



**T.C. BAŞBAKANLIK
GÜNEYDOĞU ANADOLU PROJESİ
BÖLGE KALKINMA İDARESİ BAŞKANLIĞI**

**GAP BÖLGESEL ULAŞIM VE
ALTYAPI GELİŞTİRME ÇALIŞMASI**

NİHAİ RAPORU

(YÖNETİCİLER İÇİN ÖZET)

**GAP Ulaşım ve Altyapı
Müşavirlik Hizmetleri Ortaklığı**

**TDST : Temel Mühendislik A.Ş.
Dapta Proje Taahhüt Ltd.Şti.
Su-Yapı Mühendislik ve Müşavirlik A.Ş.
Temelsu Uluslararası Mühendislik A.Ş.**

T.C. BAŞBAKANLIK
GÜNEYDOĞU ANADOLU PROJESİ
BÖLGE KALKINMA İDARESİ BAŞKANLIĞI

GAP BÖLGESEL ULAŞIM VE
ALTYAPI GELİŞTİRME ÇALIŞMASI
NİHAİ RAPORU

YÖNETİCİLER İÇİN ÖZET

GAP Ulaşım ve Altyapı
Müşavirlik Hizmetleri Ortaklığı

TDST : Temel Mühendislik A.Ő.
Dağta Proje Taahhüt Ltd. şti.
Su-Yapı Mühendislik ve Müşavirlik A.Ő.
Temelsu Uluslararası Mühendislik A.Ő.

TEMMUZ 1993

**GAP BÖLGESEL ULAŞIM VE
ALTYAPI GELİŞTİRME ÇALIŞMASI
NİHAİ RAPORU**

YÖNETİCİLER İÇİN ÖZET

İÇİNDEKİLER

	Sayfa No
1. GİRİŞ	1
2. PROJE ÇALIŞMASININ TARİHÇESİ VE KAPSAMI	3
2.1. Planlama	3
2.2. Büyüyen Yerleşim Yerlerinin İmar Planları ve Altyapı Projeleri	3
2.3. Uygulama İçmesuyu Projesi	3
2.4. Özel Ulaşım Projeleri	4
3. MEKANSAL PLANLAMA	5
3.1. Mekansal Planlama Yaklaşımı	5
3.1.1. Mekansal Planlama Sonuçları	5
3.2. İstihdam, Mekansal Oluşumlar	6
3.2.1. Bölgenin Mekansal Yapısı ve Kentsel Kademeler	7
3.2.2. Nüfusun Kentsel Dağılımı	9
3.2.3. Öneriler	10
3.2.4. Sağlık ve Eğitim Hizmetleri	11
. Sağlık Hizmetleri	11
. Eğitim Hizmetleri	12
3.3. Tarım Sektörü Önerileri	12
3.4. Sanayi Sektörü Önerileri	13
4. ULAŞIM PLANLAMASI	23
4.1. Mevcut Ulaşım Sistemi	23
Karayolları	23

. Demiryolları	23
. Havaalanları	24
. Bölge Limanları	24
. Boru Hattı Şebekesi	24
4.2. Ulaşım Planlama Yaklaşımı	24
4.2.1. 2005 Hedef Yılı Yük Taşıma Talebi	25
4.2.2. 2005 Hedef Yılı Yolcu Taşıma Talebi	26
4.2.3. 2005 Hedef Yılı Mevcut Durum Şebekesi	27
4.3. Seçeneklerin Ekonomik Analizleri ve	
Ulaşım Şebekesinin 2005 Hedef Yılında Alacağı Şekil	28
4.3.1. Hedef Yılında (2005'te) Ulaşım Şebekesinin Alacağı Şekil	29
4.4. Konteyner Taşımacılığı	30
4.5. Yatırım Programları	31
4.6. Ulaşım İle İlgili Öneriler	32
5. İMAR PLANLARI VE ALTYAPI PROJELERİ	37
5.1. İmar Planları	37
1/250 000 Ölçekli Çalışma	37
1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları	38
1/5000 ve 1/1000 Ölçekte Nazım İmar Planları	38
5.2. Arazi Kullanım Tedbirleri	39
5.3. Altyapı Projeleri	40
İçmesuyu Projeleri	40
Kanalizasyon Şebeke ve Atıksu Arıtma Projeleri	40
Katı Atık Projeleri	40
Elektrik	40
Tele-İletişim	41
Şanlıurfa İçmesuyu Uygulama Projesi	41
5.4. Yatırım İhtiyacı	41

1. GİRİŞ

Adıyaman, Batman Diyarbakır, Gaziantep, Mardin, Siirt, Şanlıurfa ve Şırnak olmak üzere 8 ilimizin bulunduğu Güneydoğu Anadolu Bölgesi 75256 km² büyüklüğünde olup, ülkemizin % 9.7'sini oluşturmaktadır. 1990 yılı ülke nüfusunun % 9.1'i bu bölgede yaşamaktadır. Yıllık nüfus artışı % 3.48'dir ve ülke ortalaması olan % 2.19'un üstündedir. Ülkemizin iki büyük nehri Fırat ve Dicle'nin içinden aktığı bu Bölge'de, 3.07 milyon hektar tarım arazisi vardır. Bugün, arazilerin % 2.9'u sulanabilmesine rağmen Bölge, temel gıda maddeleri yönünden, bugünkü nüfus için, kendine yeterli üretim düzeyindedir. Bazı tarım ürünlerinde, ülke düzeyinde de önemli bir paya sahiptir.

Sosyo ekonomik göstergeler yönünden "GAP" Bölgesinin ülke geneli ile karşılaştırılması aşağıda verilmiştir. Gayri Safi Bölge Hasılasının (GSBH) ülke içindeki payı 1985 yılı itibarıyla % 4 olup, kişi başına düşen gayrisafi hasıla, ülke ortalamasının % 47.3'ü kadardır.

TABLO 1/1: GAP BÖLGESİ SOSYO-EKONOMİK GÖSTERGELERİNİN ÜLKE GENELİYLE KARŞILAŞTIRILMALI DURUMU

GÖSTERGELER	BİRİM	GAP BÖLGESİ	TÜRKİYE	GAP BÖLGESİ PAYI %
Yüzölçümü	1000 km ²	75.30	779.50	9.7
Toplam Nüfus ⁽²⁾ (1990 Sayımı)	Milyon kişi	5.15	56.40	9.1
Nüfus Artışı ⁽²⁾ (1985-1990)	Yıllık %	3.48	2.19	-
Nüfus Yoğunluğu ⁽²⁾ 1990	Kişi/km ²	68	72	-
Kentsel Nüfus ⁽²⁾	%	56	59	-
Ekonomik Yapı Sektörün GSBH ya da GSYH içindeki payı ⁽¹⁾ 1985				
Tarım	%	39.60	17.70	9.0
İmalat	%	11.70	25.20	1.9
GSBH, GSYH ⁽¹⁾ 1985	Milyon TL	3,709.00	92,310.60	4.0
Kişi Başına ⁽¹⁾ (1988 yıl ortası fiyatlarıyla)	1000 TL	862.00	1,822.00	47.3

Not: ⁽¹⁾ GAP Master Planı, cilt 19 sayfa 2.

⁽²⁾ T.C Başbakanlık Güneydoğu Anadolu Projesi Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı, Nisan 1993.

Bölge kalkınmasını hızlandıracak Güneydoğu Anadolu Projesi'nin (GAP) uygulanmasına geçilmiş olması hızlı kalkınmanın en büyük güvencesidir. Fırat ve Dicle nehirleri üzerinde yapılan ve yapılması öngörülen baraj ve hidro elektrik santraller (HES), sulamalar, tarım ve ulaşım altyapı tesisleri, kentsel, kırsal altyapılar, sanayi, ticaret, sağlık, eğitim ve konut gibi sektörlerdeki yatırımlar ve geliştirilen ve geliştirilecek hizmetler ile GAP, bir entegre kalkınma projesidir. Bu boyutları ile GAP, sadece Güneydoğu Anadolu Bölgesini değil, tüm ülkemizi etkileyecek, çok yönlü bir projedir.

GAP'ın tamamlanması ile sosyo-ekonomik göstergelerde önemli gelişme ve değişimler meydana gelecektir. Beklenen yüksek tarım ve sanayi üretimi, Bölge'de gelir düzeyini yükselterek refahı artıracaktır. GAP enerji programının gerçekleşmesi ile, 1988 yılında ülkemizde su gücünden üretilen toplam enerjiye eşit enerji üretimi söz konusudur. Sulama programının gerçekleşmesi ile de, ülkemizde şimdiye kadar devlet eliyle sulamaya açılan alanların yarısı kadar büyüklükte bir alan daha sulu tarıma açılmış olacaktır.

Cumhuriyet Tarihimizin "Bölgesel Kalkınma" amaçlı en büyük yatırım projesi olan GAP'ın tamamlanması ile özellikle pamuk, çeltik, yonca, yağlı tohumlar, sebze meyva ve benzeri ürünlerde, ülkenin bugünkü tarımsal üretimini katlayabilecek üretim potansiyeli doğacaktır. Tarımsal üretim fazlası ve yeni sanai ürünlerinin dış satımı ile GAP ekonomiyi canlandıracak ve Bölge'de yeni endüstrilerin kurulmasında itici bir güç olacaktır. Kurulan yeni sanayilerin de dış satışları artıracığı kuşkusuzdur.

Doğal kaynaklarının harekete geçirilmesi ve altyapılarının tamamlanması sonucunda, yerli ve yabancı sermaye için Bölge çekici bir duruma gelecektir. Öncelikle un, unlu gıda, deri, bitkisel ve hayvansal yağlar, pamuk ve tekstil sanayilerinin, sonra diğer sanayi dallarının gelişmesi beklenmektedir. Bunların sonucu olarak halkın hayat standardı yükseleceği gibi, ulaşım ve haberleşme ağının gelişmesi ile kırsal-kent ilişkileri artacak ve dışa açılma hızlanacaktır. Bölge'nin yalnız tarım kesiminde 1.9 milyonluk bir istihdam sağlanmış olacaktır.

2. PROJE ÇALIŞMASININ TARİHÇESİ VE KAPSAMI

Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) için; "2005" hedef yılı kabul edilerek, Devlet Planlama Teşkilatı tarafından 1988-1989 yıllarında bir Master Plan hazırlanmıştır (Nihai Rapor, Nisan 1989). Master Plan kalkınmanın amaçlarını, temel stratejilerini, hedeflerini ve gelişme önceliklerini belirlemiştir. Daha sonra, GAP Bölge Kalkınma İdaresi Başkanlığı'nca, "Bölgesel Ulaşım ve Altyapı Çalışması" adı ile Mekansal ve Ulaşım planlama çalışmalarının yapımı ve planlama sonuçlarına dayalı olarak imar planları ve altyapı projelerinin düzenlenmesi işi ele alınmıştır. Çalışma Ocak 1991'de başlamış Haziran 1993'de bitirilmiştir. Bu kapsam içinde aşağıdaki işler ele alınmıştır.

2.1. Planlama

Mekansal planlama ve ulaşım planlaması: Bunlardan elde edilen bulgulara dayalı olarak da kentsel yerleşimlerin fiziksel planlamaları gerçekleştirilmiştir.

2.2. Büyüyen Yerleşim Yerlerinin İmar Planları ve Altyapı Projeleri

- 1/250 000 ölçekli GAP Bölgesi Genel Gelişme Planı,
- Hızlı gelişme gösteren 9 yörelin çevre düzeni planları,
- 6 kentin 1/1000 ölçekli imar planları, (Tablo 5/2),
- 19 kentin 1/5000 ölçekli nazım imar planları (Tablo 5/2) yapılmıştır.

Mevcut ve yapılan imar planları esas alınarak

- 17 kentin orta gerilim elektrik projeleri, 29 kentin içmesuyu, kanalizasyon ve arıtma projeleri ve 45 kentin tele-iletişim projeleri 1/5000 ölçekli olarak yapılmıştır. Çevre düzeni yapılan kesimlerde kırsal altyapı durumunun 1/25 000 ölçekli değerlendirme raporları düzenlenmiştir.
- 2) Kentsel yerleşimlerde katı atıkların toplanma, depolanma yetersizliği, pıssu arıtma sistemlerinin yokluğu veya yetersizliği görülmüş, çevre korumasının öneminin göz önünde tutulmadığı saptanarak, 4 yerleşim yerinde 1/25000 ölçekli katı atık fikir projeleri yapılmıştır. Bunlardan Gaziantep projesi belediye tarafından uygulamaya konulmuştur. 9 kente ait atıksu arıtma işlerine ait 1/25 000 ölçekli fikir projeleri yapılmıştır.

2.3. Uygulama İçmesuyu Projesi

Şanlıurfa Şehri'nin 1/1000 ölçekli içmesuyu uygulama projesi düzenlenmiştir. Susuzluk

çeken Şanlıurfa Şehri'nin içmesuyu tesislerinin, öngörülen yatırım programına uygun olarak gerçekleştirilmesi büyük bir öncelik taşımaktadır.

2.4. Özel Ulaşım Projeleri

- a) GAP Uluslararası Havaalanı projesi,
- b) Atatürk Baraj Gölü Geçişi'ne ait fizibilite çalışması yapılmış ve
- c) GAP Dış Limanları Tesisi çalışması ve potansiyel liman yeri etüd edilmiştir.

Ayrıca imar planları yapılan ve haritaları yeterli olmayan 10 kentin haritalarının yapımı gerçekleştirilmiş ve kullanılmıştır. Jeolojik raporlarına gerek duyulan 12 kentin jeolojik raporları yapılmış ve imar planları düzenlenirken kullanılmıştır.

Sözü edilen ulaşım planlama sonuçlarına göre beliren ulaşım altyapı ihtiyaçları, 2005 hedef yılı itibarı ile bulunmuş ve ulaşım tesislerine ait yatırım tutarları belirlenerek, yatırım program önerileri hazırlanmıştır. Aynı şekilde kentlerin altyapı projelerine ait yatırım tutarları hesaplanarak yatırım önerileri geliştirilmiş bulunmaktadır.

Ulaşım planlaması sonucu olarak ortaya çıkan konteyner işletmelerine ait esaslar ve konteyner terminalleri saptanmıştır. Bunların teşkilatlanmaları ve aşamalı uygulanmasına ilişkin öneriler geliştirilmiştir.

3. MEKANSAL PLANLAMA

3.1. Mekansal Planlama Yaklaşımı

Tarım ve tarıma dayalı sanayilerin konumlandırılmasını ve nüfus tahminlerini içeren ayrıntılı mekansal planlama çalışmaları, Master Plan'da öngörülen kalkınma esasları çerçevesinde yapılmıştır.

İlk aşamada GAP içi, yurt içi ve yurt dışı güncel durumlar incelenip belirlenmiş ve mevcut durum raporları düzenlenmiştir. İlgili kurum ve kuruluşlarla görüşülerek gerekli veriler toplanmış, değerlendirilmiş ve gerektiğinde çapraz kontroller ile tamamlanmıştır.

Veri toplama ve değerlendirme çalışmaları, Yersel Denge Modeli ve Endüstriyel Konum Modeli girdilerini saptamak üzere yapılmıştır. Temel girdi olarak ürün+taşıma fiyatlarını içeren Yersel Denge Modeli ile Bölge'nin yurtiçi ve yurtdışı bölgeler karşısında karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğu ürünler belirlenmiş ve bu modelin çıktıları Endüstriyel Konum Modeli'ne girdi oluşturmuştur. Hedef fonksiyonu bölgesel katma değerini maksimizasyonu olan Endüstriyel Konum Modeli, tarımsal ve sınai faaliyetlerin optimum coğrafi dağılımını belirlemiştir (Mart 1991, R:2). Daha sonra, tarım ve tarıma dayalı sanayilere ilişkin istihdam ve katma değerler hesaplanmış ve kentsel ve kırsal nüfus tahminleri yapılmıştır.

Mekansal planlama çalışmaları sonuçları; ulaşım planlama çalışmalarında ve imar planları ve altyapı projelerinin düzenlenmesinde kullanılmıştır.

3.1.1. Mekansal Planlama Sonuçları

1985 baz yılına kıyasla, 2005 hedef yılında Bölge'de, önemli ekonomik gelişmeler beklenmektedir. Tarım, sanayi-inşaat ve hizmet sektörlerindeki yıllık büyüme hızları sırası ile % 6.2, % 10.9 ve % 8.1 ve GSBH'da % 8.3 olmaktadır. 1988 fiyatları ile kişi başına GSBH'nın artışı, % 3.61'e ulaşmaktadır (Tablo 3/1).

2005 yılı itibarıyla GAP tarımsal üretimler Tablo 3/2'de, tarıma dayalı sanayi ürünleri

Tablo 3/3'de verilmiştir.

Bitkisel ve hayvansal birincil ürünlerden yurtiçinde GAP dışı bölgelere satılanların değeri, 2005 yılı itibariyle 1988 fiyatları ile 480 milyar TL, yurtdışına satılanların ise 755 milyar TL'dir. Bunlar birincil ürünler toplam değerinin sırasıyla % 9.3'ü ve % 14.6'sını teşkil etmektedir. Bölge dışına yapılan birincil ürünlerin toplam satışı 1235 milyar TL'ya ve oran olarak da % 23.9'a ulaşmaktadır (Tablo 3/4).

Aynı şekilde, 1988 yılı fiyatları ile, tarıma dayalı sanayi ürünlerinin yurt içine satılan bölümünün değeri 3477 milyar TL'yi, yurt dışına satılanların parasal değeri ise 557 milyar TL'yi bulmakta, Bölge dışı satışların toplam parasal değeri 4034 milyar TL'sına ve oranı, % 32.5'e ulaşmaktadır (Tablo 3/5).

Bölge'nin hedef yılında, diğer sanayi ürünleri dış satımların kestirilmesi, tarım ve tarım sanayi ürünlerinin dış satımlarıninkine kadar kolay olmamakla beraber hedef yılında Bölge'nin en az 1990 yılı ülke gelişmişlik düzeyini yakalayacaktır. Bölge'den 2005 yılında Bölge dışına yapılacak satışların, 1988 yılı fiyatları ile 5.2 milyar Amerikan Dolarına ulaşması beklenmektedir (Tablo 3/6).

Bölge'den 2005 yılında yurtdışına yapılacak satışlar görece düşüktür. Bunun 3 temel nedeni vardır:

- 1) Bölge nüfusu artacaktır ve bu nedenle bugünkü kişi başına tüketim düzeyinde bile, toplam tüketim artacaktır;
- 2) Kişi başına gelir yükseleceğinden, birçok tüketim kategorisinde kişi başına tüketim artacaktır;
- 3) Bölge bazı ürünlerde ülkenin diğer bölgelerine görece karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olduğundan, Bölge'de yetiştirilen ürünler diğer bölgelerdeki ürünleri ikame edecektir.

3.2. İstihdam, Mekansal Oluşumlar

Mekansal planlama çalışmaları, istihdam ve nüfus gibi iki temel bölge gelişme dinamiğinin büyüklük ve mekansal dağılımının bulunmasına imkân vermiş ve bunların bölge fiziki yapısına

olan etkilerinin tanımlanmasını mümkün kılmıştır.

İstihdam ve nüfus tahminlerinde Bölge'de tarım, tarıma dayalı imalat sanayi ve maden çıkarma faaliyetleri temel sektörler olarak alınmıştır. Bunlar, bölge ekonomik gelişmesinde motor görevini yapacaktır. Toplum hizmetleri, ticaret, inşaat ve diğer sektörler, "servis sektörler"ini oluşturmaktadır. Temel ve servis sektörleri arasındaki sayısal bağlar, sektörel işgücü büyüklüklerine ait zaman serileri kullanılarak ve istatistiki güven sınırları içinde kalınarak bulunmuştur.

Temel ekonomik ilkelere uygun olarak, nüfusun istihdamın bir işlevi olduğu kabul edilmiş, ülke ve bölge benzetimleri kullanılmış ve Çukurova gibi diğer bölgelerin nüfus ve işgücü değerlerinden oluşan zaman serileri yardımı ile nüfus-ışgücü arasındaki sayısal bağımlılar istatistiki yöntemlerle saptanmıştır.

Tarım ve tarıma dayalı sanayilerin kapasite ve yer seçimini belirleyen optimizasyon modeli çıktıları, istihdam ve nüfus tahminlerinde girdi olarak kullanılmıştır. Yapılan bu hesaplamalara göre GAP yatırımlarının gerçekleşmesi ile Bölge'de 1.3 milyonluk bir ek istihdam ile birlikte toplam 3.87 milyonluk bir istihdam yaratılacaktır. Bölge aktivite oranı ise % 37'ye çıkacaktır (Tablo 3/7). Bölgesel istihdam 1985 yılı değerlerine göre % 251'lik bir artış gösterecektir (Tablo 3/8 ve 3/9).

Temel sektörlerin toplam istihdam içindeki payı % 61'dir. Bunun % 51'i tarım, % 10'u imalat sanayine aittir. Maden çıkarılmasının istihdamdaki payı % 0.13 gibi düşük bir oranda kalmaktadır. Bugün ekonomik olmayan, fakat Bölge gelişmesiyle ileride ekonomik olabilecek bazı yatırımlarla bu oranın çok daha artacağı söylenebilir. Hizmetler sektörlerinin istihdama katkısı % 35 dolayında olacaktır. Bunun sektörler itibariyle dağılımı ise toplum hizmetlerinde % 20, ticaretle % 9, inşaatla % 6 ve diğer alt sektörlerde % 4 hisse mertebesindedir.

3.2.1. Bölgenin Mekansal Yapısı ve Kentsel Kademeler

Öngörülen strateji ve eğilimlere uygun dışsal girdilerle 2005 yılı itibariyle Bölge mekansal yapısının muhtemel deseni belirlenmiştir. Bu yapı iki tür mekansal özellik göstermektedir.

Birinci Tür Özellik;

Sulamaya açılacak alanlarda ve/veya bu alanların hemen yakınında bulunan ve hızla nüfus alacağı anlaşılan ovalık alanlardaki yerleşimlerin ortaya koyduğu özelliklerdir. Bu yerleşmeler gerek mevcut işlevleri, kademelenme sıralamasındaki yerleri, yığılmaları ve ulaşım ağlarındaki konumları ve gerekse de sulamaya açılan kesimlerdeki etki alanları itibarıyla farklılaşmaktadır.

İkinci Tür Özellik ise;

Bölge'nin dağlık, engebeli kesiminde sulanamayan ufak tarımsal alanları kontrol eden yerleşmelerin oluşturduğu kümelerdir. Bu kümeler daha az nüfus alma özellikleri ile ortaya çıkmaktadır.

İlk grup çoğunlukla Bölge'nin 4.kademe ve üstü kentleridir. Bugünkü büyük kentler Bölge'nin büyük kenti olma özelliklerini sürdüreceklerdir. Söz konusu yerleşmeler Bölge'nin orta kesiminde kuzeydoğu-güneybatı istikametinde bir kuşak alan içinde yer almaktadır. Gelişme aksları doğrultusunda yoğunlaşan bu kuşak dışında belirlenen alt bölgelerin varlığı da söz konusu olmaktadır. 2005 hedef yılında, günümüzdeki kentsel kademelenmede büyük bir değişim olacağı tahmin edilmemektedir.

Özellikle 4.kademe ve üstü merkezler işlevlerini daha etkin olarak sürdüreceklerdir. Sıralamada yerleri daha düşük olan merkezler ise daha kentsel bir yapı ve işleyişe sahip olacaklardır. Bazı ara, 2,5'uncu, kademe merkezlerin, 3.kademe merkez işlevlerini yüklenecikleri kestirilmektedir. Sektörel işgücü büyüklükleri ve dağılım oranları göz önünde tutulduğunda Gaziantep'in 6.kademe, Diyarbakır'ın 5.kademe merkez işlevlerini sürdürecekleri söylenebilir. 4.kademe merkezler içinde en büyük değişikliğin Şanlıurfa'da olması beklenmektedir. Bu grup içinde bulunan Batman, Mardin, Siirt mevcut durumlarına benzer bir sektörel kompozisyona sahip olacaktır. Bu merkezlerin günümüzdeki işlevlerini artırarak sürdürecekleri sanılmaktadır. Batman'da hizmetler sektöründe, Siirt ve Mardin'de ise imalat sanayinde göreceli gelişmeler olacağı beklenmektedir. Bu merkezlerde istihdam dağılımının daha dengeli ve ülke dağılım oranlarına benzer bir hale gelmesi olasıdır. Hedef yılında Mardin-Kızıltepe bütünleşmesi daha belirgin bir hale gelecek, kentler bir birini tamamlar durumda olacaktır.

Adıyaman'da özellikle ticaret ve hizmetler sektörünün ağırlığı artacaktır. Cizre 4.kademe merkez olma özelliğini sürdürecektir; kentte imalat sanayi ve hizmetler sektöründe istihdam artışları beklenmektedir.

Bölge'de 3. kademe merkezler ve 2.5. kademe, ara kademe, merkezler sıralamadaki yer ve işlevlerini koruyacaklar, fakat başlangıçta açıklanan iki gelişme özelliği burada da gözlenecektir. Sulamaya açılan düzlük kesimlerde veya yakınlarında bulunan Kilis, Nizip, Birecik, Hilvan, Siverek ile Viranşehir, Akçakale, Kızıltepe, Nusaybin, Kurtalan, Çınar, Ergani hedef yılında hizmet sektöründe önem ve istihdam oranlarını korurken, imalat sanayinin toplam istihdama oranı artacak, tarım sektörünün istihdamdaki payı ise azalma gösterecektir. Sulama alanları dışındaki alanlarda yer alan merkezler ise mevcut duruma benzer işlevlerini sürdürecektir.

3.2.2. Nüfusun Kentsel Dağılımı

2005 yılı kent gruplarına göre kent ve nüfus dağılımı değerleri tablo 3.2.2/1'de özetlenmiştir. Buna göre, 2005 hedef yılında nüfus büyük kentlerde yoğunlaşacaktır. Gaziantep, Diyarbakır, Şanlıurfa Bölge nüfusunun 1/3'ünü barındırır hale gelecektir. İmalat sanayi istihdamı % 56.87 oranında buralarda yoğunlaşacağından, bu kentlerin organize sanayi bölgesi gereksinimlerini boyutlarının daha dikkatli bir şekilde göz önünde tutulması gerekecektir. Bu durum, Bölge'deki kentlerin düzeyini ve yerel yönetimin yükümlülüklerinin önemini açıklamaktadır.

TABLO 3.2.2/1 : 2005 YILI KENT GRUPLARINA GÖRE KENT VE NÜFUS DAĞILIMI

NÜFUS BÜYÜKLÜĞÜ İTİBARIYLA KENT KATEGORİSİ	KENT SAYISI	KENT NÜFUSU	(*)	
			BÖLGE TOPLAM NÜFUSUNA ORANI %	BÖLGE KENT NÜFUSUNA ORANI %
300,000 ve daha büyük	3	3,215,428	30.79	48.47
100,000 - 300,000	11	1,731,858	16.58	26.10
20,000 - 100,000	26	1,330,905	12.74	20.06
10,000 - 20,000	18	250,218	2.40	3.77
5,000 - 10,000	11	89,567	0.86	1.35
5,000'den daha az	4	16,267	0.16	0.25
TOPLAM	73	6,634,253	63.53	100.00

(*) Bölge Toplam Nüfusunun 10,442,765 kişi olacağı tahmin edilmiştir.

3.2.3. Öneriler

Bölge'de özellikle büyük ve orta büyüklükteki kentlerde beklenen gelişmenin sağlıklı bir hale getirilmesi, buralarda yığılması beklenen nüfusun ekonomik verimliliğini artırmak ve bu iş gücünden gereğince yararlanılabilmesi için bazı önlemlerin alınması gerekecektir.

Bu yerleşmelerde kentsel kullanımlara sunulmak üzere arsa temini, altyapı sağlanması, ulaşım olanaklarının artırılması, sosyal hizmetlerin sunulması ve bunların bütüncül ve kapsamlı bir fiziki planlama ile gerçekleştirilmesi hayati bir önem arz etmektedir. Özellikle aşağıda özetlenen hususların gerçekleştirilmesi önem taşımaktadır.

1. Büyük bir konut talebinin karşılanması için günümüzdekinden farklı etkin bir konut üretim örgütlenmesi sağlanmalı, bu örgütlenme planlama, projelendirme, yapım ve finansman aşamalarını kapsamalıdır.
2. Bölge'de, konut yapımına ilişkin tüm sektör ve kurumların katkısını içeren programlar düzenlenmelidir. Merkezî ve yerel yönetimlerin, konut sektörünü finanse eden kuruluşların, bankaların ve yapımcıların katkılarının alındığı, bir konut ve finansman modelinin kurulup işletilmesi elzem görülmektedir.
3. Toplu konut olabilecek arazi ve arsa stoku planlanmalı, bunların altyapı yatırımlarında özendirici önlemler düşünülmelidir.
4. Yatırım ve ekonomik teşvik programları yerleşimlerin kademelenmeleri, uzmanlaşmaları ve barındıracakları ümitvar sanayilere göre düzenlenmelidir.
5. Yukarıdaki hususlara, özellikle büyük ve orta büyüklükteki kentlerde özen gösterilmelidir.
6. Organize sanayi bölgeleri ve küçük sanayi siteleri kurulmalı ve bunlar kurulurken çevresel etkileri dikkate alınmalıdır.

3.2.4. Sağlık ve Eğitim Hizmetleri

Toplumsal hizmetler alt başlığı altında yer alan sağlık ve eğitim hizmetlerinin bölge için özel bir önemi bulunmaktadır. Bu nedenle, söz konusu hizmetler için yapılan ayrıntılı çalışmalar aşağıda özetlenmiştir.

. Sağlık Hizmetleri

Sağlık hizmetleri Bölge’de görece az gelişmiş bir alt sektördür. 1990 yılı verilerine göre 10,000 kişiye düşen yatak sayısı 13’dür. Ülke ortalaması 24’tür. Bölge’nin sağlık personeli itibarıyla durumu, fiziki tesisler itibarıyla olan durumundan daha kötüdür.

Sağlık sektörü gelişimi için kabüller ve hedef yılı ihtiyaçları aşağıda özetlenmiştir:

TABLE 3.2.4/1: GAP BÖLGESİ 1990 YILI SAĞLIK HİZMETLERİ DURUMU
VE HEDEF YILI 2005’DE SAĞLIK PERSONELİ İHTİYACI

	BİRİM UZMAN VEYA TEKNİSYENE DÜŞEN HASTA (1990)	HEDEF YILINDA (2005) SAĞLIK PERSONELİ İHTİYACI	
		Adet	%
Hekim	1,001	12,656	23
Dış Hekimi	4,845	2,637	5
Eczacı	3,665	3,164	6
Sağlık Memuru ve Teknisyen	2,838	11,865	21
Hemşire veya Ebe	736	25,313	45
TOPLAM		55,635	100

. Eğitim Hizmetleri

Bölge'nin kalkınmasında karşılaşılabilecek en büyük sorun kuşkusuz eğittir. Bölge'de her eğitim kademesinde yetersizlikler vardır. Okullaşma oranları düşüktür. Okur-yazarlık oranı ülke ortalamasının çok gerisindedir.

Bölge eğitim düzeyinin 2005 yılına kadar eğitim hizmetlerinin ve okulların iyileştirilmesi elzemdir. Genel eğitim yanında Bölge'de mesleki eğitimin ve işbaşında eğitimlerin de önemi büyüktür. Bölge'de özellikle, çiftçi eğitimi dahil, mesleki eğitim yaygınlaştırılıp iyileştirilmedikçe GAP yatırımlarından beklenen faydanın alınması olanaksızlaşacaktır.

3.3. Tarım Sektörü Önerileri

1. Taşlı olan tarım alanlarındaki taşların, sulanacak alanlara öncelik verilerek toplanması özendirilmelidir. Sulanacak alanlarda 167,720 ha, kuru tarım alanlarında 394,650 ha olmak üzere 567,370 ha taşlı ve tarıma uygun arazi bulunmaktadır.
2. Kısa dönemde, sulu tarıma geçilecek 400,310 ha'lık alanda toprak muhafaza önlemlerinin alınması öncelikle gerçekleştirilmelidir.
3. Tarım arazilerinin kabiliyetlerine uygun şekilde kullanımını sağlayacak yasa çıkarılmalı ve sosyal denetim organının kurulmasına ait hükümler yasada yer almalıdır.
4. Mera kullanımını düzenlemek için mera amenajman planlarının yapımı hızlandırılmalıdır.
5. Toprağın optimum kullanımını sağlayacak, ölçek altı tarım işletmelerini iyileştirmeye dönük önlemleri içeren toplulaştırma hizmetlerinin, sulama tesislerinin inşasından önce gerçekleştirilmesini sağlayacak önlemler alınmalı ve bu hizmetler tarla içi geliştirme çalışmalarından önce uygulanmış olmalıdır.

6. Sulu tarım alanlarında sulama suyu yönetimi sistemi tesbit edilmeli ve sistemin işletilmesinde, bakım ve onarımda sivil toplum örgütlerinin katılımını sağlayacak bir kurumsal düzenlemeye gidilmelidir.
7. Bitki desenine göre gübre kullanımı önerileri yapabilecek gübre gereksinimlerini saptayabilecek, hareketli ve sabit toprak laboratuvarlarının yeterli nitelik ve nicelikte kurulması sağlanmalıdır.
8. Bölge ölçeğinde bitki ve hayvan hastalıklarının envanteri çıkarılmalı ve koruyucu hekim ve biyolojik mücadele önlemleri kurumlaştırılmalıdır.

3.4. Sanayi Sektörü Önerileri

1. "Plan Dönemi" sürecinde, Bölge tümüyle köy kapsamında tutularak ve "Genel Teşvik Tedbirleri"ne ek yapılarak girişimcileri Bölge'ye yönlendirecek ve yatırım yapmaya özendirerek özel bağışıklık ve ayrıcalık sağlayan "Bölgesel Teşvik Tedbirleri" alınmalıdır.
2. Bölge'de "Yatırım Müşavirliği Hizmetleri"nin geliştirilmesi, girişimcileri konu, yer, teknoloji seçimi, kapasite tayini, proje üretimi, pazarlama teknik ve yöntemleri gibi konularda aydınlatacak ve yönlendirecek "Danışma Ofisleri"nin kurulması, "Teşvik Uygulama Birimleri"nin yerelleştirilmesi ve "Sivil Toplum Örgütleri" ile "Kamu Kurumları"nı bütünleyen oluşum ve yapılandırma politikaları gündeme girmelidir.
3. Bölge'de üretilecek ürünlerin ulusal ve uluslararası nisbi avantajlarını yükseltmek amacı ile taşıma fiyatları özel destek politikaları ile ucuzlatılmalıdır.
4. Tarımsal girdi ve pazarlama alt yapısını oluşturacak yatırım ve hizmetler öncelikle teşvik edilmelidir.
5. Kentsel kademelenmeye paralel olarak birincil ara malı üretiminden nihai ürün üretimine doğru bir yatırım önceliği tanıma yaklaşımı temel alınmalıdır.

6. 5., 4. kademe yerleşim merkezlerindeki bankacılık ve sigortacılık hizmetleri; borsa ve bord oluşumları; değerlendirme standartlaştırma depolama ve taşıma yatırımları öncelik almalıdır.
7. Orta ve küçük ölçekli sanayinin teşviki için, organize sanayi bölgeleri ve küçük Sanayi sitelerinin kurulmasını amaçlayan yatırımlar öncelikle desteklenmelidir.
8. İhracat Sigorta ve Risk Sermayesi uygulaması Güneydoğu'daki 5. kademe yerleşim yerlerinden başlatılarak ve süreç içinde yaygınlaştırılarak geliştirilmelidir.
9. Bölge'yi "Tarım ve Tarıma Dayalı İmalat Sanayi Ürünlerinin İhracat Merkezi" konumuna getirmek temel hedefi doğrultusunda selektif bir "Teşvik Politikası" geliştirilmelidir.

TABLO 3 / 1 : GAP'IN UYGULANMASI SONUCU BÖLGE'DE MEYDANA GELECEK SEKTÖREL GELİŞME

(1988 Fiyatları İle)

SEKTÖRLER	BİRİM	1985 DEĞER (1)	MASTER PLAN ÖNGÖRÜLERİ		ULAŞIM - ALTYAPI ÇALIŞMASI ÖNGÖRÜLERİ	
			2005 (Seçenek C) (1)		(2005)	
			DEĞER	BUYUME HIZI %	DEĞER	BUYUME HIZI %
Bölge GHS	Milyar TL	3,709	13,929	6.80	18,243.0	8.30
Tarım	Milyar TL	1,467	3,186	4.00	4,907.0	6.20
Sanayi-İnşaat	Milyar TL	858	4,171	8.80	6,762.2 (2)	10.90
Hizmetler	Milyar TL	1,384	6,572	8.10	6,572.0 (3)	8.10
Kişi Başına Gelir	Bin TL	862	1,784	3.71	1,747.0 (4)	3.61

(1) GAP Master Plan Nihai Raporu Sayfa : 10 , Tablo : 8

(2) Agro endüstrisinin toplam sanayi istihdamı içindeki payı
% 32 ve toplam sanayi katma değer içindeki payı
ise % 37 olduğu kabulüne dayanarak hesaplanmıştır.

(3) GAP Master Plan 2005 değeri aynen alınmıştır.

(4) Kişi başına gelir hesabında GAP Bölgesi Nüfusu 10,442,764 alınmıştır.

Not :1988 Yılında 1 ABD Doları karşılığı 1018.35 TL 'dir.

GAP İLLERİ 2005 YILI TARIMSAL ÜRETİM, TÜKETİM ÖZET TABLOSU (Ton)

ÜRÜN	TOPLAM ÜRETİM		GAP İÇİ TÜKETİM		YURT İÇİNE SATILAN		YURT DIŞINA SATILAN	
	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
Arpa	100.0	1,238,858	85.1	1,054,268	10.7	132,558	4.2	52,032
Ayçiçeği	100.0	89,080	100.0	89,080	0.0	0	0.0	0
Antepfıstığı	100.0	46,732	36.1	16,865	11.9	5,577	52.0	24,290
Bakliyat	100.0	591,361	56.8	335,893	0.0	0	43.2	255,468
Bostan	100.0	772,950	50.4	389,567	49.6	383,383	0.0	0
Buğday	100.0	2,115,824	100.0	2,115,824	0.0	0	0.0	0
Meyve	100.0	1,110,925	58.8	653,327	19.2	213,695	22.0	243,903
Mısır	100.0	539,928	72.0	388,557	28.0	151,371	0.0	0
Pamuk	100.0	1,453,193	100.0	1,453,193	0.0	0	0.0	0
Patates	100.0	577,800	100.0	577,800	0.0	0	0.0	0
Saman	100.0	6,212,385	100.0	6,212,385	0.0	0	0.0	0
Sebze	100.0	3,912,646	43.2	1,691,760	15.6	611,171	41.1	1,609,715
Soğan	100.0	332,298	82.3	273,362	17.7	58,936	0.0	0
Soya	100.0	239,596	100.0	239,596	0.0	0	0.0	0
Susam	100.0	80,611	100.0	80,611	0.0	0	0.0	0
Üzüm	100.0	1,929,198	82.0	1,582,820	18.0	346,378	0.0	0
Yerfıstığı	100.0	148,152	100.0	148,152	0.0	0	0.0	0
Yonca	100.0	1,246,632	100.0	1,246,632	0.0	0	0.0	0
Yumurta	100.0	222,634	29.3	65,266	17.3	38,504	53.4	118,864
Yün	100.0	8,292	100.0	8,292	0.0	0	0.0	0
Zeytin	100.0	62,172	100.0	62,172	0.0	0	0.0	0
TOPLAM	100.0	22,931,267	81.0	18,685,422	8.7	1,941,573	10.3	2,304,272

TABLO 3 / 3 : GAP İLLERİ 2005 YILI SANAYİ ÜRÜNLERİ ÜRETİM, TÜKETİM ÖZET TABLOSU (Ton)

ÜRÜN	ÜRETİM		GAP İÇİ TÜKETİM		YURT İÇİNE SATILAN		YURT DIŞINA SATILAN	
	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
Un	100.0	1,249,948	100.0	1,249,948	0.0	0	0.0	0
Bulgur	100.0	354,376	48.6	172,299	51.4	182,077	0.0	0
Ekmek	100.0	1,893,863	100.0	1,893,863	0.0	0	0.0	0
Kepek	100.0	442,208	100.0	442,208	0.0	0	0.0	0
Makarna	100.0	210,100	22.4	47,022	77.6	163,078	0.0	0
Hamyağ	100.0	276,817	100.0	276,817	0.0	0	0.0	0
Sıvıyağ	100.0	143,225	43.3	62,088	56.7	81,137	0.0	0
Margarin	100.0	160,070	44.1	70,520	55.9	89,550	0.0	0
Küspe	100.0	1,072,691	100.0	1,072,691	0.0	0	0.0	0
Pamuk Lifi	100.0	566,734	100.0	566,734	0.0	0	0.0	0
Çiğit	100.0	886,467	100.0	886,467	0.0	0	0.0	0
Pamuk ipliği	100.0	464,614	51.2	237,700	48.8	226,914	0.0	0
Pam.Dok (000 m2)	100.0	646,548	25.9	167,547	54.9	354,838	19.2	124,163
Yün ipliği	100.0	6,773	100.0	6,773	0.0	0	0.0	0
Yün.Dok (000 m2)	100.0	8,466	100.0	8,466	0.0	0	0.0	0
Halı (000 m2)	100.0	3,950	66.2	2,615	33.8	1,335	0.0	0
Kırmızı Et	100.0	163,008	100.0	163,008	0.0	0	0.0	0
BBHD (Adet)	100.0	560,992	100.0	560,992	0.0	0	0.0	0
KBHD (Adet)	100.0	2,073,119	100.0	2,073,119	0.0	0	0.0	0
Et Mamulleri	100.0	3,668	100.0	3,668	0.0	0	0.0	0
Beyaz Et	100.0	277,708	26.3	72,953	24.4	67,837	49.3	136,918
Süt-Yoğurt	100.0	1,527,149	100.0	1,527,149	0.0	0	0.0	0
Peynir	100.0	41,465	100.0	41,465	0.0	0	0.0	0
Tereyağı	100.0	31,165	100.0	31,165	0.0	0	0.0	0
BBMD (Adet)	100.0	560,992	100.0	560,992	0.0	0	0.0	0
KBMD (Adet)	100.0	2,073,119	100.0	2,073,119	0.0	0	0.0	0
Ayakkabı (000 Çift)	100.0	26,751	50.4	13,492	49.6	13,259	0.0	0
Bira	100.0	65,291	64.2	41,944	35.8	23,347	0.0	0
Malt	100.0	24,406	0.0	0	0.0	0	100.0	24,406
Şarap	100.0	17,338	42.3	7,336	57.7	10,002	0.0	0
Rakı	100.0	218,750	15.9	34,690	84.1	184,060	0.0	0
Salça	100.0	39,756	44.7	17,778	55.3	21,978	0.0	0
Zeytin Yağı	100.0	8,082	100.0	8,082	0.0	0	0.0	0
Prina	100.0	6,780	100.0	6,780	0.0	0	0.0	0
Sabun	100.0	8,136	100.0	8,136	0.0	0	0.0	0

TABLO 3 / 4 . GAP BÖLGESİ TARIM ÜRÜNLERİ 2005 YILI TÜKETİMİNİN DEĞER İTİBARIYLA MEKANSAL DAĞILIMI (1000 TL)

(1998 Fiyatları İle)

ÜRÜN	TOPLAM		GAP İÇİ TÜKETİM		YURT İÇİ SATIŞ		YURT DIŞI SATIŞ	
	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
Arpa	100.0	138,835,831	85.1	118,114,692	10.7	14,908,539	4.2	5,812,599
Ayçiçeği	100.0	29,663,707	100.0	29,663,707	0.0	0	0.0	0
Anleplistiği	100.0	155,056,776	36.1	55,958,070	11.9	18,504,486	52.0	80,594,220
Bakliyat	100.0	151,647,902	56.8	86,154,793	0.0	0	43.2	65,493,109
Bostan	100.0	115,201,350	50.4	58,014,495	49.6	57,186,855	0.0	0
Buğday	100.0	293,818,845	100.0	293,818,845	0.0	0	0.0	0
Meyve	100.0	453,257,227	58.8	266,557,243	19.2	87,187,560	22.0	99,512,424
Mısır	100.0	64,791,360	72.0	46,626,840	28.0	18,164,520	0.0	0
Pamuk	100.0	1,162,554,506	100.0	1,162,554,506	0.0	0	0.0	0
Patates	100.0	99,959,400	100.0	99,959,400	0.0	0	0.0	0
Saman	100.0	165,715,582	100.0	165,715,582	0.0	0	0.0	0
Sebze	100.0	902,018,284	43.2	390,028,655	15.6	140,915,402	41.1	371,074,227
Soğan	100.0	60,478,236	82.3	49,751,884	17.7	10,726,352	0.0	0
Soya	100.0	67,086,774	100.0	67,086,774	0.0	0	0.0	0
Susam	100.0	96,529,836	100.0	96,529,836	0.0	0	0.0	0
Üzüm	100.0	501,591,397	82.0	411,533,117	18.0	90,058,280	0.0	0
Yerliştığı	100.0	114,373,718	100.0	114,373,718	0.0	0	0.0	0
Yonca	100.0	274,259,063	100.0	274,259,063	0.0	0	0.0	0
Yumurta	100.0	247,791,196	29.3	72,640,613	17.3	42,854,951	53.4	132,295,632
Yün	100.0	21,286,785	100.0	21,286,785	0.0	0	0.0	0
Zeytin	100.0	55,022,220	100.0	55,022,220	0.0	0	0.0	0
TOPLAM	100.0	5,170,939,995	76.1	3,935,650,838	9.3	480,506,945	14.6	754,782,211

TABLO 3 / 5 : GAP BOLGESİ SANAYİ ÜRÜNLERİ 2005 YILI TÜKETİMİNİN DEĞER (TİBARIYLA MEKANSAL DAĞILIMI (1000 TL)

(1988 Fiyatları İle)

ÜRÜN	TOPLAM		GAP İÇİ TÜKETİM		YURT İÇİ SATIŞ		YURT DIŞI SATIŞ	
	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar	%	Miktar
Un	100.0	314,320,257	100.0	314,320,257	0.0	0	0.0	0
Bulgur	100.0	103,336,042	48.6	50,242,388	51.4	53,093,653	0.0	0
Ekmek	100.0	463,996,435	100.0	463,996,435	0.0	0	0.0	0
Kepek	100.0	95,222,015	100.0	95,222,015	0.0	0	0.0	0
Makarna	100.0	141,397,300	22.4	31,645,806	77.6	109,751,494	0.0	0
Hamyağ	100.0	236,124,901	100.0	236,124,901	0.0	0	0.0	0
Siviy yağ	100.0	143,225,000	43.3	62,088,000	56.7	81,137,000	0.0	0
Margarin	100.0	224,098,000	44.1	98,728,000	55.9	125,370,000	0.0	0
Kuspe	100.0	187,720,925	100.0	187,720,925	0.0	0	0.0	0
Pamuk Lifi	100.0	1,265,517,022	100.0	1,265,517,022	0.0	0	0.0	0
Çiğit	100.0	827,073,711	100.0	827,073,711	0.0	0	0.0	0
Pamuk İpliği	100.0	1,607,564,440	51.2	822,442,000	48.8	785,122,440	0.0	0
Pamuklu Dokuma	100.0	1,525,853,280	25.9	395,410,920	54.9	837,417,680	19.2	293,024,680
Yün İpliği	100.0	45,331,689	100.0	45,331,689	0.0	0	0.0	0
Yünlü Dokuma	100.0	182,019,000	100.0	182,019,000	0.0	0	0.0	0
Halk (000 m2)	100.0	91,574,167	66.2	60,624,417	33.8	30,949,750	0.0	0
Kırmızı Et	100.0	710,432,333	100.0	710,432,333	0.0	0	0.0	0
BBHD (Adet)	100.0	74,611,936	100.0	74,611,936	0.0	0	0.0	0
KBHD (Adet)	100.0	55,974,213	100.0	55,974,213	0.0	0	0.0	0
Et Mamulleri	100.0	15,699,040	100.0	15,699,040	0.0	0	0.0	0
Beyaz Et	100.0	521,572,652	28.3	137,015,461	24.4	127,406,931	48.3	257,150,260
Süt-Yoğurt	100.0	1,042,024,668	100.0	1,042,024,668	0.0	0	0.0	0
Peynir	100.0	231,432,751	100.0	231,432,751	0.0	0	0.0	0
Tereyağı	100.0	167,954,418	100.0	167,954,418	0.0	0	0.0	0
BBMD (Adet)	100.0	258,056,320	100.0	258,056,320	0.0	0	0.0	0
KBMD (Adet)	100.0	99,509,712	100.0	99,509,712	0.0	0	0.0	0
Ayakkabı (000 Çift)	100.0	360,767,553	50.4	181,954,911	49.6	178,812,642	0.0	0
Bira	100.0	55,693,223	64.2	35,778,232	35.8	19,914,991	0.0	0
Malt	100.0	7,037,063	0.0	0	0.0	0	100.0	7,037,063
Şarap	100.0	13,870,400	42.3	5,868,800	57.7	8,001,600	0.0	0
Rakı	100.0	1,312,500,000	15.9	208,140,000	84.1	1,104,360,000	0.0	0
Salça	100.0	27,590,664	44.7	12,337,932	55.3	15,252,732	0.0	0
Zeytin Yağı	100.0	16,648,920	100.0	16,648,920	0.0	0	0.0	0
Prina	100.0	2,712,000	100.0	2,712,000	0.0	0	0.0	0
Sabun	100.0	10,438,488	100.0	10,438,488	0.0	0	0.0	0
GENEL TOPLAM	100.0	12,438,900,538	67.6	8,405,097,621	27.9	3,476,590,913	4.5	557,212,003

TABLO 3 / 6 : GAP BÖLGESİ SATIŞLARI

(1988 Fiyatları ile)

İHRACAT MALLARI	1989 YILI DIŞ SATIŞ DEĞERİ (ABD \$)	2005 YILI SATIŞLARI		TOPLAM SATIŞ DEĞERİ (ABD \$)
		YURT İÇİ BÖLGELER SATIŞ DEĞERİ (ABD \$)	YURT DIŞI ÜLKELER SATIŞ DEĞERİ (ABD \$)	
Hayvan, Hayvan Ürün ve Mamulleri	271,561,169	167,193,387	382,428,332	549,621,719
Bitkisel Ürünler ve Mamulleri	100,401,148	1,919,314,051	618,180,038	2,537,494,089
Pamuk, Pamuk İpliği ve Dokuma	54,171,636	1,593,303,009	287,744,567	1,881,047,576
Yün ve Yünlü Mamuller ve Dokuma		30,392,005		30,392,005
Diğer Sanayi Mamulleri		175,590,555		175,590,555
TOPLAM	426,133,953	3,885,793,007	1,288,352,937	5,174,145,944

NOT :

- 1) 1989 Yılında :

Canlı hayvan dönüşüm katsayısı	=0.6589936
Hayvan ürünleri dönüşüm katsayısı	=0.5842937
Sebze meyve dönüşüm katsayısı	=0.5834933
Bakliyat dönüşüm katsayısı	=0.4755141
Tahıllar dönüşüm katsayısı	=0.4615023
Diğer tarım ürünleri dönüşüm katsayısı	=0.5382568
Tarım genel dönüşüm katsayısı	=0.5512177
- 2) 1988 yılında 1 ABD \$ karşılığı ortalama 1,018.35 TL'dir.

TABLO 3 / 7 : PLAN HEDEF (2005) YILINDA BÖLGESEL İSTİHDAM DAĞILIMI

SEKTÖRLER	BÖLGE		KENT		KIR	
	Adam/yıl	Oran (%)	Adam/yıl	Oran (%)	Adam/yıl	Oran (%)
Tarım	1,974,001	51.01	138,477	8.08	1,835,524	85.12
istihraç	5,005	0.13	3,808	0.22	1,197	0.06
İmalat	371,900	9.61	331,160	19.33	40,740	1.89
Ara Toplam	2,350,906	60.75	473,445	20.15	1,877,461	87.06
EGS	11,072	0.29	9,038	0.53	2,034	0.09
İnşaat	250,577	6.47	204,553	11.94	46,024	2.13
Ticaret	346,206	8.95	282,617	16.49	63,589	2.95
UHD	115,996	3.00	94,691	5.53	21,305	0.99
Hizmetler	795,317	20.55	649,238	37.89	146,079	6.77
Ara Toplam	1,519,168	39.25	1,240,137	72.37	279,031	12.94
Toplam	3,870,075	100.00	1,713,583	100.00	2,156,492	100.00
Nüfus	10,442,764		6,634,255		3,808,509	

Aktivite Oranları a) Bölge : 0.371
b) Kent : 0.258
c) Kır : 0.566

TABLO 3 / 8 : 1985-2005 DÖNEMİNDE BÖLGE'DE İSTİHDAMIN MUTLAK ARTIŞINA GÖRE SEKTÖR SIRALAMASI

BÜYÜKLÜK SIRASI	SEKTÖRLER	İSTİHDAM (Adam / Yıl)		İSTİHDAM MUTLAK ARTIŞI (Adam / Yıl) (1985-2005)
		1985 YILI	2005 YILI	
1	Tarım	1,097,855	1,974,001	876,146
2	Hizmetler	195,844	795,317	599,473
3	Sanayi	76,188	371,900	295,712
4	Ticaret	79,488	346,206	266,718
5	İnşaat	49,451	250,577	201,126
6	UHD	37,782	115,996	78,214
7	EGS	1,219	11,702	10,483
8	Madencilik	3,104	5,005	1,901
TOPLAM		1,540,931	3,870,075	2,329,143

TABLO 3 / 9 : 1985-2005 DÖNEMİNDE BÖLGE'DE İSTİHDAMIN ARTIŞ ENDEKSİNE GÖRE SEKTÖR SIRALAMASI

BÜYÜKLÜK SIRASI	SEKTÖRLER	İSTİHDAM (Adam / Yıl)		İSTİHDAM ARTIŞ ENDEKSİ (1985=100)
		1985 YILI	2005 YILI	
1	EGS	1,219	11,072	959.97
2	İnşaat	49,451	250,577	506.72
3	Sanayi	76,188	371,900	488.13
4	Ticaret	79,488	346,206	435.54
5	Hizmetler	195,844	795,317	406.10
6	UHD	37,782	115,996	307.10
7	Tarım	1,097,855	1,974,001	179.81
8	Madencilik	3,104	5,005	161.24
TOPLAM		1,540,931	3,870,075	251.15

4. ULAŞIM PLANLAMASI

Üretim düzeyinin yükselmesi, Bölge'nin ekonomik, sosyal yapısının değişmesi, kısaca GAP'ın başarısı, Bölge'nin ulaşım sisteminin gelişmesi ile sıkı sıkıya bağlıdır. Ulaşım sistemlerinin toplumun etkinliğinin ve verimliliğinin artması, halkın eğitim, öğretim, sağlık gibi alanlarda kısıtlı olanaklardan yeterince yararlanmalarının sağlanması ve ürünlerin pazarlara gecikmeden ve bozulmadan ulaştırılması yönünden yaşamsal bir önemi vardır. Diğer bir deyişle, ulaşım insan ve doğal kaynakların gelişmesini sağlayan, ekonomik ve kültürel bir olgudur. Ulaşım planlaması bu bakış açısı göz önünde tutularak yapılmıştır.

4.1. Mevcut Ulaşım Sistemi

Ulaşım sistemi, karayolları (devlet ve il yollarından meydana gelen anayol ağı) ile köy yolları, demiryolları, hava yolları, bölge limanları, boru hatları şebekelerinden oluşmaktadır. Ulaşım planlama modelinde karayolları (anayol ağı) ve demiryollarının beraberce baz şebekeyi oluşturduğu düşünülmüştür. Hava ulaşımı, limanlar ve boru hatları ayrıca değerlendirilmiştir.

. Karayolları

Bölge'de, 1992 yılı sonu itibarı ile, 5,259 km devlet ve il yolu ve 30,298 km köy yolu olmak üzere toplam 35,537 km yol ağı mevcuttur. Yapımı başlamış bulunan Adana-Gaziantep oto yolunun 50 km'si bu Bölge'dedir.

. Demiryolları

Bölge'de biri, güney hududu boyunca uzanan Güney demiryolu ve diğeri Bölge kuzeyinde Malatya'yı Diyarbakır, Batman yolu ile Kurtalan'a bağlayan iki demiryolu hattı bulunur. Bunların uzunluğu 805 km'dir ve ikisi de tek hatlıdır. Demiryolundan doğrudan yararlanan iller Diyarbakır, Batman ve Gaziantep'dir.

. Havaalanları

Bölge'de Diyarbakır, Gaziantep ve Batman'da bulunan üç adet ve yakın çevrede Adana ve Malatya'da iki adet konvansiyonel havaalanı bulunmaktadır. Bundan başka, Bölge içinde Şanlıurfa ve Siirt'te, çevrede Elazığ, İskenderun da olmak üzere Bölge'ye hizmet veren toplam 4 adet stol tipi (short take off and landing) havalanı bulunmaktadır (Tablo 4/2).

. Bölge Limanları

GAP Bölgesi'ne hizmet verebilecek limanlar Güneydoğu Akdeniz Bölgesi'nde bulunmaktadır. Bunlar İskenderun, Mersin, İsdemir, Ekinciler, Gübre Fabrikaları ve Toros Gübre Limanları'dır (Tablo 4/3). Ayrıca ufak yanaşma, bağlama, yükleme ve boşaltma hizmetleri veren iskele ve dolfenler bulunmaktadır. Yapılan analizler sonucu Mersin ve İskenderun Limanları'nın, öngörülen kapasite artışları ile birlikte, GAP Bölgesi'nin yaratacağı ilave taşıma talebine cevap verebilecek büyüklükte oldukları belirlenmiştir.

. Boru Hattı Şebekesi

Bölge'de bulunan ana boru hatları, ham petrol taşımacılığında kullanılmaktadır. Ülke içerisindeki toplam uzunluğu 1,297 km olan ve birbirine paralel iki hattan oluşan Irak-Yumurtalık Boru Hattı'nın kapasitesi 70.9 milyon ton/yıl'dır. Bu hattın yanısıra gene ham petrole yönelik Batman-Dört Yol, Şelmo-Batman, Sarıcak-Pirinçlik, Adıyaman-Sarıl, Karakuş-Sarıl ve doğal gaz taşımacılığında kullanılan Çamurlu-Mardin boru hatları bulunmaktadır.

4.2. Ulaşım Planlama Yaklaşımı

Ulaşım planlama çalışmalarına başlarken baz yılı olarak 1988 yılı seçilmiştir. Ulaşım sistemlerinin altyapısı ve diğer incelemeler bu seçime uygun olarak yapılmıştır. Bu kapsamda karayolu, demiryolu, limanlar, boru hatlarından oluşan altyapı sistemlerinin envanteri ve fiziki özellikleri incelenerek kapasiteleri hesaplanmıştır. Mevcut ulaşım altyapısının yanı sıra Bölge'nin sosyo-ekonomik durumunu ortaya çıkaracak veri ve parametreler saptanmıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılan dingil ağırlığı etüdüleri ve trafik sayımları ile TCDD istatistiklerinden yararlanılarak başlangıç, bitiş yolculuk matrisleri belirlenmiştir. Belirlenen yük yolcu hareketleri Bölge'deki taşımacı kuruluşlarla yapılan anketler ile test edilmiştir. Baz yılında altyapının durumu, ilgili kamu kuruluşlarının envanter etüdüleri ve arazi gözlemlerinden yararlanılarak saptanmıştır. Kullanılan benzetim (simulation) modeli 1988 yılı verileriyle kalibre edilmiştir. Modelin başlıca girdileri, belirlenen bölgelere göre nüfus, istihdam, gayrisafi yurt içi hasılası, otomobil sahipliği, yük yolcu taşıma fiyatları ve bölgedeki ulaşım sistemleri üzerindeki yük ve yolcu trafikleri gibi verilerle, mevcut ulaşım sistemlerinin fiziksel özellikleri ve kapasiteleridir. Ulaşım modeli çıktıları ise, ana ulaşım şebekesi üzerindeki trafik akımları ile bu akımlara bağlı olarak hesaplanan sistem performans göstergeleridir.

Modelin 2005 hedef yılı çıktıları ile yük yolcu ulaşım talebinin şebeke üzerinde ortaya çıkardığı sıkışıklık ve dar boğazlar belirlenmiştir. Böylece belirlenen darboğazları gidermek üzere stratejiler oluşturulmuş ve bu stratejilere uygun ve 2005 hedef yılında, ortaya çıkması beklenen yük ve yolcu ulaşım talebini karşılayacak alternatif şebeke önerileri hazırlanmıştır. Hazırlanan ulaşım şebekeleri, modelde tek tek denenerek, sonuçta değişik yatırım seçenekelerini içeren üç ana sistem saptanmıştır.

Her sistemin performans göstergeleri ayrı ayrı hesaplanmıştır. Hesaplanan sistem performans göstergeleri ile birlikte, altyapı işletme ve bakım maliyetleri, yolcu ve yük zamanının ekonomik değerleri ve taşınmayan yüklerin katma değer kayıpları kullanılarak sistemlerin ekonomik değerlendirilmesi yapılmış ve en ekonomik çözümler belirlenmiştir.

4.2.1. 2005 Hedef Yılı Yük Taşıma Talebi

2005 hedef yılı yük taşıma talebi genel olarak üç ana grup olarak ele alınmıştır.

Birinci Grup: Tarım ve tarıma dayalı sanayi ürünlerinin taşıma matrisleri. Bu veriler mekansal planlama model çıktısı olarak elde edilmiştir.

İkinci Grup : Diğer yükler olarak isimlendirilen, GAP Bölgesi'nde tüketileceği öngörülen, sanayi hammadde ve ürünlerinin oluşturduğu tüketim malları. Bunlar mekansal planlama sırasında saptanan parametreler kullanılarak hesaplanmıştır.

Üçüncü Grup: Transit trafiği. 2005 yılındaki transit trafiğinin erişeceği boyut Irak'taki ekonomik ve politik durumun belirsizliği nedeni ile saptanamamıştır. Transit trafiği GAP Master Planı'ndaki yük trafiği artışı esas alınarak ve yılda % 4 artış olacağı varsayılarak hesaplanmıştır.

Birinci gruba giren matrisler ana şebeke üzerindeki trafik akımını vermiştir. Ulaşım planlama alt bölgeleri içinde tüketilen ürünler genelde köy yolları üzerinde, ana ulaşım ağı dışında, taşınmakla beraber bir kısmının ana ulaşım ağı üzerinde taşındığı da bir gerçektir. Ana yolları kullanabilecek bu trafiğin etkisinin modele yansıtılabilmesi amacıyla, her mal için toplam üretim ve alt bölgeler arası taşıma miktarları ayrı ayrı incelenmiş ve her ürün için Bölge içinde taşınması öngörülen kısımdan % 25'inin, ulaşım modelinin ana yolları üzerinde taşınacağı var sayılmıştır. Bu esaslar çerçevesinde bulunan yük trafiği Tablo 4/1'de verilmiştir.

4.2.2. 2005 Hedef Yılı Yolcu Taşıma Talebi

GAP Bölgesi'nde yolcu taşıma talebi, karayolu (otomobil, minibüs, otobüs), demiryolu ve havayolu taşımacılığı ile karşılanmaktadır. Havayolu yolcu talebi, ulaşım modeli dışında, hava alanı bulunan illerin nüfus ve istihdam değerleri ve havayolu yolcu taşıma fiyatları ile belirlenen talep fonksiyonları kullanılarak bulunmuştur. Havayolu dışında kalan yolcu trafiği tahmininde ise 1988 yılı verileri ile elde edilen parametreler kullanılmıştır. 1988 yılında her ulaşım altyapı bölgesinin toplam yolculukları (otomobil, otobüs, demiryolu için ayrı ayrı olmak üzere) regrasyon analizleri yapılarak incelenmiştir. Bu analizler sonucunda istatistiksel olarak anlamlı katsayıların doğru yönde olanları ve mevcut istatistiksel değerleri yakından izleyen "fonksiyonlar" belirlenmiştir. Sonuçlar Tablo 4/1'de verilmiştir.

Bu çalışmaların yanısıra, bir karşılaştırma yapmak amacı ile GAP'sız seçenek olarak isimlendirilen bir çalışma yapılmıştır. Master Plan'da öngörülen yıllık % 4 yıllık yük akım

artışı, % 4.6 yolcu akımları artışı kabulü ile 2005 yılı için günlük yükler hesaplanmıştır (Tablo 4/1).

4.2.3. 2005 Hedef Yılı Mevcut Durum Şebekesi

1988 baz yılından günümüze kadar yapılan yol iyileştirmelerinin yanı sıra, halen inşaatı devam eden, yatırım programına alınmış, ulaşım altyapı projelerinin içerdiği yatırımlarla ulaşım şebekesinin 2005 yılında alacağı şekil saptanmıştır. 2005 yılında oluşacağına yukarıda değinilen yüklerden doğan trafik akım atamalarının, bu şebeke üzerinde yaratacağı dar boğazlar ve sorunlu kesimler tesbit edilmiştir. Kullanılan ulaşım modelinde türel ayırım ve atama etapları bir arada gerçekleştirilmiştir. Modelde 25 değişik yük grubu, transit trafik ve boş kamyon trafiği uygun zaman değerleri, taşıma biçimi, transfer süre ve maliyetleri kullanılarak ayrı ayrı atamalarla kamyon toplam akımları bulunmuştur. Demiryollarında ise gene aynı yöntemlerle akımlar ham ton olarak belirlenmiştir.

Kara yollarında akım/kapasite oranı 0.80'ni aşan kesimler dar boğaz olarak işaretlenmiş, demiryollarında ise akım/kapasite oranı 0.95'i aşan kesimler sorunlu kesimler olarak nitelendirilmiştir.

Karayollarında sorunlu kesimler genelde Gaziantep-Şanlıurfa-Habur güzergahında görülmektedir. Ulaşım sisteminde oluşan darboğazları giderecek ulaşım önerilerinden oluşan üç seçeneğin ekonomik analizleri yapılmıştır.

Birinci seçenekte, dar boğaz oluşan kesimlerde, karayolu ve demiryollarında sıkışıklığı giderici iyileştirme projeleri uygulanmıştır. Bu seçenek, "iyileştirmeseçeneği" olarak isimlendirilmiştir. İyileştirme projelerinin yatırım ihtiyacı 1992 yılı fiyatları ile bulunmuştur. Bu seçenekte karayollarında 5,382,369 milyon TL. ve demiryollarında 189,446 milyon TL. olmak üzere toplam 5,571,815 milyon TL. tutarında yatırım gerekmektedir. Bu seçenek en ekonomik seçenek olarak ortaya çıkmıştır.

İkinci seçenek, Güney Demiryolu Projesi'nin (Nizip-Habur arası), diğer karayolu iyileştirmeleri ile beraber yer aldığı seçenek olup "demiryolu ağırlıklı seçenek" olarak

isimlendirilmiştir. Bu seçenek içerisinde yer alan yatırımların gerçekleştirilmesi için, 1992 yılı fiyatlarıyla, karayollarında 3,477,533 milyon TL. olmak üzere toplam 14,935.788 milyon TL. düzeyinde harcama gerekmektedir. Yapılan ekonomik analizlerde bu seçenek uygun bulunmamıştır.

Üçüncü seçenek, karayolu ağırlıklı olup Gaziantep-Şanlıurfa oto yolunun Habur sınır kısmına kadar uzatılmasını, TEM (Trans European Motorway) Projesi'nin tamamlanmasını içermektedir. Bu seçenekte ise gene 1992 yılı fiyatlarıyla, karayollarında 10,418,156 milyon TL., demiryollarında 189,446 milyon TL. olmak üzere toplam 10,607,602 milyon TL. tutarında yatırım gerekmektedir. Bu seçenek de ekonomik bulunmamıştır.

4.3. Seçeneklerin Ekonomik Analizleri ve Ulaşım Şebekesinin 2005 Hedef Yılında Alacağı Şekil

Yukarıda açıklanan üç seçeneğin ekonomik değerlendirilmesi yapılmış ve en düşük indirgenmiş toplam maliyete sahip olması nedeni ile 1.seçenek uygulama için önerilmiştir. Ekonomik değerlendirmelerde;

1. Proje maliyet ve faydaları 1993-2012 yılları arasındaki 20 yıllık dönem için ele alınmıştır.
2. Maliyetler 1992 yılı sabit fiyatları ile hesaplanmıştır. Ulaşım model çalışmasında baz yılı 1988 yılı alınmış olduğundan bu yıla ait fiyatların, 1992 yılı fiyatlarına dönüştürülmesi için 7.4702 katsayısı kullanılmıştır.
3. İskonto yüzdesi % 12 alınmıştır.
4. Transit trafiği öngörülen bütün seçenekler için aynı olduğundan transit trafiğinden kaynaklanacak ekonomik fayda (geçiş ücretleri, ekonomik taşıma gelirleri) değerlendirilmemiştir.
5. Hedef yılı 2005 yılından sonra demiryolu hat kapasitelerinin doygun duruma gelmesi nedeni ile tüm seçeneklerde 2005 sınırlamasında demiryolu trafiği sabit alınmıştır.
6. Vergi ve sübvansiyon gibi gerçek kaynak kullanımını temsil etmeyen transferler finansal maliyetlerden çıkartılarak ekonomik maliyetler elde edilmiştir.

Ekonomik değerlendirmede başlıca;

- . Net bugünkü değer (NPV)
- . Ekonomik verimlilik oranı (EIRR)
- . Net bugünkü değer/İndirgenmiş yatırım maliyet (NPV/C)
- . İndirgenmiş yatırım maliyet (C) ölçütleri kullanılmıştır.

4.3.1. Hedef Yılında (2005'te) Ulaşım Şebekesinin Alacağı Şekil

Seçenek I en düşük indirgenmiş toplam maliyete sahip çözüm olarak ortaya çıkmıştır. Bu nedenle, 2005 hedef yılında GAP Bölgesi ulaşım Şebekesinin alacağı Şekil olarak önerilmektedir.

Hedef yılı ulaşım sistemine dahil bulunan ulaşım alt sistemleri özetle aşağıdaki gibidir.

Karayolları :

Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından programlanmış yatırımların, programlandığı Şekilde gerçekleşeceği öngörölmektedir. Bu projelere ilaveten Tablo 4/4 de verilen ve Seçenek I Ulaşım Şebekesi'ni tamamlayan yatırımların da hedef yılına kadar gerçekleşeceği öngörölerek yatırım programına dahil edilmiştir.

Bu iki grup projenin yanısıra, çalışmada "özel projeler" kapsamında ele alınan ve 1992 yılı fiyatlarıyla yatırım bedeli 258,965 milyon TL. olan, Kahta-Siverek bağlantısını sağlayacak Atatürk Baraj Gölü Köprü Geçişi de yatırım programına alınmıştır.

Demiryolları:

Demir yollarında yapılacak iyileştirmeler tamamlanacaktır. İşletme ve bakım maliyetlerinin düşük olmasına karşın, ilk yatırım maliyetleri yüksek ve işletmeye girme süresi uzun olan ve DLH tarafından uygulama projeleri hazırlanmakta bulunan Nizip-Habur arası "Güney Demir Yolu Projesi'nin 2005 yılından sonra oluşacak yükler ve talepler gözönüne alınarak, bu tarihten sonra uygulanabilme şansının olabileceği kabul edilmiş ve kentlerde sağlıklı geşişme

ve yapılaşma olanağı sağlama açılarından, yapılan kent imar planlarında bu güzergahlar dikkate alınmıştır.

Havayolları:

Şanlıurfa Uluslararası Havaalanı için önce 7 alternatif yer incelenmiş, sonra seçenek sayısı 3'e indirilmiştir. Seçeneklerden Taşdağı, ekonomik analizler sonucu en uygun yer olarak belirlenmiş ve ulaşım planında önerilmiştir. Mevcut havaalanı (yapılacak iyileştirmelerle) bölgesel uçuşlar için hizmete devam edecektir. Bu şekilde, Bölge'de 4 konvansiyonel (Gaziantep, Şanlıurfa (Taşdağı), Diyarbakır, Batman) havaalanı ve 4 de stol tipi (Şanlıurfa, Adıyaman, Siirt, Mardin) havaalanı ulaşım sistemi içinde yer almaktadır.

Bölge Limanı:

GAP Bölgesi'nden yurt dışı ve yurt içi satışlara ait yüklere, transit trafiği ihtiyaçlarına ve Bölge'ye gelecek tüketim malları ve konteyner taşımacılığı yüklerine hizmet vermek üzere, İskenderun Limanı sistemde yer almıştır.

Boru Hatları:

Boru hatları ile ham ve mamul madde taşımacılığı ve doğalgaz nakli Bölge için gereklidir. Ancak bugün büyük belirsizlikler mevcuttur. Sisteme yeni boru hatları girmemiştir. Belirsizlikler giderildikçe yeterlilik etüdüleri yapılarak bunların da ulaşım sistemi içinde yer alması gerekmektedir.

4.4. Konteyner Taşımacılığı

Konteyner taşımacılığı ve işletme tesislerinin ulaşım sisteminde kademeler halinde yer alması öngörülmüştür. GAP Bölgesi'ndeki konteyner trafik dağılımının ve en uygun konteyner terminal yerlerinin belirlenmesi amacı ile trafik analiz bölgeleri bazında çalışmalar yapılarak her ilçenin konteyner trafiği ayrı ayrı, ürün bazında incelenmiştir. Sonuç olarak 8 konteyner terminal noktası belirlenerek bu merkezlerin hizmet vereceği çevre alanları (hinterlandlar) saptanmıştır.

Yapılan analizlerde, taşınacak ürünün konteyner ile taşımaya uygunluğu ve taşıma mesafeleri

belirleyici rol oynamıştır. Konteyner taşımacılığı, türlerarası transferde zaman ve maliyetleri azaltarak toplam taşıma süresinde önemli zaman kazançları sağlamakla birlikte, belirli mesafelerin altındaki taşımalar için klasik tür taşıma, konteyner taşımacılığına kıyasla, daha ucuz olmaktadır. Bu nedenle ulaşım sisteminde aşamalar halinde uygulanmak üzere, yer almıştır. Ancak konteynerleşme üretici satıcı ve taşıyıcı üçlününün birlikte hareket etmeleri gereken ve zaman içerisinde gelişecek bir olgudur. Altyapı yatırımından daha çok işletme önlemleri önem kazanmaktadır. Bu nedenle ilk aşamada, GAP Bölgesi'nin gelişme perspektifi içinde konteynerleşme bakımından önce en fazla potansiyeli bulunan 3 büyük merkezde konteynerleşme faaliyetlerine girişilmesinin uygun olacağı mütala edilmiştir. Bu merkezler Şanlıurfa, Gaziantep ve Diyarbakır'dır. Bu merkezler kendi çevre alanlarından klasik taşıma türleri ile gelecek ve konteynerleştirilebilecek ürünlerin depolanması ve transferini, aynı şekilde dışarıdan Bölge'ye gelecek konteynerleşmiş yüklerin boşaltılarak klasik taşıma sistemleri ile gönderilmesini sağlamalıdır. Bu merkezlerdeki konteyner taşımacılığının yaratacağı deneyim ve gelişme, diğer alt konteyner terminallerinin 2005 yılına kadar oluşturulmasına yol açacaktır.

Bu şekilde konteynerleşme, Bölge dışına satılan mal gruplarının taşımacılığında önemli bir yer tutabilecektir. Bunun başarısı geri gidecek konteynerlerin önemli bir bölümünün dolu olarak dönmesine de bağlıdır. Bu tür nakliye, klasik yük taşıma sistemlerine göre, sözü edilen gelen/giden bu dengenin gerçekleşmesi oranında ekonomik olabilecektir.

Bölge için hesaplanan toplam 2,536,062 ton/yıllık konteyner mal akımının gelen/giden oranlarına bakıldığında, konteyner taşımacılığının uygulanma şansının yüksek olduğu görülmektedir. Bölge'den dışarı gidecek toplam 1,214,331 ton/yıl düzeyindeki yüke karşılık, Bölge'ye 1,321,731 ton/yıl düzeyinde konteynerleşmiş yük gelmesi beklenmektedir. Bölge içerisindeki konteyner terminalleri arasında boş konteyner trafiği oluşmakla birlikte, Bölge toplamında gelen/giden yük dengesi bulunmakta, böylece etüd edilen mal grupları için konteyner ile taşıma, klasik tür ulaşımına göre daha avantajlı olmaktadır.

4.5. Yatırım Programları

Güneydoğu Anadolu Bölgesi gelişmesinin önemli bir faktörü olduğu kabul edilen ulaşım

altyapısının, Bölge'de oluşacak yük ve yolcu hareketlerini karşılayacak düzeye çıkarılması ve GAP ile ilişkili mallar için ihraç ve ithal koridorlarının oluşturulması bölgesel sosyo-ekonomik kalkınmanın desteklenmesi için kaçınılmazdır.

Yatırım programlarında, karayolları ve demiryollarındaki iyileştirme işlerinin yapımına, bu yollar üzerindeki sıkışıklığın doğacağı yılda başlanmıştır. DLH tarafından uygulama projeleri hazırlattırılan ve Nizip-Habur güzergahında hizmet vermesi planlanan "Güney Demiryolu Projesi"nin 2005 yılından sonra oluşacak yükler ve bugün işletilmeyen Mazıdağı Fosfat Madeni ve Şırnak kömürleri ile transit trafiğe yönelik olarak hizmet verebileceği mütalaa edilmekte ve 2005 yılından önce inşasının uygun olmayacağı düşünülmektedir. Hazırlanan yatırım programlarının 2005 yılından sonra yapılacak yatırımları içermemesi nedeniyle sözkonusu Güney Demiryolu Hattı programlara dahil edilmemiştir (Tablo 4/6).

4.6. Ulaşım İle İlgili Öneriler

Ülkenin bütününde karşılaşılmakta bulunan ulaşım özgü problemler GAP Bölgesi için de geçerlidir. Kalkınma planlarında, ifade edilmesine karşın, ulaşım ile ilgili bazı problemler halen bütün ülkede ve GAP Bölgesi'nde geçerliliklerini korumaktadırlar. Kalkınma planlarında öngörülen ulaşım koordinasyon kurulu ve yönetimde koordinasyon sağlanması ilkesi gerçekleşmemiştir. GAP Bölgesi için de ulaşım ile ilgili bütün bilgilerin tek bir merkezde toplanması, ulaşım yönetim sistemi koordinasyonunun bu merkez tarafından yapılması yararlı olabilir.

Serbest piyasa ekonomisine geçilirken tedbirler yerine teşvik unsurları kullanmak sureti ile ulaşım sektöründe sağlıklı bir rekabet ortamı oluşturulması yerinde olacaktır.

Diğer öneriler şöyle özetlenebilir:

1. Uluslararası nitelik ve nicelik taşıyacak büyük ve güvenli ulaşım şirketlerinin yapılanması ve örgütlenmesi düşük kredi faizi, gümrük indirimi ve vergi muafiyetleri ile desteklenmelidir.
2. Bölge'de ulaşım koordinasyonu ve ulaşım bilgi bankası kurulması için bir kurul

oluşturulmalı ve üst ve orta düzey yöneticiler yetiştirilmelidir.

3. Bölge`de konteyner endüstrisi kurulması teşvik edilmeli ve konteyner taşımacılığın mali ve idari kolaylıklar sağlanmalıdır.
4. Ulaşım ile ilgili tesisleri (ana istasyon, ara istasyon, konteyner depo yerleri, bakım tesisleri) için uygun yerlerde kamu arazileri uygun koşullarla tahsis edilmeli ve bunların alt yapıları kamu tarafından gerçekleştirilmelidir.
5. Liman, havaalanı, havayolu, demiryolu ve otoyolların işletilmesini ileride özel girişimciler için cazip hale getirebilecek tedbirler geliştirilmelidir.
6. Liman, havaalanları, demiryolu tesislerinin rasyonel çalışmalarını sağlayacak modernizasyon faaliyetleri yürütülmelidir.
7. Ulaşım sistemlerinin, alt sistemlerin iyi ve rasyonel bir şekilde çalışması için gerekli bakım ve idame faaliyetleri hiç geciktirilmeden yürütülmelidir.
8. Ulaşım yatırım planı aksatılmadan uygulanmalıdır.
9. Bölge`ye ulaşım konusunda yetişmiş, kalifiye, üst ve orta düzey yöneticilerin gitmesi özendirilmelidir.

TABLO 4 / 1 : 2005 /1988 GÜNLÜK ATAMA YÜK VE YOLCU MATRİKS FAKTÖRLERİ (Zon İç Trafik Dahil)

		BİRİM	1988	2005	2005/1988 ORANI	YILLIK ARTIŞ %
GAP'lı Alternatif	Tarım + Tarıma Dayalı					
	Sanayi Yükleri	(ton / gün)	24,939	125,310	5.02	9.96
	Diğer Yükler	(ton / gün)	50,950	155,889	3.08	8.80
	Toplam Yük	(ton / gün)	75,889	261,199	3.71	8.01
	Transit Yük	(ton / gün)	35,341	52,305	1.48	2.33
	Yük Genel Toplamı	(ton / gün)	111,230	335,504	3.00	8.87
	Yolcu	(kişi / gün)	81,833	359,791	4.40	9.10
GAP'sız Alternatif	Yük	(ton / gün)	111,230	216,889	1.95	4.01
	Yolcu	(kişi / gün)	81,833	175,941	2.15	4.61

TABLO 4 / 2 : GAP BÖLGESİ VE CİVARI MEVCUT HAVAALANLARI

HAVALANI	PIST (m X m)	TAKSİRUT (m X m)	AYDINLATMA	KAPASİTE		TERMINAL (m2)		KARGO BINASI	KULLANIM
				UÇAK / YIL	YOLCU / YIL	GELEN	GİDEN		
Diyarbakır	3536 x 45	3400 x 23.0	Var	17,520	620,000	416	410	Var	Sivil-Askeri
Gaziantep	2800 x 45	18 x 60.0	Var	17,520	620,000	416	410		Sivil
Batman	3200 x 46	3050 x 22.5	Var						Askeri (*)
Adana	2750 x 45	2800 x23.0	Var	61,320	620,000	460	720	Var	Sivil
Erhaç	2300 x 40		Var	17,520	300,000				Askeri (*)
Şanlıurfa	2165 x 30		Var	8,760	100,000	85	290		Sivil
Siirt	1600 x 30		Yok	8,760	100,000	200	200		Sivil
Bilge	1500 x 30		Yok						Askeri
Elazığ	1709 x 30	159 x 19.0	Var	8,760	150,000	140	520		Sivil-Askeri
	1320 x 30								
İskenderun	1200 x 36	18 x 30.0	Yok	8,760	100,000	200	200		Sivil

(*) Halen sivil amaçlarla kullanılmaktadır.

TABLO 4 / 3 : GÜNEYDOĞU AKDENİZ BÖLGESİ LİMANLARI

ADI	DALGAKIRAN	RIHTIM DERİNLİĞİ (m)	KATI YÜK KAPASİTE (ton / yıl)	SIVI YÜK KAPASİTE (ton/yıl-m3/saat)
İskenderun	Var	5-10	3,500,000	
İşdemir	Var	3-18	8,000,000	1,500,000 t/y
Ekinciler	Yok	13-19	1,000,000	
Gübre Fab.	Yok	5-13	1,200,000	
Toros	Yok	5-17	7,000,000	1,500,000 t/y
Mersin	Var	10-12	7,630,000	2,500 m3/s
TOPLAM			28,330,000	

TABLO 4 / 4 : SEÇENEK I ULAŞIM YATIRIMLARI

PROJE ADI	YOL BOYU (km)	MEVCUT DURUMU	ÖNERİLEN DURUMU	MALİYET (1992 Yılı Fiyatları ile Milyon TL)
Gaziantep-Şanlıurfa Otoyolu	139	Otoyol	Otoyol	2.270,400
Şanlıurfa-Silopi	346	1. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol (2x2)	1.324,820
Şanlıurfa-Siverek-Diyarbakır	182	1. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol (2x2)	759,620
Diyarbakır-Çınar	33	1. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol (2x2)	138,381
Gaziantep-Kahramanmaraş	42	3. Sınıf Devlet Yolu	1. Sınıf Devlet Yolu	103,230
Adıyaman-Çelikhan	29	2. Sınıf Devlet Yolu	1. Sınıf Devlet Yolu	88,191
(Adıyaman-Gölbazı)Ayr.-Besni	12	3. Sınıf Devlet Yolu	1. Sınıf Devlet Yolu + T Şeridi	43,650
Batman-(Hasankeyf-Kurtalan)Ayrımı	4	2. Sınıf Devlet Yolu	1. Sınıf Devlet Yolu + T Şeridi	11,391
Mardin-Kızıltepe	20	1. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol	89,619
Şanlıurfa-Akçakale	51	2. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol	192,004
Viranşehir-Ceylanpınar	51	3. Sınıf Devlet Yolu	Bölünmüş Yol	212,728
Viranşehir-Demirci-Ovabağ-Diyarbakır	93		3. Sınıf Devlet Yolu	148,335
KARAYOLU YATIRIMLARI TOPLAMI				5.382.369
Maden-Diyarbakır	83	Tek Hat Demiryolu	3 Adet Ara Siding ve Sinyalizasyon	53,952
Yolçatı-Maden	76	Tek Hat Demiryolu	4 Adet Ara Siding ve Sinyalizasyon	55,796
Malatya-Yolçatı	95	Tek Hat Demiryolu	7 Adet Ara Siding ve Sinyalizasyon	79,698
DEMİRYOLU YATIRIMLARI TOPLAMI				189.446
GENEL TOPLAM				5.571,815

TABLO 4 / 5 : GAP BÖLGESİ ÖNERİ KONTEYNER KARA TERMINALLERİ YATIRIMLARI (1992 Fiyatları ile Milyon TL)

YATIRIMIN CINSİ	YILLIK AKIM (ton)	TOPLAM YATIRIM	YIL													
			1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	
Şanlıurfa Konteyner Terminali	623,000	11,085				5,543	5,543									
Gaziantep Konteyner Terminali	536,858	11,085					5,543	5,543								
Diyarbakır Konteyner Terminali	444,505	11,085						5,543	5,543							
Kızıltepe Konteyner Terminali	376,060	11,085								11,085						
Viranşehir Konteyner Terminali	209,408	5,543									5,543					
Batman Konteyner Terminali	131,405	5,543										5,543				
Adıyaman Konteyner Terminali	120,530	5,543											5,543			
Cizre Konteyner Terminali	94,296	5,543													5,543	
TOPLAM	2,536,062	66,512	0	0	0	5,543	11,085	11,085	5,543	11,085	5,543	5,543	5,543	5,543	5,543	0

TABLO 4 / 6 : GAP BÖLGESİ ÖNERİ ULAŞIM ŞEBEKESİ TOPLAM YATIRIMLARI (1992 Fiyatları ile Milyon TL)

YATIRIM CINSİ	TOPLAM YATIRIM	YIL												
		1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Karayolu Yatırımları	6,539,015	605,647	959,326	897,796	815,721	527,931	396,014	486,480	471,646	408,660	314,520	373,466	281,808	0
Demiryolu Yatırımları	3,231,196	1,245,340	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488	165,488
Havayolu Yatırımları	368,020	18,371	51,329	46,785	53,535	4,400	28,600	49,500	16,500	4,400	28,600	49,500	16,500	0
Liman iyileştirme Yatırımları	649,786	59,350	108,108	49,896	91,476	91,476	99,792	99,792	49,896	0	0	0	0	0
Konteyner Terminaleri Yatırımları	66,512	0	0	0	5,543	11,085	11,085	5,543	11,085	5,543	5,543	5,543	5,543	0
TOPLAM	10,854,529	1,928,708	1,284,251	1,159,965	1,131,763	800,380	700,979	806,803	714,615	584,091	514,151	593,997	469,339	165,488

5. İMAR PLANLARI VE ALTYAPI PROJELERİ

Bölge'nin hedef yılında (2005) yapılan/yapılacak yatırımlar sonunda ekonomik, sosyal ve mekansal yapısında meydana gelecek olan değişimler bir önceki bölümlerde açıklanmıştır. Özellikle tarım, sanayi ve hizmetler sektörlerinde beklenen gelişmelere bağlı olarak nüfusun ne kadar artacağı, bunun kırsal ve kent itibarıyla dağılımı, tarıma dayalı sanayi ve diğer sanayi dallarında meydana gelecek gelişme sonucu oluşacak mekansal kademelenme yapısı saptanmıştır. Altyapı, sanayi ve kentsel alan ihtiyaçları, tespit edilmiştir. Ayrıca Bölgesel Ulaşım Planlaması'nda ana ulaşım aksları, yeni hava alanı yerleri, şehir geçişleri ve bunların yerleşmelere etkileri belirlenmiştir.

Bu tür analizler; gelişmesi beklenen yerleşmelerin hizmet kapasitesini belirlemede yardımcı olduğu gibi, bu hizmet kapasitelerinin artmasında etkili bir araç olan imar planları ve altyapı projeleri kapsamını da belirlemektedir. Bu mantık çerçevesinde Bölge'de yerleşme planlamasında, öncelikle gelişmesi beklenen şehir merkezlerinin, çeşitli planlama seviyeleri (1/250 000 ölçekli baz haritaları ve 1/25 000 ölçekli çevre düzeni planları) dikkate alınarak nazım imar planları ve altyapı projeleri yapılmıştır.

Bu çalışmalar yerel yöneticilerin yatırım programlarını izlemelerine, sağlıklı gelişmeler için önlemler almalarına ve gerekli organizasyonları yapmalarına yardımcı olacak ve yol gösterecektir. Yapılan imar planları ve altyapı projeleri, muhtemel problemlere karşı önlem alınmasını ve düzenli gelişmenin temin edilmesini hedeflemiştir.

5.1. İmar Planları

1/250 000 Ölçekli Çalışma

Bu çalışma, genel ekonomik, sosyal ve mekansal çıktıların GAP bütünü içinde gösterilmesini ve yatırımların alt bölge bazında dağılımını ihtiva etmektedir. Nüfus, istihdam, ulaşım, sulama alanları ile benzeri verileri, önemli merkezleri ve etki alanlarını kapsamaktadır.

1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları

Bölge'de gelişmesi beklenen şehir merkezleri ve etki alanını koruma-kullanma dengesi içinde 1/250 000 ölçekli çalışmaları dikkate alarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanımı kararlarını belirleyen planlardır. Yapılan çevre düzeni planlarında, muhtelif arazi kullanışları arasında koruma-kullanma ve geliştirme dengeleri ile sosyal ve teknik altyapı ihtiyaçlarını önceden belirleyerek gerekli tedbirlerin alınması için ortam sağlanması hedeflenmiştir. Çevre düzeni planı yapılan yerler şunlardır:

1. Gaziantep-Oğuzeli
2. Mardin-Kızıltepe
3. Diyarbakır-Bismil-Çınar
4. Şanlıurfa
5. Batman
6. Viranşehir
7. Kilis-Öncüpınar
8. Adıyaman
9. Nizip-Birecik

1/5000 ve 1/1000 Ölçekte Nazım İmar Planları

1/250 000 ve 1/25 000 ölçekli planlama kararlarına uygun olarak şehrin gelecekteki ekonomik ve demografik yapısına bağlı olarak, bölgeleme tiplerinin (konut, sanayi, ticaret, yeşil alan, rekreasyon alanları, v.b) nüfus yoğunluğunu, ulaşım sisemlerini kent ölçeğinde gösteren bir plandır.

Çalışma kapsamında 6 adet 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve 19 adet 1/5000 ölçekli nazım imar planı yapılmıştır. Ayrıca 1/250 000 ölçekli çalışma sonunda, 2005 yılı itibariyle, imar planı yapılan 25 yerleşim yerinin halihazır harita ve jeolojik durumları yeniden incelenmiştir. Bu analiz sonucunda yeniden halihazır haritası alınması gereken yerleşimlerin halihazır haritası alınmış ve jeolojik etüdüleri yapılmıştır (Tablo 5/2).

5.2. Arazi Kullanım Tedbirleri

1. Tarım Alanları

Gelişme göstermesi beklenen kentlerin makroformu oluşturulurken, değerli tarım alanlarının korunmasına özen gösterilmelidir. Kent makroformunun dışındaki alanlarda tarım alanları korunmalıdır. Bunun için, tarımsal niteliği korunacak alanlar plan kararlarında yer almalıdır.

2. Kent makroformu içinde veya bitişiğinde ulaşım ağı, altyapı ve sanayi ihtiyaçları aşağıda açıklanan esaslar dahilinde dikkate alınmalıdır.

2.1. Temel ulaşım ağı alanları

İmar planlarında, çevre yolları ve bunların ulaşım ağı ile olan bağlantılarına önem verilerek, arazi kullanımı bu ihtiyaca göre planlanmalıdır.

2.2. Altyapı proje alanları

Altyapı projelerinin arazi ihtiyacına, arazi kullanımı planlarında öncelikle yer verilmelidir.

2.3. Sanayi alanları

Kentlerde yer alan küçük sanayi alanları genelde korunmalıdır; mevzii plan yapılan yerlerde ve yeni plan alanlarına taşınması zorunlu küçük sanayi varsa, eski alanları ihtiyaca göre sanayi alanlarına dönüştürülerek yararlanılmalı ve yanlarındaki yerler depolama alanlarına çevrilmeli veya buralarda konut alanlarına yer verilmelidir.

5.3. Altyapı Projeleri

İçmesuyu Projeleri

GAP Master Planı'na göre nüfusu 10 bin'in üstünde olması beklenen 45 kentin tamamında içme suyu mevcuttur. Bu rapor konusu çalışmalar içinde içmesuyu tesisleri yeterli görülmeyen 29 kentin içmesuyu projeleri hazırlanmıştır. Bunlar için yatırım ihtiyacı 1992 fiyatlarıyla, 500.6 milyar TL'dir.

Kanalizasyon Şebeke ve Atıksu Arıtma Projeleri

1992 yatırım programında 11 kentin tesislerinin yapımı ele alınmıştır. Diğer 16 yerleşime ait projeler ilgili kuruluşlar tarafından düzenlenmiş, ancak henüz yatırım programlarına alınmamıştır. Bu rapor kapsamında 29 kentin kanalizasyon şebeke ve arıtma projeleri üretilmiştir. Bunlar için yatırım ihtiyacı, 1992 fiyatlarıyla, 1,190 milyar TL'dir. Ayrıca 9 kentin atıksu arıtma kavram projeleri hazırlanmıştır, bunlar için gereken yatırım ihtiyacı, 1992 fiyatlarıyla 1,312 milyar TL'dir.

Katı Atık Projeleri

GAP Bölgesi'nde 45 kentin hiçbirinde katı atıkların toplanması, taşınması ve bertaraf edilmesi işleri "Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği"ne uygun değildir. Yönetmeliğin 3.4.1991 tarihinde yürürlüğe girmiş olmasına rağmen çöpler düzenli bir biçimde toplanmamaktadır. Seçilmiş bazı yerlere rasgele dökülmektedir. Çalışmalar kapsamında, hazırlanan projelerden Gaziantep'e ait olanı, Büyükşehir Belediyesi tarafından yürürlüğe konmuştur. Katı atık projeleri için yatırım ihtiyacı, 1992 fiyatlarıyla 59.7 milyar TL'dir.

Elektrik

İncelenen 45 yerleşim yerinin tamamında elektrik vardır. Bu kentlerden 33'ünde elektrik şebekelerinin iyileştirme işleri 1992 yatırım programı içinde yapılmaktadır. Çalışmalar kapsamında 17 kentin 1/5000 ölçekli orta gerilim elektrik projeleri yapılmıştır. Bu tesisler için,

1992 yılı fiyatları ile, 181.4 milyar TL yatırıma ihtiyaç vardır.

Tele-İletişim

45 kentin hepsinde telefon hizmeti mevcuttur. 1991 yıl sonu itibari ile bu kentlerde toplam 313,707 telefon abone kapasitesine ulaşılmıştır. 45 kent için 2005 yılı ihtiyaçlarını karşılamak için projeler hazırlanmıştır. 1/5000 ölçekli projelerin yatırım ihtiyacı 1992 fiyatlarıyla 6,946 milyar TL'dir.

Şanlıurfa İçmesuyu Uygulama Projesi

Halen Şanlıurfa Şehri su sıkıntısı çekmektedir. Acil program olarak DSİ şehre yeraltı su kuyularından su getirmiştir. Şehrin esas su kaynağı Atatürk Baraj Gölü'dür. Bu iş için arıtma ve pompalama tesisleri DSİ sorumluluğundadır. Bu kaynaktan şehre içmesuyu getirilmesi ve dağıtımı için 1/1000 ölçekli içmesuyu uygulama projeleri hazırlanmıştır. Yatırım ihtiyacı 1992 yılı fiyatlarıyla 213 milyar TL'dir.

5.4. Yatırım İhtiyacı

Hazırlanan bütün altyapı projeleri toplam yatırım gereksinmesi 1992 yılı fiyatlarıyla 10,403 milyar TL'dir (Tablo 5/1).

TABLO 5 / 1 : ALTYAPI PROJELERİNİN TOPLAM YATIRIMLARI

(1992 Fiyatları ile)

ALTYAPI GRUBU	DÖNEMLERE GÖRE YATIRIMLAR		TOPLAM YATIRIM (Milyon TL)
	1995 SONUNA KADAR	1996-2005	
Şanlıurfa İçmesuyu Projesi (1/1000 Ölçekli)	69,871.00	143,107.00	212,978.00
İçmesuyu Şebeke Projeleri (1/5000 Ölçekli)	219,100.90	281,521.00	500,621.90
Kanalizasyon Şebeke ve Atıksu Arıtma Projeleri (1/5000 Ölçekli)	759,389.60	430,329.90	1,189,719.50
Atıksu Arıtma Kavram Projeleri	656,220.80	656,220.90	1,312,441.70
Elektrik O.G Şebekesi Projeleri	48,732.40	132,627.60	181,360.00
Tele-İletişim Projeleri	1,399,941.00	5,546,069.80	6,946,010.80
Katı Atık İdaresi Kavram Projeleri	43,001.90	16,736.80	59,738.70
TOPLAM	3,196,257.60	7,206,613.00	10,402,870.60

TABLO 5 / 2 : 1/5000 VE 1/1000 ÖLÇEKLİ İMAR PLANI YAPILAN YERLEŞMELERİN
2005 YILI NÜFUS VE İŞGÜCÜ BÜYÜKLÜKLERİ

İL	İLÇESİ	1 / 5000 ÖLÇEKLİ İMAR PLANLARI			1 / 1000 ÖLÇEKLİ İMAR PLANLARI		
		KENTSEL NÜFUS (Kişi) (2)	ALAN KULLANIMI (Ha)	İŞGÜCÜ (Kişi)	KENTSEL NÜFUS (Kişi) (2)	ALAN KULLANIMI (Ha)	İŞGÜCÜ (Kişi)
	(1)						
ADIYAMAN	Besni (*)	45,885	532.4	11,930			
	Gölbasi	54,473	612.5	23,567			
BATMAN	Merkez (*)				288,276	27,332	63,653
	Kozluk (*)	52,006	467.6	13,522			
	Sason	9,500	180.8	2,586			
DIYARBAKIR	Bismil (*)	161,000	1,230.0	33,810			
	Çermik	42,548	391.7	11,913			
	Çınar (*)	25,194	242.5	6,549			
	Ergani	93,201	981.0	29,233			
	Silvan	120,650	1,190.2	29,324			
GAZİANTEP	Araban (*)	36,529	379.7	10,228			
	Kilis (*)	153,696	1,238.0	32,216			
	Nurdağ (*)	22,452	636.5	6,136			
	Oğuzeli	15,723	268.8	7,709			
	Yavuzeli	16,000	224.6	4,158			
	Nizip				160,000	1,740	32,238
MARDİN	Mazıdağı	20,000	229.5	5,049			
	Yeşilli	23,000	513.0	6,897			
	Nusaybin				134,890	1,531	37,758
SİİRT	Baykan (*)	7,952	179.1	1,671			
ŞANLIURFA	Bozova (*)	31,000	260.0	6,508			
	Viranşehir (*)	176,000	1,753.0	49,280			
	Akçakale				50,000	668	14,000
	Siverek				128,864	1,525	27,061
ŞIRNAK	Merkez				46,814	573	11,893

(*) Halihazır haritası alınmış ve jeolojik etüdü yapılmıştır.

(1) Nazım imar planı yapılan ilçe merkezleridir.

(2) 2005 yılı ilçe merkezi nüfuslarıdır.