

Gaziantep Ulaşım Ana Planı 2030



BÜYÜKŞEHİR
GAZİANTEP
GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

Ulaşım Planlama ve Raylı Sistemler Daire Başkanlığı

Gaziantep Ulaşım Ana Planı Yapılması Danışmanlık Hizmet Alım İşİ

Ulaşım Ana Planı Sonuç Raporu Yönetici Özeti



NİSAN 2016

İşin Adı/
Project Title

GAZİANTEP ULAŞIM ANA PLANI YAPILMASI DANIŞMANLIK HİZMET ALIM İŞİ
ULAŞIM ANA PLANI YÖNETİCİ ÖZETİ
NİSAN 2016

İşveren/
Employer



T.C.
GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
ULAŞIM PLANLAMA VE RAYLI SİSTEMLER
DAİRE BAŞKANLIĞI

Mühür - İmza / Stamp - Signature



Yüklenici/
Consultant



BOĞAZİÇİ PROJE MÜHENDİSLİK A.Ş.

MERKEZ: Selami Ali Mah. Cumhuriyet Cad. Boğaziçi Plaza NO:46 K:3/4
34664 ÜSKÜDAR/İSTANBUL/TÜRKİYE TEL : +90 216 651 97 77 (Pbx)

Mühür - İmza / Stamp - Signature

BOĞAZİÇİ PROJE MÜHENDİSLİK A.Ş.
Selami Ali Mah. Cumhuriyet Cad.
No:46 Kat: 3/4 Üsküdar İSTANBUL
ÜSKÜDAR V.D.: 179 064 8133
İstanbul Ticaret Odası : 562089
Mersis No: 0179-0511-0710-0013

ÇALIŞMA EKİBİ / PROJECT TEAM	ADI SOYADI	UNVAN	DİP.NO/ ODA SİC.NO.	PROJE GÖREVİ	İMZA
	1) Hacı KARAKUŞ	Şehir Plancısı	393-38781 / 1789	Proje Müdürü	
	2) Taceddin KINAY	Mimar	182 / 11083	Proje Müdür Yardımcısı	
	3) Yücel Erdem DİŞLİ	Y. Şehir Plancısı	817-55655 / 2944	Ulaşım Modelleme Uzmanı	
	4) Şeyla ERGENEKON	Ekonomist	5485	Ekonomist	
	5) Kıvanç ÇAKAR	İnşaat Mühendisi	8117/65626	Raylı Sistem Uzmanı	
	6) Burhan KOCAMAN	Ulaştırma Mühendisi	78546 / 65039	Trafik Uzmanı	
	7) Esra Ö. ERDEN	Y.Şehir Plancısı	11700399 / 3863	Ulaşım Planlama Uzmanı	
	8) Alev ŞENOL	Şehir Plancısı	1117/4586	Uzman Personel	
	9) Meltem ŞAN	Şehir Plancısı	812 / 4374	Uzman Personel	
	10) Murat MAT	Şehir Plancısı	1230 / 5088	Uzman Personel	
	11) Murat BAŞÇI	Y.Şehir Plancısı	364-37960 / 1822	Uzman Personel	
	12) Savaş ATAR	Ulaşım Teknikeri	4130	Saha Koordinatörü	

ONAY / APPROVAL	GAZİANTEP BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM PLANLAMA ve RAYLI SİSTEMLER DAİRE BAŞKANLIĞI		
	ADI SOYADI	ÜNVAN	İMZA
	Hasan KÖMÜRCÜ	Ulaşım Planlama ve Raylı Sistemler Daire Başkanı	
	Yılmaz YILDIRIM	UKOME Şube Müdürü	
	Seda KÖRDEVE	Ulaşım Planlama Şube Müdürü	
	Ümit SAMANCIOĞLU	Otobüs İşletme Şube Müdürü	
	Abdullah GÜMÜŞOĞLU	İnşaat Mühendisi	
	Emre KAHRAMAN	Şehir Plancısı	
	Duygu KARABAY	Endüstri Mühendisi 1	
	Seçil ÖZSÖYLER	Biyolog	

Tarafımızca hazırlanan projeler 5846 numaralı " Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu" nun İlim ve Edebiyat Eserleri başlığı altında 3. Bent (Değişik bent: 07/06/1995 - 4110/1 md.) ile kopyalama ve dağıtım hakları koruma altına alınmıştır.

Bu belgenin tüm hakları Boğaziçi Proje Mühendislik A.Ş. ve Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'ne aittir. Kaynak gösterilmeksizin kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz, hiçbir yöntemle kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayınlanamaz.

Copyrights of our projects are preserved by Turkish Law No.5846 on "Intellectual and Artistic Works" under the title of the Science and Literature Works Article. 3 (Amended: 07/06/1995 - 4110/1 art.).

All rights of the document are reserved by Bogazici Proje Engineering Inc. and Gaziantep Metropolitan Municipality. No part of this publication may be reproduced, distributed, or transmitted in any form or by any means without the prior written permission, except in the case of brief quotations embodied in critical reviews and certain other noncommercial uses permitted by law.

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
TABLO DİZİNİ	ii
ŖEKİL DİZİNİ.....	ii
1. GİRİŖ	1
2. MEVCUT DURUM TESPİTİ	2
3. MEVCUT SORUNLARIN VE YETERSİZLİKLERİN TESPİTİ.....	5
4. MODEL GİRDİLERİN OLUŖTURULMASI	8
5. HEDEF YILI SOSYOEKONOMİK PROJEKSİYONLAR VE YOLCULUK TAHMİNLERİ	10
6. ULAŖIM ANA PLANI TEMEL HEDEFLERİN OLUŖTURULMASI	12
7. ALTERNATİF SENARYOLARIN OLUŖTURULMASI	13
7.1. Alternatif-1.....	14
7.2. Alternatif-2.....	15
7.3. Alternatif-3.....	15
7.4. Alternatif Senaryoların Değerlendirilmesi	18
8. ULAŖIM ANA PLANI SENARYOSU	20
8.1. Toplu TaŖıma Sistemi Düzenlemeleri.....	20
8.2. Transfer Merkezi Düzenlemeleri.....	21
8.3. Ara Toplu TaŖıma Sistemi Düzenlemeleri	22
8.4. Karayolu Düzenlemeleri	22
8.5. Bisiklet ve Yaya UlaŖımı Düzenlemeleri	25
8.6. Ŗehirlerarası ve Çevre Belediyeleri UlaŖım Düzenlemeleri	26
8.7. Kurumsal ve Yasal Yapılanma	27
9. ULAŖIM ANA PLANI İÇİN ÖNERİLEN FAALİYETLERİN ÖZETİ.....	29

TABLO DİZİNİ

Tablo 1.	Gaziantep'in Demografik ve Sosyoekonomik Yapı Verileri-2014.....	2
Tablo 2.	Gaziantep Kentiçi Toplu Taşıma Verileri-2014	3
Tablo 3.	Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı-2014	8
Tablo 4.	Yolculuk Değerleri ve Brüt Hareketlilik Oranı-2014	9
Tablo 5.	Gaziantep Nüfus Tahmini	10
Tablo 6.	Gaziantep'in Demografik ve Sosyoekonomik Yapı Verileri-2030.....	10
Tablo 7.	Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı-2030 (Eğilim Alternatifi)	11
Tablo 8.	Yolculuk Değerleri ve Brüt Hareketlilik Oranı-2030 (Eğilim Alternatifi)	11
Tablo 9.	Alternatif Hatların Temel Stratejiler Bakımından Karşılaştırılması	13
Tablo 10.	Alternatif Hatların Değerlendirme Tablosu.....	14
Tablo 11.	Yolculuk Türlerinin Alternatifler Arası Karşılaştırılması	19
Tablo 12.	Toplu Taşıma Yolculuk Değerlerinin Alternatifler Arası Karşılaştırılması	19
Tablo 13.	Raylı Sistem Uygulama Aşamaları	20
Tablo 14.	Hedef Yılı Toplu Taşıma Raylı Sistem Hatlarının Genel Özellikleri	21

ŞEKİL DİZİNİ

Şekil 1.	Alternatif Senaryolar.....	17
Şekil 2.	Ana Plan Final Senaryosu	18
Şekil 3.	Karayolu Düzenlemeleri	24
Şekil 4.	Bisiklet Yolu Düzenlemeleri	26

1. GİRİŞ

Bugün nüfusu 2 milyona yaklaşan Gaziantep kenti, gelişen sanayisi ve yoğun bir göç odağı olması ile güneydoğunun merkezi konumundadır. Artan gelişmeler kentsel altyapı ve kentiçi ulaşım sorunlarını yaratmıştır. Yetersiz ulaşım altyapısı ile mevcut ulaşım sistemi kentin sorunlarına cevap verememiş, bu nedenle kent içinde trafik sıkışıklıkları, seyahat sürelerinin uzaması ve hizmet kalitesinin düşmesi gibi sorunlara yol açmıştır. Bu doğrultuda ortaya çıkan sorunlara çözüm getirecek olan Ulaşım Ana Planı ihtiyacı doğmuştur. Ulaşım sorunlarının çevre, enerji, sürdürülebilirlik, sosyal denge gibi konular dikkate alınarak, bilimsel yöntemlerle çözümlenmesi ve düzenlenmesi gerekmektedir. Aşağıda aktarılacak olan ulaşım ana planı çalışması kentiçi ulaşımın, Nazım İmar Planı kararları kapsamında yer alan; strateji ve gelişme önerileri çerçevesinde toplu taşıma ulaşım sistemlerine öncelik verilerek, kentte günümüzde yaşanan sorunların uzun vadeli yaklaşımlar ile çözümüne yönelik geliştirilen planlama karar ve ilkelerinin bütünüdür. Özet olarak kapsamaktadır.

Gaziantep Ulaşım Ana Planının amacı önümüzdeki 15 yıl için ulaşım sisteminin koordinasyonu ve entegrasyonu için bir uygulama stratejisi sağlamaktır. Bu kapsamda yapılan çalışmalar raporda 9 bölümde özetlenmiştir.

- Giriş
- Mevcut Durum Tespiti
- Mevcut Sorunların ve Yetersizliklerin Tespiti
- Model Girdilerin Oluşturulması
- Hedef Yılı Sosyoekonomik Projeksiyonlar ve Yolculuk Tahminleri
- Ulaşım Ana Planı Temel Hedeflerinin Oluşturulması
- Alternatif Senaryoların Oluşturulması
- Ulaşım Ana Planı Senaryosu
- Ulaşım Ana Planı İçin Önerilen Faaliyetlerin Özeti

2. MEVCUT DURUM TESPİTİ

Ulaşım modelinin oluşturulabilmesi için mevcut ve yeni bilgilerden yararlanılması gerekmektedir. Bunun için çalışma alan sınırı içerisinde ön araştırma ile kabaca kentteki hareketlilik, olanaklar ve problemler tespit edilmiştir. Mevcut bilgilerin toplanmasının akabinde veri tabanının güncelleştirilmesi ve eksikliklerin giderilmesi için saha çalışmaları yapılmıştır. Bu çalışmalar ulaşım ana planı çalışmalarında özellikle yolculuk talep tahmini için temel altıkları oluşturmuştur. Gaziantep Ulaşım Ana Planı kapsamında hanehalkı ve yurt ulaşım anketleri (15.622 adet), dış istasyon anketleri (2.733 adet), yolcu anketleri (1.547 adet), yaya anketleri (2000 adet), trafik sayımları (114 sayım noktasında), hız ve gecikme etütleri (3 güzergâhta), otopark etütleri (10 otoparkta), kavşak sayımları (65 kavşakta) ve tramvay etüdü (2 hatta) yapılmıştır.

Gaziantep'in mevcut koşulları Ulaşım Ana Planı kapsamında yapılan Hanehalkı Ulaşım Anket sonuçları ve mevcut durum aşağıda özetlenmiştir:

Sosyo-ekonomik veriler:

- 2015 yılı Gaziantep Ulaşım Ana Planı hanehalkı çalışma alanı nüfusu olarak kabul edilen alana ilişkin TÜİK verilerine göre **1.502.679** kişi yaşamaktadır.
- Gaziantep kent merkezinde ikamet ettiği bilinen, anket çalışmasına dâhil edilemeyen fakat şehrin ulaşımına kaçınılmaz etkileri olan 200.000'in üzerindeki Yabancı Uyruklu (Suriyeli) nüfusun modele de dâhil edilmesi gerekmektedir. Göç idaresinden alınan verilerle birlikte Gaziantep'in nüfusu **1.711.734** olarak kabul edilmiştir.
- Hanehalkı ulaşım anketi çalışmaları doğrultusunda Suriyeli nüfusun da dâhil olduğu Gaziantep'te **400.596** kişinin çalıştığı ve **454.895** öğrenci olduğu tespit edilmiştir. Ortalama gelir 1.552 TL olarak tespit edilirken, **185.554** adet otomobilin Gaziantep'te olduğu saptanmıştır. Bu doğrultuda da bin kişiye düşen otomobil sayısı **108** olarak hesaplanmıştır.

Tablo 1. Gaziantep'in Demografik ve Sosyoekonomik Yapı Verileri-2014

İLÇE	NÜFUS	ÇALIŞAN	İSTİHDAM	HANEDEKİ ÖĞRENCİ	OKULDAKİ ÖĞRENCİ	ORT. HANE GELİRİ (TL)	OTOMOBİL SAHİPLİĞİ (OTO/1000 KİŞİ)	OTOMOBİL SAYISI
OĞUZELİ	11.233	2.782	7.204	3.511	5.084	1.509	147	1.646
ŞAHİNBEY	968.001	222.337	121.478	248.553	228.329	1.462	97	93.529
ŞEHİTKAMİL	732.500	175.477	264.713	202.831	237.452	1.666	123	90.379
ÇALIŞMA ALANI	1.711.734	400.596	393.395	454.895	470.865	1.552	108	185.554

Karayolu verileri:

- Gaziantep il sınırları içine ulaşan, il sınırlarından geçen ve ili ülke ulaşım ağına bağlayan **D-400 Karayolu**'dur.
- Gaziantep ilinde karayollarının sorumluluğunda; 148 km otoyol, 314 km devlet yolu, 199 km il yolu olmak üzere 661 km karayolu bulunmaktadır.

- Otoyol üzerinde en yüksek taşıt değerine 19.947 taşıt/gün olarak Narlı-Gaziantep Batı kesiminde rastlanmaktadır. Bu kesimde ağır taşıt oranı oldukça yüksektir, sebebi çevrede yer seçmiş olan Gaziantep OSB'dir.
- Otoyoldan Batı Kavşağı ile ayrılan Çevreyolunda en yüksek kesit değeri 13.207 taşıt/gün değeri ile Gaziantep Batı-Gölgelik'tedir.

Toplu Taşıma Verileri:

- Gaziantep kentinde Akkent – Gar (Mavikent) ve Adliye – Gar (İbrahimli) şeklinde işletilen iki tramvay işletmesi bulunmaktadır. Elde edilen verilere göre, hafta içi günlük ortalama tramvay yolcu sayısı ise **63.000** civarındadır.
- Gaziantep kentinde mevcut durumda lastik tekerlekli toplu taşıma sistemine hizmet veren 4 farklı sektör bulunmaktadır. Bu sektörler; mavi özel halk otobüsleri, sarı otobüsler ve kiralık hatlar olarak kırsal yerleşimlere hizmet veren kırsal hatlar şeklindedir.
- Gaziantep kentinde belediye otobüsleri 71 hatta hizmet vermektedir. Toplam 148 köye hizmet veren belediye kırsal hatlarında toplamda 19 kırsal hat bulunmaktadır. Belediye otobüsleri tarafından hafta içi günlerde ortalama yaklaşık 50.400 yolcu taşınmaktadır.
- Özel Halk Otobüsü işletmesi 43 farklı hatta hizmet vermektedir. Hafta içi taşınan yolcu sayısı ortalama yaklaşık 84.000 civarındadır.
- Sarı Otobüs işletmesi hizmet verdiği 12 hat ile kentin lastik tekerlekli taşımada yer alan bir diğer önemli ögesidir. Sarı Otobüs işletmesi ile hafta içi ortalama yaklaşık 205.000 kişi taşınmaktadır.
- Gaziantep kenti lastik tekerlekli toplu taşıma sisteminin öğelerinden olan Kırsal Hatlar, Gaziantep Büyükşehir Belediye'si tarafından kiraya verilen ve kent merkezi yerleşik bölgesi çevresinde bulunan kırsal bölgelere hizmet veren hatlardır.

Tablo 2. Gaziantep Kentiçi Toplu Taşıma Verileri-2014

İŞLETME TÜRÜ	GÜNLÜK ORTALAMA YOLCU SAYISI	TOPLU TAŞIM İÇİNDEKİ PAYI (%)
BELEDİYE OTOBÜSÜ	50.441	12,17%
ÖZEL HALK OTOBÜSÜ	84.409	20,36%
SARI OTOBÜS	204.602	49,34%
KIRSAL HATLAR	12.531	3,02%
TRAMVAY	62.654	15,11%
TOPLAM	414.637	100,00%

Diğer ulaşım verileri:

- Karayolu ulaşım ağında olduğu gibi kent **demiryolu** ulaşım ağında da önemli güzergâhlar üzerinde yer almaktadır. Adana – Malatya demiryolu Halep – Bağdat demiryoluna ve Karkamış, Cerablus istasyonuna bağlanır. Ayrıca Fevzipaşa'dan geçen Halep ekspresi Gaziantep'in İslahiye ilçesi sınır kapısından Suriye demiryolu bağlantısını sağlamaktadır. Hat, Suriye istikametine devam ederken Gaziantep merkez bölgenin kuzeyinden D400 Karayolu'na paralel bir şekilde doğuya doğru devam etmektedir. Sanayi bölgelerinin arasından geçen demiryolu hattı doğuya Nizip istikametine doğru ilerlemektedir.

- Gaziantep **Havalimanı** 1976 yılında faaliyete iç hat terminali ile birlikte hizmete açılmış, 1993 yılından itibaren de dış hatlarda hizmet vermeye başlamıştır. Toplam büyüklüğü 22.790 m2 olan Gaziantep Havalimanında yıllık yaklaşık 4 milyon yolcu kapasitesi bulunmaktadır.
- Gaziantep ili kapsamında TCDD tarafından yapılan demir yolu projesi bulunmaktadır. Bu proje mevcut demiryolu güzergahını kullanacak olup kent merkezinden geçecek olan “**Gaziray Projesi**” olarak adlandırılmaktadır.

3. MEVCUT SORUNLARIN VE YETERSİZLİKLERİN TESPİTİ

Yapılan değerlendirmelerde mevcut durumun yanı sıra 2006 yılında yapılan “Ulaşım Ana Planı” çalışmasında alınan kararların uygulanıp uygulanmadığı irdelenerek tespit edilen sorunlar da göz önünde bulundurulmuştur.

Toplu Taşıma Sistemi

2006 Ulaşım Ana Planı’nda önerilen Kırmızı hat (Başpınar-Merkez Demiryolu Koridoru) banliyö olarak işletmeye alınması öngörülmesine karşın bu sistem bugüne kadar inşa edilmemiştir. Kırmızı Hat Batı Kesimi (Karataş-Merkez) hafif raylı sistem olarak önerilmesine karşın güzergâh ve sistem değiştirilerek tramvay olarak inşa edilmiştir.

Önerilen sistemlerin açılmaması, açılan hatta hesaplanan kapasiteyi sağlayacak sistemin kurulmaması sonucu; lastik tekerlekli sistemler etkin kullanılmamış ve artan yolculuk talebi otobüslerle karşılanmaya çalışılmıştır. Raylı sisteme paralel otobüs ve minibüs hatları vardır. Yine bu nedenle besleme hatları geliştirilmemiştir.

Tramvay hattında hem seçilen güzergâhın etkisi hem de hattın yüzeyden gidişi nedeni ile çok sayıda hemzemin kavşak bulunmakta olup bütün bunlar raylı sistemin hızını ve performansını düşürmekte, diğer trafikte ve kavşaklarda ciddi sıkışıklıklar yaratmaktadır.

Bugün için Gaziantep’te özel işletmelerin hâkim olduğu bu ortamda bir hizmet bütünlüğünden söz edilemez. Bu durum, merkezde var olan trafik yoğunluğunu artırmakta ve yolcu memnuniyetinin düşmesine paralel olarak toplu taşıma araçlarının kullanımını da önemli oranda azalmaktadır.

Gaziantep’te birçok işletme türü bulunmaktadır. Bunlardan kamu işletmelerinde bütünleşme unsurları bulunmaktadır. Diğer ulaşım türlerinin bütünleştirilmesi için önemli yol katedilmiştir. Bu işletmeler Büyükşehir Belediyesi’nin hiyerarşik yapısı altında yönetilmekte, ortak ücret toplama teknolojisini kullanmakta, sistemden sisteme geçişlerde aynı bilet uygulaması ve aktarma indirimi uygulanmaktadır.

Ancak özel işletmelerin hatlarının ve işletme türlerinin (sarı ve mavi otobüsler) bir bütünlük içinde planlandığı söylenemez. İşletmeler arası rekabet hat yapılanması ve işletme planı üzerindeki etkisini sürdürmektedir.

Ara Toplu Taşıma Sistemi

Minibüsler: UKOME’nin 15.05.2013 tarih ve 2013-090 sayılı kararı ile araçların müktesep hakları saklı kalmak kaydı ile ayakta ve oturan yolcu sayısı 43 kapasiteli otobüslere dönüşümü kararlaştırılmıştır. Bu karardan sonra minibüsler Ekim 2013 tarihi itibarı ile fiilen otobüse dönüştürülmüş ve çalışmaya başlamışlardır.

Taksiler: Taksi kullanımını etkileyen faktörler; minibüs ve otobüs şebekesinin yaygınlığı, özellikle sarı özel halk otobüslerinin seferlerinin sıklığı ve otobüs ücretlerinin düşüklüğü, kent merkezine otomobille girişin hiçbir kısıtlamaya tabi olmayışı, kent merkezinde özel araç girişini kontrol altına alacak bir otopark yönetiminin bulunmayışı, özel araçla seyahatin taksiye göre daha az maliyetli oluşudur.

Merkezi bir haberleşme ve yönlendirme sistemi olmadığı için taksiler boş olarak çalışmakta ve yolları işgal etmektedir.

Taksi sürücülerini yolcu bulmak üzere araçlarını görünür yerde tutmak için durak yeri dışında ve park için uygun olmayan yerlerde park etmekte ve bu davranışları ile yolun tam kapasitede kullanımını olumsuz etkilemektedirler.

Otoparklar

Gaziantep'te otopark tesisleri bir otopark politikaları çerçevesinde inşa edilmemektedir. Otoparkın ulaşım ve trafik düzenine etkileri dikkate alınmadan, artan otopark talebini karşılamak endişesi ön planda tutulmaktadır. Kent merkezinde otopark süre sınırlaması uygulamasına rastlanmamıştır. Park yasağı olan yerlerde denetim eksikliği vardır. Bunların sonucu birçok cadde ve sokak araç parkı altındadır. Parkeden araçlar akan trafiği etkiler durumdadır. Sadece cadde ve sokaklar değil araçlar aynı zamanda kaldırımlarda da park etmektedir. İkinci sıra parklara rastlamak mümkündür.

Bisiklet Ulaşımı

2006 yılı UAP'de bisiklet yolları önerilmiştir. Ancak bu uygulamalar hayata geçirilememiştir. Bunun sonucu bisiklet kullanımı istenen düzeye gelmemiştir. Mevcutta Prime MALL ile Nijmegen Bulvarı arasında yapımı devam eden bir bisiklet yolu bulunmaktadır. Ancak bu bisiklet yolunun kentle bir bütünlüğü ya da devamlılığı bulunmamaktadır. Hane halkı anketlerine göre tüm yolculukların araç türlerine göre dağılımı tablosuna göre bisiklet kullanımı %0,1 oranındadır. Bisiklet kullanımı kent genelinde az da olsa bu kullanıcıların trafikte güvenliği bulunmamaktadır. Bisiklet yolları olmadığı içinde park alanları da yapılmamıştır.

Yaya Ulaşımı

Yayalara ait sorunlar denetim eksikliği, kaldırımlar, yaya, geçitleri ve engelli ulaşımı olarak değerlendirilmiştir.

Yaya bölgelerinde araç girişlerinin ve yük indirme-bindirme işlemlerinin hangi saatlerde ve hangi koşullarda yapılacağı belirlenmeli ve bölgede levhalarla ilan edilmelidir. Gaziantep çarşısını oluşturan Gaziler Caddesi ve çevresini (mevcut durum değerlendirmesi bölümünde birinci ve ikinci yaya bölgesi olarak adlandırılan yerler) oluşturan yaya bölge girişlerinde bu uygulamaya ait bir levha bulunmamaktadır.

Yaya kaldırımları birçok yerde araçların park etmesi, esnafın iş yerleri önünde malzeme depolaması, sergileme veya satış yapması, elektrik direği, trafo, levha, ağaç, otobüs durağı vb. unsurların yanlış konumlandırılması nedeniyle işgal altındadır. Bu durum yayaları taşıtlar için ayrılmış şeritlere yönlendirdiğinden güvenlik sorunu oluşturmaktadır. Tasarım ve yapım standartlarına uyulmaması ve planlamanın doğru yapılmaması nedeniyle özellikle yayaların güvenliğinin göz ardı edildiği durumlar ortaya çıkabilmektedir.

Yayaların yoğun olduğu sinyalize geçitlerde yolun her iki tarafı için iki ayrı yaya fazı işletilmekte, yayalar yolun ikinci tarafını geçmek için refüjde beklemek zorunda kalmaktadırlar. Ayrıca sola dönüş cepleri yapıldığı için refüj genişliği yayaların beklemesi için yeterli alan içermemektedir. Bazı önemli kavşaklarda yaya geçidi çizgileri eksiktir. Gaziantep kent içinde bazı yerlerde yaya geçidi çizgilerinin silinmiş,

kaplamasının bozulmuş olduğu görülmektedir. Ayrıca yaya geçitlerine park eden araçlar hem yaya hem de taşıt trafiği açısından sorun teşkil etmektedir. Bu durum denetim konusunda eksikliklerin olduğunu göstermektedir.

Gaziantep'te kaldırım düzenlemelerinde engellilerle ilgili gelişmeler görülmektedir. Ancak bazı kaldırım rampalarının imal edilmediği, imal edilenlerin tasarım standartlarına uygun olmadığı görülmektedir. Hissedilir yüzey uygulaması yeterli değildir. Hissedilir yüzey uygulaması yapılan yerlerde kaldırım- refüj çıkışları engellilere uygun değildir. Yaya üst geçitleri engelli erişimine uygun değildir.

Kentçi Yük Taşımacılığı

Kent merkezine kamyon girişlerinin yasaklanmasına rağmen kent merkezinde bu araçların kullanım oranı oldukça yüksektir. Yük araçlarının saatlere göre dağılımına bakıldığında yük araçları zirve saatleri ile diğer araçların zirve saatlerinin birbirine yakın olduğu görülmektedir. Bu değerler irdelendiğinde; kent bütününde ticari amaçlı yük taşımacılığının çok önemli bir trafik oluşturduğu, kent merkezlerinde de düzenleme yapılmaya ihtiyaç duyulacak düzeye geldiği anlaşılmaktadır. Kentin günlük tüketimini sağlayacak nakliye araçları servisleri, kentte var olan odun, kömür, gıda, sıhhi tesisat, inşaat malzemeleri vb. toptancıları ile nakliyat ambarları, küçük ve orta boy imalatçılar, depolama alanları vb. işyerleri, kent merkezi alanında araç sirkülasyonu ve parkı ihtiyacı olan kargo, araç kiralama, oto aksesuar ürünleri satışı gibi işyerlerinin yük hareketleri kent trafiğini etkilediği söylenebilir. Ayrıca kent içinde pazar yerleri yol gövdesine veya yol kenarındaki bir parselde kurulmaktadır. Pazar yerinin ihtiyacı olan altyapı tesisleri yetersiz olduğu için pazar yerine yük getiren kamyon ve kamyonetler pazar yeri çevresinde yol gövdesinde ve kaldırım üzerinde park ederek trafik akışını engellemektedir, yayaların güvenli bir şekilde kaldırımdan geçmelerine engel teşkil etmektedir.

Şehirlerarası ve Çevre Yerleşimlerin Ulaşımı

Çevre yerleşmelerle Gaziantep arasındaki ulaşımı sağlayan araçlar, kent içindeki ana koridorları kullanarak kent içerisindeki terminal noktalarına gelmektedir. Bu durum kent merkezinde trafik yükü oluşturması yanında ulaşım karmaşaya da neden olmaktadır. Köy ve belde otobüslerine ait araç sayıları, günde yaptıkları servis sayısı ve taşınan yolcu miktarı belirsizdir. Bu ulaşım türünde elektronik ücret toplama sistemi, araç takip sistemi gibi ulaşım teknolojileri bulunmamaktadır. Bu nedenle aktarma sistemine de dâhil olamamaktadırlar.

4. MODEL GİRDİLERİN OLUŞTURULMASI

Kalibrasyon, ulaşım modelinde kişilerin yolculuk davranışlarını temsil etmek amacıyla kullanılan matematiksel bağıntılardaki katsayıların, modelin her aşamasından elde edilen sonuçlar gözlenen değerlere yeteri ölçüde yakın olacak şekilde belirlenmesi işlemidir. Özetle, modelin kişilerin yolculuk davranışlarını yeterli bir doğrulukla temsil eder duruma getirilmesidir.

Gaziantep için oluşturulan ulaşım modelleri, çalışma kapsamında yapılan hanehalkı anketlerinden ve trafik sayımlarından elde edilen bilgiler kullanılarak kalibre edilmiştir. Aşağıda çalışma kapsamında edilen sonuçlar yer almaktadır.

- Ulaşım talep tahmin modelinde 4 aşamalı (üretim-çekim, dağılım, türel seçim, atama) ulaşım modeli kullanılmıştır.
- Çalışma alanı içerisinde 204 merkez mahalle zonu, 57 adet özel zon (çalışma alanı içinde mahallelerden ayrılarak tesis edilmiş) ve 10 kırsal zon ve 7 adet dış zon olmak üzere 277 trafik zonu oluşturulmuştur.
- Hanehalkı anketleri ile ortalama yolculuk süresi 27,76 dakika olarak tespit edilmiştir. Araçlı yolculuklarda seyahat süresi ortalama 37 dakikaya çıkarken, yaya veya bisiklet ile yapılan araçsız yolculukların ortalama süresi 16,79 dakikadır.
- Çalışma kapsamında ulaşım modelinin oluşturulabilmesi için model şebekesi oluşturulmuştur. karayolu şebekesi 1.941, raylı sistem şebekesi 44 km'dir. İşletmeye kapalı olan mevcut demiryolu hattı da şebekeye dâhil edilmiştir.
- Çalışmada kullanılan zaman değeri ayrıca hesaplanmıştır. Kişilerin zaman değerini hesaplamak için TÜİK ve Dünya Bankası verileri kullanılmıştır. Bu doğrultuda kişi başına ortalama zaman değeri 11,86 TL/saat olarak hesaplanmıştır.
- Gerçekleştirilen hanehalkı yolculuk anketlerinden 2.595.038 yolculuk tespit edilmiştir. Bu yolculukların %49'u yaya, %15'i servis, %19'u özel oto ve %17'si toplu taşıma yolculukları şeklinde gerçekleşmektedir (Bkz. Tablo 3).
- Tüm yolculuklar içerisinde elde edilen amaçlarına göre brüt hareketlilik oranları şu şekildedir; ev uçlu iş yolculukları 0,39; ev uçlu okul yolculukları 0,53; ev uçlu diğer yolculuklar 0,53; ev uçlu olmayan yolculuklar 0,07'dir. Mevcut durum itibarıyla toplam hareketlilik oranı ise **1,52**'dir (Bkz. Tablo 4).

Tablo 3. Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı-2014

YOLCULUK AMACI	YOLCULUK SAYISI	ORAN
YAYA	1.268.536	49%
ÖZEL ARAÇ	499.871	19%
SERVİS	398.140	15%
TOPLU TAŞIMA	428.491	17%
TOPLAM	2.595.038	100%

Tablo 4. Yolculuk Değerleri ve Brüt Hareketlilik Oranı-2014

YOLCULUK AMACI	YOLCULUK SAYISI	BRÜT HAREKETLİLİK ORANI
EV UÇLU İŞ	664.866	0,39
EV UÇLU OKUL	907.128	0,53
EV UÇLU DİĞER	904.152	0,53
EV UÇLU OLMAYAN	118.892	0,07
TOPLAM	2.595.038	1,52

5. HEDEF YILI SOSYOEKONOMİK PROJEKSİYONLAR VE YOLCULUK TAHMİNLERİ

- Gaziantep Ulaşım Ana Planı hedef yılında (2030) oluşturulacak yolculuk talep tahminlerinin belirlenmesinde modele girdi olması için Gaziantep Ulaşım Ana Planı çalışması kapsamında trafik bölgelerine ait nüfus, istihdam, iş gücü, öğrenci sayısı, gelir durumu ve otomobil sahipliğine yönelik gelecek tahminleri yapılmıştır.
- Sosyoekonomik verilerin tahminleri 1/25.000 Çevre Düzeni Plan kararları doğrultusunda oluşturulmuştur. Ayrıca geçmiş yıllara ait TÜİK verilerinden yararlanılarak gelişme trendleri ortaya konulmuştur. Bu doğrultuda da ara hedef yılları dâhil olmak üzere 2030 hedef yılı tahminleri hesaplanmıştır.
- Gaziantep İmar ve Şehircilik Dairesi tarafından GUAP Çalışmasının hedef yılı olan 2030 için nüfus projeksiyonunu **3.366.746** olarak belirlemiştir. Hedef yılı ve ara yıllara ilişkin nüfus tahminleri aşağıda yer almaktadır.

Tablo 5. Gaziantep Nüfus Tahmini

İLÇELER	NUFUS-2015*	NUFUS-2020	NUFUS-2025	NUFUS-2030
Genel Toplam	1.711.734	2.394.499	2.980.093	3.366.746

* Suriyeli nüfusun dâhil edildiği durum.

- 2030 hedef yılı için Gaziantep'te **1.123.212** kişinin çalışacağı ve **1.040.798** öğrencinin olacağı tahmin edilmiştir. Ortalama gelir 3.960 TL olarak tahmin edilirken, bin kişiye düşen otomobil sayısının da **206** olacağı tahmin edilmiştir.

Tablo 6. Gaziantep'in Demografik ve Sosyoekonomik Yapı Verileri-2030

İLÇE	NÜFUS	ÇALIŞAN	İSTİHDAM	HANEDEKİ ÖĞRENCİ	OKULDAKİ ÖĞRENCİ	ORT. HANE GELİRİ (TL)	OTOMOBİL SAHİPLİĞİ (OTO/1000 Kişi)	OTOMOBİL SAYISI
OĞUZELİ	22.708	7.678	28.355	6.415	14.773	3.956	195	4.422
ŞAHİNBEY	1.677.727	549.187	372.286	514.148	524.380	3.729	200	335.363
ŞEHİTKAMİL	1.666.311	566.347	707.534	520.235	521.004	4.274	212	352.920
ÇALIŞMA ALANI	3.366.746	1.123.212	1.108.175	1.040.798	1.060.157	3.960	206	692.705

- Mevcut modeldeki yolculuk değerleri ve projeksiyonu ile yapılan sosyoekonomik veriler doğrultusunda 2030 yılı için yolculuk değeri günlük **6.021.782** olarak hesaplanmıştır.
- Bu yolculukların gelecek için hiçbir önerinin geliştirilmediği sadece imar planları doğrultusunda kentin geliştiği varsayıldığında (eğilim alternatifi-do nothing) %42'si yaya, %14'ü servis, %33'ü özel oto ve %11'i toplu taşıma yolculukları şeklinde gerçekleşecektir (Bkz.Tablo 7).
- Tüm yolculuklar içerisinde elde edilen amaçlarına göre brüt hareketlilik oranları şu şekilde olacaktır; ev uçlu iş yolculukları 0,57; ev uçlu okul yolculukları 0,61; ev uçlu diğer yolculuklar 0,53; ev uçlu olmayan yolculuklar 0,08'dir. 2030 hedef yılında toplam hareketlilik oranı ise **1,79** olacağı tahmin edilmiştir (Bkz. Tablo 8).

Tablo 7. Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımı-2030 (Eğilim Alternatifi)

YOLCULUK AMACI	YOLCULUK SAYISI	ORAN (%)
YAYA	2.526.593	42%
ÖZEL ARAÇ	1.955.527	33%
SERVİS	855.035	14%
TOPLU TAŞIMA	684.628	11%
TOPLAM	6.021.782	100%

Tablo 8. Yolculuk Değerleri ve Brüt Hareketlilik Oranı-2030 (Eğilim Alternatifi)

YOLCULUK AMACI	YOLCULUK SAYISI	BRÜT HAREKETLİLİK ORANI
EV UÇLU İŞ	1.912.084	0,57
EV UÇLU OKUL	2.063.617	0,61
EV UÇLU DİĞER	1.775.731	0,53
EV UÇLU OLMAYAN	270.364	0,08
TOPLAM	6.021.782	1,79

6. ULAŞIM ANA PLANI TEMEL HEDEFLERİN OLUŞTURULMASI

Gaziantep'te mevcut durum ve hedef yılı verileri değerlendirildiğinde; sosyoekonomik verilerde önemli artışlar gözlemlenmiştir. Nüfus, otomobil ve yolculuk artışları aşağıda verilmiştir.

NÜFUS	1000 KİŞİYE DÜŞEN OTOMOBİL	YOLCULUK
1,71 den 3,36 milyon 2015 milyon 2030	108 den 206 Oto/1000 Kişi 2015 Oto/1000 Kişi 2030	2,60 den 6,02 milyon 2015 milyon 2030
%97 artış	%91 artış	%132 artış

Hızlı nüfus ve otomobil sahipliği artışı ve buna paralel yolculuk sayısındaki artış kent ulaşımı üzerinde olumsuz etkiler yaratacaktır. Bu olumsuzlukları en aza indirmek üzere kent ulaşımı ile ilgili stratejik kararlar alınmış ve bu stratejilere uygun Ulaşım Ana Planı geliştirilmiştir.

Plan yılında ulaşım sisteminde ortaya çıkması beklenen sorunların ve yetersizliklerin giderilmesi amacıyla geliştirilecek ve Ulaşım Ana Planı'nda yer alacak olan ulaşım sistemi projelerini belirlemek için aşağıdaki temel hedefler ortaya konulmuştur. Bunlar;

- İnsanların ve yüklerin emniyetli ve etkin bir şekilde hareketini sağlayan,
- Mevcut ve gelecekteki kullanıcılar için konforlu ve güvenli,
- Mevcut en iyi teknoloji ve yenilikler kullanılarak sürdürülen, optimize edilmiş ve genişletilen,
- Lokal ve bölgesel olarak koordine edilmiş, toplumun hareketlilik gereksinimini karşılayan,
- Finansal-fizibilitesi olan,
- Yetki ve sorumlulukları belirlenen hiyerarşik idari bir sistem bütünü içinde hizmet veren,
- Çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirliği sağlayan,
 - Toplum karakterine, sosyokültürel etkilere, doğal kaynaklara duyarlı ve çevreyi koruyan,
 - Ekonomik büyümeyi destekleyen, gelişim ve büyümeden kaynaklanan talepleri öngören,
 - Tüm kullanıcılar için, farklı sosyoekonomik düzeydeki bireyler arasında ayırım gözetmeksizin herkese eşit ve hakça erişimi olan,
- Etkin bir ulaşım ile mekânsal kullanımların bütünleştirilmesine, arazi kullanımı ve akıllı büyüme planlama yöntemlerine dayanan,
- Bütün ulaşım türleri için dengeli, bütünleşik, çok-türlü,
- İlçe ve köy yerleşimleri için kent merkezi ile entegreli bir ulaşım sistemi hedeflenmektedir.

7. ALTERNATİF SENARYOLARIN OLUŖTURULMASI

UlaŖım Ana Planı'nda en önemli unsur çözüm önerilerinin belirli amaçları kapsaması ve belirli sorunları çözmesidir. Bu nedenle, ilk olarak “Eğilim Alternatifi” ile belirlenen sorunlara yönelik temel yaklaşım stratejileri belirlenmiştir.

Buna göre belirlenen temel stratejiler Ŗu Ŗekildedir;

- Gaziray ile entegrasyon,
- Geleneksel kent merkezi ve yeni MIA alanına erişimin sağlanması,
- Konut alanlarının sanayi bölgeleri ve kent merkezine erişimi,
- Sanayi siteleri ve OSB'lere erişimin sağlanması,
- Gaziray Garı'nın raylı sistemlere bağlanması,
- Ŗehirlerarası ulaŖım bağlantılarının sağlanması,
- UlaŖım talebi yüksek olan bölgelere erişimin sağlanması,
- Yeni stadyumun raylı sistem bağlantısının sağlanması.

Temel stratejilere yönelik olarak önerilen hatların özeti Tablo 9'de verilmektedir. Önerilen hatlar numaralarına göre Ŗekil 1'de senaryolar içerisinde gösterilmektedir.

Tablo 9. Alternatif Hatların Temel Stratejiler Bakımından Karşılaştırılması

Hat No	Omurga Adları	Alternatif Hat Güzergâhların Karşılaştırılması	Gaziray ile entegrasyon	Geleneksel kent merkezi ve yeni MIA alanına erişimin sağlanması	Konut alanlarının sanayi bölgeleri ve kent merkezlerine erişimi	Sanayi siteleri ve OSB'lere erişimin sağlanması	Gaziray Garı'nın raylı sistemlere bağlanması	Ŗehirlerarası ulaŖım bağlantılarının sağlanması		UlaŖım talebi yüksek olan yerlere erişimin sağlanması			Yeni stadyumun raylı sistem bağlantısının sağlanması
								Havalimanı	Otogar	Üniversiteler	Hastaneler	Altmerkezler/A İlveriş merkezleri	
1	Gaziray	Başpınar OSB-TaŖlıca											
2	Uzatmaları	Başpınar OSB İçi-TaŖlıca											
3	Gaziray	Gar-Havalimanı											
4	Havalimanı Uzatmaları	Gar-Oğuzeli-Havalimanı											
5	Gaziray Gazikent Uzatmaları	Gazikent-OSB											
6	Omurga-1	Gar-Kadı Değirmeni-GAÜN-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi											
7		Gar-Ordu Cad-GAÜN-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi											
8		Gar-Rasaf Yolu-GAÜN-Burç Kavşağı											
9	Omurga-2	Gar-Kadı Değirmeni-GAÜN-KarataŖ-Ŗehir Hastanesi											
10		GAÜN-KarataŖ-Ŗehir Hastanesi											
11		Gar-Rasaf Yolu-GAÜN-KarataŖ-Ŗehir Hastanesi											
12	Omurga-3	Gar-Kadı Değirmeni-İbrahimli-Budak											
13		GAÜN-A. Aksu Cad-İbrahimli-Budak											
14		GAÜN-Primemall-İbrahimli-Budak											
15	Omurga-4	Gar-Özdemir Cad-Ŗehir Hastanesi-Yesilkent (Sağ Uzanıtı)											
16		Gar-Özdemir Cad-Ŗehir Hastanesi-KarataŖ (Sol Uzanıtı)											
17		Gar-Düztepe-Erdem Koleji-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi											
18	Omurga-5	Gar-Karşıyaka-Otogar-Stadyum-Beykent											
19		Gar-Otogar-Stadyum											
20		Gar-Karşıyaka-Gazikent-GATEM											
21	Omurga-6	Gar-Çıksorut-Ŗehreküstü-İncilikaya											
22		Ŗehirgösteren-Gar-İncilikaya-Oğuzeli OSB-Havalimanı											
23		Gar-Ŗehreküstü-İncilikaya											

Aşağıdaki tabloda bahsedilen kriterler çerçevesinde her bir öneri için değerlendirme yapılmış ve her bir kriter için 1 ile 5 arasında puanlama yapılmıştır. Bu puanlama sonucunda toplam değerlendirme puanı belirlenmiştir. Bu puanlamada, önerilen çözüm alternatiflerinin erişilebilirlik açısından değerlendirmesi yukarıdaki tablodan aktarılmıştır. Buna göre omurga hatları arasından en yüksek puana sahip olan alternatifler belirlenmiş ve aşağıdaki tabloda mavi renkle işaretlenmiştir. Alternatif senaryolar oluşturulurken, her bir alternatif farklı senaryolarda detaylı değerlendirilmiştir.

Tablo 10. Alternatif Hatların Değerlendirme Tablosu

S. NO	Omurga Adları	Alternatif Hat Güzergâhları	Yolculuk Mesafesi/Süresi	Uygunluk (Fiziki Koşullar ve Maliyet)	Mülkiyet Yapısı ile Uyumu (Kamulaştırma İhtiyacı)	Mevcut ve Planlanan Arazi Kullanımı ile Uyumu	Talep Dengesi (Talebe Cevap Verilebilirlik/Kapasite Asımı)	İşletme Verimliliği	Mevcut Altyapının Kullanılması	Entegrasyon	Geliştirilebilir Olma	Erişilebilirlik*	TOPLAM DEĞERLENDİRME PUANI
1	Gaziray Uzatmaları	Başpınar OSB-Taşlıca	3	5	5	5	3						45
2		Başpınar OSB İçi-Taşlıca	3	5	4	5	5						46
3	Gaziray Havalimanı Uzatmaları	Gar-Havalimanı	3	4	4	4	3						39
4		Gar-Oğuzeli-Havalimanı	3	2	2	3	2						29
5	Gaziray Gazikent Uzatması	Gazikent-OSB	3	4	3	3	2						35
6	Omurga-1	Gar-Kadı Değirmeni-GAÜN-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	4	5	4	2	3						36
7		Gar-Ordu Cad-GAÜN- GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	4	5	4	4	5						42
8		Gar-Rasaf Yolu-GAÜN-Burç Kavşağı	4	3	3	3	2						32
9	Omurga-2	Gar-Kadı Değirmeni-GAÜN-Karataş-Şehir Hastanesi	4	4	4	4	3						35
10		GAÜN-Karataş-Şehir Hastanesi	2	5	4	4	3						37
11		Gar-Rasaf Yolu-GAÜN-Karataş-Şehir Hastanesi	2	3	4	4	3						34
12	Omurga-3	Gar-Kadı Değirmeni-İbrahimli-Budak	2	4	4	4	2						30
13		GAÜN-A.Aksu Cad-İbrahimli-Budak	2	4	4	4	2						29
14		GAÜN-Primemall-İbrahimli-Budak	2	4	4	4	2						33
15	Omurga-4	Gar-Özdemir Cad-Şehir Hastanesi-Yesilkent	4	3	3	3	4						33
16		Gar-Özdemir Cad-Şehir Hastanesi-Karataş	4	4	4	4	4						36
17		Gar-Düztepe-Erdem Koleji-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	4	2	3	3	5						34
18	Omurga-5	Gar-Karşıyaka-Otogar-Stadyum-Beykent	4	4	2	2	4						33
19		Gar-Otogar-Stadyum	4	4	3	2	3						34
20		Gar-Karşıyaka-Gazikent-GATEM	4	3	2	2	3						27
21	Omurga-6	Gar-Çıksorut-Şehreküstü-İncilikaya	2	2	3	3	2						25
22		Şehirgösteren-Gar-İncilikaya-Oğuzeli OSB-Havalimanı	4	3	2	2	4						32
23		Gar-Şehreküstü-İncilikaya	4	3	2	2	3						28

Önerilen alternatifler için yapılan değerlendirme neticesinde seçilen 23 alternatif çözüm, **3 Temel Gelişme Senaryosu** altında toplanmış ve model ile test edilmiştir. Senaryolar oluşturulurken alternatif çözümlerin karşılaştırılabilir olmasına dikkate edilmiş ve kent genelinin bir bütün olarak değerlendirilmesi amaçlanmıştır. Burada güzergâhların doğrudan birbirine alternatif olmayan başka güzergâhlardaki önerilere etkilerinin daha net bir şekilde anlaşılması amaçlanmıştır. Bu yaklaşım her bir sistemin bütünü bir parçası olduğu ilkesinden hareket etmeyi sağlamaktadır.

7.1. Alternatif-1

- Mevcutta bulunan tramvay hatlarının iyileştirilmesi önerilerek, hatların güzergâhlarının aynı kalacağı kabul edilmiştir.

- Bunlara ek olarak Gaziray projesinin öncelikli bir ihtiyaç koridoru olduğu öngörülmüş ve Gaziray kapsamındaki Gar İstasyonu ve yakın çevresinin kentin en önemli aktarma alanı haline gelmesi planlanmıştır.
- Gaziray hattının güney ucunda Gazikent'e, Kentsel çalışma alanlarına ve Havalimanına uzatılması incelenmiştir.
- Diğer geliştirilen hatlar ise Gar aktarma merkezine bağlanacak şekilde kentiçi ulaşımı destekleyecek şekilde önerilmiştir. Bu hatlar ayrıca yüksek ulaşım talebi yaratan üretim/çekim noktaları referans alınarak güzergâhları belirlenmiştir.
- Yüksek yolculuk üretimi yaratan konut alanları ile önemli çekim noktaları arasında ilişki kurularak 4 hat da bu şekilde belirlenerek toplamda 9 raylı sistem hattının olduğu bir senaryo modelde test edilmek üzere seçilmiştir.

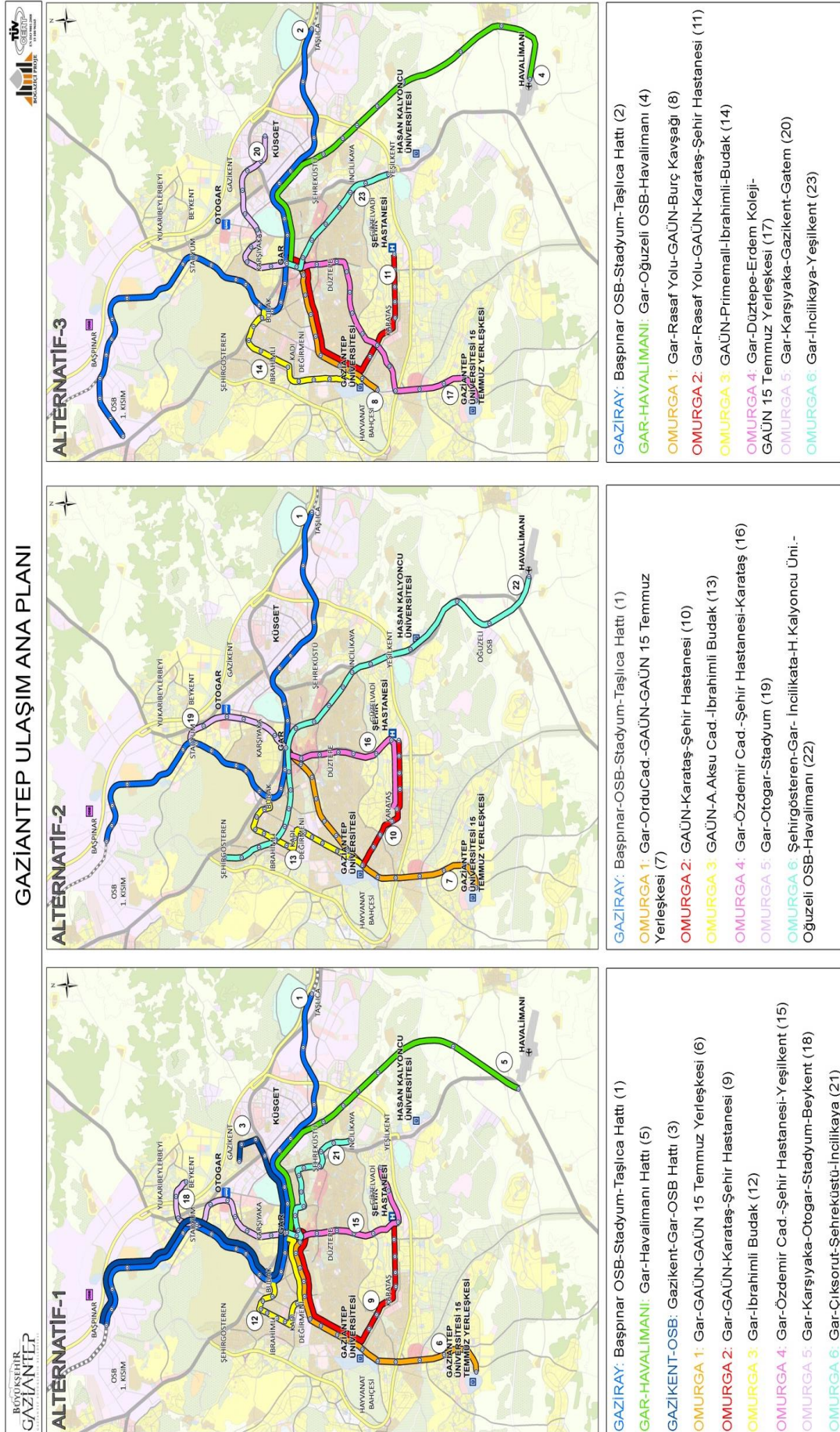
7.2. Alternatif-2

- Gaziray projesi yine öncelikli bir koridor olarak belirlenmiş ve güney ucunun kentsel çalışma alanlarına uzatılması öngörülmüştür.
- Gar İstasyonu öneri sistemlerin odağı şeklinde düşünülmüş ve büyük bir transfer merkezi olacak öngörülmüştür.
- Mevcuttaki Akkent-Gar hattı bu senaryo da korunmayıp Ordu Caddesi kullanılarak güzergâh değişikliği yapılmıştır. Buradan yine Gaziantep Üniversitesi ve ardından GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi'ne kadar hizmet vermesi sağlanmıştır.
- Akkent-Gar tramvay hattının Akkent-GAÜ arasının mevcuttaki gibi korunması önerilmekte olup Gaziantep Üniversitesi'ne kadar çalışması planlanmıştır. Bu hat böylelikle hem GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi hattını beslerken hem de Gar'dan Şehir Hastanesi'ne Düztepe yönünden önerilen hattı da besleyecektir.
- Yine mevcuttaki Gar-Adliye tramvay hattı kısmen korunmuştur. Nijmegen Bulvarı'ndan Abdulkadir Aksu Bulvarı üzerinden Gaziantep Üniversitesi'ne kadar uzatılmıştır.
- Kentin kuzeyindeki konut alanları için Stadyum-Gar arasından Karşıkaya ve Otogara hizmet verecek Gar-Stadyum Hattı önerilmiştir. Bu hatlara ek olarak İbrahimli bölgesine hizmet vermek amacıyla Gar-İbrahimli ve Şehircösteren hattı da önerilmiştir.

7.3. Alternatif-3

- Gaziray projesinin öncelikli bir ihtiyaç olduğu diğer alternatiflerdeki gibi kabul edilmiş ancak bu hattın kuzey ucunun OSB'nin içine kadar hizmet vereceği şekli bu alternatif için geliştirilmiştir.
- Güney ucu da yine diğer alternatiflerde olduğu gibi uzatılarak planda öngörülen kentsel çalışma alanlarına hizmet vermesi amacıyla alternatif hatlar arasından seçilmiştir.

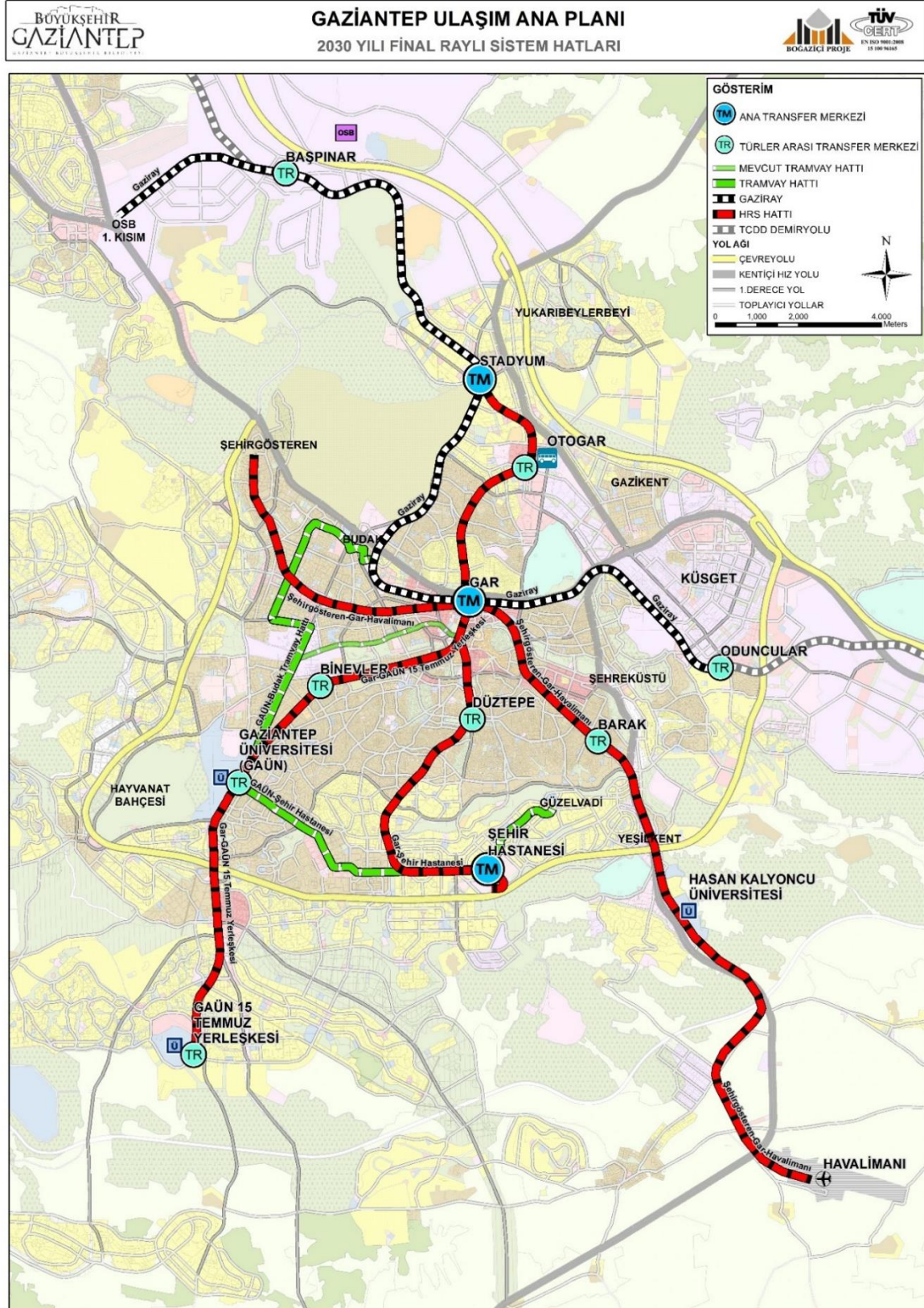
- Gaziray hattına yapılan bir diğer ek hat ise Gar'dan Havalimanına önerilen hattır. Bu hat da havalanı ile kent merkezi arasında erişimi sağlamak adına seçilmiştir.
- Mevcuttaki Gar-Akkent hattının Üniversite Akkent arası korunmuş ancak iyileştirilmesi önerilerek hat Rasaf yolu üzerinden Gar'da sonlandırılmıştır.
- Yine mevcuttaki Gar-Adliye hattı da kısmen korunmuştur. Ancak Nijmegen Bulvarı'ndan hat güneye giderken 56161. Cadde'ye bağlanarak Üniversitede sonlanmıştır.
- Çevre yolunun güneyindeki yeni gelişme konut alanları ve GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi için 17 No.lu hat bu alternatif için seçilmiştir. Hat aynı zamanda Düztepe bölgesi ve Yeşilvadi'ye de dokunarak bu bölgelere hizmet vermesi amacıyla seçilmiştir.
- Güney doğuya doğru uzanan havalimanına giden Gaziray uzatma hattının dışında Çevreyoluna kadar uzanan hat da Ünalı Sanayi alanının hedef yılı için merkezi iş alanına (MİA) dönüşmesiyle birlikte bu bölgeye hizmet vermesi düşünüldüğünden bu alternatif 3 içerisinde yer almıştır.
- Gar'dan başlayarak Karşıyaka bölgesi, Gazikent ve Gatem arasında bir hat geliştirilmiş ve bu hat da konut alanları ve çalışma alanları arasında erişimi sağladığından Gazikent hattı önerilmiştir. Toplamda alternatif senaryo 3 için 8 tane ana omurga hat önerilmiştir.



Şekil 1. Alternatif Senaryolar

7.4. Alternatif Senaryoların Değerlendirilmesi

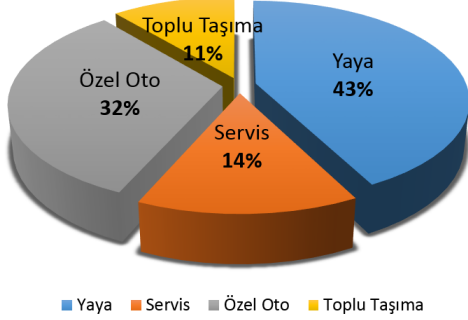
Tüm alternatiflerdeki önerilen hatlar değerlendirildiğinde; üç alternatif içinden en iyi çözümü getiren hatlar taşıdığı yolcu değerleri dikkate alınarak seçilmiş ve Gaziantep için ana plan senaryosu oluşturulmuştur.



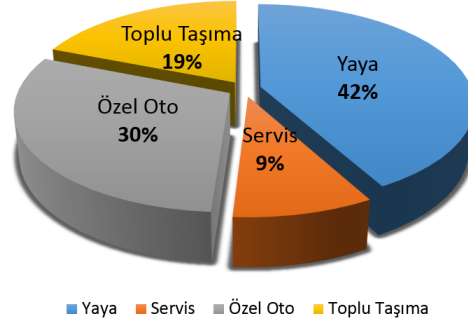
Şekil 2. Ana Plan Final Senaryosu

- Sürdürülebilir ulaşım açısından plan hedeflerinden biri yolculukları bireysel taşımacılıktan toplu taşımaya yönlendirmektir. Bu doğrultuda türel dağılıma bakıldığında tüm yolculuklarda özel araç oranı %32'den %30'a inerken, toplu taşımanın oranı %11'den %19'a çıktığı gözlemlenmiştir.

EĞİLİM SENARYOSU-2030



ANA PLAN SENARYOSU-2030



- Tablo 11 ve Tablo 12'de alternatifler ile alternatifler içerisinde oluşturulan ana plan senaryosunun yolcu değerleri karşılaştırılmıştır. Eğilim alternatifi ile karşılaştırılan alternatifler arasında en yüksek toplu taşıma yolcu değerleri ana plan senaryosunda görülmektedir.

Tablo 11. Yolculuk Türlerinin Alternatifler Arası Karşılaştırılması

	Yaya	Servis	Otomobil	Toplu Taşıma
2030 – Eğilim Alternatifi	41,96%	14,20%	32,47%	11,45%
2030 – Alternatif 1	41,96%	8,99%	31,08%	17,98%
2030 – Alternatif 2	41,75%	8,99%	31,02%	18,24%
2030 – Alternatif 3	41,45%	8,90%	30,77%	18,58%
Ana Plan Senaryosu	41,75%	9,07%	30,31%	18,85%

Tablo 12. Toplu Taşıma Yolculuk Değerlerinin Alternatifler Arası Karşılaştırılması

	Eğilim Alternatifi	Alternatif 1	Alternatif 2	Alternatif 3	Ana Plan Final Senaryosu
Toplam toplu taşıma yolculuk sayısı (Günlük-24 Saat)	781.973	1.223.683	1.241.162	1.264.092	1.283.398
Toplam Toplu Taşıma Yolcu (Bindi) Sayısı (Günlük-24 Saat)	823.833	2.408.332	2.548.062	2.489.836	2.709.932
Raylı Sistem Hatları Yolcu (Bindi) Sayısı (Günlük-24 Saat)	160.775	1.400.145	1.330.597	1.418.842	1.418.674
Km başına düşen yolcu sayısı (Günlük-24 Saat)	3.430	9.838	12.922	11.416	13.494
Toplu Taşıma Yolculuk Oranı	11,45%	17,98%	18,24%	18,58%	18,85%

8. ULAŞIM ANA PLANI SENARYOSU

Ulaşım Ana Planı kapsamında toplu taşıma sistemi, karayolu altyapısı ve trafik sistemi, otopark sistemi, yay ve bisiklet ulaşımı, kentiçi yük taşıma sistemi, şehirlerarası ve çevre yerleşimlere ulaşım ile kurumsal ve yasal yapılanma konularında genel politikalar ve stratejiler belirlenmiş; bu politika ve stratejiler doğrultusunda çözüm önerileri oluşturulmuştur.

8.1. Toplu Taşıma Sistemi Düzenlemeleri

2030 yılı için önerilen toplu taşıma raylı sistem hattı 7 işletme şeklinde önerilmiştir.

2030 hedef yılı için toplam raylı sistem hat uzunluğu 105,13 km'dir.

Ulaşım Ana Planı kararları, 5'er yıllık periyotlarda (2016-2020, 2021-2025, 2026-2030 ve 2030 ve sonrası) kısa, orta ve uzun vadede gerçekleştirilmesi önerilen yatırım kararları olarak planlanmıştır.

Tablo 13. Raylı Sistem Uygulama Aşamaları

İşletme Türü	Projenin Adı	İnşaat Etapları	Uzunluk (km)	Kısa Vade (2016-2020)	Orta Vade (2020-2025)	Uzun Vade (2025-2030)
HRS	GAZİRAY	1. Etap: Oduncular-Başpınar OSB	23,7	●		
		2. Etap: Başpınar OSB-OSB 1.Kısım	4,56		●	
HRS	Gar-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	1. Etap: Gar-Burç Kavşağı	8,58	●		
		2. Etap: Burç Kavşağı- GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	6,44		●	
HRS	Gar-Şehir Hastanesi	Gar- Şehir Hastanesi	10,15	●		
HRS	Şehircösteren-Gar-Havalimanı	1. Etap: Şehircösteren-Şehreküstü	15,4		●	
		2. Etap: Şehreküstü Havalimanı	10,55			●
HRS	Gar-Otogar-Stadyum	Gar-Stadyum	6,85			●
Tramvay	GAÜN-A.Aksu Cad-İbrahimli-Budak	1.Etap: Olimpik Havuz- Kadı Değirmeni	0,88	●		
		1.Etap: Adliye-Budak	0,64	●		
Tamvay	GAÜN-Karataş-Şehir Hastanesi-Güzelvadi	Şehirhastanesi-Güzelvadi	2,55			●

2030 hedef yılı ana planda öngörülen işletme senaryosuna göre Tablo 14'te verilmiştir.

Tablo 14. Hedef Yılı Toplu Taşıma Raylı Sistem Hatlarının Genel Özellikleri

İşletme Türü	Ana Hat	İnşaat Etapları	Uzunluk (km)		İstasyon Sayısı	Hattın Günlük Toplam Yolcu Sayısı	Zirve Saatte Kesitteki En Yüksek Yolcu Hacmi
			Ana Hat	Etaplar			
HRS	GAZİRAY	1. Etap: Oduncular-Başpınar OSB 2. Etap: Başpınar OSB-OSB 1.Kısım	28,26	23,70 4,56	19 4	368.145	28.760
HRS	Gar-GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	1. Etap: Gar-Burç Kavşağı 2. Etap: Burç Kavşağı- GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi	15,02	8,58 6,44	9 4	262.391	20.788
Tramvay	GAÜN-Karataş-Şehir Hastanesi-Güzelvadi	Şehir Hastanesi-Güzelvadi	9,32	2,55	3	76.834	3.953
Tramvay	GAÜN-A.Aksu Cad-İbrahimli-Budak	1.Etap: Olimpik Havuz- Kadı Değirmeni 1.Etap: Adliye-Budak	9,58	0,88 0,64	1 1	65.488	3.451
HRS	Gar-Şehir Hastanesi	Gar-Şehir Hastanesi	10,15	10,15	9	225.108	20.410
HRS	Gar-Otogar-Stadyum	Gar-Stadyum	6,85	6,85	8	183.331	22.492
HRS	Şehircösteren-Gar-Havalimanı	1. Etap: Şehircösteren-Yeşilkent 2. Etap: Yeşilkent-Havalimanı	25,95	15,40 10,55	16 4	237.376	13.870
2030 GAZİANTEP RAYLI SİSTEM ŞEBEKESİ GENEL TOPLAMI			105,13	90,30	78	1.418.673	

- Ulaşım ana planı çerçevesinde yeni oluşacak raylı sistem hatları ile birlikte lastik tekerlekli hatlar için yeni bir hiyerarşi oluşturulmuştur (Besleme Hatları, Kırsal Hatlar, Kentsel Hatlar, Transit Hatlar), bu hiyerarşiye göre işletme biçimlerini de içeren, zonlar arası ilişkileri kuran, hat, güzergâh yapısında köklü değişiklikler önerilmiştir.

8.2. Transfer Merkezi Düzenlemeleri

- Gaziantep genelinde oluşturulan transfer merkezleri kapasitelerine, konumuna ve barındırdıkları fonksiyonların içeriğine göre 3 tür üst başlık altında düzenlenmiştir; Ana transfer merkezleri, Türler arası transfer merkezleri, Park et & devam et alanları.
- Ana Transfer Merkezi olarak fonksiyonel bir gruplamada tanımlanan transfer merkezleri kentiçi ulaşımındaki önemli düğüm noktalarını kapsamaktadır. Bu noktalar Gar, Stadyum ve Şehir Hastanesi olarak belirlenmiştir.
- Türler arası transfer merkezleri ölçek olarak Ana Transfer Merkezlerinden daha küçüktür. Bu alanlar konum ve özelliklerine göre bazen bir alan düzenlemesi şeklinde olabileceği gibi sadece birden fazla durağın birbirine bağlandığı alanlar da olabilmektedir. Ana Plan kapsamında, Gaziantep Üniversitesi, GAÜN 15 Temmuz Yerleşkesi, Başpınar OSB, Düztepe, Oduncular, Binevler, Otogar ve Barak Türler arası transfer merkezi olarak önerilmiştir.
- Park et ve devam et alanları, ulaşım türleri arası aktarma tesisleri olarak sınıflandırılır. Park et ve devam et tesisleri, otomobil ile toplu taşıma sistemleri arasında yolcuların aktarma yapmaları için bir kademelenme sağlamaktadırlar. Park et & devam et alanları aynı zamanda transfer merkezleridir. Bunların dışında Akkent Parkı, Emine Nakıboğlu, Küçükçizilhisar, Erdem Kolaeji, Yeşilvadi, Burç Kavşağı, Budak, Belkız, OSB-1.Kısım bölgelerinde Park et & devam et alanları önerilmiştir.

8.3.Ara Toplu Taşıma Sistemi Düzenlemeleri

- Bugün için Gaziantep'te minibüs bulunmamaktadır. Bu nedenle otobüse dönüşmüş minibüslere ilişkin çözüm önerileri kısa vadeli çözüm önerileri kapsamında değerlendirilmiştir.
- Taksi, kent merkezine özel otomobili ile ulaşanların tercih edecekleri bir ulaşım türü haline getirilmelidir. Çünkü bir taksi, birçok özel otomobilin taşıyacağı yolcuyla taşıyacak ve kent merkezinde otopark talebini azaltacaktır.
- Taksi kullanımının özel araç kullanıcıları tarafından tercih edilmeleri için bazı koşulların sağlanması gereklidir. Her şeyden önce taksinin kullanıcılar için olabildiğince ucuz olması gereklidir.
- Çağdaş taksi işletmeciliği için taksilerin, yaşı, rengi, güvenlik sistemleri, bagaj hacmi gösterge, çevre dostu motor, klima, konfor sistemleri gibi donanımı ve engelliler için düzenleme konuları Gaziantep Büyükşehir Belediyesi tarafından standartlara bağlanmalı ve bu standartların uygulanması sağlanmalıdır.
- Gaziantep Büyükşehir Belediyesi, servis araçlarının güzergâhlarının şehir içi çalışma belgelerini verirken toplu taşıma araçları ile rekabet koşullarını dikkate alacaktır.
- Bu ulaşım türüne güzergâh belgesi verilirken, servis vereceği tüm cadde ve sokaklar, buradan geçeceği saat, taşıyacağı okul veya işyerinin unvanı, sürücü adı, firma adı vb. bilgiler içerecektir. Bu belge aracın önünde denetleyicinin görebileceği bir yerde olacaktır.
- Güzergâh izin belgeleri ile birlikte, çalışan araç büyüklüğü, koltuk sayısı, günde yaptığı servis sayısı, işyeri veya okulla yaptığı sözleşme örnekleri, hizmet verdiği bölgeler, hizmet saatleri vb. bilgileri toplanarak belediye tarafından bir veri tabanı oluşturulmalıdır.

8.4.Karayolu Düzenlemeleri

Karayolu önerilerine yönelik temel planlama yaklaşımları belirtilmiştir;

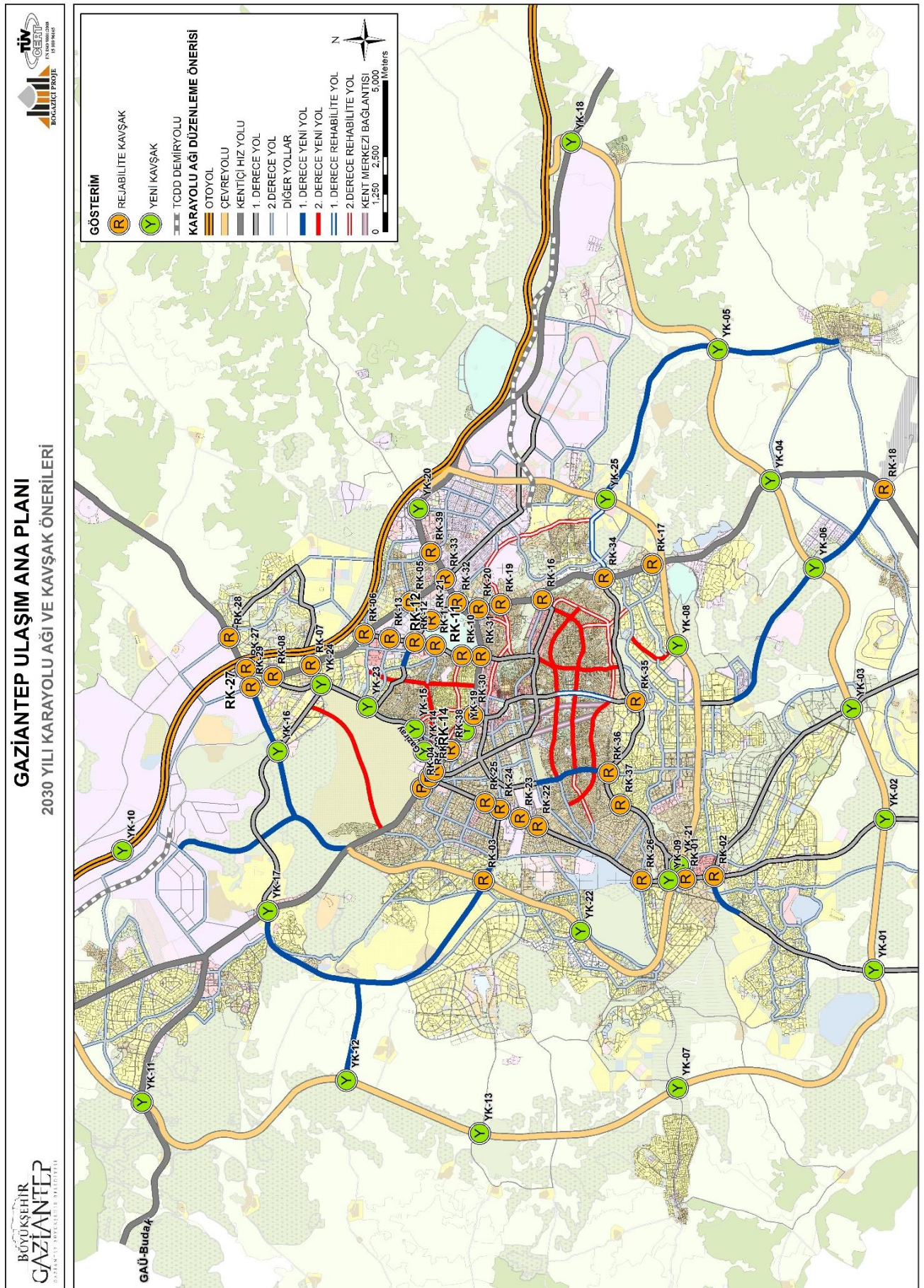
- Yük ve transit trafik kentiçi trafikten ayrıştırılmalıdır.
- Kent merkezi araç trafiğinden arındırılmalıdır.
- Mevcut altyapının verimliliği artırılmalıdır.
- Karayolu şebekesi kentin ulaşım sistemleri ile uyumlu olmalıdır.
- Karayolu şebekesi kentin gelişimi ile uyumlu olmalıdır.
- Karayolu güvenli olmalıdır.
- Yollar kademelendirilmelidir.
- Karayolu düzenlemeleri kentsel değerlere ve çevreye olumlu katkıda bulunmalıdır.
- Yol ve kavşak tasarımları standartlara uygun olmalıdır.

Kent genelinde gerek mevcut ulaşım altyapısı gerekse de imar planlarında yer alan akslar değerlendirilmiştir. Bu kapsamda kent geneline yönelik yol ağı kademelenmesi yeniden belirlenmiş ve bu doğrultuda gerekli düzenleme karar ve önerileri geliştirilmiştir.

Geliştirilen öneriler iki temel başlık kapsamında oluşturulmuştur.

“Yeni Akslar”, mevcutta olmayan veya düşük nitelikli yollardan daha yüksek nitelikli koridorların oluşturulmasına yönelik geliştirilen önerilerdir. Bu öneriler mevcut çevreyolu bağlantı düzenlemeleri, Şahinbey merkez alan kentsel dönüşüm ulaşım düzenlemeleri, Karataş Akkent Bölgesi ulaşım düzenlemeleri, Karşıyaka bölgesi ulaşım düzenlemeleri, 2. Çevreyolu düzenlemeleri ve diğer bölge önerileri şeklindedir.

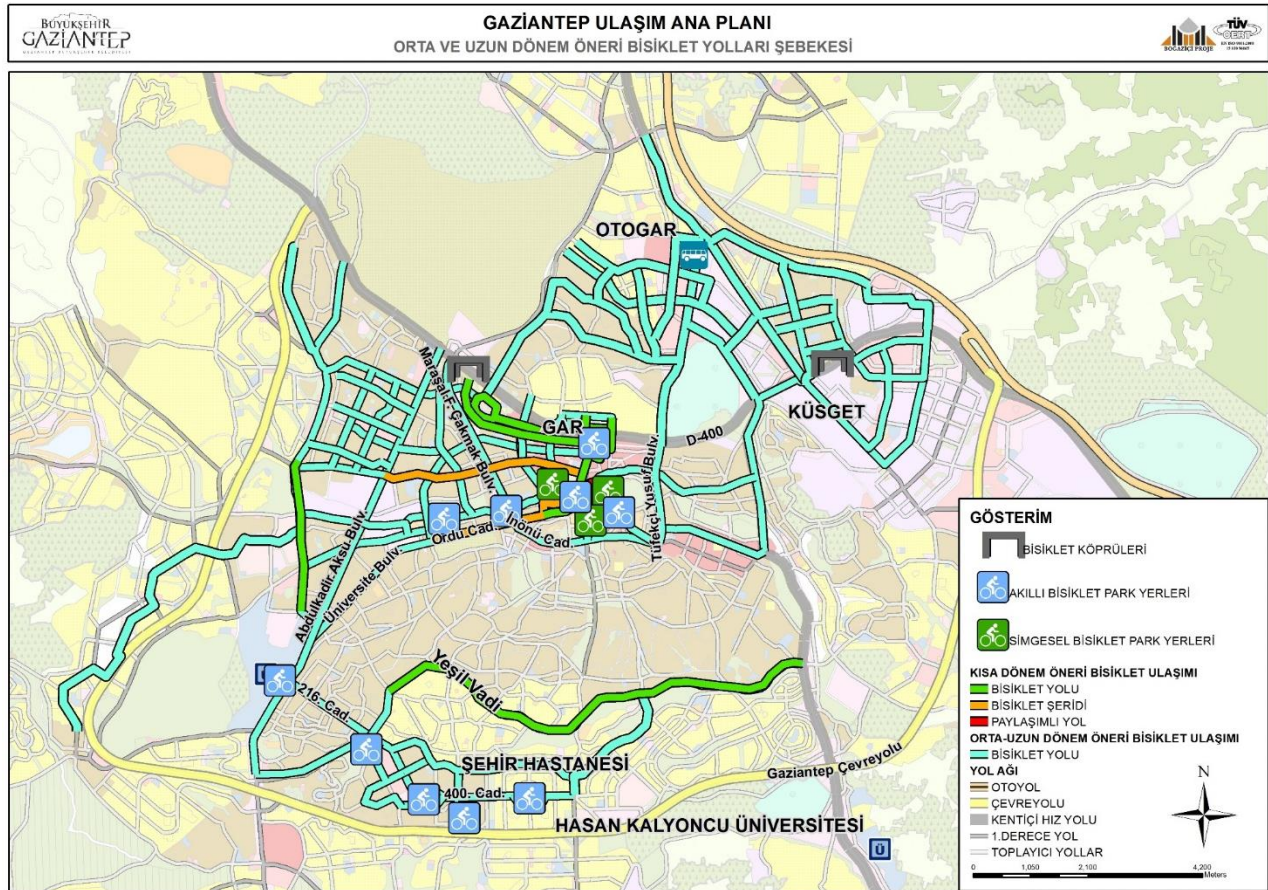
“Rehabilite Edilecek Akslar” ise mevcutta var olan ancak trafik mühendisliği açısından projelendirilmeye ve/veya proje çalışmaları ile birlikte imar genişletilmesine gerek duyulan aksları tanımlamaktadır. Bunlar Yeşilvadi koridor düzenlemeleri, D850 Karayolu Düzenlemesi, kent merkezi trafik düzenlemeleri, cadde ve koridor düzenlemeleri şeklindedir.



Şekil 3. Karayolu Düzenlemeleri

8.5. Bisiklet ve Yaya Ulaşımı Düzenlemeleri

- Bisikletin bir ulaşım aracı olarak görülmesi ile bisiklet yollarının bu amaçla oluşturulmasında yapılan gözlemler, kullanım alışkanlıkları ve plan verileri değerlendirilerek üç farklı nitelikte kullanım öngörülmektedir. Bu kategoriler; bisiklet yolu, bisiklet şeridi ve paylaşımlı bisiklet yoludur.
- Bisiklet ulaşımı, diğer ulaşım araçları ile bütünleşik (entegre), bütüncül bir ulaşım sistemi içerisinde tamamlayıcı parçalardan biri olarak değerlendirilmektedir.
- Bu ulaşım türünde ilk hareket noktasından erişilmek istenen hedeflere aktarma yapmadan bisikletle ulaşım mümkün olmaktadır. Erişilen hedefler; okullar, sanayi siteleri, alışveriş merkezleri, resmi kurumlar, büyük iş yerleri, spor merkezleri, hastaneler vb. yerlerdir ve buralarda birçok günlük faaliyet yürütülmektedir.
- Kent merkezine gelen kentliler, merkez çevresindeki günlük aktiviteleri için ulaşım ihtiyacı hissederler. Ayrıca kent merkezine gelen turistlerin, birçok turistik yere erişmek için ulaşım aracına ihtiyaçları vardır. Bu tür ulaşım için bisiklet ideal bir araçtır.
- Yukarıda sayılan bisiklet yolları ulaşım amaçlıdır. Daha çok rekreasyon alanlarında ulaşım amacı dışında spor ve ya gezinti amaçlı faaliyetlerin karşılanması için de bisiklet yolları planlanmalıdır.
- Yukarıda yazılan ilkeler göz önünde bulundurularak planın karar ilkeleri ve stratejilerine uygun olarak “Bisiklet Şebekesi Oluşturma Yaklaşımı” çerçevesinde yeni bir Bisiklet Şebekesi kısa ve orta-uzun dönem için oluşturulmuştur.
- Gaziantep’te toplumsal etkileşimi arttıracak, ana fonksiyonları birbirine bağlayacak, yaşamı zenginleştirecek daha kapsamlı yaya alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu bağlamda, kentin tarihi dokusu ve günlük perakende ticaret ve konut alanları ile bütünlük arz edecek şekilde, mevcut yeşil alan ve yaya bölgeleri ile bütünlük oluşturacak yeni yaya alanları önerilmiştir.
- Gaziantep’te merkez çevresinde yaya bölgeleri ve yaya aksları önerilmekle kalınmamıştır. Bazı bölgeler araç trafiğine açık olsa da park etme veya sollamaya izin vermeyen şerit genişliği, döşemesi, yapılabilecek hızın düşürülmesi, kaldırımlara park etme imkânı vermeyen dikmeleri ile yaya öncelikli bölgelerin oluşturulması da önerilmiştir.
- Önerilen alanlarda kaldırımların genişletilmesi, yatay ve düşey işaretlemelerin yapılması, sinyalize kavşaklarda yaya geçişlerinin belirgin hale getirilmesi ve yaya geçiş fazlarının ve sürelerinin düzenlenmesi, kent mobilyaları ile bu bölgeler zenginleştirilerek kamusal alanların yaya kimliği güçlendirilmelidir.
- Kent merkezinde yukarıda önerildiği gibi yaya bölgeleri, yaya aksları ve yaya öncelikli bölgelerden oluşan geniş bir yaya sahası oluşturulmuştur. Bir bütünlük ve devamlılık göstermesi için bu bölgeleri birbirine bağlayan yaya geçitleri ve kaldırımların yeni anlayışla ele alınması gerekmektedir.
- Yukarıda yazılan ilkeler göz önünde bulundurularak ve planın karar ilkeleri ve stratejilerine uygun olarak “Bisiklet Şebekesi Oluşturma Yaklaşımı” çerçevesinde yeni bir bisiklet şebekesi oluşturulmuştur (Bkz. Şekil 4).



Şekil 4. Bisiklet Yolu Düzenlemeleri

8.6.Şehirlerarası ve Çevre Belediyeleri Ulaşım Düzenlemeleri

- Ana terminal alanının karayoluna kolay erişilebilirliği, kent trafiğine olumsuz etkisinin olmaması, ayrıca planlanan yeni raylı sistem hatlarının dikkate alınması ile terminal alanlarına ilişkin planlama önerileri geliştirilmiştir. Gaziantep için şehirlerarası terminal alanları tüm ulaşım türlerinde (Havalimanı, otogar ve gar) değerlendirilmiştir.
- Toplu yolculukların gerçekleştiği terminal alanları olan Havalimanı, otogar ve garlar yolcu trafiğinin olduğu yerlerdir. Hedef yılına kadar tüm terminal alanlarının birbiri ile raylı sistem toplu taşıma aracılığıyla entegrasyonu sağlanacaktır.
- Gaziantep'te çevre yerleşimlerden gelen araçları için ilçe terminalleri oluşturulmuştur. Ayrıca UKOME'nin 2014-157 sayılı kararı ile çevre yerleşimlerden ve şehir dışından gelen araçların terminallere ulaşmaları için güzergâhlar belirlenmiştir. Bu güzergâhlar oluşturulurken araçların kent içi trafiğine etkisinin azaltılması dikkate alınmıştır.
- Ana terminal alanının mevcuttaki yerinin korunması ön görülmüştür. Mevcut terminal alanı karayoluna kolay erişimi sağlanmakta, kent içi trafiğine olumsuz bir etkisi bulunmamakta ve kapasitesini uzun yıllar karşılayabilecek durumdadır. Kırsal terminallerde kente ulaşan yolların konumu itibarıyla uygun yerde bulunmaktadır.
- Mevcut otogar aynı zaman da ilçe garajı olarak kullanılacaktır.

- Kilis yolundan gelecek olan araçlar yeni açılacak Bölge Hastanesi ilçe garajına gelebilecekleri gibi çevre yolunu takip ederek otogara da ulaşabilirler.
- Osmaniye yönünden gelecek olan araçlar eğer il dışından geliyorsa D-400 yolunu takip ederek imar planında D-400 ile OSB arasında kalan 50 m'lik yoldan Otogara, il sınırları içerisinde geliyorsa Sani Konukoğlu bulvarı üzerinden Gar arkasında indi-bindi yapıp Bahaddin Nakipoğlu Caddesi üzerinden otogara ulaşacaklardır.
- Kahramanmaraş yönünden gelecek araçlar eğer il dışından geliyorsa D-400 yolunu takip ederek aynı şekilde D-400 ve OSB arasında kalan 50 m'lik yoldan otogara, il sınırları içinden geliyorsa aynı şekilde Sani Konukoğlu bulvarı üzerinden Gar arkasında indi-bindi yapıp Bahaddin Nakipoğlu Caddesi üzerinden otogara ulaşacaklardır.
- Adıyaman yönünden gelecek tüm araçlar, Adıyaman yolu ve Araban yolunu takiben otogara ulaşacaklardır.
- Şanlıurfa yönünden gelecek araçlar ise, D-400 yolundan gelerek Sani Konukoğlu Bulvarı sonrasında Durdu Yetkinşekerci Caddesi üzerinden otogara ulaşacaklardır.

8.7. Kurumsal ve Yasal Yapılanma

- Gaziantep'teki kurumsallık konusuna iki başlık altında öneriler geliştirilmiştir; Belediyenin mevcut ve gelecekte trafik ve ulaşım sistemini yönetecek kurumsal yapısı ve Özel toplu taşıma işletmecilerin kurumsal yapısı.
- Mevcut kent içi işletmelerine ilave olarak yeni işletmelerin Belediye sorumluluğuna girmesi ile işletme çeşitliliğine ve işletmeci çokluğuna rağmen iyi bir organizasyon ile tüm sistem tek bir elden kontrol edilmeli ve yönetilmelidir.
- Gaziantep Büyükşehir Belediyesi'nin hem ulaşım projelerinin uygulanması hem de ulaşım yeni bir bakış çerçevesinde ulaşımın planlaması, yönetimi, denetimi ve koordinasyonu, otoparkların işletilmesi ve ücretlendirilmesi, aktarma terminaleri, ücretlendirme, elektronik ücret toplama sisteminin işletilmesi ve geliştirilmesi, verilerin değerlendirilmesi, bütün işletmelerin araç ve hat performanslarının izlenmesi ve analizi, halkın taleplerinin değerlendirilmesi, araç takip sisteminin işletilmesi ve raporlanması, yaya ve bisiklet kullanımının rehabilitasyonu gibi birçok konuyu yönetecek güçlü bir kurumsal yapı oluşturmalıdır. Bu nedenle belediyenin toplu taşıma işletmeleri için ayrı bir birim olarak önerilmektedir.
- Gaziantep'te kurumsal yapılanma için birbirinden farklı nitelikte hizmet vermekte olan özel taşımacılık yapan ve yukarıda sıralanan işletmecilerin yeni sistemde üstlenecekleri yeni rolleri için işletmelerin bütünleşmesi gerekmektedir.
- Kentle günlük ilişkilerini sürdüren köy ve belde işletmeleri ile 6360 sayılı yasa ile Büyükşehir Belediyesi sorumluluğuna giren ulaşım işletmeleri ayrı ayrı kuracakları tüzel kişilikler ile elektronik ücret toplama sistemine girmeleri ve kurumsallaşmaları önerilmektedir.

- Böylece kentteki bütün işletmeler birleşip tek işletme haline gelecektir. İşletmenin bütün ortakları gelirlerini ortak havuzdan alacağından, aralarındaki fazla yolcu kapma yarışının getirdiği sürtüşme kalkacak, trafiğe olan olumsuz etkileri en aza indirilmiş olacaktır. Daha önemlisi ulaşım planının ön gördüğü yeni roller için direnme sebebi kalmayacaktır.

9. ULAŞIM ANA PLANI İÇİN ÖNERİLEN FAALİYETLERİN ÖZETİ

Kısa vadeli (2016-2020 yılları arası) öneriler kapsamında:

- 3 adet raylı sistem hattının uygulama geçilmesi
- Tramvay hatlarının uzatılması ve işletmelerinin düzenlenmesi
- Raylı sistem hatlarıyla birlikte 3 ana transfer merkezi ve 4 türler arası transfer merkezinin oluşturulması
- 242 adet yeni otobüs temin edilmesi ve otobüs hatlarının düzenlenmesi
- 2 yeni hareket merkezinin oluşturulması
- 1 adet otobüs depolama alanının oluşturulması
- 2 adet yeni raylı sistem depolama alanının oluşturulması
- Yaklaşık 43 km bisiklet yolları
- Kent merkezi yayalaştırma projeleri

Orta vadeli (2021-2025 yılları arası) öneriler kapsamında:

- 1 adet raylı sistem hattının faaliyete geçirilmesi
- 2 adet raylı sistem hattının uzatılması
- Tramvay hattının uzatılması
- Raylı sistem hatlarıyla birlikte 2 türler arası transfer merkezinin oluşturulması
- 418 adet otobüs temin edilmesi ve otobüs hatlarının düzenlenmesi
- 1 yeni hareket merkezinin oluşturulması
- 1 adet otobüs depolama alanının oluşturulması
- Yaklaşık 186 km bisiklet yolunun oluşturulması

Uzun vadeli (2026-2030 yılları arası) öneriler kapsamında:

- 1 adet raylı sistem hattının faaliyete geçirilmesi
- 1 adet raylı sistem hattının uzatılması
- Tramvay hattının uzatılması
- Raylı sistem hatlarıyla birlikte 1 türler arası transfer merkezinin oluşturulması
- 858 adet otobüs temin edilmesi ve otobüs hatlarının düzenlenmesi.



MERKEZ: Selami Ali Mah. Cumhuriyet Cad. Boğaziçi Plaza
NO:46 K:3/4 34664 ÜSKÜDAR/İSTANBUL/TÜRKİYE
TEL :+90 216 651 97 77 (Pbx)
FAKS : +90 216 651 97 79