarda, hazine arazilerinde ve hisseli tapulu alanlarda düşük nitelikli işyeri ve konut üretim süreçleri hız kazanmıştır.

1970-1990 DÖNEMİ: Yeni gelişme alanlarının yaygınlaşması ve bu dönemde ağırlıkla sanayinin yer seçimi yerleşme alanlarını şekillendirmiştir. İmalat sanayi önce kent merkezinin güney ve güneydoğusunda yer alırken, daha sonra merkezin doğusunda ve kuzeyinde gelişmiştir. Küçük Sanayi Sitesi ve Organize Sanayi Sitesinin temelleri atılmış, özellikle Küçük Sanayi Sitesi bu dönemde gelişme göstermiştir. Planlı olarak Küçük Sanayi Sitesi karşısında Gazikent toplu konut alanı oluşturulmuştur. Kaçak yapılaşmanın doğuya kaymasıyla Çiksorut Mahallesi oluşmuştur.

İncilipınar, Değirmiçem, Sarıgüllük üzerinde artan yapılaşma baskıları ile bu alanlar imar planı ile yapılaşmaya açılmıştır. Kentte yaşayan orta ve üst gelir grubunun yerleştiği bu yeni alanların bir kısmı zaman içinde yeni kent merkezinin geliştiği alan haline gelmiştir. Stadyum yanındaki Defterdarlık binasının yapımı ile başlayan yeni kent merkezi gelişimi; Valilik, Emniyet ve Belediye binalarının yapımı ile hız kazanmış ve bugün Muammer Aksoy, Gazi Muhtar Paşa, İstasyon ve Kültür Park arasında kalan alan kentin merkezi iş alanını oluşturmuştur.

İnönü Caddesinin sebze halinden doğuya doğru olan kısmı açılmış, devamı olan ve o zaman için kent merkezini güneyden kuşatarak geçip tekrar İpek Yoluna bağlanan bir aksı oluşturan Tüfekçi Yusuf Caddesi ve Oğuzeli ve güney köylerinin bağlantı yolu olan Kenan Evren Caddeleri de bu dönemde kullanıma açılmıştır.

Üst gelir grubu bu dönemde Kavaklık prestij bölgesini terk etmeye başlamış, ve daha yüksek katlı, daha geniş dairelere yerleşmiştir. Fevzi Çakmak Bulvarı’nın genişletilmesi ve bu yol üzerinde SSK Bölge Hastanesinin yapımıyla, yeni yapılaşma alanları bu yol üzerinde yer almıştır. Hoşgör, Yukarıbayır, Düztepe, Göztepe, Kayaönü, Zeytinli, Yavuzlar, Üçoklar, Bozoklar ve Perilikaya mahalleleri yine bu dönemde gelişen düşük nitelikli konut alanlarıdır.

1990 SONRASI DÖNEM: Kentin hızlı gelişimi çevre yerleşimlerle ticaret, eğitim, sağlık amaçlı günlük ilişkilerin yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Güney-Batı, Dumlupınar, Güzelvadi, Onur, Kahvelipınar, kuzeyde Mevlana, Sekiz Şubat, Yunus Emre, Zeytinli Mahalleleri oluşmuştur. Büyükşehir Belediyesi, Valilik, Emniyet Müdürlüğü, İl Özel İdare, Maliye gibi birimlerin yer aldığı idari merkez İncilipınar mahallesine kaymıştır.

* 1. **TOPLU TAŞIMA** 
     1. **Ulaşım Alt Yapısı**

Hafif Raylı Sistem: Burç Kavşağı-Gar arası güzergâh ile birlikte depo alanını da eklersek 15 kilometrelik raylı sistemini tamamlamış olup Hattın 2. etap Karataş güzergâhının temelini de Haziran ayında atılmıştır. Karataş güzergâhının yapım süresi 14 ay olarak öngörülmektedir. Plan döneminde yapımı planlanan diğer güzergâhlara bu plan içerisinde yer verilmiştir.

Gaziantep'te şehir içi ulaşımın yüzde 65'inin dolmuşla, yüzde 35'i ise belediye ve halk otobüsleri ve diğer ulaşım araçlarıyla yapılmaktadır.

Demiryolu: 1954 yılında hizmete giren “Gaziantep Garı” halen yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir görevi sürdürmektedir Gaziantep’in bölge içindeki bugünkü konumu değerlendirildiğinde, Mersin Limanı’na en yakın yerleşmedir ve demiryolu bağlantılarının üzerinde yer almaktadır.

İlimizin raylı sistemle (demiryolları)komşu il ve ilçelerine ve ilimiz ilçelerine olmak üzere İlimizin Doğu yönüne, Şanlıurfa ve Mardin illeri ile ilimiz Nizip ile Karkamış ilçelerine haftanın Pazar-Salı-Perşembe günleri gidiş ve Pazartesi-Çarşamba-Cuma günleri dönüş olmak üzere seferler düzenlenmektedir. Bu hat güzergâhı olarak Nizip-Karkamış-Mürşitpınar (Suruç)-Akçakale- Ceylanpınar ilçeleri ile Şanlıurfa, Nusaybin ilçesi ile Mardin’e kadar ulaşmaktadır. Batı yönüne Salı- Perşembe-Pazar günleri gidiş, Pazartesi-Çarşamba-Cuma günleri geliş olmak üzere hat güzergâhı ilimiz Nurdağı-İslahiye ilçelerine oradan Kahramanmaraş-Osmaniye-Adana komşu illeri ile İskenderun-Ceyhan ilçelerine kadar ulaşmakta olup şu an için Gaziantep Adana arası yolcu trenimiz TCDD Genel Müdürlüğümüzün ikinci bir emrine kadar çalıştırılmamaktadır.

İl ve ilçe sınırlarımız içerisinde toplam 204 km hat uzunluğumuz olup, Gaziantep çıkış merkezli olmak üzere il ve ilçelere uzaklığı; Nizip 49 km. , Karkamış 91 km., Akçakale 191 km., Kahramanmaraş 122 km., Nurdağı 139 km., İslahiye 173 km., ve Osmaniye 197 km.dir. (Gaziantep 2008 Çevre Durum Raporu'ndan)

Karayolu: Gaziantep de Karayolu ulaşımın da halen Tarsus-Adana-Gaziantep (TAG) otoyolu kullanılmaktadır. Geleneksel adı İpek Yolu olan E-24 Karayolu kentin içinden geçmektedir. Bölge mallarının Gaziantep üzerinden en yakın mesafede Mersin Limanına ulaştırılabilmesi ve E-24 yolu ile Ortadoğu ya açılan kapı olması ili bölge içinde önemli bir konuma getirmiştir.

Sanayi ürünlerinin dolaşımı bakımından batı ve güneydeki yerleşimlerin bağlantısını sağlarken, Güney Doğu Anadolu Bölgesinin her türlü gereksinimini karşılayan ticaret merkezi işlevini de üstlenmektedir.

Güney Doğu Anadolu Projesi, Gaziantep’e bu güne kadar üstlendiği işlevin sürdürülmesinin yanı sıra, Akdeniz bölgesinden GAP bölgesi ovasına mal aktarma merkezi olma işlevini de yüklemektedir. Gaziantep’in etki alanında gelişme merkezi olarak öngörülen Şanlıurfa ili ve Birecik -Şanlıurfa-Diyarbakır bölgelerinin gelişimleri ilin önemini arttıracaktır.

* + 1. **Toplu Taşıma Araçları**

Şehir içi toplu taşımada kullanılan araç ve bu araçların taşımacılıktaki yüzdeleri tablo ve grafik şeklinde aşağıda verilmiştir.

|  |  |
| --- | --- |
| TOPLU TAŞIMA TURU | ADEDİ |
| Gazi Ulaş | 8 |
| Araç Kiralama | 112 |
| Özel Halk Otobüsü | 184 |
| Belediye Otobüsü | 16 |
| Ticari Taksiler | 1200 |
| Servis Araçları | 800 |
| Kırsal Bölge Araçları | 50 |
| Minibüs | 487 |

Tablo 2.17 : Toplu Taşıma Türleri

* + 1. **OTOBÜS HATLARI**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| 1 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 1-1 DEN 1-7 YE KADAR ) | | |
| **1** | GİDİŞ | OTOGAR>KAYAÖNÜ>ŞEHİTKAMİL BLD.>BALIKLI |
| (1-5 ve 1-7) BEYLERBEYİ KÖYÜ>OTOGAR>ASRİ MEZARLIK>YEŞİLOVA>BALIKLI |
| DÖNÜŞ | BALIKLI>ŞEHİTKAMİL BLD.>KAYAÖNÜ>OTOGAR |
| (1-5 ve 1-7) BALIKLI>ŞEHİTKAMİL BLD.>İPEKYOLU>MEZARLIK>OTOGAR>BEYLERBEYİ |
| 2 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 2-1 DEN 2-3 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png2** | GİDİŞ | GAZİKENT>İPEKYOLU>YEŞİLOVA>ŞEHİTKAMİL BLD.>BALIKLI |
| DÖNÜŞ | BALIKLI>ŞEHİTKAMİL BLD.>İPEKYOLU>GAZİKENT |
| 3 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 3-1 DEN 3-2 YE KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png3** | GİDİŞ | ÜNİVERSİTE>CUMHURİYET>İNÖNÜ CD.>ŞEHREKÜSTÜ>KIRSAL TERM.>YAKACAK PZR.>TAŞLICA KÖYÜ |
| DÖNÜŞ | TAŞLICA KÖYÜ>YAKACAK PZR.>KIRSAL TERM.>ŞEHREKÜSTÜ>İNÖNÜ CD.>CUMHURİYET>ÜNİVERSİTE |
| 4 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 4-1 DEN 4-8 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png4** | GİDİŞ | (4-1 ve 4-2) 60.YIL>Y.BAYIR>BALIKLI>25 ARALIK HAST.>TUGAY>KAYAÖNÜ>MERVEŞEHİR>OTOGAR |
| (4-3 ,4-4 ve 4-7) 75.YIL DOĞUM HST.>YEŞİLEVLER>ESENTEPE>BALIKLI>KAYAÖNÜ>OTOGAR |
| DÖNÜŞ | (4-5,4-6 ve 4-8) 60.YIL>HOŞGÖR>BALIKLI>KAYAÖNÜ>OTOGAR |
| \* Bu Otobüslerin dönüşleri; gidiş yönleri ile aynı istikametten gelir. |
| 5 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 5-1 DEN 5-3 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png5** | GİDİŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>KARAGÖZ>ESKİ BELEDİYE>ESENTEPE>Y.BAYIR>75.YIL HAST. |
| DÖNÜŞ | 75. YIL HAST.>Y.BAYIR.>ESENTEPE>BALIKLI>KARŞIYAKA>OTOGAR |
| 6 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 6-1 DEN 6-2 YE KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png6** | GİDİŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>ESKİ ÇOCUK HAST.>ESENTEPE>Y.BAYIR>75.YIL HAST. |
| DÖNÜŞ | 75. YIL HAST.>Y.BAYIR.>ESENTEPE>BALIKLI>ASRİ MEZARLIK>KARŞIYAKA>OTOGAR |
| 7 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 7-1 DEN 7-8 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png7** | GİDİŞ | KARATAŞ 2>ÜNİVERSİTE>FİDANLIK>SARIGÜLLÜK>G.MUHTAR>ESKİ ÇOCUK HAST.>ESENTEPE>Y.BAYIR |
| >60.YIL>YEDİTEPE |
| DÖNÜŞ | YEDİTEPE>60.YIL>Y.BAYIR>ESENTEPE>BALIKLI>VALİLİK>25 ARALIK HAST.>FİDANLIK>ÜNİVERSİTE >KARATAŞ 2 |
| \* NOT: (7-1,7-3,7-5 ile7-7) Ayın 1 ile 15 i arasında, 15 ile30 u arasında da diğerleri ESKİ ÇOCUK HAST. den geçerler. |
| 8 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 8-1 DEN 8-3 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png8** | GİDİŞ | OTOGAR>KAYAÖNÜ>ŞEHİTKAMİL BLD.>KARAGÖZ>ŞIHCAN>ESENTEPE>DUMLUPINAR |
| DÖNÜŞ | DUMLUPINAR>ESENTEPE>BALIKLI>KALEALTI>KAYAÖNÜ>HACIBABA>OTOGAR |
| 9 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 9-1 DEN 9-5 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png9** | GİDİŞ | YAVUZLAR>ŞIHCAN>BALIKLI>KARŞIYAKA>OTOGAR>BEYKENT |
| DÖNÜŞ | BEYKENT>OTOGAR>KARŞIYAKA>KARAGÖZ>ŞIHCAN>YAVUZLAR |
| 10 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 10-1 DEN 10-5 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png10** | GİDİŞ | (10-1 ve 10-3) KARATAŞ2>ORDU CAD.>25 ARALIK HAST.>ÇETİNKAYA>KARŞIYAKA>OTOGARKARATAŞ 2>ORDU CAD.> |
| 25 ARALIK HAST.>TUGAY>KARŞIYAKA>OTOGAR |
| DÖNÜŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>TUGAY>25 ARALIK HAST.>ORDU CAD.>KARATAŞ 2 |
|  |
| 11 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 11-1 DEN 11-2 YE KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png11** | GİDİŞ | (11-1)ÜNALDI>ŞEHREKÜSTÜ>BALIKLI>25 ARALIK HAST.>ÇETİNKAYA>KAYAÖNÜ>OTOGAR>BEYKENT |
| (11-2)YAVUZLAR>ŞIHCAN>BALIKLI>25 ARALIK HAST.>TUGAY |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşleri; gidiş yönleri ile aynı istikametten gelir. |
|  |
| 12 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 12-1 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png12** | GİDİŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>ESKİ ÇOCUK HAST.>İNÖNÜ CAD.>HOŞGÖR>60.YIL |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüsün dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 13 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 13-1 DEN 13-4 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png13** | GİDİŞ | TUGAY>25 ARALIK HAST.>İNÖNÜ CAD. ŞEHREKÜSTÜ>PERİLİKAYA |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 14 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 14-1 DEN 13-5 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png14** | GİDİŞ | KARATAŞ 2>CUMHURİYET>25 ARALIK HAST.>TUGAY>KARŞIYAKA>OTOGAR |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 15 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 15-1 DEN 15-16 YA KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png15** | GİDİŞ | (15-5 ve 15-11) GÖLLÜCE>KIRSAL TERM.>KALEALTI>ŞEHİTKAMİL BELD.>KALYON>25 ARALIK HAST.> |
| İNÖNÜ CAD.>BALIKLI>KARAGÖZ>GÖLLÜCE |
| DÖNÜŞ |  |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |  | (15-6 ve 15-12) SEYRANTEPE>KIRSAL TERM.>KALEALTI>ŞEHİTKAMİL BELD. >KALYON>25 ARALIK HAST.> |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png15** | GİDİŞ |
| İNÖNÜ CAD.>BALIKLI>KARAGÖZ>FATİH CAMİ>SEYRANTEPE |
| DÖNÜŞ | \*Not : (15-1 ve 15-10 'a kadar olanlar) GİDİŞLER AYNI ve GİRNE'YE GİRMEKTEDİR |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |  |  |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png15** | GİDİŞ | (15-13 den 15-16'ya kadar) OTOGAR>KARŞIYAKA>KARAGÖZ>ÇIKSORUT>KIRSAL TERM.>ÜNALDI>ÜÇOKLAR |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
| 16 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 16-1 DEN 16-8 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png16** | GİDİŞ | ZİRVE ÜNV.>ONKOLOJİ HAST.>ÜNİVERSİTE BULV.>İNÖNÜ CAD.>ŞEHREKÜSTÜ>ÜNALDI>ÜÇOKLAR |
|  |
| DÖNÜŞ |  |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
| 17 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 17-1 DEN 17-8 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png17** | GİDİŞ | VATAN MAH.>DÜZTEPE>BALIKLI>KIRKAYAK>25 ARALIK HAST.>TUGAY |
|  |
| DÖNÜŞ | TUGAY>25 ARALIK HAST.>KIRKAYAK>KARAGÖZ>ŞIHCAN>DÜZTEPE>VATAN MAH. |
| \* NOT: (17-1,17-3,17-5 ile17-7) Ayın 1 ile 15 i arasında, 15 ile30 u arasında da diğerleri ESKİ ÇOCUK HAST. den geçerler. |
| 18 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 18-1 DEN 18-3 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png18** | GİDİŞ | KURTULUŞ KÖYÜ>ÜNALDI>ŞEHREKÜSTÜ>İNÖNÜ CAD.>HOŞGÖR>ÜNİVERSİTE> 500 EVLER |
|  |
| DÖNÜŞ |  |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
| 19 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 19-1 DEN 19-7 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png19 / 1,2,7** | GİDİŞ | (19-1,19-2,19-7) GAZİKENT>KARŞIYAKA>25 ARALIK HAST.>İNÖNÜ CAD.>BALIKLI>ESKİ OTOGAR>İPEKYOLU>GAZİKENT |
|  |
| DÖNÜŞ |  |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |  |  |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png19 / 3,4,5,6** | GİDİŞ | (19-3,19-4,19-5,19-6) GAZİKENT>MEZARLIK>İSTASYON CAD.>ESKİ ÇOCUK HAST. |
| >İNÖNÜ CAD.>HOŞGÖR>60.YIL> YEDİTEPE |
| DÖNÜŞ |  |
| \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
| 20 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 20-1 DEN 20-10 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png20** | GİDİŞ | (20-7 ve 20-8) 500 EVLER>CUMHURİYET>İNÖNÜ CAD.>ESENTEPE>VATAN MAH. |
| (DİĞERLERİ) 500 EVLER>ÜNİVERSİTE BLV.>KIRKAYAK>KARAGÖZ>ESENTEPE>VATAN MAH. |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
| \* NOT: (20-1,20-3,20-5 ile 20-9) Ayın 1 ile 15 i arasında, 15 ile30 u arasında da diğerleri ESKİ ÇOCUK HAST. den geçerler. |
| 21 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 21-1 DEN 21-10 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png21** | GİDİŞ | KARATAŞ 1>ORDU CAD.>KIRKAYAK>VALİLİK>ŞEHİTKAMİL BELD.>KARŞIYAKA>OTOGAR |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 22 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 22-1 DEN 22-3 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png22** | GİDİŞ | BALIKLI>NİZİP CAD.>KARŞIYAKA>TUGAY>BAŞPINAR>SAM KÖYÜ |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 23 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 23-1 DEN 23-6 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png23** | GİDİŞ | KARŞIYAKA>KAYAÖNÜ>TUGAY>25 ARALIK HAST.>KIRKAYAK>ESKİ ÇOCUK HAST.> ESENTEPE>YUKARIBAYIR |
| >YEŞİLEVLER>60.YIL>YEDİTEPE |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 23 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 23-1 DEN 23-6 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png23** | GİDİŞ | KARŞIYAKA>KAYAÖNÜ>TUGAY>25 ARALIK HAST.>KIRKAYAK>ESKİ ÇOCUK HAST.> ESENTEPE>YUKARIBAYIR |
| >YEŞİLEVLER>60.YIL>YEDİTEPE |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 24 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 24-1 DEN 24-9 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png24** | GİDİŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>KARAGÖZ>ESKİ BELD.>ESENTEPE>DÜZTEPE>VATAN MAH. |
|  |
| DÖNÜŞ | VATAN MAH.>DÜZTEPE>BALIKLI>ŞEHİTKAMİL BELD.>KARŞIYAKA>OTOGAR |
| \* NOT: (24-1,24-3,24-5,24-7 ile 20-9) Ayın 1 ile 15 i arasında, 15 ile30 u arasında da diğerleri ESKİ ÇOCUK HAST. den geçerler. |
| \* NOT: (24-2,24-4,24-6,ile 20-8) Ayın 1 ile 15 i arasında, 15 ile30 u arasında da diğerleri KARAGÖZ 'den geçerle |
| 25 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 24-1 DEN 24-5 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png25** | GİDİŞ | KARATAŞ 2>ÜNİVERSİTE BULV.>25 ARALIK HAST.>TUGAY>KAYAÖNÜ>HACIBABA>OTOGAR |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 26 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 26-1 DEN 26-17 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png26 / 1- 7** | GİDİŞ | (26-1 den 26-7 ye) İBRAHİMLİ>EMEK MAH.>ÇETİNKYA>VALİLİK>KARAGÖZ>ESKİ BELD.>BALIKLI>GAZİMUHTARPAŞA |
| KALYON>EMEK MAH.>İBRAHİMLİ |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir.Tur yapmaktadır. |
|  |
|  |  |  |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png26 / 8- 11** | GİDİŞ | (26-8 den 26-11 e) OTOGAR>HACIBABA>YEŞİLOVA>DEĞİRMİÇEM MAH.>ŞEHİTKAMİL BELD.>ÇETİNKAYA>EMEK MAH. |
| >İBRAHİMLİ |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
|  |  |  |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png26 / 12 -17** | GİDİŞ | (26-12 den 26-17 ye) KARATAŞ 1>CUMHURİYET>25 ARALIK HAST.>SARIGÜLLÜK>EMEK MAH.>İBRAHİMLİ |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 27 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 26-1 DEN 26-4 E KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png27** | GİDİŞ | KARATAŞ 1>BİNEVLER>MİLLİ EGEMENLİK>EMEK MAH.>TUGAY>ŞEHİTKAMİL HAST.>OTOGAR>GAZİKENT>GATEM |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 28 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 28-1 DEN 28-10 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png28** | GİDİŞ | GATEM>GAZİKENT>KIRSAL TERM.>FATİH CAMİ>KENAN EVREN BULV.>ÜNALDI>OCAKLAR>DÜZTEPE>YUKARIBAYIR |
| YEŞİLEVLER>60.YIL>YEDİTEPE |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 29 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 29-1 DEN 29-6 A KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png29** | GİDİŞ | KARATAŞ 1>ORDU CAD.>KIRKAYAK>KARAGÖZ>ŞEHREKÜSTÜ>ÜNALDI>ÜÇOKLAR |
|  |
| DÖNÜŞ | ÜÇOKLAR>ŞEHREKÜSTÜ>ŞIHCAN>BALIKLI>KIRKAYAK>ORDU CAD.>ÜNİVERSİTE>KARATAŞ 1 |
|  |
| 30 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 30-1 DEN 30-2 YE KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png30** | GİDİŞ | OTOGAR>KARŞIYAKA>İSTASYON CAD.>BÜYÜKŞEHİR BELD.>KIRKAYAK>ÜNİVERİSTE>KARATŞ 1 |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |
| 31 NOLU HATTA AİT OTOBÜS HAREKET TABLOSU ( 31-1 DEN 31-2 YE KADAR ) | | |
| **Açıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/otobus.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/gidis.pngAçıklama: http://www.gaziantephalkotobusleri.com/images/donus.png31** | GİDİŞ | TUGAY>25 ARALIK HAST.>KIRKAYAK>KARAGÖZ>ŞEHREKÜSTÜ>PERİLİKAYA>ÜÇOKLAR |
|  |
| DÖNÜŞ | \* Bu Otobüslerin dönüşü; gidiş yönü ile aynı istikamettedir. |
|  |

Tablo 2.18 : Otobüs hat bilgileri

* + 1. **Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı**

Gaziantep İl Merkezindeki Trafiğe Kayıtlı Türlerine Göre Araç Sayısı Gaziantep’in ekonomik gelişimi ile doğru orantılı olarak trafiğe giren araç sayısı geçen gün artmaktadır. Bu konu ile ilgili tablo ve grafikler aşağıda verilmiştir.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| CİNSİ | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Motosiklet | 53.361 | 62.393 | 68.236 | 69.923 | 75.351 |
| Otomobil | 75.682 | 81.913 | 88.598 | 92.180 | 100.422 |
| Minibüs | 7.298 | 8.074 | 8.884 | 9.220 | 9.288 |
| Otobüs | 1.461 | 1.580 | 1.929 | 2.122 | 2.352 |
| Kamyonet | 21.688 | 26.046 | 30.094 | 31.955 | 36.054 |
| Kamyon | 7.529 | 7.677 | 8.189 | 8.622 | 8.12 |
| Traktör | 11.125 | 11.946 | 12.169 | 12.085 | 12.805 |
| Çekici | 1.852 | 2.262 | 3.522 | 3.322 | 3.118 |
| Özel Amaçlı Araç | 266 | 276 | 557 | 563 | 644 |
| Tanker | 1.975 | 1.938 | 1.175 | 1.160 | 1.100 |
| Arazi taşıtı | 367 | 498 | 710 | 811 | 970 |
| TOPLAM | 182.604 | 204.603 | 224.063 | 231.963 | 250.224 |

Tablo 2.19 : Trafiğe Kayıtlı Araç Sayısı

**YILLARA GÖRE İL MERKEZİNDEKİ TOPLAM ARAÇ SAYISI**

**300.000**

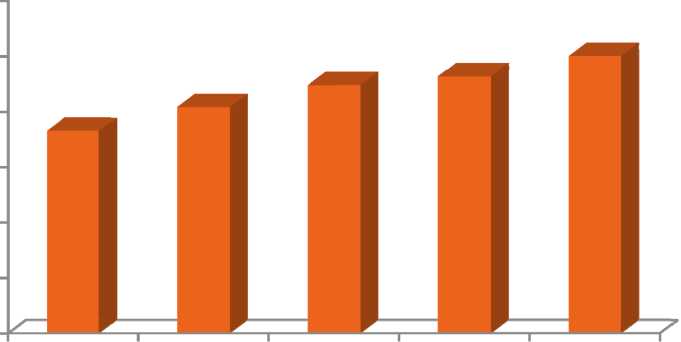
**250.000**

**200.000**

**150.000**

**100.000**

**50.000**



**2005**

**2006**

**2007**

**2008**

**2009**

Şekil 2.6 : YILLARA GÖRE İL MERKEZİNDEKİ TOPLAM ARAÇ SAYISI

1. Temmuz Ayı Sonu İtibariyle İl Merkezinde Kayıtlı Araç Sayısı

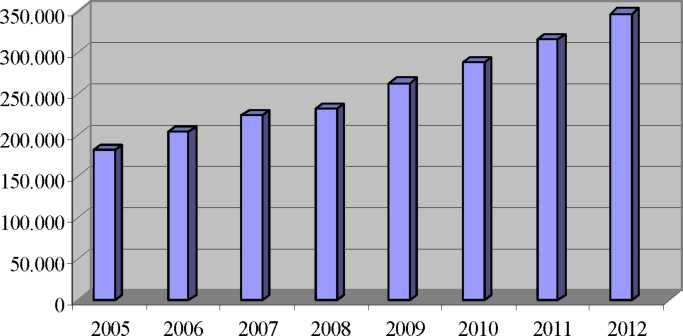
|  |  |
| --- | --- |
| ARAÇ CİNSİ | TOPLAM ARAÇ SAYISI |
| Motosiklet | 75.351 |
| Otomobil | 100.422 |
| Minibüs | 9.288 |
| Otobüs | 2.352 |
| Kamyonet | 36.054 |
| Kamyon | 8.120 |
| Traktör | 12.805 |
| Çekici | 3.118 |
| Özel Amaçlı Araç | 644 |
| Tanker | 1.100 |
| Arazi taşıtı | 970 |
| TOPLAM | 250.224 |

Tablo 2.20 : Araç türlerine göre Araç sayısı

Yıllara Göre Gaziantep Araç artış sayı ve oranları

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Yıllar | Araç Sayısı | Yüzde Artışı (%) |
| 2005 | 182.604 |  |
| 2006 | 204.603 | 0.1204 |
| 2007 | 224.063 | 0.0951 |
| 2008 | 231.963 | 0.0352 |
| 2009 | 263.267\* | 0.1349 |
| 2010 | 288.645\* | 0.0964 |
| 2011 | 316.470\* | 0.0964 |
| 2012 | 346.977\* | 0.0964 |
| (\*) Tahmini değerler | | |

Tablo 2.21 : Yıllara göre araç artış sayı ve oranları



Şekil 2.7 : Yıllara göre araç artış grafiği

Yukarıdaki tablolardan da görüldüğü gibi trafiğe giren araç sayısı her geçen gün artmakta olup, bu durum mevcut yolların ve otoparkların yetersiz kalmasına sebep olmaktadır. Yine Türkiye de yedi kişiye bir araç düşerken ilimizde beş kişiye bir araç düşmekte, bu durum trafiğe çıkan araç sayısının artışını göstermektedir.

Dolayısıyla Master Ulaşım Planı ve Hafif Raylı sistem ile yollardaki yükün azaltılması yeni otopark yapılması ve yeni yapılan iş merkezleri ve yapılarda özel otoparkların zorunlu hale getirilmesi gerekmektedir.

* + 1. **Trafik Kazalarının Yoğunlaştığı Bölgeler**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Yıllara Göre Trafik Kazalarının Yoğunlaştığı Bölgeler ve Sayıları | | | | | | | | |
| BÖLGE ADI | 2006 | Oran | 2007 | Oran | 2008 | Oran | 2009 | Oran |
| Abdülkadir Aksu Bulvarı | 128 | 4,5 | 121 | 4,2 | 103 | 5,7 | 20 | 3,9 |
| Ali Fuat Cebesoy Bulvarı | 112 | 3,9 | 162 | 5,7 | 103 | 5,7 | 19 | 3,7 |
| Atatürk Bulvarı | 95 | 3,3 | 111 | 3,9 | 88 | 4,8 | 14 | 2,7 |
| Bahaeddin Nakıboğlu Bulvarı | 108 | 3,8 | 65 | 2,3 | 63 | 3,5 | 37 | 7,2 |
| D-400 İpekyolu | 95 | 3,3 | 175 | 6,1 | 172 | 9,4 | 48 | 9,3 |
| Değirmiçem Mahallesi | 172 | 6,0 | 185 | 6,5 | 160 | 8,8 | 6 | 1,2 |
| Fevzi Çakmak Bulvarı | 85 | 3,0 | 62 | 2,2 | 83 | 4,6 | 13 | 2,5 |
| İnönü Caddesi | 239 | 8,3 | 275 | 9,6 | 126 | 6,9 | 53 | 10,3 |
| Üniversite Bulvarı | 231 | 8,1 | 246 | 8,6 | 82 | 4,5 | 46 | 8,9 |
| Gazi Muhtarpaşa Bulvarı | 139 | 4,9 | 113 | 3,9 | 139 | 7,6 | 13 | 2,5 |
| Gazikent Mahallesi | 71 | 2,5 | 62 | 2,2 | 23 | 1,3 | 15 | 2,9 |
| Hüriyet Caddesi | 69 | 2,4 | 60 | 2,1 | 17 | 0,9 | 4 | 0,8 |
| Ordu Caddesi | 153 | 5,3 | 178 | 6,2 | 132 | 7,2 | 31 | 6,0 |
| Karataş Mahallesi | 101 | 3,5 | 102 | 3,6 | 115 | 6,3 | 42 | 8,1 |
| Küsget San. Sitesi | 171 | 6,0 | 184 | 6,4 | 45 | 2,5 | 9 | 1,7 |
| Sanayi Mahallesi | 38 | 1,3 | 9 | 0,3 | 19 | 1,0 | 6 | 1,2 |
| Tüfekçi Yusuf Bulvarı | 127 | 4,4 | 121 | 4,2 | 43 | 2,4 | 7 | 1,4 |
| 100 Nolu Cadde | 15 | 0,5 | 19 | 0,7 | 23 | 1,3 | 5 | 1,0 |
| Araban Yolu | 53 | 1,9 | 43 | 1,5 | 17 | 0,9 | 12 | 2,3 |
| Gatem | 161 | 5,6 | 140 | 4,9 | 67 | 3,7 | 10 | 1,9 |
| Güneykent Mahallesi | 42 | 1,5 | 41 | 1,4 | 13 | 0,7 | 15 | 2,9 |
| İncilipınar Mahallesi | 49 | 1,7 | 32 | 1,1 | 11 | 0,6 | 6 | 1,2 |
| İstasyon Caddesi | 60 | 2,1 | 54 | 1,9 | 27 | 1,5 | 12 | 2,3 |
| Muammer Aksoy Bulvarı | 34 | 1,2 | 26 | 0,9 | 21 | 1,2 | 5 | 1,0 |
| Özdemirbey Caddesi | 30 | 1,0 | 29 | 1,0 | 5 | 0,3 | 31 | 6,0 |
| Sani Konukoğlu Bulvarı | 101 | 3,5 | 86 | 3,0 | 24 | 1,3 | 9 | 1,7 |
| Samlı Hacı Ökkeş Caddesi | 38 | 1,3 | 17 | 0,6 | 12 | 0,7 | 3 | 0,6 |
| Ünaldı Mahallesi | 37 | 1,3 | 28 | 1,0 | 14 | 0,8 | 5 | 1,0 |
| Yavuz Sultan Selim Caddesi | 109 | 3,8 | 120 | 4,2 | 74 | 4,1 | 20 | 3,9 |
| Toplam | 2863 | | 2866 | | 1821 | | 516 | |
| 2009 Haziran ayına kadar olan verilerden oluşturulmuştur. | | | | | | | | |

Tablo 2.22 : Yıllara Göre Trafik Kazalarının Yoğunlaştığı Bölgeler ve Sayıları

Yukarıdaki tabloda trafik kazalarının yoğun olarak yaşandığı bölgeler için özel araştırma yapılması ve bu tür çalışmaların sürekli yapılması yararlı olacaktır.

TRAFİK KAZA VE NEDENLERİ

Ülkemizdeki trafik kazaları farklı nedenlere bağlı olarak, maddi ve manevi bağlamdaki kayıpları hızlı bir artış içerisindedir.

Şehrimizde ise yıllık ortalama kaza sayısı 3000 civarındadır. Bu kazaların %99 insan unsuru kaynaklı olup bu oranın %61 sürücü, %39 ise yaya kaynaklı kusurlardan oluşmaktadır. Buradan da görüldüğü gibi yaya geçitleri ve yaya hareketlerinin önemi ortaya çıkmaktadır.

Konu hakkında bilgi toplanması, yerel gözlem ve tespitler yapılması, toplanan bilgilerin değerlendirilmesi ve bundan öneri ve sonuç çıkarılması gerekmektedir.

Konu ile ilgili olarak Gaziantep Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünün oldukça kapsamlı kaza tutanakları ve istatistikî bilgileri bulunmaktadır.

-Konu ile bilgiler Gaziantep Emniyet müdürlüğü-Trafik Şube Müdürlüğünün,

a-kaza tutanakları,

b- hazırlanmış olan yıllık istatistikî bilgiler ve

c-yerel ve ülke bağlamında tespit edilen trafik kazalarındaki eğilimlere bağlı olarak elde edilmiştir.

-Kaza alanlarının genel şehirsel dağılımlarının tespiti incelenerek, bu alanlara yönelik, altyapı, çevre şartları ve sürücü güvenliğini azaltıcı etkilerin tespitine çalışılmıştır.

-Toplanan bilgiler trafik mühendisliği açısından ele alınarak, insan, araç ve altyapıya yönelik değerlemeler yapılarak sonuçlar elde edilmiştir. (Levha-işaret- ışık-çizgi-yol- kaldırım vb. eğitim sürücü olumsuzlukları- araçların teknik eksikliği)

-Trafik kazlarının genel ulaştırma planlarıyla ilişkisi, trafik altyapısı, eğitim ve çevre özelliklerine bağlı olarak ortaya konulmaya çalışılarak öneriler oluşturulmuştur. (Ulaştırma mastır planı- trafik planlaması- yaya taşıt ilişkisi)

|  |  |
| --- | --- |
| KAZAYA KARIŞAN TİCARİ ARAÇ CİNSLERİ | |
| TİCARİ DOLMUŞ | 68 |
| HALK OTOBÜSÜ | 25 |
| TİCARİ TAKSİ | 22 |
| ÖĞRENCİ SERVİSİ | 28 |
| FABRİKA SERVİSİ | 28 |
| TOPLAM | 171 |

Tablo 2.23 : Kazaya Karışan Ticari Araç Cinsleri

* + 1. **Şehir Merkezindeki Otoparklar**

Otoparkların şehirsel dağılımı, kapasiteleri ve erişebilirlikleri trafik akışını olumlu ve/veya olumsuz yönde etkileyen en önemli faktörlerden biridir. Otoparklar, yol üstü, kapalı ve açık otoparklar şeklinde düzenlenmekte olup ancak şehirsel dağılımları da önemlidir.

Günde en fazla 1-2 saat arası hareket araçlar, gün içerisinde nerdeyse 8-10 saat park halinde bulunmaktalar. Bu da otopark alanlarının öneminin ve ihtiyacını göstermektedir. Otopark alanı oluşturma (bölge otoparkları) ve denetimleri yapma (amacı dışında kullanılmasını önleme) 3194 sayılı imar kanunu ve yönetmeliklerine bağlı olarak sıkı bir şekilde ilgili belediyeler tarafından kontrol edilmelidir.

Ayrıca, Gaziantep geleneksel şehirsel dokusu içerisinde, geleneksel dokunun yıkılması sonucu oluşan, açık otopark alanları şehirsel dokunun devamlılığı ve korunması bağlamında tekrar incelenmelerine ihtiyaç olup gerekli bazı tedbirler alınmasını gerektirmektedir. Bu alanların mimari ve şehircilik kurallarına göre acilen düzenlenmeleri gereklidir.

Kapalı otoparklarda kapasitelerinin üzerinde araç park edildiğinden, yangın ve panik durumlarında sorun yaşanabilmekte olup bu bağlamda denetimlerine gereksinme vardır.

Şehrimizde var olan kapalı, açık ve yol üstü otoparkların, Gaziantep genelinde otopark dağılım planlaması adı altında bir proje yapılarak, bunların trafik güvenliği, erişebilirlilik, yeterlilik dağılımı (turizm amaçlı) ve ulaşım açısında bir değerlemesi yapılmalıdır.

Bu bilgilendirme doğrultusunda şehrimizde bulunan otoparklar aşağıdaki şekilde incelenebilir.

Yol üstü otoparkları (paralı/parasız) konumları gereği, trafik akışını genel olarak olumsuz yönde etkilemektedir. Özellikle raylı sistemin geçtiği yollar bu bağlamda önemlidir.

Paralı yol üstü otopark alanlarının, özellikle eski şehirsel alanlarda yer alan, Suburcu cad. Atatürk bulvarı, Eskisaray cad. gibi yeniden planlanmalarına gereksinin bulunmaktadır.

Kapalı otoparkların şehirsel dağılımları, kapasiteleri yanında kullanımlarına yönelik olarak işletme bağlamında da kontrol edilmeleri gereklidir.

Açık otoparklar genel olarak geleneksel şehirsel dokunun yıkılarak açık otopark olarak kullanılması şeklindedir. Şehrin geleneksel şehirsel dokusunu bozcu bir özelliğe sahiptirler.

Otopark alanlarının şehirsel dağılımları konusu incelendiğinde, turizme yönelik olarak kalenin yakın çevresinde çok katlı otobüs ve araç kapalı otoparklarına ihtiyaç bulunmaktadır.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Şehir Merkezindeki Otoparklar | | |
| BULUNDUĞU İLÇE | MEVCUT OTOPARKLAR | |
| OTOPARK SAYISI | ARAÇ KAPASİTESİ |
| ŞAHİNBEY | 46 | 3221 |
| ŞEHİTKAMİL | 28 | 1960 |

Tablo 2.24 : Şehir Merkezindeki Otoparklar

* + 1. **Sürücülere Ait Bilgiler**

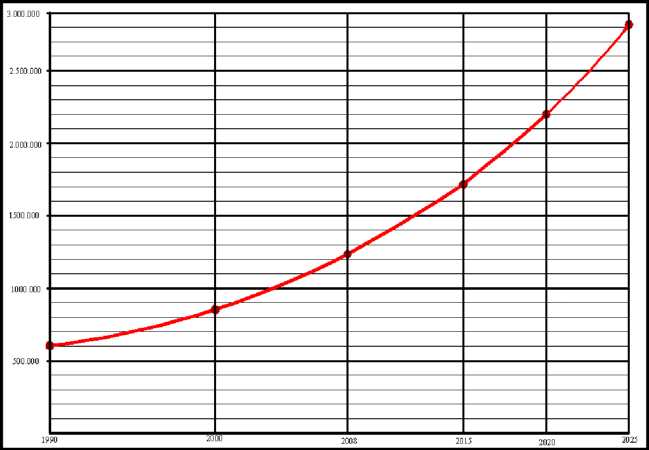
|  |  |
| --- | --- |
| SURUCU ÖĞRENİM DURUMU | |
| İLK | 926 |
| ORTA | 293 |
| İLKÖĞRETİM | 120 |
| LİSE | 577 |
| YÜKSEK | 214 |
| BELİRSİZ | 64 |
| TOPLAM | 2194 |
| SURUCU YAŞ DURUMU | |
| 16-20 | 182 |
| 21-25 | 362 |
| 26-30 | 418 |
| 31-35 | 327 |
| 36-40 | 343 |
| 41-45 | 190 |
| 46-50 | 143 |
| 51-55 | 101 |
| 56-60 | 65 |
| 61-65 | 33 |
| 66-70 | 14 |
| 71 VE ÜZERİ | 11 |
| TOPLAM | 2194 |

Tablo 2.25 : Sürücü bilgileri

* 1. **GELECEK ÖNGÖRÜLERİ**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Gaziantep Büyükşehir Sınırları Dâhilinde Geleceğe Yönelik Tahmini Nüfus Sayısı | | | |
| Yıllar | Nüfus | Yıllık Artış Hızı % | Türkiye’nin Yıllık Artı Hızı |
| 1990 | 603.434 |  | 21,71 |
| 2000 | 853.513 | 41,44 | 18,28 |
| 2008 | 1.235.815 | 44,79 | 18,28 |
| 2015\* | 1.720.130 | 39,19 | 18,28 |
| 2020\* | 2.201.643 | 28 | 18,28 |
| 2025\* | 2.818.103 | 28 | 18,28 |
| (\*) 1990, 2000 ve 2008 nüfus sayımları ve yıllık artış hızları esas alınarak 2025 yılına kadar beşer yıllık tahmini nüfus artışları hesaplanmıştır. | | | |

Tablo 2.26 : Geleceğe Yönelik Tahmini Nüfus Sayısı



Şekil 2.8 : Geleceğe Yönelik Tahmini Nüfus Sayısı

Yukarıdaki tablo ve grafikten de görüldüğü gibi yoğun göç alan ve nüfusu her geçen gün artan ilimizdeki gelecekle ilgili planların bu gelişmeler ışığında hazırlanması gerekmektedir.

Gelecekteki trafiğe çıkacak araçlarla ilgili öngörüler;

Aşağıdaki tablodan da görüldüğü gibi mevcut araç artış hızı ile araç sayısının artacağı varsayılarak yapılan hesapta ilimizde trafiğe çıkacak araç sayısının yaklaşık beş yıl sonra iki katına çıkacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla yol, otopark, sinyalizasyon vb. yaşanacak problemlerin çözümüne yönelik hazırlanan Master Ulaşım Planının hızla uygulamaya alınması gerekmektedir.

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| YILLARA GORE GAZİANTEP IL MERKEZİNDEKİ ARAÇ ARTIŞ SAYISI TAHMİNİ | | | | | | | |
| Araç Sayısı | 2005 | 2006 | 2008 | 2010 | 2012 | 2014 | 2016 |
| 182.604 | 209.872 | 261.500 | 325.829 | 405.983\* | 505.855\* | 630.296\* |
| Yüzde Artış (%) | 12,3 | 14,93 | 24,60 | 24,60 | 24,60 | 24,60 | 24,60 |

Tablo 2.27 : Yıllara göre araç artış sayısı tahmini

* 1. **GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ 2013 YILI STRATEJİK AMAÇLARI**

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi2013 Mali Yıl Bütçesinin Stratejik Amaçlara Göre Dağılımı

Şekil 2.9 : Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2013 Yılı Tahmini Ödenek Tutarı

|  |  |
| --- | --- |
| Tür | Tahmini Ödenek Tutarı (TL) |
| Amaç 1 | 93.412.050 |
| Amaç 2 | 24.240.000 |
| Amaç 3 | 28.810.000 |
| Amaç 4 | 99.958.500 |
| Amaç 5 | 113.636.000 |
| Amaç 6 | 167.684.700 |
| Amaç 7 | 29.139.000 |
| Amaç 8 | 7.589.750 |

Tablo 2.28 : Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2013 Yılı Tahmini Ödenek Tutarı

Gaziantep Büyükşehir Belediye Başkanlığının 2013 yılı bütçe tahminlerinde, toplam 8 adet stratejik amaç İçin toplam 650.000.000,00.-TL ödenek konulmuştur. Stratejik Amaçların ödenek dağılımı incelendiğinde,

Stratejik Amaç 1: Vizyon Projelerin Hayata Ge­çirilmesi için 93.412.050,00-TL ödenek,

Stratejik Amaç 2: Kentin Cazibe Merkezi Haline Gelmesinin Sağlanması 24.240.000,00-TL,

Stratejik Amaç 3: Sağlık ve Sosyal Hizmet Uygu­lamaları için 28.810.000,00-TL, Stratejik Amaç 4: Kurumsal Kapasitenin Artırılması için 99.958.500,00-TL, Stratejik Amaç 5: Çevresel Yaşam Kalitesini Artıracak Alternatif Ve Yeni­lenebilir Enerji Kaynaklarının Kullanılması için 113.636.000,00-TL,

Stratejik Amaç 6: Eko­nomik, Güvenli, Konforlu, Hızlı, Çevre Dostu ve Raylı Sistemle Entegre Ulaşım Hizmeti Su­nulması için 167.684.700,00TL,

Stratejik Amaç 7: Tarihi Ve Kültürel Mirasın Korunması, Yaşatılması ve Tanıtılarak Gelecek Nesillere Aktarılması için 29.139.000,00-TL,

Stratejik Amaç 8: Etkin Risk Yö­netimi İle Afetlere Müdahale Kapasitesinin Geliştirilmesi ve Kent Güvenliğinin Sağlanması için 7.589.750,00-TL ödenek ayrılmıştır.

En yüksek bütçe 6.stratejik amaç yani ulaşıma ayrılmıştır.

Şekil 2.10 : Ulaşımın Bütçeden Aldığı Payın Hedef Bazında Dağılımı

Stratejik Amaç 6: Ekonomik, Güvenli, Konforlu, Hızlı, Çevre Dostu ve Raylı Sistemle Enteg­re Ulaşım Hizmeti Sunulması için 2013 yılında ayrılan ödeneklerin hedef bazında incelen­diğinde, H.6.1 Toplu Ulaşımı Yaygınlaştırarak, Güvenli, Hızlı, Konforlu ve Ekonomik Ulaşım Hizmeti Sunulması için 62.675.000,00-TL, H.6.2 Raylı Sistem Ağını Kent Geneline Yayarak Sürdürülebilirliğinin Sağlanması için 81.854.700,00-TL, H.6.3 Ulaşım Altyapı ve Üst Yapısı­nın Güçlendirilmesi için 23.095.000,00-TL, H.6.4 Ulaşım Konusunda Toplumsal Bilincin ve Farkındalığın Artırılması için 60.000,00-TL, için ödenek ayrılmıştır.

Stratejik Amaç 6: Ekonomik, Güvenli, Konforlu, Hızlı, Çevre Dostu ve Raylı Sistemle Entegre Ulaşım Hizmeti Sunulması için 2013 yılında ayrılan ödeneklerin hedef bazında yüzde olarak incelendiğinde, H.6.1 Toplu Ulaşımı Yaygınlaştırarak, Güvenli, Hızlı, Konforlu ve Ekonomik Ulaşım Hizmeti Sunulması için % 37, H.6.2 Raylı Sistem Ağını Kent Geneline Yayarak Sürdürülebilirliğinin Sağlanması için % 49, H.6.3 Ulaşım Altyapı ve Üst Yapısının Güçlendirilmesi için % 14, H.6.4 Ulaşım Konusunda Toplumsal Bilincin ve Farkındalığın Artırılması için %0,04 oranlarında ödenek ayrılmıştır.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Performans Göstergeleri |  | 2011 | 2012 | 2013 |
| 1 | Düzenleme yapılan alan miktarı (M2,Yıl) |  |  | 240 |
| 2 | Yeni yapılan refui miktarı (M2/Yıl) |  |  | 20 |
| 3 | Yeni yapılan kaldınm miktarı (m2, Yıl) |  |  | 150 |
| 4 | Yeni açılan yol uzunluğu (Km, Yıl) |  |  | 20 |
| 5 | Düzenlenen proje sayısı (Adet, Yıl) |  |  | 4 |
| 6 | Kullanılan asfalt miktarı (Ton, Yıl) |  |  | 350 |
| 7 | Alımı yap ilan iş makinası f Adet Yıl) |  |  | 10 |
| 8 | Üretilen mıcır miktarı (Ton, Yıl) |  |  | 1.000.000 |
| 9 | Kullanılan mıcır miktarı (TonYıl) |  |  | 700 |
| 10 | Bakımı vapılan elektrik altyapısı ÇMt Yıl) |  |  | 15 |
| 11 | Yeni yapılan elektirik altyapısı (Mt, Yıl) |  |  | 40 |
| 12 | Yapımı tamamlanan sosyal donatı sayısı (Adet, Yıl) |  |  | 2 |
| FAALİYETLER | | Kaynak ihtiyacı (t+1) (TL) | | |
| Bütçeden | Bütçe Dışı | Toplam |
| F.l.2.1 | Kent genelinde ihtiyaç duyulan bölgelerde katlı kavsak uygulamalarının yapılması | 10.000.000,00 |  | 10.000.000,00 |
| F.l.2.2 | Uygulama imar planındaki yolların açılması için gerekli faaliyetlerin yapılması | 5.000.000,00 |  | 5.000.000,00 |
| F.l.2.3 | Mevcut yolların bakım ve onanmınm yapılması | 8.000.000,00 |  | 8.000.000,00 |
| F.l.2.4 | İmar uygulama plam çerçevesinde açılan yolların öncelik sırasına göre asfaltlanması | 30.400.000,00 |  | 30.400.000,00 |
| F.l.2.5 | Yol ve park yapımı faaliyetlerinde kullanılmak amacıyla İş makinası alınması ve kiralanması | 2.000.000,00 |  | 2.000.000,00 |
| F.l.2.7 | Halkımızın ihtiyaçları doğrultusunda sokak sağlıklaştırma projelerin hazırlanması ve uygulanması | 1.500.000,00 |  | 1.500.000,00 |
| F.l.2.8 | Ali Nadi Ünler Bulvarı cadde düzenleme çalışmalarının yapılması | 10.000.000,00 |  | 10.000.000,00 |
| F.l.2.9 | Fevzi Çakmak Bulvarı cadde düzenleme çalışmalarının yapılması | 2.000.000,00 |  | 2.000.000,00 |
| F.l.2.10 | Atatürk Bulvarı Sokak Sağlıklaştırma çalışmalarının yapılması | 5.000.000,00 |  | 5.000.000,00 |
| F.l.2.11 | Karagöz Caddesi Sokak Sağlıklaştırma çalışmalarının yapılması | 4.000.000,00 |  | 4.000.000,00 |
| F.l.2.12 | Sosyal donatı proje hazırlanarak uygulanması | 5.000.000,00 |  | 5.000.000,00 |
| F.l.2.13 | Mevcut asfalt, taş ocakları ve mucur üretim tesislerinin geliştirilmesi için projeler oluşturulması ve uygulama yapılması | 2.500.000,00 |  | 2.500.000,00 |
| F.I.2.14 | Bazalt kesme tesisinin faaliyete geçirilmesi. | 500.000,00 |  | 500.000,00 |
| F.l.2.15 | Mucur Üretilmesi ve üretilen mucunn kullanım alanına taşınması | 1.000.000,00 |  | 1.000.000,00 |
| F.l.2.16 | Kent genelinde ihtiyaç duyulan yaya, bisiklet yolu ve otopark proj elerinin yapılması ve uygulanması | 1.000.000,00 |  | 1.000.000,00 |
| F.l.2.17 | Kent geneli aydınlatma ve elektrik altyapı bakım, onaranının yapılması | 1.500.000,00 |  | 1.500.000,00 |
| F.l.2.18 | Kent genelinde kullanılmak üzere gerekli elektrik malzeme ve ekipmanın alınması | 1.000.000,00 |  | 1.000.000,00 |
| Genel Toplam |  | 90.400.000,00 |  | 90.400.000,00 |

Tablo 2.30 : Performans göstergeleri ve faaliyetler

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| PERFORMANS HEDEFİ TABLOSU | | | | |
| İdare Adı | GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ | | | |
| Amaç | EKONOMİK, GÜVENLİ, KONFORLU, HIZLI, ÇEVRE DOSTU VE RAYLI SİSTEMLE ENTEGRE ULAŞIM HİZMETİ SUNMAK | | | |
| Hedef | TOPLU ULA Şifin YAYGINLAŞTIRARAK, GÜVENLİ, HIZLI, KONFORLU VE EKONOMİK ULAŞIM HİZMETİ SUNMAK | | | |
| Performans Hedefi | TOPLU ULAŞIMI YAYGINLAŞTIRARAK, GÜVENLİ, HIZLI, KONFORLU VE EKONOMİK ULAŞIM HİZMETİ SUNMAK | | | |
| Performans Göstergeleri | | 2011 | 2012 | 2013 |
| 1 | Toplu ulaşanda vatandaş memnuniyeti artış (%) |  |  | 10 |
| 2 | Alınan çevre dostu Toplu ulaşım araç sayısı (Adet Yıl) |  |  | 80 |
| 3 | Eğitim verilen şoför sayısı (Kişi, Yıl) |  |  | 240 |
| 4 | Özürlü kullanımına uygun hale getirilen toplu ulaşım araç sayısı (Adet Yıl) |  |  | 25 |
| 5 | Otobüs sefer sayısındaki artış oram (%) |  |  | 10 |
| 6 | Otobüs seferleriyle taşınan yolcu sayısındaki artış oranı (%) |  |  | 20 |
| 7 | Otobüs taşımacılığında, yolcu memnuniyetindeki artış oram (%) |  |  | 10 |
| Faaliyetler | | Kaynak İhtiyacı (t+1) (TL) | | |
| Bütçe | Bütçe Dışı | Toplam |
| F.6.1.1 | Toplu ulaşım hizmet memnuniyetinin ölçülmesi | 40.000,00 |  | 40.000,00 |
| F.6.1.2 | Toplu ulaşım araçlarındaki yolculuk sayımlarının yapılması | 100.000,00 |  | 100.000,00 |
| F.6.1.3 | Toplu ulaşım güzergah düzenlemelerinin yapılması ve aktarma merkezlerinin oluşturulması | 100.000,00 |  | 100.000,00 |
| F.6.1.4 | Şehir içi hatlarda denetim ve kontrol hizmetlerinin etkin olarak yapılması | 2.600.000,00 |  | 2.600.000,00 |
| F.6.1.5 | Toplu ulaşım araçlarının güzergah araç tıpı ve tarifelerinin düzenlenmesi | 75.000,00 |  | 75.000,00 |
| F.6.1.6 | Toplu ulaşım araçlarının standartlarının yükseltilmesi | 500.000,00 |  | 500.000,00 |
| F.6.1.7 | Çevre dostu toplu ulaşım araçlarının alınması | 18.000.000,00 | 26.000.000,00 | 44.000.000,00 |
| F.6.1.8 | Toplu ulaşımda hizmet sunucuların kapasitesinin artırılması | 250.000,00 |  | 250.000,00 |
| F.6.1.9 | Öğrenci ve personel servislerine güzergah izin belgelerinin verilmesi | 10.000,00 |  | 10.000,00 |
| F.6.1.10 | Toplu ulaşım hizmetlerin etkin olarak yerine getirilebilmesi için şoför hizmeti aliminin yapılması | 15.000.000,00 |  | 15.000.000,00 |
| Genel Toplam |  | 36.675.000,00 |  | 62.675.000,00 |

Tablo 2.31 : Performans hedef tablosu

**2.9 ENERJİ TÜKETİMİ ve SERA GAZI SALINIMI**

Şekil 2.10 : Enerji Tüketim Tablosu

|  |  |
| --- | --- |
| Sektör | Enerji Tüketimi |
| Sanayi Sektörü | 34 |
| Konutlar | 33 |
| Ulaşım | 20 |
| Hizmet Sektörü | 13 |

Tablo 2.32 : Enerji Tüketim Tablosu

KARBON AYAK İZİ

Karbon ayak izi, bir kişinin, kurumun ya da herhangi bir ürünün doğaya saldığı [sera gazlarının](http://tr.wikipedia.org/wiki/Sera_gazlar%C4%B1) genel toplam içindeki payıdır.

Küresel 'Sera Gazı Emisyon Dengesi' (bölgenin ve konutların faaliyetlerini göz önünde bulundurarak) 4.560 ktCO2'e eşdeğerdir ve kişi başına düşen miktar 3,52 tCO2'e eşdeğerdir.

1990 - 2007 yılları arasında karbon emisyon artışı dünya rekoru 2.5 ton'dan 4.5 tona çıkarak Türkiye'dedir.

Şekil 2.11 : Sera Gazı Emisyon Dağılımları

|  |  |
| --- | --- |
| Sektör | Sera Gazı Emisyon Dağılımları |
| Sanayi Sektörü | 37 |
| Atık | 7 |
| Konutlar | 30 |
| Ulaşım | 15 |
| Hizmet Sektörü | 11 |

Tablo 2.33 : Sera Gazı Emisyon Dağılımları

Ulaşım Sektöründe Sera Gazı Azaltım Faaliyetleri

* Sanayi bölgelerine günlük seyahatler için mevcut demiryolunun kullanılması
* Topografya uygun olduğunda alternatif ulaşım metotlarının geliştirilmesi
* Verimli araçların alımı için teşvik/destek
* Trafik senkronizasyonu

Şehrin en önemli arterinde 2 trafik şeridi toplu taşımaya tahsis edilerek raylı sistem için kullanılmış ve CO2 salınımı azaltılmıştır.

DOĞALGAZLI ARAÇLARLA TOPLU ULAŞIM PROJESİ

50 adet doğalgazlı solo otobüs toplu ulaşım ağına katılarak C02 salımmı azaltılacaktır. Bu kapsamda; Avrupa Yatırım Bankası ile çalışılmaktadır.

1. **TRAFİK SORUNLARININ DÜZELTİLEBİLMESİ KONUSUNDA YAPILMASI GEREKLİ ÇALIŞMALAR**

Bu inceleme ve değerlemeler doğrultusunda şehrimizde acilen alınması gerekli bazı tedbir ve öneriler ilgili konu bağlamında aşağıda gösterilmiştir.

1. **YAYA-TAŞIT İLİŞKİSİ KONUSUNDA YAPILMASI GEREKLİ ACİL EYLEMLER**
2. Raylı sistemin geçtiği güzergâhlarda yaya yollarının genişlik, süreklilik ve güvenlilik bağlamında tekrar projelendirmesi gerekmektedir. (raylı sistemin yayaya çarpma kazası)
3. Özellikle şehir merkezinde yer alan ve yaya geçişlerini engelleyen bazı şehirsel ekipmanların (elektrik direği, levha, işaretler, vb) tekrar projelendirmesi,
4. Yaya yollarına araç parkını önleme bağlamında fiziki düzenlemeler yapılaması
5. Işıksız kavşaklarda da ışıklı kavşaklarda olduğu gibi yaya geçitlerinin çizgilerle işaretlenmesi
6. Yaşlı sakat ve çocuklar için yaya yolarının sürekliliğinin sağlanması
7. Özellikle şehir merkezinde yer alan yaya yolu kaplamalarının tamir ve bakımın yapılaması
8. Bölünmüş uzun yollarda yaya geçişlerini kolaylaştırıcı manüel ışıklı geçişler konulması
9. Raylı sistemin geçtiği güzergâhlarda yaya güvenliğini artırıcı düzenlemeler yapılması
10. KAVŞAKLAR KONUSUNDA YAPILMASI GEREKLİ ACİL EYLEMLER

Trafik kazarlının en yoğun olduğu yerler kavşaklar olarak görülmektedir. Bu nedenle ışıksız kavşakların trafik işaret ve levha yanında çizgilerle de trafikteki öncelik sırasının hangi yöne ait olduğunun belirlenmesi gerekmektedir.

1. Işıklı kavşaklarda, ( özellikle raylı sistemin geçtiği güzergâhlar) sola dönüşler yere çizilen oklar sorun oluşturmaktadır. Şu andaki uygulamada sola dönüş ve doğru gidecekler için ortak olarak düzenlenmiş olup ancak araç sola dönüş yapmayıp ta doğru gitmeyi seçtiğinde kaza riski oluşturmaktadır. Şöyle ki, kavşaktan ayrılan üç araç önlerinde bulunan iki trafik izine girmek zorunda kalmaktadır. Bunun önlenmesi için sola dönüş izi oluşturulması gerekmektedir.
2. Işıklı kavşaklarda bulunan trafik izlerin dışında kalan üçgen alanlarda belirsizlikler bulunmaktadır. Eğer bu alanlar boş bırakılması gerek alan ise taranarak (bazı bölgelerde taranmış) belirlenmesi gerekmekte. Ancak bu alanlar araçlar tarafından bir trafik izi gibi kullanıldığından trafikte sorun oluşturmaktadır. Bu alanlarında bir trafik izi olarak tasarlanması ( tekrar iz alanları hesaplanarak ve gerekli fiziki düzenlemeler yapılarak) , kavşakların kapasitesini artırabilir.
3. Işıklı kavşakların bazılarında bekleme sürelerine bağlı olarak oluşan uzun kuyruklar, kavşaktan bir önce yer alan ışıksız kavşaklardaki trafiği bloke ettiğinden iki yolun kesişim yerlerinin araçtan arındırma anlamında gelen çizgilerle belirlenmesi gerekmektedir.
4. Hızlı trafik akışları için, kavşakların etki alanı olan 0-50m arası mesafelerde kesin park yasağı uygulamasının daha etkin hale gelmesi bağlamında yer çizgileriyle de belirlenmesi gerekir.
5. OTOPARKLAR KONUSUNDA YAPILMASI GEREKLİ ACİL EYLEMLER
6. Turizmi geliştirme bağlamında kale civarında yer alan iki bölgede yer altı ve çok katlı olarak otobüs ve araç otoparkları düzenlemesi
7. Geleneksel şehirsel alanlarda yer alan ve geleneksel dokunun yıkılarak kazanılan açık otoparkların yasaklanması veya görsel olarak düzenleme yapılmasının şart koşulması gereklidir. Bu alanların duvarları geleneksel taş sistemi ile yapılıp sokak görünümünün sürekliliğinin sağlanması gereklidir.
8. Paralı yol üstü otoparkların yaygınlaştırılması ancak yer seçimlerinin belirlenmesinde ulaşım ve trafik kurallarının uygulanması gerekmektedir.
9. Yol üstü park alanlarının çizgilerle net ve kesin olarak belirlenmesi,
10. Motosiklet ve bisikletler için park alanları sağlanması
11. TRAFİK KAZALARININ ÖNLENMESİ KONUSUNDA YAPILMASI GEREKLİ ACİL EYLEMLER
12. Kazaların yoğun olarak yer aldığı ışıksız kavşakların daha güvenli hale getirilmesi bağlamında geçiş üstünlüğünü gösterir kavşak çizgi uygulaması yapılaması
13. Kazalardaki diğer bir kaza nedeni hız ihlalleri olup, yollardaki hız levhalarının daha yaygın olarak yerleştirilmesi hız kontrolünü sağlayabilecektir.
14. Kaza oluşumunda en büyük pay %98 oranında sürücü ve yayalarda bulunmaktadır. Bu bağlamda, trafik eğitimi veren kurum ve kuruluşların konu üzerinde daha yoğun ve sık aralıklarla eğitimlerinde kaza konusu nedenleri üzerine bilgilendirmeler yapması gerekmektedir. (özellikle sürücü kurslarının ehliyet sonrası eğitim vermeleri konusu araştırılmalı)
15. Gaziantep için yapılan kaza istatistikleri kazaların yoğun olarak yer aldığı plan dışı yapılaşan alanlarda olduğunu göstermektedir. Bu alanlarda yaşayan insanlar ve bu bölgelerde hareket eden sürücülerin özel olarak eğitilmelerine gereksinmeler vardır. Örneğin yöredeki sosyal ve kültürel tesislerde bu bağlamda dersler anlatılması gibi.

3.5 GENEL ÖNERİLER

1. UKOME kararlarının daha verimli olabilmesi için, ilgili kurum ve kuruluşlardan (üniversite-ilgili meslek odaları vb) alt komisyonlar kurularak ortak kararlar almasının sağlanması
2. Öğrenci servis araçlarının olanaklı olan okullarda, indirme ve bindirme işlemlerini okul bahçelerinde yapması
3. Trafik kazalarının azaltılması bağlamında sürücülere ve sürücü adaylarına, oluşan kazalarla ilgili bilgilendirme toplantılarının yapılması.
4. Özellikle tek ve/veya iki şeritli ana yollarda ve trafiğin yoğun olduğu saatlerde, park edilmesini önleyici tedbirler geliştirmesi
5. Dolmuş ve diğer toplu taşıma araç sürücülerinin kural ihlallerinin azaltılması için daha sıkı denetime alınması ve sürekli eğitilmelerinin sağlanması.
6. Trafik tamamen bir eğitim işi olup, ilköğretim sınıflarında ciddi olarak öğretilmesi gerekir. Trafikte yer alan tüm sürücü, şoför ve yayların gerek tv programları gerekse basılı yayınlarla trafik konusunda sürekli eğitilmelerinin sağlanması gereklidir.
7. GENEL SONUÇ

Giriş bölümün de açıklamaya çalıştığımız çekinceler Gaziantep için de geçerli olduğu görülmektedir.

6222 km2 yüzölçümü ve şimdilik 1,5 milyon’a yaklaşan nüfusu, 4 sanayi bölgesi ve ilk beş yüz sanayi şirketi içinde 16 şirketle 5 milyar doların üzerinde ihracat yapıyor olması önemli.

1965 de yüzde 52, 2011 de yüzde 11 nüfusun köylerde yaşıyor olması, geçmişte ülke ve bölgenin iyi planlanmadığını, şehirlere ciddi göçün olduğunu göstermektedir.

1954 yılında tren garının açılması, yük ve yolcu taşımada doğru bir strateji izlendiği söylenebilir.

Otobüs, minibüs, kamyonet ve otomobil artışında 2005 yılına göre, yaklaşık yüzde 25’lere varan artışlar, şehrin sosyo-ekonomik yapısını anlamada önemli bir karinedir. Stratejik planda 2016 yılı için öngörülen 630 bin araç sayısı tezimizi doğrulamaktadır.

74 otoparkla 5181 araç kapasitesi, yeteri kadar otopark planlanmadığı ve yol ve sokaklarda parklanmanın yapıldığı sonucuna varılmıştır. Bu şekilde devam etmesi, belki de şehir merkezini yayalaştırmayla kısmen rahatlık sağlanma yoluna gidilecektir.

2025 de 3 milyona nüfusa yaklaşacağı öngörülen Gaziantep İlinde, ‘şehirlerin araçlara değil de, araçların şehre göre ‘ planlamasının yapılması sağlıklı olacaktır.

Ayrıca, hafif raylı sistemin devreye alınması çok önemli bir adımdır.

Şehirler içinde yaşayanlarla değerlidir. Her ne kadar yapısal birçok yenilik ve değişiklik yapılsa da, şehirli olma bilinci ve kültürü hep önde tutulmalıdır. Ortak kamusal alanlar erişilebilir olmalıdır ve yaşayanlar aidiyet hissiyle yaşadıkları yere bağlı olabilmelidir.

**KAYNAKÇA**

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi 2010-2014 stratejik planı

Gaziantep Ticaret Odası

TÜİK

Gaziantep Büyükşehir Belediyesi verileri