

**T.C.  
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**VAN'IN BÜYÜKŞEHİR OLMA SÜRECİNDE  
ULAŞIM PLANLAMASI POLİTİKA VE İLKELER**

**Yüksek Lisans Tezi**

**GARBİ GÖRENTAŞ**

**İSTANBUL, 2015**



**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**  
**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**VAN'IN BÜYÜKŞEHİR OLMA SÜRECİNDE**  
**ULAŞIM PLANLAMASI POLİTİKA VE İLKELER**

**Yüksek Lisans Tezi**

**GARBİ GÖRENTAŞ**

**Tez Danışmanı: PROF.DR. MUSTAFA ILICALI**

**İSTANBUL, 2015**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

Tezin Adı: Van'ın Büyükşehir Olma Sürecinde Ulaşım Planlaması Politika ve İlkeleri  
Öğrencini Adı Soyadı: Garbi GÖRENTAŞ  
Tez Savunma Tarihi: 21.05.2015

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü olarak onaylanmıştır.

Doç. Dr. Nafiz ARICA  
Enstitü Müdürü  
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI  
Program Koordinatörü  
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Mustafa ILICALI

-----

Üye  
Prof. Dr. Tuncer TOPRAK

-----

Üye  
Doç. Dr. Halit ÖZEN

-----

## ÖNSÖZ

Tezimin her aşamasında yol gösterip değerli fikirleri ile katkıda bulunan Danışman Hocam Sayın Prof. Dr. Mustafa ILICALI' ya, tez konum ile ilgili bana yardımcı olan Sayın Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN" e, çalışmalarım sırasında bana destek olan arkadaşlarıma ve Çiğdem KAYA'ya teşekkür ederim.

İstanbul, 2015

Garbi GÖRENTAŞ

## ÖZET

### VAN'IN BÜYÜKŞEHİR OLMA SÜRECİNDE ULAŞIM PLANLAMASI POLİTİKA VE İLKELER

Garbi GÖRENTAŞ

Kentsel Sistemler Ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Prof.Dr. Mustafa ILICALI

Nisan 2015, 105 Sayfa

Küreselleşen ekonomilere paralel olarak kentler değişip, dönüşmektedir. Bu değişimlere ayak uydurabilmek için, modern kentlerin yaşanılabilir bir hale getirilmesi için plan ve projeler geliştirilmektedir. Bir kentin gelişmişlik göstergelerinden biri ulaşım ve dolaşımın kalitesidir. Bu doğrultuda devletler, ulaşım planlamaları yapmaktadırlar. Küreselleşen dünyada; daha güvenli, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım istekleri ortaya çıkmaktadır. Alternatif ulaşım yolları aranmaya başlanmış, yeni ulaşım planlamaları yapılmıştır.

Son elli yılda, kırsal bölgelerden kentlere doğru yoğun bir göç hareketi olmuş, kentlerin yapısında değişimler meydana gelmiştir. Bu durum yerleşmelerin daha çok merkezden uzak çeperlerde düzensiz bir şekilde olmasına neden olmuştur. Van İli de bu göçlerden etkilenen illerden biridir. Van'da kırdan kente yönelik göçlerin hızlanması 1980 sonrasında rastlar. Çalışma ortamının yarattığı güvensizlik ve ekonomik dengenin bozulması, yörenin kırsal alanını tamamen itici hale getirmiştir. Göçle birlikte, kentte var olan kentsel altyapı sorunları bu süreçte daha karmaşık bir hal almıştır. Ayrıca göç, kentte pek çok sosyo kültürel ve ekonomik sorunun da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Alınan göçlerle birlikte, 2013 TÜİK verilerine göre Van İl'inin nüfusu, 1.070.713 olmuştur. Bu durum kentin siyasi profilinde değişimlere neden olmuştur. İran'la sınır komşusu olmasına bağlı olarak sınır ticareti gelişme arz etmiş, bu durum transit yük taşımacılığının öneminin artmasına neden olmuştur. İlde bulunan hava meydanı yolcu ve yük taşımada önemli bir yere sahip olup kent nüfusunda hareketlenmelere neden olmaktadır. Nüfus yapısında meydana gelen değişikliklere bağlı olarak Van İli Büyükşehir Belediyesi olmuştur. On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde

Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir belediyesi kurulmuştur. Büyükşehir olma sürecine bağlı olarak, kentin fiziki, mimari, sosyal yapısında değişiklikler meydana gelmiştir. Bu bağlamda kent gelişime ve değişime açık hale gelmektedir. Var olan ulaşım ağı kentin ihtiyacına cevap verecek yeterlilikte değildir. Bunlara bağlı olarak bu çalışmada büyükşehir olma sürecinde mikro ve makro eksen içerisinde Van İlinin lojistik, sosyal, siyasal ve kozmopolit yapısı dikkate alınarak, var olan ulaşım problemlerine değinilmiş, var olan ulaşım planlamalarına alternatif planlamalar geliştirilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Ulaşım, Kentiçi Ulaşım, Ulaşım Politikaları, Ulaşım Planı, Büyükşehir Yasası

## **ABSTRACT**

### **TRANSPORTATION PLANNING OF VAN IN THE PROCESS OF BECOMING A METROPOLIS POLICY AND PRINCIPLES**

**Garbi GÖRENTAŞ**

**Urban Systems and Transportation Management**

**Thesis Advisor: Prof. Dr. Mustafa ILICALI**

**April 2015, 105 Pages**

Cities change and transform in parallel with the globalizing economies. Plans and projects are developed in order to keep up with these changes and make these cities habitable. One of the development indicators of a city is the quality of transportation and circulation. Governments design transportation plans accordingly. Safer, shorter and more comfortable transportation requests arise in the globalizing world. Alternative transportation solutions are sought, new transportation planning are made.

There was an intense movement of migration from rural areas to cities in the past fifty years, and certain changes occurred in the nature of cities. This has caused the settlements to be rather irregular in fringes distant from the center. City of Van is one of the cities that have affected from such migrations. Acceleration of migrations from rural areas to the city in Van occurred after 1980. Non-confidence caused by the working environment and the disruption of economic equilibrium made the rural area of the region completely repugnant. The pre-existing urban infrastructure problems of the city became more complex in this process with migration. Bringing their own cultures and life styles to the city with migration, immigrants caused disturbances in the structure of the city with their slums. According to Turkish Statistical Institute's (TUİK) 2013 data, population of the city of Van became 1.070.713 including the received migrations. This caused changes in the political profile of the city. Border trade demonstrated growth due to being near the border of Iran, and this has increased the importance of transit freight shipment. The airport located in the city has an important position in terms of passenger and freight transportation, and causes movements in the city's population. City of Van



became Metropolitan Municipality based on the changes in the population structure. A Metropolitan Municipality is formed in the city of Van pursuant to Law No. 6360 on Forming Metropolitan Municipality in Fourteen Cities and Twenty Seven District and Amending Certain Laws and Statutory Decrees. Certain changes occurred in the physical, architectural, and social structure of the city based on the process of becoming a metropolis. In this context, the city becomes open to development and change. The existing transportation network is insufficient responding to the need of the city. Therefore, the present study addresses the current transportation problems and develops plans alternative to the current transportation plans by taking into account the logistic, social, political, and cosmopolite structure of the city of Van in the process of becoming a metropolis in micro and macro aspects.

**Keywords:** Traspostation, Urban Traspostation, Transport Policy, Traspostation Plan, Metropolitan Law.

# İÇİNDEKİLER

TABLolar	x
ŞEKİLLER	xi
KISALTMALAR	xii
1.GİRİŞ	1
1.1 TEZİN AMACI VE KAPSAMI	6
1.2 TEZİN HEDEFİ	7
2.ULAŞIMIN TANIMI VE ÖNEMİ	8
3. ULAŞIM PLANI VE POLİTİKASI	9
4. BELEDİYE KANUNLARINDA ULAŞIM	11
4.1 5393 SAYILI BELEDİYE KANUNU	11
4.2 5216 SAYILI BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KANUNU	12
5. TÜRKİYE’ DE KENTİÇİ ULAŞIM PLAN VE POLİTİKALARI	13
5.1 KALKINMA PLANLARINDA KENT İÇİ ULAŞIM	13
5.1.1 Birinci Beş yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)	14
5.1.2 İkinci Beş yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)	14
5.1.3 Üçüncü Beş yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)	14
5.1.4 Dördüncü Beş yıllık Kalkınma Planı (1978-1983)	14
5.1.5 Beşinci Beş yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)	15
5.1.6 Altıncı Beş yıllık Kalkınma Planı(1990-1994)	15
5.1.7 Yedinci Beş yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)	15
5.1.8 Sekizinci Beş yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)	16
5.1.9 Dokuzuncu Beş yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)	17
5.1.10 Kalkınma Planlarının Karşılaştırılması ve Van Kentine Yansımaları	18
5.2 BÜTÜNLEŞİK KENTSEL GELİŞİM STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI	25
5.3. KENTSEL ULAŞIM PLANI VE NAZIM PLAN İLİŞKİSİ	26
6. VAN İLİ GENEL BİLGİLER	39
6.1 VAN İLİ’NİN ÜLKEDEKİ VE BÖLGEDEKİ KONUMU	39
6.2 KENTSEL KADELENME	30
6.3 VAN İLİ BELEDİYESİ VE SINIRLARI	31

<b>7. MEVCUT ARAZİ KULLANIMI VE KENT MAKROFORMU.....</b>	<b>35</b>
<b>7.1 VAN İL'İNİN TARİHÇESİ.....</b>	<b>35</b>
<b>7.2 KENT OLUŞUMUNU ETKİLEYEN FİZİKSEL ETMENLER.....</b>	<b>37</b>
<b>7.2.1 Kentin Coğrafi Yapısı.....</b>	<b>37</b>
<b>7.2.2 Kentin İklim Yapısı.....</b>	<b>37</b>
<b>7.2.3 Kentin Jeolojik Yapısı ve Depremsellik.....</b>	<b>40</b>
<b>8. KENTİN DEMOGRAFİK YAPISI.....</b>	<b>42</b>
<b>9.VAN İLİ KENTİÇİ ULAŞIM PLANLAMASINDA MEVCUT DURUM.....</b>	<b>46</b>
<b>9.1 VAN İLİNDE KENTİÇİ TOPLU ULAŞIM ANKET ÇALIŞMASI.....</b>	<b>54</b>
<b>9.2 VAN KENT İÇİ ULAŞIMINDA KARAYOLLARINDA MEVCUT         DURUM.....</b>	<b>61</b>
<b>10. SONUÇ VE ÖNERİLER.....</b>	<b>63</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>68</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>71</b>
<b>EK.1 Van İlindeki Mevcut Toplu Ulaşım Anket Çalışması Anket Örneği.....</b>	<b>71</b>
<b>EK.2 Van İli Mevcut Yol Durum Tablosu.....</b>	<b>73</b>

## TABLÖLAR

Tablo 1.1: Yıllara Göre İl Nüfusları, 2007-2013.....	4
Tablo 5.1: Kalkınma Planlarının Karşılaştırılması.....	18
Tablo 5.2: Kalkınma Planlarında Ulaşımın Hedefleri.....	23
Tablo 6.1: Van İli Merkez İlçeler 'ine Bağlı Mahalleler.....	33
Tablo 8.1: 1975–2011 Yılları Arasında Ülke, Bölge ve Van İli Nüfusları.....	42
Tablo 8. 2: 1975–2011 Yılları Arasında Ülke, Bölge ve Van İli Kentsel Nüfus Oranı (%)...	43
Tablo 8.3: Yıllara Göre İl Nüfusları, 2007-2013.....	44
Tablo 9.1: Mevcut Yol Ağı.....	61

## ŞEKİLLER

Şekil 5.1: Minibüs Güzergâhları.....	21
Şekil 5.2: Otobüs Güzergâhları.....	22
Şekil 6.1: Doğu Anadolu Bölgesi Fiziki Haritası/2014.....	29
Şekil 6.2: Van İli Fiziki Haritası.....	31
Şekil 6.3: Van İli Merkez Mahalleler.....	32
Şekil 7.1: Van Kent İçi Arazi Kullanımı.....	35
Şekil 7.2: Van Gölü ve çevresinin Jeoloji haritası (MTA, 2002).....	40
Şekil 9.1: Van İli Haritası.....	46
Şekil 9.2 : Çuhaz Kavşağı.....	49
Şekil 9.3 : Milli Egemenlik Caddesi Kavşağı.....	50
Şekil 9.4 : Hıdırellez Caddesi ile İpekyolu Bulvarı Bağlantısı.....	50
Şekil 9.5 : Sürmeli Sokak, Hacıbekir Mahallesi.....	51
Şekil 9.6 : Hisar Sokak, Hacıbekir Mahallesi.....	51
Şekil 9.7 : Beşyol Kavşağı, Karşıyaka Mahallesi.....	52
Şekil 9.8 : Defterdarlık Caddesi.....	52
Şekil 9.9 : Milli Egemenlik Caddesi ile Ferit Melen Bulvarı Kesişim Kavşağı.....	53
Şekil 9.10 : Otogar Kavşağı.....	53
Şekil 9.11: Katılımcıların cinsiyet dağılımları.....	54
Şekil 9.12: Katılımcıların yaş dağılımları.....	54
Şekil 9.13: Katılımcıların çalışma durumları.....	55
Şekil 9.14: Katılımcıların meslek dağılımları.....	55
Şekil 9.15: Katılımcıların yolculuk amaçları.....	56
Şekil 9.16: Katılımcıların yolculuk türü.....	56
Şekil 9.17: Yolculuğun tamamı araçla mı yapılmaktadır.....	57
Şekil 9.18: Şehir içi ulaşımda kullanılan araç türü dağılımı.....	57
Şekil 9.19: Yolculuk güzergahı üzerinde değiştirilen araç sayısı dağılımı.....	58
Şekil 9.20: Yolculuk süreleriyle ilgili dağılım.....	58
Şekil 9.21: Katılımcıların toplu taşıma memnuniyeti.....	59
Şekil 9.22: Katılımcıların durakta toplu taşıma aracı bekleme süresi.....	59
Şekil 9.23: Katılımcıların toplu taşıma ücreti memnuniyet dağılımı.....	60
Şekil 9.24: Van İli Mevcut Karayolu ağı haritası.....	61

## KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
DTPM	:	Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı
KENTGES	:	Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı
MİA	:	Merkezi İş Alanı
M.Ö.	:	Milattan Önce
M.S.	:	Milattan Sonra
OSB	:	Organize Sanayi Bölgesi
TCDD	:	Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TRB2	:	Türkiye Bölgeler 2
TUİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu
UKOME	:	Ulaşım Koordinasyon Merkezi
VAN. B.B.	:	Van Büyük Şehir Belediyesi
MTA	:	Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü

## 1. GİRİŞ

Gelişen fabrikalara ve iş gücüne duyulan ihtiyaca bağlı olarak kırsaldan kentlere yoğun göçler meydana gelmiş, bu durum kentlerin yapısında değişimlere neden olmuştur. Kentlerin sosyal, siyasal, kültürel ve fiziksel yapılarında değişimler olmuştur. Kentleşmeyle birlikte birçok sorun ortaya çıkmıştır. Kentleşme, bir süreci ifade etmektedir. Bu süreç kendi içinde olay ve olguları barındırmaktadır. Kentlerin fiziki yapısı bu olgulardan birisidir. Ulaşım ve dolaşım bu olgunun unsurlarındandır. Çağlardan beri insanoğlu, faaliyetlerinin çapını genişletmek için mücadele etmiş ve bu da ulaşım tekniklerinin sürekli gelişmesinde önemli bir etken olmuştur.

Küreselleşen ekonomilere paralel olarak kentler değişip, dönüşmektedir. Bu değişimlere ayak uydurabilmek için, modern kentlerin yaşanılabilir bir hale getirilmesi için plan ve projeler geliştirilmektedir. Bir kentin gelişmişlik göstergelerinden biri ulaşım ve dolaşımın kalitesidir. Bu doğrultuda devletler, ulaşım planlamaları yapmaktadırlar. Küreselleşen dünyada; daha güvenli, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım istekleri ortaya çıkmaktadır. Alternatif ulaşım yolları aranmaya başlanmış, yeni ulaşım planlamaları yapılmıştır.

Dünyada kapsamlı parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları 1950'li yıllardan bu yana hazırlanmaktadır. Ülkemizde ise bu çalışmalar, (parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları) 1960'lı yıllarda gelişme göstererek, günümüze kadar devam etmektedir. Kaynakların verimli kullanılarak hızlandırılması amacıyla ülkenin; ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için ilki 1963 yılında hazırlanan kalkınma planlarında kent içi ulaşım ile ilgili belirlenen ilke ve politikalar ile, uygulamaya yönelik hedefler plan dönemleri 1963ten 2013 yılına kadar beşer yıllık on kalkınma planını kapsamaktadır. 1950'li yıllarda eşya ve insan taşımacılığında demiryolu yüzde 46, karayolu yüzde 17 gibi bir paya sahipken uygulanan politikalar sonucu 1960 yılında bu oranın yüzde 37 demiryolu, yüzde 67 karayolu lehine tersyüz edilmiştir. 1960 yılından sonra ülkemiz ekonomisinde beşer yıllık planlama dönemlerinin yapıldığı yıllardır. Cumhuriyetle birlikte kazanılanların kaybedilmemesi için çalışmaların tekrar planlanması gerektiği ifade edilmiştir. (1963-1967) birinci beş yıllık kalkınma planı döneminde; ulaştırma ile ilgili ana ilkeler bölümünde şu değerlendirmelerin yer aldığını görmekteyiz. “ Demiryollarımızın yapım tekniği eski tekniğe dayanmaktadır. Yol boylarında ileri

işletmeciliğin gerektirdiği düzeltmeler yapılmamıştır. Demiryolları bundan böyle yurdumuzun şartlarına uygun standart ve teknikte yapılacaktır.” denilerek Cumhuriyet sonrası ulaşım sistemleri arasında dengeli ülke şartlarının gerektirdiği planlamanın yapılmadığı, uygulanan politikalarının tek yönlü bir ulaşım türünü ön plana çıkardığını işaret etmektedir. Birinci beş yıllık kalkınma planında çok doğru yapılan bu tespite uygun çalışmaların ve yatırımlarına planlanıp planlanmadığını 7. Beş yıllık kalkınma planında ki ( 1996-2000) ulaştırmanın durumu ile ilgili ana ilkeler bölümüne baktığımızda da benzer cümlelerle tekrarlandığını görüyoruz. 7. Beşyılılık kalkınma planında “Demiryolu altyapısı ve işletmeciliğinin gelişen teknolojinin ve yönetim tekniklerinin gerisinde kalması, mevcut demiryolu sisteminin taşıma taleplerini yeterince karşılayabilmesine imkan vermemektedir... Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve Pazar koşulundaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır...” denilmektedir.

1963 ile 1996 yılları arasında geçen süre 36 yıllık süreçte demiryolları cephesinde değişen hiçbir Őey olmamıştır. Kullandığımız teknoloji ile kapasite 1963’lerde kullanılan teknoloji ve kapasitenin aynısıdır. Hatta daha da geri olduğunu söyleyebiliriz. Daha öncede ifade edildiği üzere devletin temel görevi ekonomik ve toplumsal gelişmenin ihtiyaçlarını karşılayabilecek Şekilde lke ve toplum yararı doğrultusunda uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ancak bütün beş yıllık plan dönemlerinde ulaşım politikalarındaki bu olumsuzluklar; idari düzensizliklere, işletme bozukluklarına, planlama araştırma yetersizliklerine ve yetersiz personele bağlanmıştır. Sanayileşmenin yarattığı ulaşım talebi ve ulaştırma hizmetleri arasında gerekli organik bağlantılarının kurulmamasından ve bunun sonucu alt sistemlerde oluşan dar boğazlara suç atılmaktadır. Halbuki ulaşımdaki temel açmazların bu ve benzeri nedenler olmadığını biliyoruz. Örneğin: 2. Beş yıllık kalkınma planında yatırım planlaması yapılırken karayollarına yüzde 72.7 demiryollarına yüzde 18.8, deniz ve havayolu ulaşımına yüzde 20 ‘lere varan oranlarda bir pay ayrılmasına rağmen bu rakamların karayolu ulaşımı dışındaki diğer ulaşım sistemlerinde uygulanmadığını, projelerin çok küçük oranlarda kaldığını görüyoruz.

Ulaştırma sistemleri arasındaki bu dengesiz gelişme ve koordinasyonsuzluk sadece ekonomik fayda, maliyet yönünde dengeleri bozmamış bunun yanı sıra karayolunun



hızlı gelişmesi özellikle kent içi ve kentler arası yol kapasitelerini ve park yeri yetersizliklerini de artırmıştır. Yine bu sektöre yönelik yatırımlar dış ödemeler dengesini de bozmuştur. Buradaki en önemli faktör özel sektör aracılığıyla otomotiv sanayinin montaj sanayisi olarak hızlı gelişmesi ve tüketim toplumunun özendirilmesidir.

Uluslararası sermaye güvenli yol stratejisi kapsamında yerli işbirlikçileri eliyle ülkenin master ulaşım planı doğrultusunda değil tek yönlü kendi çıkarları doğrultusunda ulaşım politikalarını planlamakta ve uygulamaya koymaktadır. Karayollarına yapılan yatırımların yoğunluğu aynı şekilde demiryollarına verilmediği için yolcu ve yük naklindeki güvenliği son derece yüksek olan demiryolu taşımacılığı rekabet ortamından çekilmek zorunda bırakılmış ve bugünkü ortamın ortaya çıkmasına zemin hazırlanmıştır. Türkiye ulaşım stratejik planlarının büyük çoğunluğunu karayolu planlamaları kaplamaktadır.

Karayolu, yolcu ve yük taşımacılığında denizyolu, hava yolu ve tren yoluna oranla daha büyük paya sahiptir. Son otuz yılda diğer ulaşım yollarına kıyasla yolcu ve yük taşımada yüzde 90 a varan bir artış görülmektedir. Karayollarında seyreden aşırı yüklü araçlar yolların beklenenden daha hızlı bir şekilde tahrip olmasına neden olmuştur. Bu durum daha kapsamlı, daha uzun vadeli planlamalar yapmayı gerektirmektedir. Bu planlarda karayollarının yanı sıra diğer ulaşım yollarına da yer verilmelidir. Demiryollarının canlandırılarak, ulaşımında alternatif hale getirilmesi gerekmektedir. Demiryolu taşımacılığımızın sağlıklı bir gelişim gösterebilmesi için var olan ulaşım yolları yeniden yapılandırılmalı ve geliştirilmelidir.

Van ili bulunduğu coğrafi konum itibariyle Bölge içerisinde önemli bir yere sahiptir. Van ili kuzeyden Ağrı ili, Doğubeyazıt, Diyadin ve Hamur ilçeleri; batıdan Van Gölü ile Ağrı ilinin Patnos ilçesi, Bitlis' in Adilcevaz, Tatvan ve Hizan ilçeleri; güneyden Siirt' in Pervari, Hakkari ili, Beytüşebap ve Yüksekova ilçeleri ile komşudur. Doğuda İran Devleti'ne sınır komşusudur. Sınır ili olan Van ili transit geçişlerin olduğu ticari bir ildir. Var olan sınır ticaretine bağlı olarak yük ve insan taşımacılığı İran ve Van arasında raylı sistem üzerinde yapılmakta olup Van'dan Tatvan'a denizyolu ile aktarılmaktadır. Van ili tarihi itibariyle de ticaret kenti olarak tanımlanmakta olup, eski uygarlıklardan kalan tarihi eserler kenti yerli ve yabancı turistler açısından bir cazibe merkezi haline getirmektedir. Kentte bulunan hava meydanı da kente aktif bir insan girişinin olmasını

sağlamaktadır. Bu nedenle dinamik bir popülasyon ortaya çıkmaktadır. Bu durum kent içi ulaşımın önemini arttırmaktadır. Ulaşım planlaması yapılırken bir ilin demografik yapısı, coğrafi yapısı, siyasi yapısı, kültürel yapısı dikkate alınır. Demografik yapı özellikle planları etkilemektedir. Bunun başlıca nedeni ulaşımın insanların arzlarını karşılamaya yönelik yapılandırılmasıdır. Bu çalışma Büyükşehir Belediyesi olma süreci içerisinde hali hazırda bir ulaşım planı olmayan Van İlinin Ulaşım ihtiyaçlarına cevap vermek amacıyla hazırlanmaktadır.

**Tablo 1.1 : Yıllara Göre İl Nüfusları, 2007-2013**

İl -	Toplam nüfus						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Toplam</b>	<b>70 586 256</b>	<b>71 517 100</b>	<b>72 561 312</b>	<b>73 722 988</b>	<b>74 724 269</b>	<b>75 627 384</b>	<b>76 667 864</b>
Adana	2 006 650	2 026 319	2 062 226	2 085 225	2 108 805	2 125 635	2 149 260
Adıyaman	582 762	585 067	588 475	590 935	593 931	595 261	597 184
Afyonkarahisar	701 572	697 365	701 326	697 559	698 626	703 948	707 123
Ağrı	530 879	532 180	537 665	542 022	555 479	552 404	551 177
Amasya	328 674	323 675	324 268	334 786	323 079	322 283	321 977
Ankara	4 466 756	4 548 939	4 650 802	4 771 716	4 890 893	4 965 542	5 045 083
Antalya	1 789 295	1 859 275	1 919 729	1 978 333	2 043 482	2 092 537	2 158 265
Artvin	168 092	166 584	165 580	164 759	166 394	167 082	169 334
Aydın	946 971	965 500	979 155	989 862	999 163	1 006 541	1 020 957
Balıkesir	1 118 313	1 130 276	1 140 085	1 152 323	1 154 314	1 160 731	1 162 761
Bilecik	203 777	193 169	202 061	225 381	203 849	204 116	208 888
Bingöl	251 552	256 091	255 745	255 170	262 263	262 507	265 514
Bitlis	327 886	326 897	328 489	328 767	336 624	337 253	337 156
Bolu	270 417	268 882	271 545	271 208	276 506	281 080	283 496
Burdur	251 181	247 437	251 550	258 868	250 527	254 341	257 267
Bursa	2 439 876	2 507 963	2 550 645	2 605 495	2 652 126	2 688 171	2 740 970
Çanakkale	476 128	474 791	477 735	490 397	486 445	493 691	502 328
Çankırı	174 012	176 093	185 019	179 067	177 211	184 406	190 909
Çorum	549 828	545 444	540 704	535 405	534 578	529 975	532 080
Denizli	907 325	917 836	926 362	931 823	942 278	950 557	963 464
Diyarbakır	1 460 714	1 492 828	1 515 011	1 528 958	1 570 943	1 592 167	1 607 437
Edirne	396 462	394 644	395 463	390 428	399 316	399 708	398 582
Elazığ	541 258	547 562	550 667	552 646	558 556	562 703	568 239
Erzincan	213 538	210 645	213 288	224 949	215 277	217 886	219 996
Erzurum	784 941	774 967	774 207	769 085	780 847	778 195	766 729
Eskişehir	724 849	741 739	755 427	764 584	781 247	789 750	799 724
Gaziantep	1 560 023	1 612 223	1 653 670	1 700 763	1 753 596	1 799 558	1 844 438
Giresun	417 505	421 766	421 860	419 256	419 498	419 555	425 007
Gümüşhane	130 825	131 367	130 976	129 618	132 374	135 216	141 412
Hakkari	246 469	258 590	256 761	251 302	272 165	279 982	273 041
Hatay	1 386 224	1 413 287	1 448 418	1 480 571	1 474 223	1 483 674	1 503 066
Isparta	419 845	407 463	420 796	448 298	411 245	416 663	417 774
Mersin	1 595 938	1 602 908	1 640 888	1 647 899	1 667 939	1 682 848	1 705 774
İstanbul	12 573 836	12 697 164	12 915 158	13 255 685	13 624 240	13 854 740	14 160 467
İzmir	3 739 353	3 795 978	3 868 308	3 948 848	3 965 232	4 005 459	4 061 074
Kars	312 205	312 128	306 536	301 766	305 755	304 821	300 874
Kastamonu	360 366	360 424	359 823	361 222	359 759	359 808	368 093
Kayseri	1 165 088	1 184 386	1 205 872	1 234 651	1 255 349	1 274 968	1 295 355
Kırklareli	333 256	336 942	333 179	332 791	340 199	341 218	340 559
Kırşehir	223 170	222 735	223 102	221 876	221 015	221 209	223 498

Kocaeli	1 437 926	1 490 358	1 522 408	1 560 138	1 601 720	1 634 691	1 676 202
Konya	1 959 082	1 969 868	1 992 675	2 013 845	2 038 555	2 052 281	2 079 225
Kütahya	583 910	565 884	571 804	590 496	564 264	573 421	572 059
Malatya	722 065	733 789	736 884	740 643	757 930	762 366	762 538
Manisa	1 319 920	1 316 750	1 331 957	1 379 484	1 340 074	1 346 162	1 359 463
Kahramanmaraş	1 004 414	1 029 298	1 037 491	1 044 816	1 054 210	1 063 174	1 075 706
Mardin	745 778	750 697	737 852	744 606	764 033	773 026	779 738
Muğla	766 156	791 424	802 381	817 503	838 324	851 145	866 665
Muş	405 509	404 309	404 484	406 886	414 706	413 260	412 553
Nevşehir	280 058	281 699	284 025	282 337	283 247	285 190	285 460
Niğde	331 677	338 447	339 921	337 931	337 553	340 270	343 658
Ordu	715 409	719 278	723 507	719 183	714 390	741 371	731 452
Rize	316 252	319 410	319 569	319 637	323 012	324 152	328 205
Sakarya	835 222	851 292	861 570	872 872	888 556	902 267	917 373
Samsun	1 228 959	1 233 677	1 250 076	1 252 693	1 251 729	1 251 722	1 261 810
Siirt	291 528	299 819	303 622	300 695	310 468	310 879	314 153
Sinop	198 412	200 791	201 134	202 740	203 027	201 311	204 568
Sivas	638 464	631 112	633 347	642 224	627 056	623 535	623 824
Tekirdağ	728 396	770 772	783 310	798 109	829 873	852 321	874 475
Tokat	620 722	617 158	624 439	617 802	608 299	613 990	598 708
Trabzon	740 569	748 982	765 127	763 714	757 353	757 898	758 237
Tunceli	84 022	86 449	83 061	76 699	85 062	86 276	85 428
Şanlıurfa	1 523 099	1 574 224	1 613 737	1 663 371	1 716 254	1 762 075	1 801 980
Uşak	334 115	334 111	335 860	338 019	339 731	342 269	346 508
<b>Van</b>	<b>979 671</b>	<b>1 004 369</b>	<b>1 022 310</b>	<b>1 035 418</b>	<b>1 022 532</b>	<b>1 051 975</b>	<b>1 070 113</b>
Yozgat	492 127	484 206	487 365	476 096	465 696	453 211	444 211
Zonguldak	615 890	619 151	619 812	619 703	612 406	606 527	601 567
Aksaray	366 109	370 598	376 907	377 505	378 823	379 915	382 806
Bayburt	76 609	75 675	74 710	74 412	76 724	75 797	75 620
Karaman	226 049	230 145	231 872	232 633	234 005	235 424	237 939
Kırıkkale	280 234	279 325	280 834	276 647	274 992	274 727	274 658
Batman	472 487	485 616	497 998	510 200	524 499	534 205	547 581
Şırnak	416 001	429 287	430 424	430 109	457 997	466 982	475 255
Bartın	182 131	185 368	188 449	187 758	187 291	188 436	189 139
Ardahan	112 721	112 242	108 169	105 454	107 455	106 643	102 782
Iğdır	181 866	184 025	183 486	184 418	188 857	190 409	190 424
Yalova	181 758	197 412	202 531	203 741	206 535	211 799	220 122
Karabük	218 463	216 248	218 564	227 610	219 728	225 145	230 251
Kilis	118 457	120 991	122 104	123 135	124 452	124 320	128 586
Osmaniye	452 880	464 704	471 804	479 221	485 357	492 135	498 981
Düzce	323 328	328 611	335 156	338 188	342 146	346 493	351 509

Kaynak: TÜİK 2013-2014

Van İli nüfusu 2007-2013 yılları arasında 90,442 olarak artış göstermiştir. Bilindiği gibi ulaşım planlaması yapılırken insan popülasyonu dikkate alınmaktadır.2013 yılı itibariyle On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir belediyesi kurulmuştur. Van'ın Büyükşehir Belediyesi olmasına bağlı olarak kentin fonksiyonlarında değişmeler meydana gelmiştir.

## 1.1 TEZİN AMACI VE KAPSAMI

Son elli yılda, kırsal bölgelerden kentlere doğru yoğun bir göç hareketi olmuş, kentlerin yapısında değişimler meydana gelmiştir. Van İli de bu göçlerden etkilenen illerden biridir. Van'da kırdan kente yönelik göçlerin hızlanması 1980 sonrasına rastlar. Çalışma ortamının yarattığı güvensizlik ve ekonomik dengenin bozulması, yörenin kırsal alanını tamamen itici hale getirmiştir. Kırsal alanı terk eden insanların bölge içerisinde en çok tercih ettiği kentlerden birisi de Van olmuştur. Van'daki göçmenler genellikle Hakkari, Siirt ve Van'ın kendi kırsalından gelerek kentin kenar mahallelerine yerleşmiştir. Göçle birlikte, kentte var olan kentsel altyapı sorunları bu süreçte daha karmaşık bir hal almıştır. Ayrıca göç, kentte pek çok sosyo kültürel ve ekonomik sorunun da ortaya çıkmasına neden olmuştur. Göçle birlikte kendi kültür ve yaşam tarzlarını da kente taşıyan göçmenler, kendi oluşturdukları gecekondularıyla kentin yapısında bozulmalara neden olmuştur. Alınan göçlerle birlikte, 2013 TÜİK verilerine göre Van İl'inin nüfusu, 1.070.713 olmuştur. Bu durum kentin siyasi profilinde değişimlere neden olmuştur. On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir Belediyesi kurulmuştur. Büyükşehir olma sürecine bağlı olarak, kentin fiziki, mimari, sosyal yapısında değişiklikler meydana gelmiştir. Kentin Büyükşehir Belediyesi statüsü olmasına bağlı olarak ulaşım planları daha kapsamlı ve programlı bir şekilde yapılmaya başlanmıştır. Ekonomik, siyasi, kültürel açıdan hizmet alanı dar olan Van Belediye'sinin Büyükşehir Belediyesi olması itibariyle hizmet alanı ve sorumluluk alanları genişleyerek bu durum ulaşım planlamalarını olumlu yönde etkilemiştir. Büyükşehir olma sürecinde Van ilinin ilçe ve mahalle sınırlarında değişiklikler yapılmıştır. Var olan ilçe sayısı on üçe çıkmıştır. Eskiden köy statüsü olan yerler mahallelere dönüşmüştür. 23 Ekim 2011 tarihinde meydana gelen 7.2'lik deprem sonrasında mevcut nüfusun konaklamasını sağlamak amacıyla merkez çeperinde toplu konutlar yapılarak yeni yerleşim merkezleri oluşturulmuştur. Oluşan yeni yerleşim merkezlerine bağlı olarak yeni yollar ve yeni güzergâhlar ortaya çıkmaktadır. Bu durumlara bağlı olarak ulaşım ana arterleri ve var olan ulaşım yolları yetersiz gelmeye başlamaktadır. Yeni ulaşım yollarına ihtiyaç duyulmaktadır. Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisindeki ulaşım ve toplu taşıma sistemi, bir bütün

olarak ele alınacak ve raylı ulaşım sistemi şehrin lojistik yapısı dikkate alınacak şekilde düzenlenecektir

## **1.2 TEZİN HEDEFİ**

6360 sayılı ‘ On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde değişiklik yapılmasına Dair Kanun’ ile Büyükşehir Belediyesi olan Van Kent’inin merkezi ve siyasi yapısında meydana gelen değişikliklere değinerek, bu düzenlemelerin Kent üzerindeki yansımalarını ortaya çıkarmaktır. Bunun yanı sıra büyükşehir olma sürecinde mikro ve makro eksen içerisinde Van İlinin lojistik, sosyal, siyasal ve kozmopolit yapısı dikkate alınacak şekilde var olan ulaşım problemlerine değinmek, mevcut olan ulaşım yollarına alternatif geliştirmektir. Bu doğrultuda Ulaşım Ana Planı; öncelikle var olan ulaşım modellerine (kara yolu, hava yolu, deniz yolu, demir yolu) alternatif olacak şekilde şehir içini kapsayacak bir raylı ulaşım sistemi oluşturmaaktır. Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisindeki ulaşım ve toplu taşıma sistemi, bir bütün olarak ele alınacak ve raylı ulaşım sistemi şehrin lojistik yapısı dikkate alınacak şekilde düzenlenecektir. Bu bağlamda geliştirilen kısa veya uzun vadeli planlar gözden geçirilerek raylı sisteme entegre edilen bir ulaşım sistemi planlanmaktadır. Kısa vadeli planlamada; ulaşım ve trafik sistemindeki mevcut sorunların ve yetersizliklerin ortadan kaldırılması, var olan ulaşım ağının daha verimli kullanılmasını sağlayan öneriler yer almaktadır. Uzun vadeli ulaşım planlamasında ise; büyükşehir olma sürecinde tarihsel geçmişinde yer alan ticaret şehri olma yapısına paralel olacak şekilde daha gelişmiş ve doğaya saygılı ve insanı temel alan alternatif yollar geliştiren önerileri kapsamaktadır. Böyle bir çalışma yapılmasının nedeni. Van ilinin var olan ulaşım potansiyelinin ihtiyacı karşılamaya yetmemesidir. Bu çalışmayla hedeflenen temel unsur Van ilinin sosyal siyasal kültürel ve jeopolitik yapısına uygun olacak bir ulaşım planlaması hazırlamak ve bu doğrultuda var olan ulaşım ağlarını dönüştürüp geliştirmektir. Bu çalışmada kara yolu, deniz yolu ve hava yolu gibi ulaşım modellerine değinmekle birlikte nihai hedef toplu taşımada alternatif olarak raylı ulaşımı ön plana çıkarmak ve yapılacak olan ulaşım planlarını bu doğrultuda geliştirmektir.

## 2. ULAŞIMIN TANIMI VE ÖNEMİ

Barda tarafından insan ve eşyanın, ihtiyaçları gidermek amacıyla zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılacak şekilde yer değiştirmesini mümkün kılan faaliyetler şeklinde tanımlanan ulaşım; sınırsız insan ihtiyaçlarının giderilmesi için, sınırlı üretim kaynaklarının bölüştürülmesini gerçekleştirmek üzere, taşıma ve dağıtım işlevini üstlenen ve değer yaratılmasını sağlayan bir süreç olarak da tanımlanabilir. ( Yardımcıoğlu,2013: 4)

Ulaşımın bir diğer tanımı ise, “insanın, eşyanın, bilginin vb. bir yerden başka bir yere gitmesi, taşınması ve iletilmesi olarak tanımlanan ulaşım, insanların ve yüklerin zaman ve mekan içerisinde değişik ulaştırma araçları kullanılarak bir noktadan ihtiyaç duyulan diğer noktalara taşınmasını sağlayan bir hizmettir”. ( Yardımcıoğlu,2013: 6)

Ulaşım sistemi, ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen ve toplumdan etkilenen günlük yaşamın vazgeçilmez bir unsuru halini almıştır. Kentler ve toplumun değişim dönüşümüyle ulaşım sistemleri ve bu sistemler içerisinde gelişen taşımacılığın yapısı da değişmektedir. Üretimin artması, gelişen teknolojiler, uluslararası ticaret ağı ulaşım sistemlerini etkilemekte, taşımacılığın önemini ortaya çıkarmaktadır. Toplumsal yaşamın evrimine bağlı olarak sanayilerin gelişmesi, ticaret hacminin artması ve kentlerin fiziki, sosyal yapısının gelişip dönüşmesine bağlı olarak taşımacılık da değişip dönüşmektedir. Gerek insan gerek yük taşımacılığında ulaşım sistemlerinin (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) önemi artmaya başlamıştır. Küreselleşen ekonomilere paralel olarak kentler değişip, dönüşmektedir. Bu değişimlere ayak uydurabilmek için, modern kentlerin yaşanıla bilinir bir hale getirilmesi için plan ve projeler geliştirilmektedir. Bu doğrultuda devletler, ulaşım planlamaları yapmaktadırlar. Küreselleşen dünyada; daha güvenli, daha kısa sürede ve daha konforlu ulaşım istekleri ortaya çıkmaktadır. Alternatif ulaşım yolları aranmaya başlanmış, yeni ulaşım planlamaları yapılmıştır. Ulaşım insan yaşamını oldukça etkileyen bir sistem olduğu için önem arz etmektedir. Bu nedenle ulaşım üzerine birçok planlama yapılmış, çeşitli projeler geliştirilmiştir. Dünyada kapsamlı parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları 1950’li yıllardan bu yana hazırlanmaktadır. Ülkemizde ise bu çalışmalar, (parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları) 1960’lı yıllarda gelişme göstererek, günümüze kadar devam etmektedir.

### 3. ULAŞIM PLANI VE POLİTİKASI

Ulaşımın amacı; insanları ve eşyayı kısa sürede ucuz ve emniyetli bir şekilde taşımaktır. Devletin temel görevi ise; ekonomik ve toplumsal gelişmelerin yarattığı ihtiyaçları karşılayabilecek şekilde ulaşım kapasitesini yaratan, ülke ve toplum çıkarlarına uygun ulaşım sistemlerini kurmak ve koordine etmektir. Ulaştırma sistemleri ve hizmetleri modern ekonomilerin toplumsal gelişmelerin asli unsurlarındandır. Ulaşım sistemleri ve ulaşımın unsurları ülkenin ekonomik, kültürel, sosyal, jeopolitik ve siyasi yapısından etkilenmekte, aynı zamanda bir ülkede uygulanan ekonomik, sosyal, siyasal dinamikleri de etkilemektedir. Bu dinamikler şehir içi ulaşım sistemlerinin yeniden planlanmasına neden olmaktadır. Şehir içi ulaşım, hızla büyüyen kentli nüfusun günlük faaliyetlerini sürdürmek amacıyla gerçekleştirdiği yolcu ve mal hareketlerini kapsamaktadır. Ülke nüfusundaki artışın yanı sıra, kentsel nüfus oranının hızla büyümesi ve gelişen ekonomik eylemlerle birlikte kişi başına yapılan günlük yolculuk oranlarının yükselmekte oluşu, toplam kentsel yolculuk sayılarında büyük artışlar ortaya çıkarmaktadır. Sonuçta şehir içi ulaşım sektörünün boyutları hızla artarken kapsamı genişlemekte, her geçen gün biraz daha yayılan ve sayıları artan kentsel alanlardaki yolculukların uzunlukları da artmakta ve daha çok motorlu taşıt yolculuğuna dönüşmektedir. Ayrıca ekonomilerin küreselleşmesine bağlı olarak Dünya ticaret hacmi değişmektedir. Dünya çapında gelişen ve değişen ticaret hacmine bağlı olarak her geçen gün artan yük ve yolcu yoğunlukları ve gelişen teknolojiler yeni ulaşım planlarının yapılmasını zorunlu hale getirmektedir.

Ülkemiz kentlerinde, kent içi trafik ve ulaşım sistemlerinin parçacıl ya da bütüncül olarak planlanması amacıyla 50 yıl içinde çok sayıda etüt faaliyeti çeşitli şekillerde gerçekleştirilmiştir. Genellikle ulaşım etüdü, ulaşım planı, ulaşım ana planı veya ulaşım master planı gibi isimler altında gerçekleştirilen bu faaliyetler, planlama bilincinin oluşmaya başlaması ile son yıllarda sıkça karşılaştığımız olgular haline gelmiştir. 1960'lı yıllardan itibaren büyük kentlerimizde yapılması planlanan belirli bir ulaşım yatırımı temelinde hazırlanan ulaşım etüdü olarak karsımıza çıkan bu çalışmalar, 1980li yıllardan itibaren kentsel boyutta ulaşım nazım planı, ulaşım ana planı, ulaşım master planı gibi isimlerle çeşitli kentlerimiz için hazırlanmış ve uygulanmaya çalışılmıştır.

Kent içi Ulaşım Ana Planı "Arazi kullanım planlarıyla uyumlu bir şekilde planlı kentsel gelişmeyi destekleyici niteliktedir. Etkin ve verimli bir kentiçi ulaşım hedefiyle,

gelecekte oluşacak muhtemel ulaşım taleplerinin karşılanmasına yönelik kentiçi ulaşım ilişkili hedef, ilke, strateji, yaklaşım ve politikaları tanımlamaktır. Bu politikalar doğrultusunda üretilecek tüm yatırım ve işletme projelerine temel oluşturmak, tüm bunları yaparken de kısıtlı kaynakların akılcı kullanımını gerçekleştirecek kısa, orta ve uzun vadeli eylem ve faaliyetleri kapsayan bilgi ve belgeler bütünüdür.” olarak ifade edilmektedir.



## 4. BELEDİYE KANUNLARINDA ULAŞIM

Türkiye’de kentiçi ulaşım ve kentsel imar kararlarından sorumlu olan kuruluşlar 5393 sayılı Belediye Kanunu ve 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile belediyeler ve büyükşehir belediyeleridir. Bu kuruluşlar kentin ulaşım altyapısı, ulaşım şekli, ulaşım planlaması ve ulaşım finansmanından sorumludur. Mahalli idarelerin görev ve sorumluluklarını belirleyen kanunlar; 5393 sayılı ve 5216 sayılı kanunlardır.

### 4.1 5393 SAYILI BELEDİYE KANUNU

5393 sayılı kanunun (13.04.2005 tarih ve 2584 sayılı Resmi Gazete) 14. Ve 15. Maddelerinde belediyeler ulaşım gibi kentsel altyapı ve şehir içi trafik hizmetlerinden sorumlu tutulmaktadır. Bu kanunla belediyelere;

1. Toplu taşıma yapmak, bu amaçla otobüs, deniz ve su ulaşım araçları, raylı sistem dahil her türlü toplu taşıma sistemleri kurmak.
2. Otobüs terminali, iskele kurmak, işletmek ve işlettirmek veya bu yerlerin gerçek veya tüzel kişilerce açılmasına izin vermek
3. Her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek
4. Durak yerleri ve araç park yerlerini tespit etmek işletmek ve işlettirmek

Bunun yanı sıra belediyelere toplu taşıma yapmak ve her türlü toplu taşıma sistemini kurmak görevini, Danıştay’ın görüşü ve İçişleri Bakanlığının kararıyla süresi kırk dokuz yılı geçmemek üzere imtiyaz yoluyla devredilebilme ve toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek şeklinde yerine getirilebileceği gibi toplu taşıma hatları kiraya verme süresi ilk mahalli idareler genel seçimlerini izleyen altıncı ayın sonunu geçmemek üzere hizmet satın alma yoluyla yerine getirilebilme olanağı tanımaktadır.

Kanunun 18. Maddesiyle Belediye Meclisine;

1. Stratejik plan ile yatırım çalışma programlarını görüşmek ve kabul etmek
2. Bütçe kesin hesabını kabul etmek
3. Belediyenin imar planlarını görüşmek ve onaylamak
4. Belediye adına imtiyaz verilmesine ve belediye yatırımlarının yap-işlet veya yap-işlet-devret modeli ile yapılmasına

5. Belediyeye ait şirket, işletme ve iştiraklerin özelleştirilmesine karar vermek
6. İmar planlarına uygun şekilde hazırlanmış belediye imar programlarını görüşerek kabul etmek gibi görev ve yetkiler verilmekte

Belediyelerin borçlanmasına ilişkin 68. Maddede, belediye görev ve hizmetlerinin gerektirdiği giderleri karşılamak amacıyla borçlanma yapabilir ve tahvil ihraç edebilir hükmüne yer verilmektedir.

#### **4.2 5216 SAYILI BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE KANUNU**

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununun (23.07.2004 tarih ve 25531 sayılı Resmi Gazete) Büyükşehir Belediyesinin Görev, Yetki ve Sorumluluklarını tanımlayan 7. Maddesinde büyükşehir belediyelerine;

1. Stratejik plan, yatırım programları ve bunlara uygun olarak hazırlanması
2. Çevre düzeni planına uygun olmak kaydıyla 1/5,000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, yaptırmak, onaylamak ve uygulamak
3. Ulaşım ana planını yapmak, yaptırmak, onaylamak ve uygulamak
4. Ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonunu sağlamak
5. Her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek
6. Yetki alanındaki meydan, bulvar, cadde ve ana yolları yapmak ve onarımını sağlamak
7. Yolcu ve yük terminalleri, kapalı ve açık otoparklar yapmak, yaptırmak, işletmek, işlettirmek veya ruhsat vermek
8. Toplu taşıma hizmetlerini yürütmek ve bu amaçla gerekli tesisleri kurmak, kurdurmak, işletmek ve işlettirmek gibi görevler verilmektedir.

Ayrıca Kanununun 9. Maddesinde Büyükşehir içindeki her türlü taşımacılık hizmetlerinin koordinasyon içinde yürütülmesi amacıyla Ulaşım Koordinasyon Merkezinin (UKOME) kurularak büyükşehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini planlama, güzergah belirleme, taksi, dolmuş, ve servis araçlarının durak yerleri ile sayısını belirleme yetkilerinin bu merkez tarafından kullanılması hükmüne yer verilmektedir.

## **5. TÜRKİYE' DE KENTİÇİ ULAŞIM PLAN VE POLİTİKALARI**

Her alanda olduğu gibi ulaştırma alanında da en modern, gelişmiş araçlara sahip olmak gelişen ve değişen teknolojilere ayak uydurmak kalkınmanın göstergelerinden biridir. Hızlı kentleşme ve sanayileşmeye bağlı olarak kentlerin göç alması nüfusun artmasına sebep olmaktadır. Nüfus artışının beraberinde getirdiği sorunlar ulaşım sektörünü etkilemektedir. Bu nedenle ulaşım çağı gereklerine ayak uydurabilecek şekilde revize edilerek yeniden yapılandırılmalıdır. Yeni kurulacak ulaşım ağının tesis ve altyapılarının kısa, orta ve uzun vadede değerlendirilip en son teknolojilere göre revize edilmesi gerekmektedir. Bu nedenle ülkeler planlarını bu doğrultuda gerçekleştirmelidir. Dünyada kapsamlı parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları 1950'li yıllardan bu yana hazırlanmaktadır. Ülkemizde ise bu çalışmalar, (parçacıl ve bütüncül ulaşım planlamaları) 1960'lı yıllarda gelişme göstererek, günümüze kadar devam etmektedir. Kaynakların verimli kullanılarak hızlandırılması amacıyla ülkenin; ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi için ilki 1963 yılında hazırlanan kalkınma planlarında kent içi ulaşım ilişkin belirlenen ilke ve politikalar ile uygulamaya yönelik hedefler plan dönemleri, 1963ten 2013 yılına kadar beşer yıllık on kalkınma planını kapsamaktadır. 1950'li yıllarda eşya ve insan taşımacılığında demiryolu yüzde 46, karayolu yüzde 17 gibi bir paya sahipken uygulanan politikalar sonucu 1960 yılında bu oranın yüzde 33 demiryolu, yüzde 67 karayolu lehine tersyüz edilmiştir. 1960 yılından sonra ülkemiz ekonomisinde beşer yıllık planlama dönemlerinin yapıldığı yıllardır. Cumhuriyetle birlikte kazanılanların kaybedilmemesi için çalışmaların tekrar planlanması gerektiği ifade edilmiştir.

### **5.1 KALKINMA PLANLARINDA KENT İÇİ ULAŞIM**

Kaynakların verimli kullanılarak kalkınmanın hızlandırılması amacıyla ülkenin ekonomik, sosyal ve kültürel planlama hizmetlerinin bir bütünlük içerisinde etkin, düzenli ve süratli olarak görülebilmesi amacıyla ilki 1963 yılında hazırlanan kalkınma planlarında kentiçi ulaşım ilişkin belirlenen ilke ve politikalar ile uygulamaya yönelik hedefler plan dönemleri itibariyle aşağıda yer almaktadır.

### **5.1.1 Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)**

Birinci beş yıllık kalkınma planında plan dönemi içinde kentiçi ulaşım talebini karşılamaya yönelik olarak ulaşım sistem seçimi yapılırken eldeki kapasiteden tam olarak yararlanılması, hizmetin kalitesinin yükseltilmesi ve maliyetin düşürülmesi ana ilkeler olarak belirlenmiştir. Yolcu taşımacılığında rahat, ekonomik ve güvenli ulaştırma imkanlarının sağlanması hedeflenmiştir. Kentiçi ulaşımında karayoluna bağlı ulaşım sistemlerine karşı artan talep vurgulanmış ve "karayollarından yararlananların karayolu şebekesinin bakım giderleri ile amortismanına makul bir nispette katılmaları" prensip olarak benimsenmiştir. Demiryolu ve karayolu yapımında yeni gelişmelerden yararlanılması gereği belirtilmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

### **5.1.2 İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)**

İkinci beş yıllık kalkınma planında, büyük kentlerde görülen kentiçi ulaşım sorununa dikkat çekilerek kentiçi trafik düzenlemesi çalışmalarına başlanması hedeflenmiştir. Ankara, İstanbul ve İzmir kentlerinde plan dönemi içinde yolcu taşımacılığı üzerine tahminler yapılmıştır. Hızla gelişmekte olan İstanbul şehrinin ulaşım sorunu özellikle ele alınmış ve ulaşım planı kavramından ilk kez bahsedilerek imar planı kapsamında uzun vadeli bir plan hazırlanmasına karar verilmiştir. Ulaştırma sektörü ile ilgili genel politikaların düzenlenmesi ve gerekli kararların alınmasını sağlamak üzere bir örgütlenme ihtiyacı üzerinde durulmuş ve koordinasyon gereği vurgulanmıştır [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

### **5.1.3 Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)**

Üçüncü beş yıllık kalkınma planında, özellikle büyük kentlerde yaşanan hızlı göçe bağlı nüfus artışı sonucunda kentiçi ulaşım sorunundan ve kentsel hizmet standartlarının iyileştirilmesinden bahsedilmiştir. Fiziki planlamanın önemi vurgulanmış ve kentsel altyapı yatırımları kentleşme sürecinde ve bu sürecin yönlendirilmesinde etkili bir araç olarak görülmüştür [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

### **5.1.4 Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1978-1983)**

Dördüncü beş yıllık kalkınma planında, 1970'li yıllarda yaşanan petrol krizinin de etkisiyle kentiçi ulaşımında petrole ve özel araca dayalı ulaşım politikasının kentlerde yol açtığı sorunlar vurgulanmıştır. Kentiçi ulaşımına ilişkin politikalar ise ayrı bir alt başlıkta irdelenerek, kentiçiyolcu taşımacılığında toplu taşıma sistemlerinin kentlerde özendirilmesi; Ankara ve İstanbul'da metro ya da hafif metronun kesin projelerinin

yapılarak inşaatlarına başlanması; "özel otobüs yolu" uygulamalarının yaygınlaştırılması; özel araç kullanımının yoğunlaşması nedeniyle "oto sahiplerinin doğrudan katılacağı mali bir düzenleme" ile kentlerde yarattıkları trafik ve otopark sorunlarının çözümüne katılmaları politikaları benimsenmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

#### **5.1.5 Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)**

Beşinci beş yıllık kalkınma planında, kentiçi yolcu taşımacılığında, mevcut altyapı ve ulaşım araçlarının daha verimli kullanılmasını sağlayacak az maliyetli tedbirlere öncelik verilmesi hedeflenmiştir. Ulaşım planlaması kavramı üzerinde durulmuş ve kentler için hazırlanacak ulaşım planlarının imar planları ile bütünleştirilerek ele alınması gereği belirtilmiştir. Ayrıca, ulaşım altyapı planlaması ve uygulaması ile ulaşım işletme ve denetleme konularından sorumlu kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanması ilke olarak belirlenmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

#### **5.1.6 Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)**

1980li yıllarla birlikte sosyal yaşamda ve refah düzeyinde iyileşme dönemi başlamış ve buna bağlı olarak da özel araç sahipliği ve kullanımı ile hareketlilik hızla artmaya başlamıştır. Bununla birlikte; hareketlilikte görülen hızlı artışa özellikle büyük kentlerimizin ulaşım altyapısı hazırlıksız yakalanmış ve ciddi ulaşım ve trafik sorunları yaşanmaya başlamıştır.

Bu duruma rağmen, altıncı beş yıllık kalkınma planı döneminde kentiçi ulaşım ile ilgili herhangi bir ilke, hedef ya da politika belirlenmemiş ve kentiçi ulaşım ile ilgili herhangi bir somut projeden bahsedilmemiştir. Buna karşın, yurtiçi ulaşım ve taşımacılıkla ilgili hedef ve politikalar belirlenmiş ve bir önceki plan döneminden gelen projelere devam edileceği belirtilmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

#### **5.1.7 Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)**

Yedinci beş yıllık kalkınma planında kentsel ulaşım açısından belirlenen hedeflerden bir tanesi; kentiçi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, uygulanması, standartların belirlenmesi ve finansmanı açısından merkezi ve yerel kurumlar arasında işbirliği ve koordinasyon sağlanmasıdır. Büyükşehir belediyelerinde ulaşım ihtiyacını nazım plan kararları doğrultusunda çözümleyecek kentiçi ulaşım ana planı çalışmalarının hızlandırılması ve planda belirlenen önceliklere dayalı toplu taşıma sistemlerine ağırlık verilmesi gerektiği belirtilmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

Kent içi raylı toplu taşım sistemlerinden beklenen verimin alınmadığı, buna karşın kentiçi karayolu altyapısında karşılaşılan darboğazların son yıllarda önemli boyutlara ulaştığı vurgulanmıştır. kent içi ulaşım yatırımlarının, arazi kullanım planları ile bütünlüştirilmiş, toplu taşımacılığı esas alan uzun vadeli planlara dayandırılarak gerçekleştirilmesi politikası benimsenmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

İstanbul'da kent içi ulaşımda karayolunun ağırlılığının azaltılarak denizyolu ve raylı ulaşım sistemlerinin payının arttırılması, bunu gerçekleştirmek üzere de Kentiçi Ulaşım Ana Planının hazırlanarak uygulamaya konulması, benzeri plan çalışmalarının gerektiğinde diğeri metropoller için uygulanması politikası belirlenmiştir. Planın makroekonomik politikası olarak da; enerji ve ulaştırma başta olmak üzere altyapı alanında ulusal politikalar oluşturulması ve yatırım projelerinin master planlar çerçevesinde yönlendirilmesi kararlaştırılmıştır [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

#### **5.1.8 Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)**

Sekizinci beş yıllık kalkınma planında, toplu taşımacılığın kent içi hareketlilik ve hızlı kentsel gelişmeler karşısındaki yetersizliğı sonucunda artan özel araç kullanımına dikkat çekilmiştir. Kentlerimizde arazi kullanım ve ulaşım planları arasında uyum ve eşgüdümün sağlanmaması sonucunda kentiçi ulaşımda hizmet düzeyinin düşük kaldığı tespiti yapılmıştır [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

Kentiçi ulaşım güvenliğı konusunda etkili ve yaygın bir eğitim ihtiyacından ve kent içi ulaşımla ilgili yetki ve sorumluluk karmaşasından bahsedilmiş, bu konuyla ilgili ulusal politikaların geliştirilmediğı vurgulanmıştır. Büyük ölçekli kent içi ulaşım yatırımlarının etkin olarak değerlendirilmediğı ve denetlenmesinin yapılamadığı belirtilmiştir [4].

Plan dönemi içinde, kentiçi ulaşımda görülen yetki, sorumluluk, örgütlenme ve mevzuatla ilgili sorunlar giderilmesi amaçlanmıştır. Kentin planları ile uyumlu bir kentiçi ulaşım yapısının gerçekleştirilmesi, kentsel ulaşım altyapı projelerinin uygulanması için farklı finansman modelleri geliştirilmesi, güvenli bir kent içi ulaşım hizmeti sağlamak üzere yaygın eğitim programları hazırlanması hedeflenmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

Toplu taşıma hizmetlerinin erişilebilirliğinin ve kalitesinin yükseltilmesi, yayalara ve bisiklet kullanıcılarına sunulan hizmetin iyileştirilmesi, kentsel ulaşım hizmetlerinin engellilerin de faydalanabileceğı şekilde düzenlenmesi, belli büyüklüğün üzerindeki kentlerde ulaşım ve trafik planları hazırlanması gerekliliğı, kentsel ulaşım altyapısında

uygulanacak ilke ve standartların bilimsel ölçütlere göre belirlenmesi ve raylı sistem projelerinin öncelikle nüfusu 1.000.000'un üzerindeki kentlerde yüksek yolculuk taleplerinin yaşandığı hatlarda gerçekleştirilmesi politikaları belirlenmiştir.

Kentiçi raylı sistemlerin planlanması, projelendirilmesi, finansmanı, yapımı ve işletilmesi konularında görülen belirsizliklerin giderilmesi, yetki ve sorumluluklar ile teknik ölçüt ve standartların tanımlanması hedeflenmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

Kentiçi otobüs işletmeciliğinin geliştirilmesi; özel toplu taşımacılık ve servis araçlarının yeterince denetlenmesi ve ara toplu taşıma türlerinin rasyonel kullanımının sağlanması, kent içi ulaşımda deniz taşımacılığından daha etkin faydalanmak üzere gerekli tedbirlerin alınması amaçlanmıştır. Planda, TCDD tarafından işletilen banliyö hatları ile ilgili hedefler de belirlenmiş, banliyö hatlarının kentiçi ulaşım sistemine entegrasyonunun sağlanması ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, banliyö hatlarının yerel yönetimler tarafından işletilmesine ilişkin kurumsal düzenlemeler yapılması öngörülmüştür. Planın hukuki ve kurumsal düzenlemeler ile ilgili hedefleri olarak; kent içi ulaşımda yetki ve sorumluluklarla ilgili yasal düzenlemelerin yapılması, kentlerin özellikleri ve nüfus büyüklüklerine göre kapsam ve yöntemleri açısından farklılaşan ulaşım ve trafik planlarının hazırlanmasına yönelik yasal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi, özel toplu taşıma ve servis araçlarının çalışma usul ve esasları ile denetimlerine ilişkin yasal düzenlemelerin yapılması ve otopark yönetmeliğinin revize edilmesi kararlaştırılmıştır [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

#### **5.1.9 Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)**

Dokuzuncu kalkınma planında, kentiçi ulaşım ile ilgili ana hatlarıyla bir durum tespiti yapılmıştır. Ulaşım AB perspektifi vurgulanmış, bu kapsamda kentiçi ulaşım kapasite artırımı yerine talep ve trafik yönetimi yaklaşımlardan bahsedilmiştir. Hızlı ve 8plansız kentleşmenin kentiçi ulaşım da meydana getirdiği direk ve dolaylı sorunlara dikkat çekilmiş, maliyetlerin yüksekliği ve mali kaynakların yetersizliği nedeniyle özellikle büyük kentlerde toplu taşıma hizmetlerinin iyileştirilemediği belirtilmiştir [Özalp M. Kentsel Ulaşım Planlaması].

### 5.1.10 Kalkınma Planlarının Karşılaştırılması ve Van Kentine Yansıması

**Tablo 5.1: Kalkınma Planlarının Karşılaştırılması**

Kalkınma Planları	Ulaşım Türleri			
	Karayolu	Denizyolu	Havayolu	Demiryolu
Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963-1967)	Kalkınmada karayolunun önemi vurgulanarak var olan ulaşım yollarının bakımının yapılması	Ulaşım yollarının maliyetinin düşürülmesi	Ulaşım yollarının maliyetinin düşürülmesi	Demiryolunda yeni gelişmelerin takibinin yapılması
İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968-1972)	Kentiçi trafik düzenlemesinin yapılması karayollarında özel araç kullanımının azaltılması	Altyapı çalışmalarının yapılması ve denizyolu taşımacılığının arttırılması kararı alınmıştır.		Demiryolunda yeni gelişmelerin takibinin yapılması
Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977)	Ulaşımında karayollarının iyileştirilmesi ve toplu taşımının kalitesinin arttırılması	Altyapı çalışmalarının yapılması ve denizyolu taşımacılığının arttırılması kararı alınmıştır.	Yeni havalimanlarının açılması havayollarının etkinliğinin arttırılması	
Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1978-1983)	Özel araç kullanımının azaltılarak özel otobüs yolunun yapılarak toplu taşımayı özendirmek	Altyapı çalışmalarının yapılması ve yapılan çalışmaların maliyetinin düşürülmesi		Ankara ve İstanbul'da metro ya da hafif metronun kesin projelerinin yapılarak toplu taşımada raylı sistemin geliştirilmesi
Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985-1989)	Yaya yollarının yapılması ve bisiklet kullanımının arttırılması alt yapıda daha düşük maliyet toplu taşımının attırılması			Raylı sistemin etkisinin arttırılması imar planı içerisinde yeni alt yapı çalışmalarının yapılması
Altıncı beş yıllık kalkınma planı (1990-1994)	Özel araç sahipliği ve kullanımı ile hareketlilik hızla artmaya başlamış var olan ulaşım altyapısı yetersiz kalmıştır. Bu	Bu dönemde somut projeler yapılmamıştır	Var olan havayollarının altyapısının geliştirilmesi ve kapasitelerinin	Bir önceki dönemin projelerine devam edilmiş raylı sistemde köklü değişimler



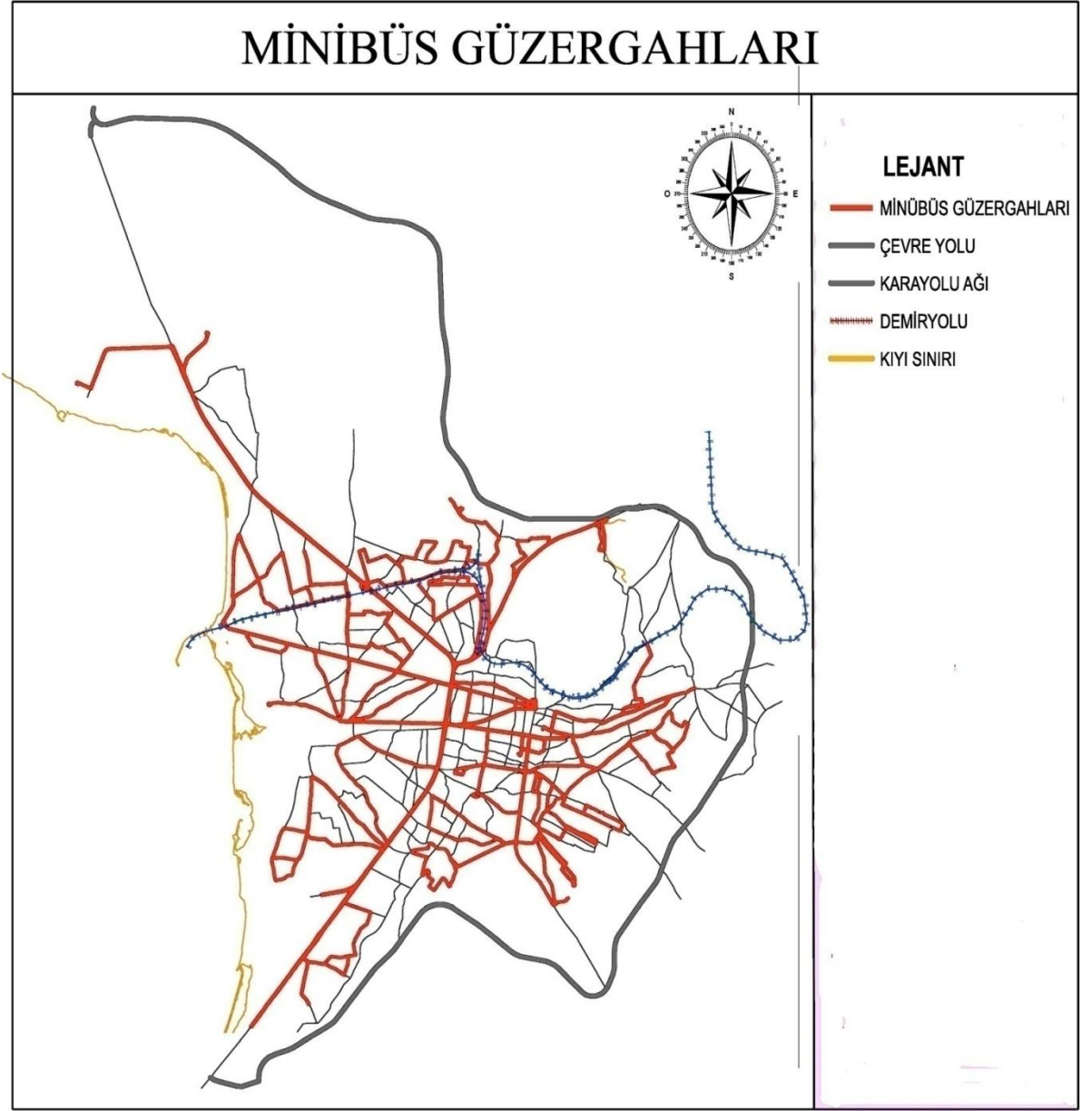
	doğrultu da yeni alt yapı planlarının yapılması		yapılması	olmamıştır.
<b>Yedinci beş yıllık kalkınma planı (1996-2000)</b>	ulaşım altyapı projelerinin planlanması, uygulanması, standartların belirlenmesi toplu taşımaya (otobüs, metro. Minibüs, tramvay gibi) ağırlık verilmesi	Denizyolu ulaşımının artırılması ve geliştirilmesi	Havayolları işletmelerinin maliyetinin yüksek olması sebebiyle maliyetin düşürülmesi	Kent içi raylı toplu taşım sistemlerinden beklenen verimin alınmamasıyla raylı sistemin geliştirilmesi gerektiği, yeni alt yapı projelerinin yapılması
<b>Sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001-2005)</b>	Karayolunda toplu taşımın geliştirilmesi ve yaya ulaşımı ile bisiklet kullanımının artırılması karayolunda yolcu ve yük taşımacılığı artmıştır	Toplu taşımada (yolcu ve eşya) deniz taşımacılığının geliştirilmesi ve bu yönde projeler yapılması. Yolcu ve yük taşımacılığında düşüş yaşanmıştır. Kuzey Marmara ve İzmir Limanı projeleri gerçekleşmemiştir.	Yurt dışı yolcu ve yük taşımacılığı havayolu ve denizyolu üzerinden yapılmıştır. Havayollarının özelleştirilmesi gündeme gelmiştir.	Raylı sistemin kurulabilmesi için en az bir milyon nüfusluk kent şartının bulunması. Boru hatlarının önemi vurgulanmıştır.
<b>Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planı (2007-2013)</b>	Karayolunda toplu taşımın geliştirilmesi ve yaya ulaşımı ile bisiklet kullanımının artırılması	Denizyolu altyapısının yetersizliği nedeniyle, yeni alt yapı çalışmalarının yapılması	Havayolu ulaşımın kalitesinin artırılması ve altyapıların geliştirilmesi ve havayollarının özelleştirilmesi	Raylı sistemlerin tesisi için bir önceki planda yer alan bir milyonluk nüfus şartı yerine doruk saatte on beş bin yolcu (tek yönde) şartı

*Kaynak:* Bu tablo Garbi GÖRENTAŞ tarafından hazırlanmıştır.

Türkiye genç nüfus dinamiğine sahip bir ülke olması itibariyle gelişmekte ve değişmektedir. Her alanda kalkınma planları yapıldığı gibi ulaşım alanında da planlamalar ve projeler yapılmaktadır. Ulaşım planlamalarında köklü değişiklikler yapılmıştır. Toplu taşımın önemi artmış, raylı sistem ulaşımında alternatif olarak kullanılmıştır. Bunun yanı sıra boru hatları, Marmaray gibi su altı ulaşım tünellerinin yapılması ulaşımında alternatif yolların ne denli önemli olduğunu göstermektedir. Ulaşım kentlerde büyük bir önem taşımaktadır. 2013 yılında Büyükşehir belediyesi olan on üç

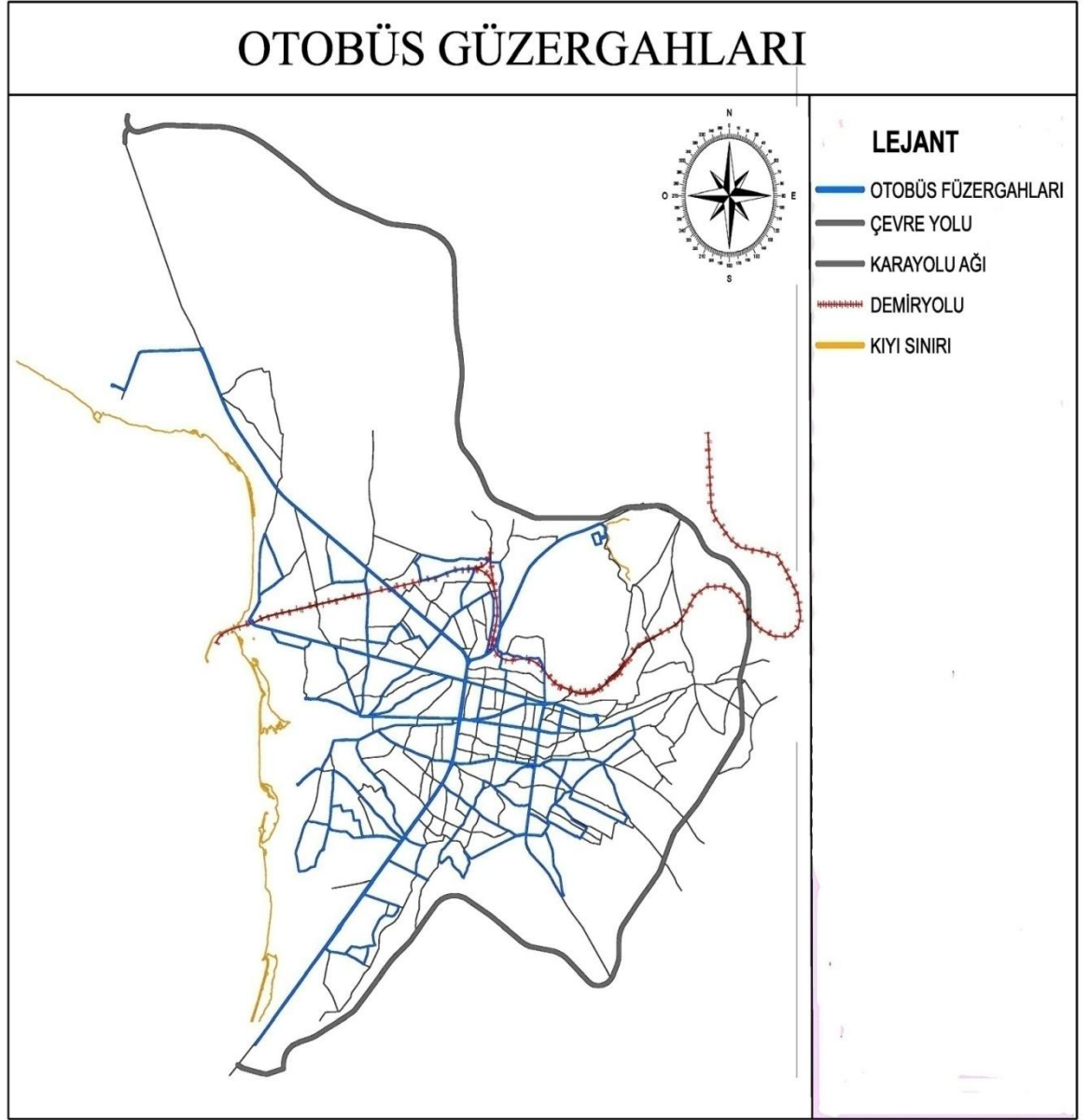
ilden birisi olan Van Kenti içinde durum bu şekildedir. Tarihi itibariyle bakıldığında Van bir ticaret kenti olma özelliğine sahiptir. Tarihi ve doğal yapısı itibariyle turist çeken Van kentinde ulaşım önemlilik arz etmektedir. Nüfusu bir milyonu geçen ilde büyük bir insan popülasyonu bulunması nedeniyle ulaşım zorlu bir hal almaktadır. Ulaşımın kalitesini arttırmak için yeni planlamalar yapılmaktadır. Son kalkınma planı dikkate alındığında toplu taşımanın arttırılması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Van'da toplu ulaşım genelde özel halk otobüsleri ve minibüslerle yapılmaktadır. Özel araç sayısı çok fazla olup var olan yollar taşımayı kaldıramamaktadır. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında belirtildiği gibi nüfusu bir milyonu aşan kentlerde raylı sistem kurulması gereklidir. Bu durum Van kentinin siyasi ve demografik yapısına uygundur. Kampüs, Edremit ve Maraş yol ağı toplu taşımanın en fazla ve aktif olduğu bir ağıdır. Bu ulaşım ağı üzerinde raylı sistem kurulması şartı doruk saatte 15.000 yolcu taşınmasıdır. Bu ağ üzerinde Bölge Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Dursun Odabaşı Tıp Merkezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Ferit Melen Hava Limanı ve çarşı merkezi bulunmaktadır. Bu durum bu ağ üzerinde yoğun bir insan sirkülasyonu olmasına sebep olmuştur. Bu ağ üzerinde ulaşımın kalitesini arttırmak için raylı sistem kurulmalıdır.

Şekil 5.1: Minibüs Güzergâhları



Kaynak: Van Büyükşehir Belediyesi 2015

Şekil 5.2: Otobüs Güzergâhları



Kaynak: Van Büyükşehir Belediyesi 2015

**Tablo 5.2: Kalkınma Planlarında Ulaşımın Hedefleri**

<b>Kalkınma Planları</b>	<b><u>Ekonomik Hedefler</u></b>	<b><u>Sosyal hedefler</u></b>	<b><u>Çevresel Hedefler</u></b>
	<b>1. İnsanların ve Eşyaların Hızlı bir şekilde taşınması</b> <b>2. Yerel Ekonomik Kalkınma</b> <b>3. Tesislerin Ekonomik bir şekilde Kullanımı</b>	<b>1. Sosyal Eşitlik</b> <b>2. İnsan Sağlığı ve Güvenliği</b> <b>3. Ödenebilir Ücret</b> <b>4. Toplumsal Bağlılık</b> <b>5. Kurumsal İşbirliği</b>	<b>1. Kirliliğin Azaltılması</b> <b>2. Kaynakların Korunması</b> <b>3. Açık Alanların Korunması</b>
<b>Birinci beş yıllık kalkınma planı (1963-1967)</b>	Yolcu Taşımacılığında rahat ekonomik güvenli ulaştırmaya yer verilmiştir. Altyapıda maliyetin azaltılması	Hizmet Kalitesini arttırmak. Toplu taşımaya teşvik ederek toplumsal bağlılığı arttırmak	Bakım çalışmaları yaparak hizmet alanlarının bakımını yapmak
<b>İkinci beş yıllık kalkınma planı (1968-1972)</b>	Ulaşım planı kavramı ilk defa ortaya çıkmış, ulaşımında planlamaya giderek maliyetin düşürülmesi	Kurumsal işbirliğinden bahsedilmiş planlamada toplumsal bağlılık hedeflenmiştir.	Çevre kirliliğini azaltmak için toplu taşımaya teşvik etmek
<b>Üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977)</b>	Fiziki planlamanın önemi vurgulanmış ve kentsel altyapı yatırımları yapılması hedeflenmiştir.	Göç ve nüfus artışına bağlı olarak değişen kentlerin sosyal yapısını düzenlemek için kurumsal işbirliği yapmak	Nüfus artışına bağlı olarak ortaya çıkan çevre kirliliğini azaltmak
<b>Dördüncü beş yıllık kalkınma planı (1977-1983)</b>	Özel otobüs yolunun yapılarak toplu taşımının teşvik edilmesi. Artan petrol fiyatlarına bağlı olarak özel araç kullanımının azaltılması	Toplu taşımayla birlikte insan taşımacılığında güvenliğin sağlanması Ücretlerin düşürülmesi	Çok fazla özel araç kullanımına bağlı olarak hava kirliliğinin artması sonucu çevrenin etkilenmesini engellemek
<b>Beşinci beş yıllık kalkınma planı (1985-1989)</b>	Altyapıda daha düşük maliyetli projelerin yapılması	Planlama ve denetleme konusunda kurumlar arası koordinasyonun ve işbirliğinin sağlanması	İlk defa yapılacak ulaşım planının imar planı doğrultusunda yapılması ve çevrenin dikkate alınması hedeflenmiştir.
<b>Altıncı beş yıllık</b>	Özel araç kullanımına teşvik edilmesine bağlı	Ulaşım planlarında eski planlamalar devam	Taşıtların bıraktığı zehirli gazların etkisini azaltmak

<b>kalkınma planı (1990-1994)</b>	olarak maliyet artmıştır.	ettiğinden sosyal olarak toplumsal bağımlılığın sağlanması hedeflenmiştir. Sürdürülebilir ulaşımında politikalar geliştirilerek kurumsal işbirliğinin devam etmesini sağlamak	için planların yapılması
<b>Yedinci beş yıllık kalkınma planı (1996-2000)</b>	Yolcu taşımacılığında toplu taşımanın artırılması kentiçi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, uygulanması, standartların belirlenmesi ve maliyetin düşürülmesi	kentiçi ulaşım altyapı projelerinin planlanması, uygulanması, standartların belirlenmesi için kurumsal işbirliğini sağlamak ve kullanıcıların da fikrini alarak toplumsal bağımlılığı arttırmak	Kentiçi ulaşımı sistematik bir hale getirerek çevreyi daha az etkilemek
<b>Sekizinci beş yıllık kalkınma planı (2001-2005)</b>	Toplu taşımanın kalitesini artması ve yaya ve bisiklet yollarının yapılması	Trafik güvenliğini arttırarak insan sağlığı ve güvenliğini arttırmak Deniz taşımacılığı, raylı sistemi geliştirerek toplumsal bağımlılığı ve güvenliği sağlamak	Otopark yönetimini düzenleyerek doğal alanların korunmasını sağlamak,
<b>Dokuzuncu kalkınma planı (2007-2013)</b>	Konbine taşımacılığın yapılmasına bağlı olarak maliyetin düşürülmesi Demiryolu ve denizyolu altyapısının geliştirilmesi	İnsan sağlığı ve güvenliğini sağlamak için trafiğin güvenli olmasını sağlayacak planlamaların ve yasaların yapılması	Demiryolu ve denizyolu altyapısının geliştirilmesi için planlama yapılırken çevre faktörünün dikkate alınması ve imar planının uygulanması

*Kaynak:* Bu tablo Garbi GÖRENTAŞ tarafından hazırlanmıştır.

## 5.2 BÜTÜNLEŞİK KENTSEL GELİŞİM STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI

KENTGES, Mülga Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından Nisan 2007 Mart 2010 tarihleri arasında “ Sürdürülebilir Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı Hazırlama Projesi (KENTGES)” kapsamında 2023 hedef yılı doğrultusunda hazırlanmış ve 2010/34 sayılı kararı ile kabul edilmiştir.

KENTGES hazırlık çalışmaları kapsamında on adet komisyon oluşturulmuş kent içi ulaşım dair hususlar, Kentsel Teknik Altyapı ve Ulaşım Komisyon’unda ele alınmıştır. Komisyon tarafından belirlenen problemlerin çözümüne dair kararlar şu şekildedir.

1. Kent planlama ile ulaşım planlama arasındaki eşgüdümün zorunlu hale getirilmesi,
2. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet yolculuklarının etkin seçenekler haline getirilerek otomobile bağımlı gelişme eğiliminin önlenmesi,
3. Yatırım ve işletme maliyeti açısından en uygun enerji verimliliği yüksek, çevresel olumsuz etkileri en az olan toplu taşıma türlerine öncelik verilmesi,
4. Toplu taşıma türlerinin bütünleşik biçimde geliştirilmesi,
5. Toplu taşıma sistemlerine güvenli, konforlu ve kolay bir şekilde erişim olanaklarının geliştirilmesi ve hizmet sunumunun iyileştirilmesi,
6. Bisiklet kullanımının desteklenmesi, bisiklet kullanıcılarının daha güvenli ulaşımın sağlayacak altyapının oluşturulması,
7. Yaya ulaşımının altyapı yatırımlarıyla desteklenmesi ve hareketliliğinin toplumun fertleri için uygun şekilde tasarlanması,
8. Kent içi ulaşımında yaşanan yetki ve sorumluluk karmaşasını ve uygulanan politikadaki farklılıkları gidermeye yönelik kurumsal düzenlemelerin yapılması,
9. Ulaşım planlamasının yükseköğrenimde kurumsallaşması ve uzmanlık alanına dönüşmesinin sağlanması
10. Halkın kent ve ulaşım planlaması sürecine katılımının sağlanması
11. Kent içi ulaşım planlaması ve yönetim sürecine dair yasal çerçevenin ilgili yönetmelik ve standartlar ile birlikte hazırlanması ve ulaşım planlamasının yerel yönetimler için zorunlu kılınması,
12. Mevcut ulaşım altyapısını en verimli şekilde kullanmak ve otomobil kullanımına kısıtlama getirmek için yolculuk talep yönetimi ilkelerinin uygulanması,

13. Kent içi ulaşım ile ilgili tüm bilgilerin sayısal ortamda toplanması ve ulaşılabilir kılınması,
  14. Kent içi ulaşımında yol ve yolcu güvenliğinin sağlanması,
  15. Sürdürülebilir ulaşım yaklaşımının toplumun her kesimi tarafından benimsenmesine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin yapılması,
- Gibi politika ve eylemlere yer verilmektedir.

### **5.3 KENTSEL ULAŞIM PLANI VE NAZIM PLAN İLİŞKİSİ**

Arazi kullanımının iki yönü vardır. Bunlardan ilki, arazi kullanımının deseni, makroformu, sınırları gibi mekanın fiziksel özellikleri ile ilgili yönüdür. Diğeri ise; üretim, tüketim, rekreasyon, konaklama gibi mekanın sosyoekonomik tanımı ile ilgili fonksiyonel yönüdür. Arazi kullanımının her iki yönünde de sağlayıcı ve kullanıcılar vardır. Bu sağlayıcı ve kullanıcılar arasındaki ilişki ise ulaşımı, ulaşım ihtiyacını ortaya çıkarmaktadır. Dolayısıyla, ulaşım kentsel aktivitelerin yer seçimi sonucu oluşmaktadır ya da yer seçimini etkileyen önemli bir etkidir. Bu durum tıpkı, yumurta ve tavuk ilişkisine benzemektedir. Yani ulaşım mı arazi kullanımdan doğmaktadır, yoksa arazi kullanımı mı ulaşımdan doğmaktadır? Sonuçta kısır döngü haline gelen bu soruya net bir cevap vermek oldukça güçtür. Kentsel ulaşım ve arazi kullanım arasında çift yönlü bir etkileşim olduğu açıktır ve hem ulaşım arazi kullanımı, hem de arazi kullanım ulaşımı etkilemektedir.

Kentleşme tarihine bakıldığında zaman, birçok yerleşmenin o dönemde mevcut yollar üzerinde oluşmaya başlaması ve gelişmesi dikkat çekmektedir. İlk kentlerin oluşumunda ulaşımın önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Ticaret yolları üzerinde oluşmaya başlayan ve giderek gelişen kentler günümüzde de önemli büyük kentler olarak kimliklerini sürdürmektedirler.

Tarih içinde kentlerin oluşumunda bazı kentler ise, dönemin ekonomik ve siyasi durumuna bağlı olarak güvenlik gerekçesi ile kolayca ulaşılabilen yerlere kurulmuş, ancak zamanla yine de ulaşılabilir duruma gelmişlerdir. Bu kentler oluşmaya başladıktan sonra sosyoekonomik ve ticari aktiviteleri ile birer çekim noktası haline gelmiş ve bu durum da kentlere olan ulaşımı geliştirmiştir.

Kentsel ulaşım ve arazi kullanım açısından ulaşım öncelikleri ve tercihleri, arazi kullanım ve kültürel önceliklerle birlikte kentleri biçimlendiren üç temel etkenden



biridir. İster bireysel ulaşım ister toplu taşımaya öncelik versin, ulaştırma sistemleri kentlerin yapısını biçimlendirmektedir.

İlk kentlerin kurulmasından 19. yüzyıl ortalarına kadar kent büyüklüklerini yürüme mesafeleri belirliyordu. Gidilecek yerlere yürüyerek en fazla yarım saatte ulaşılabilirdi. Bu kentler ortalama olarak 100-200 kişi/ha yoğunluk aralığında, birçok farklı işlevin bir arada yer aldığı dar caddelere sahip kentlerdi. 19ncü yüzyıl ortalarından sonra sanayileşme ile birlikte kentlerin nüfusları hızla artmaya ve kentler de yürüme mesafesi büyüklüğünde kentler olma özelliğini yitirmeye başladı. Tren ve tramvayın kent içinde kullanılmaya başlanması ve daha hızlı ulaşım sağlaması sonucunda, yine yarım saatlik erişim mesafesinde ancak kent dışında istasyon çevrelerinde küçük kentsel yerleşimler ortaya çıktı. Böylece, merkezden başlayarak 20-30 km tren hatları boyunca doğrusal olarak gelişmiş, daha düşük yoğunlukta (50-100 kişi/ha) kentler oluştu.

Kentsel alanda bir yerden diğer bir yere erişme isteği temel amaçtır. Çünkü ulaşım diğer tüm kentsel arazi kullanım fonksiyonları ile etkileşim halindedir ve onların bir parçası ve tamamlayıcısıdır. Tüm arazi kullanım fonksiyonlarının bir üretim tarafı vardır ve bu üretimin kentsel alanda dağıtılması arazi kullanım fonksiyonlarının devamlılığı açısından hayati öneme sahiptir. Kentsel arazi kullanım fonksiyonları için erişilebilirlik düzeyinin yüksek olması ve bu tür alanlarda yer seçebilmek kritik bir gereksinimdir. Kentsel üretimin dağıtımının sağlanması açısından, kentsel arazi kullanımlarının yer seçtiği alandan ana ulaşım akslarına, düğüm noktalarına ve kent merkezine ulaşmak ya da buralardan söz konusu alana erişebilmek bu alan için en önemli istemdir ve kent de bu istem doğrultusunda merkezden çepere doğru ana ulaşım aksları üzerinde gelişir.

Kentsel ulaşım olanakları kentsel aktivitelerin yer seçiminde ve kent makro formunun oluşumunda etkin bir faktördür. Ulaşım sistemi coğrafi kısıtlar dahilinde kalmak kaydıyla kentin gelişim yönünü değiştirebilecek ve dinamik bir yapıda olan kent makro formunu farklı yönere çekebilecek güçtedir. Henüz herhangi bir kentsel aktivitenin yer almadığı bir alana ulaşım olanağının sağlanması durumunda, bu alanda kentsel aktiviteler yer almaya başlayacaktır. İstanbul Boğaz köprüleri ve Ankara Batıkent bunun en güzel örneklerinden biridir. İstanbul Boğaz köprülerinin özellikle de Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımı ile İstanbul kuzeye doğru hızla gelişmiş ve genişlemiştir. Ankara Batıkent örneğinde ise, bu alan nazım plan kararı ile toplu konut

alanı olarak belirlenmiş ve Ankara metrosu ilk olarak buraya planlanmıştır. Metronun da hizmete girmesi ile, Ankara kentinin bu bölgedeki gelişimi Batıkent sınırlarının dışına taşmış, kent Eryaman ve Sincan ile neredeyse birleşmiştir. Ancak bu örneklerde arazi kullanım ile ulaşım arasında iki farklı ilişki söz konusudur. İstanbul Boğaz köprüleri örneğinde, ulaşımın arazi kullanım üzerindeki istemsiz etkisi görülmektedir. Ankara Batıkent örneğinde ise, kentsel olarak geliştirilmek istenen ve henüz ekonomik fizibilite açısından istenen yolculuk talep düzeylerine ulaşmamış olan bir alana metro inşa edilmesi ve alanın geliştirilmesi şeklinde istemli bir müdahale görülmektedir.

Kentsel alan, konut, ticaret, sanayi, rekreasyon gibi çeşitli aktivitelerin sınırlı arazi kaynaklarından pay alabilmek için yarıştığı mekandır. Bu nedenle, özellikle nüfus artış hızının yüksek olduğu gelişmekte olan ülkelerde kentler sürekli bir gelişim ve değişim içindedir. Ulaşım bu değişim ve gelişmeyi olumlu ve olumsuz yönleri ile körükleyen bir etkidir. Kentsel gelişme öncelikle ana ulaşım aksları üzerinde yerleşmeye elverişli alanlarda görülmektedir.

Kentsel aktivitelerin oluşmaya başladığı bir alana erişimi sağlayan ulaşım sistemi de alanın gelişmesine paralel olarak gelişmekte ve değişmektedir. Örneğin, iki katlı bahçeli müstakil evlerin bulunduğu bir konut alanının imar planı kararları ile toplu konut alanına dönüştürülmesi, çok katlı blokların inşa edilmesi ve yoğunluğun artırılması sonrasında, bu alana erişimi sağlayan önceki ulaşım sistemi artık ulaşım talebine cevap veremeyecek duruma gelecek ve ulaşım sistemi gelişecek ya da geliştirilecektir. Ulaşım sisteminin geliştirilmesi ile de bu konut alanının çekimi artacak, konut arzından fazla talep oluşması görülebilecektir. Bu durumda, alanın ve konutların ekonomik değeri ile prestiji yükselecek ve sonuçta gelişme ve fiziki olarak genişleme baskısı oluşacaktır. Alanın gelişmesi ve sınırlarının genişlemesi sonucunda yine varolan ulaşım sistemi yeterli olmayacak ve ulaşım sisteminin geliştirilmesi sorunu ortaya çıkacaktır. Kısır bir döngü haline gelen bu zincirleme gelişim, siyasi baskı ve müdahalelerle birlikte kentin nazım plan kararlarının zorlanmasına kadar sürecek, ve genellikle imar planı kararlarını aşarak fiziki kısıtlara dayanacaktır. Bu fiziki kısıtlar dağ, orman, akarsu, deniz gibi doğal engeller olabileceği gibi, askeri yasak bölgeler, tarım arazileri veya diğer arazi kullanım türleri gibi fonksiyonlar da olabilir. Özellikle büyük kentlerin çevrelerinde yer alan verimli tarım alanları, bahsedilen bu gelişim sonucunda kentsel fonksiyonlar tarafından istila edilme durumu ile karşı karşıya kalabilmektedir.

## 6. VAN İLİ GENEL BİLGİLER

### 6.1 VAN İLİ'NİN ÜLKEDEKİ VE BÖLGEDEKİ KONUMU

Şekil 6.1: Doğu Anadolu Bölgesi Fiziki Haritası/2014



Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ

Coğrafik olarak Van İli, dünya üzerinde, 42 derece 40 dakika ve 44 derece 30 dakika Doğu boylamları ile 37 derece 43 dakika ve 39 derece 26 dakika Kuzey enlemleri arasındadır. Türkiye üzerinde ise, Doğu Anadolu Bölgesi'nin Yukarı Murat-Van Bölümü'ndeki Van Gölü kapalı havzasındadır. İl, toprakları 19.069 km kare olan yüzölçümü ile Türkiye topraklarının yüzde 2,5' ini oluşturur. Van, yüzölçümü bakımından Türkiye'nin 6. büyük ilidir. Van ili kuzeyden Ağrı ili, Doğubeyazıt, Diyardin ve Hamur ilçeleri; batıdan Van Gölü ile Ağrı ilinin Patnos ilçesi, Bitlis' in Adilcevaz, Tatvan ve Hizan ilçeleri; güneyden Siirt' in Pervari, Hakkari ili, Beytüşebap ve Yüksekova ilçeleri ile komşudur. Doğuda İran Devleti yer alır. Sınır İli olan Van ili transit geçişlerin olduğu ticari bir ildir. Bu nedenle ulaşım Van İl'i için büyük bir öneme sahiptir.

## 6.2 KENTSEL KADELENME

Düzyey 2 Bölge Planları 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 8. Maddesi uyarınca eski adı T.C. Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı yeni ismi ile T.C. Kalkınma Bakanlığının yetkilendirmesiyle Kalkınma Ajansları koordinasyonunda hazırlanmaktadır. Bölge Planları, Bölgeler arası eşitsizliği indirgemek amacı ile Bölge'nin kaynaklarının ve olanaklarının tespit edilmesine; yerel kaynakların iç potansiyelleri harekete geçirmek için kullanılmasına; ekonomik ve sosyal gelişmenin hızlandırılmasına ve rekabet gücünün artırılmasına, işbirliği ve katılımcılık kültürünün geliştirilmesine olanak sağlayıcı niteliktedir. Bu kapsamda ele alınan TRB2 Bölgesi 2011 - 2013 Bölge Planı Bitlis, Hakkâri, Muş ve Van illerini kapsamakla birlikte Bölge'nin sahip olduğu doğal, tarihsel, kültürel ve ekonomik değerler ile diğer potansiyelleri, ihtiyaçları, sorunları ve gelecek beklentilerini ortaya koymakta; bu doğrultuda, Bölge'nin vizyonu aşağıdaki şekildedir.

Yeraltı ve yer üstü zenginlikleri ile beşeri sermayesini katılımcı bir anlayışla harekete geçirerek, 2023 yılında sosyal ve ekonomik refahını ülke ortalamasının üzerine çıkarmış ve bu refahtan her bireyin adil bir şekilde faydalandığı, doğayla barışık bir bölge olmaktadır.

Bitlis, Hakkâri, Muş ve Van illerini kapsayan TRB2 Bölgesi, 41.558 kilometrekare yüzölçümü ile Türkiye toplam yüzölçümünün yüzde 5'ini kapsayan ve 2.022.373 nüfusu ile Türkiye toplam nüfusunun yüzde 2,75'ini barındıran bir bölgedir. TRB2 Bölgesi, sosyal ve ekonomik veriler açısından ülke ortalamasına kıyasla oldukça geri kalmış olup genellikle son sıralarda yer almaktadır.

Ülkemizin il ve bölgelerinin sosyo-ekonomik gelişmişlik seviyesine ilişkin olarak 2003 yılında Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı'na yapılan "İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Sıralaması Araştırması", 2002/4720 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tanımlanan düzey 2 bölgelerini de incelemeye alınmış olup TRB2 Bölgesi söz konusu sıralamada 26 düzey 2 bölgesi içerisinde son sırada yer almıştır.[8]

Van ili Kentsel Kademelenmede TRB 2 Bölgesi içerisinde yer almaktadır. TRB 2 Bölgesi içerisinde yer alan İllerin başlıca özellikleri;

1. Gelişmişlik düzeylerinin düşük olması
2. Yoğun göç vermeleri, bu göçler sonucu kentlerde çarpık yerleşmelerin olması

3. Ekonomik istihdamın sağlandığı işletmelerin azlığı
4. Bu illerde yaşayan bireylerin gelir düzeylerinin düşük olmasıdır.

### 6.3 VAN İLİ BELEDİYESİ VE SINIRLARI

Şekil 6.2: Van İli Fiziki Haritası



*Kaynak:* Garbi GÖRENTAŞ

Dört İilde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir belediyesi kurulmuştur. Büyükşehir olma sürecinde Van ilinin ilçe ve mahalle sınırlarında değişiklikler yapılmıştır. Büyükşehir olma itibariyle ilçelerin sınırları ve sayısında değişiklik meydana gelmiştir.

Van ilinin ilçeleri toplam 13'tür.

1. Bahçesaray
2. Başkale
3. Çaldıran
4. Çatak
5. Edremit
6. Erciş
7. Gevaş
8. Gürpınar
9. İpekyolu





**Tablo 6.1: Van İli Merkez İlçeler 'ine Bağlı Mahalleler**

<b>EDREMİT İLÇESİ'NE BAĞLI MAHALLELER</b>		
AKIN	DOĞANLAR	ERDEM KENT
KAVURMA	DÖNEMEÇ	ESKİ CAMİ
KURUBAŞ	ENGİNSU	YENİ CAMİ
TAŞKONAK	KÖKLÜ	ÇİÇEKLİ
ANDAÇ	KÖPRÜLER	EMİNPAŞA
AYAZPINAR	KÖŞKKÖY	SUPHAN
BAKACIK	MÜLK	ŞABANİYE
ÇAYIRBAŞI	ELMALIK	HACİBEKİR (Mezbahane deresinin güneyi)
DİLKAYA		
<b>İPEKYOLU İLÇESİ'NE BAĞLI MAHALLELER</b>		
ALİPAŞA	SEYİTFEHİMARVASI	BAKRAÇLI
BAHÇIVAN	ŞEREFİYE	BEŞÇATAK
BUZHANE	VALİMİTHATBEY	ÇALIMLI
CEVDETPAŞA	YALI	DEĞİRMEARKI
CUMHURİYET	YENİMAHALLE	DEĞİRMENKÖY
ESENLER	BOSTANIÇI	DEREÜSTÜ
HACİBEKİR(Mezbahane deresinin kuzeyi)	ERÇEK	DİBEKLİ
HAFİZİYE	AĞZIKARA	GÖVELEK
HALİLAĞA	AKTAŞ	ILIKAYNAK
HATUNİYE	ARITOPRAK	IRGAT
KARŞIYAKA	AŞAĞIÇITLI	KARAGÜNDÜZ
SELİMBEY	AŞAĞIGÖLALAN	KARAKOÇ
SERHAT	BAKLATEPE	KARPUZALANI
KAVUNCU	KIRATLI	SARMAÇ
KAYMAKLI	KÖŞEBAŞI	YALINAĞAÇ
KEVENLİ	ORTANCA	YATKISIRT
YUKARIGÖLALAN	YUKARIGÜNEYCE	

<b>TUŞBA İLÇESİ'NE BAĞLI MAHALLELER</b>		
ABDURRAHMANGAZİ	ÇOLPAN	DIDIRKÖY
AKKÖPRÜ	ÇOMAKLI	KALACIK
ALTINTEPE	DAĞÖNÜ	KARAAĞAÇ
BEYÜZÜMÜ	DEĞİRMENÖZÜ	KASIMOĞLU
İSKELE	DEREBEY	KELLE
İSTASYON	DİBEKDÜZÜ	KOÇKÖY
SEYRANTEPE	DİLİMLİ	KOLSATAN
ŞEMSİBEY	ERMİŞLER	KOZLUCA
ADIGÜZEL	ESENPINAR	KUMLUCA
AĞARTI	GEDELOVA	MEYDANCIK
AKÇAÖREN	GEDİKBULAK	MOLLAKASIM
AKÇİFT	GÖLLÜ	OCAKLI
ALABAYIR	GÖLYAZI	OTLUCA
ALAKÖY	GÜLSÜNLER	ÖZKAYNAK
ARISU	GÜVENÇLİ	ÖZYURT
AŞIT	HALKALI	TOPAKTAŞ
ATMACA	PİRGARİP	YALNIZAĞAÇ
BAĞDAŞAN	SAĞLAMTAŞ	YALIKAYA
BARDAKÇI	SATIBEY	YEMLİCE
ÇAKIRBEY	ŞAHGELDİ	YENİKÖŞK
ÇİTÖREN	TABANLI	YEŞİLKÖY
ÇOBANOĞLU	TEVEKLİ	YEŞİLSU
YUMRUTEPE		

Kaynak: Van Valiliği (2 sayfa), 2013

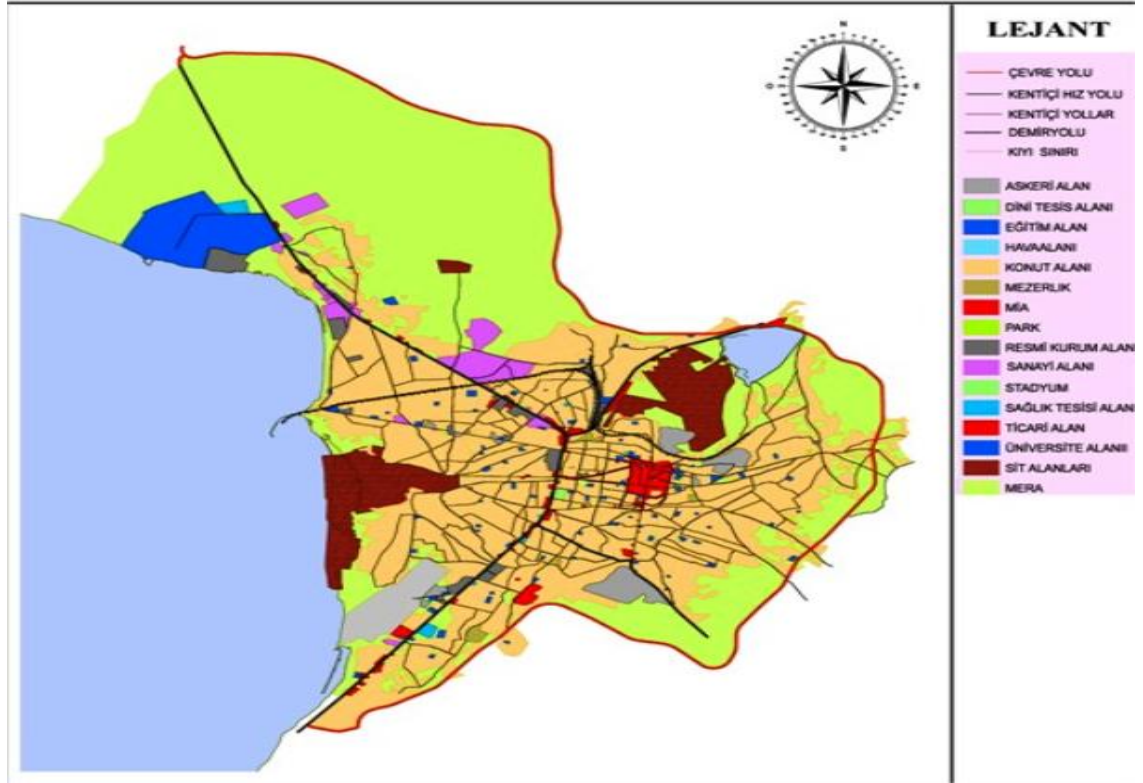


## 7. MEVCUT ARAZİ KULLANIMI VE KENT MAKROFORMU

Şekil 7.1: Van Kent İçi Arazi Kullanımı

VAN KENT İÇİ ULAŞIM ANALİZ ÇALIŞMALARI (2014)

### ARAZİ KULLANIMI



Kaynak: Van Büyükşehir Belediyesi

### 7.1 VAN İL'İNİN TARİHÇESİ

Van'ın tarihi MÖ 7000 yıllarına kadar uzanır. Van Kalesinin 6 km güneyinde bulunan Tilki tepe ve Van Gölü'nün kuzeyindeki Ernis Mezarlıklarında yapılan kazılarda Kalkolitik, Bronz ve Demir devrine ait yerleşimler bulunmuştur. Van'ın medeni tarihi Urartularla başlar. Van, bugünkü Doğu Anadolu ve Ermenistan ile civarındaki toprakları kapsayan Urartu devletinin merkezi idi. İskit istilasının ardından zayıflayan Urartular, İran'dan gelen Medler tarafından yıkıldı. Daha sonra bölgeye Ahamenişlerler, Büyük İskender, Selevkoslar, Ermeniler[2], Partlar, Romalılar, Sasaniler ve Doğu Romalılar(Rumlular) hakim olmuştur. 644 yılında Müslüman Araplar bu bölgeyi fethetmiş, daha sonra bölge yine Rumlara geçmiştir. Yöre, uzun süre Abbasilere veya Rumlara bağlı yerel Ermeni beyleriyle yönetilmiştir. 11. yüzyıldan itibaren

Türkmenlerin yerleşmeye başladığı Van Gölü havzası, önce Selçuklulara, sonra da İlhanlılara, Celayirlere, Karakoyunlulara ve Akkoyunlulara yurt olmuştur. 16. yüzyılda Safevilerin Doğu Anadolu'dan uzaklaştırılmasından sonra Van'da Osmanlı egemenliği başlamıştır. Van'da 20. yüzyıla kadar Ermeni, Türk, Kürt, Arap nüfus yaşamıştır. Gelenekleri Osmanlı ve İran etkisinde gelişmiştir. Van farklı kültürlerin ve toplulukların bir arada yaşayabildiği güzide bir coğrafyadır.

Şehir Urartulardan kalmadır. Urartuların başkenti olan Van'ın o zamanki adı Tuşpa idi. Van'ın tarihi MÖ 7000 yıllarına kadar uzanır. Van Kalesi'nin 6 km güneyinde bulunan Tilki tepe ve Van Gölü'nün kuzeyindeki Ernis Mezarlıklarında yapılan kazılarda Kalkolitik, Bronz ve Demir devrine ait kültürel buluntulara rastlanmıştır. Şehri ilk kuran Asur Kraliçesi Semiramis'tir. Bu bölgeye önce Hurriler yerleşmişlerdir. Urartular zamanında şehir bir imparatorluk merkezi haline gelmiştir. Urartulardan sonra şehre Medler, Persler, Büyük İskender, Selevkoslar, Ermeniler, Partlar, Romalılar, Sasaniler ve Bizanslılar hakim olmuştur. M.S. 675 yılında Müslüman Araplar şehri fethetmiş, daha sonra şehre yine Bizanslılar, bunları yenen Selçuklular ve sonra İlhanlılar, Celayirliler, Karakoyunlular, Akkoyunlular, Safeviler ve en sonunda Osmanlılar hâkim olmuştur. Hurrilerin MÖ 2000'lerden itibaren Van Gölü'nden başlayarak Kızılırmak ve Yeşilirmak'ın Karadeniz'e döküldüğü yerlere kadar uzanan bir bölgeye hakim oldukları görülür. MÖ 13. yüzyılda Hurri-Mitanni siyasi teşekkülün merkezi otoritesi zayıflamış ve beyliklere bölünmüştür. Asur Kralları bu küçük beyliklerini hakimiyetleri altına almaya çalışmış ve bu sırada Van Gölü çevresinde Batı İran'a kadar olan bölgede Urartular ile Asurlular arasında mücadeleler başlamıştır. Urartu-Asur mücadelesi MÖ.VI. yüzyılın ortalarına kadar sürmüş, Urartular bu dağlık ve zor arazi şartlarına sahip bölgeyi egemenlik altında tutmuştu

Van ili tarih boyunca eski uygarlıklara ev sahipliği yapmıştır. Van bölgesinde en eski medeniyet M.Ö. 7000 yıllarına kadar gitmektedir. İlde Urartular, Selçuklular ve Osmanlılardan kalan bir tarihi doku vardır. Kentleşme tarihine bakıldığı zaman, birçok yerleşmenin o dönemde mevcut yollar üzerinde oluşmaya başlaması ve gelişmesi dikkat çekmektedir. İlk kentlerin oluşumunda ulaşımın önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Ticaret yolları üzerinde oluşmaya başlayan ve giderek gelişen kentler günümüzde de önemli büyük kentler olarak kimliklerini sürdürmektedirler. Van İli İpekyolu ticaret yolunun geçtiği bir il olma özelliğine sahiptir. Geçmişten bu yana

ticaret şehri olma özelliğini taşıyan bir il için ulaşım çok önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistemi oluşturulurken ve ulaşımına dair planlamalar yapılırken birçok unsur dikkate alınır. Kentin coğrafi, fiziki, ticari, ekonomik dokusu bu unsurları oluşturmaktadır.

## **7.2 KENT OLUŞUMUNU ETKİLEYEN FİZİKSEL ETMENLER**

### **7.2.1 Kentin Coğrafi Yapısı**

Van, Doğu Anadolu Bölgesi'nin volkanik dağlarla kaplı çukur kesiminde bulunan Van Gölü' nün doğu kıyısına 5 km uzaklıkta çok az meyilli bir arazi üzerine kurulmuştur. Rakım yüksekliği yaklaşık 1725 m.dir. Türkiye' nin en büyük gölü olan Van Gölü, yüksek dağların ortasında bir çöküntü durumundadır. Çevredeki yüksek dağlar Van ilinin sınırını oluşturur. Etrafının yüksek dağlarla çevrili olması, yüksek ve engebeli bir arazi yapısına sahip olması ulaşımında arazi kullanımını olumsuz etkilemektedir. Ulaşım planlaması yapılırken kentin nazım imar planlaması dikkate alınır. Kentsel ulaşım ve arazi kullanım açısından ulaşım öncelikleri ve tercihleri, arazi kullanım ve kültürel önceliklerle birlikte kentleri biçimlendiren üç temel etkenden biridir.

### **7.2.2 Kentin İklim Yapısı Ve Bitki Örtüsü**

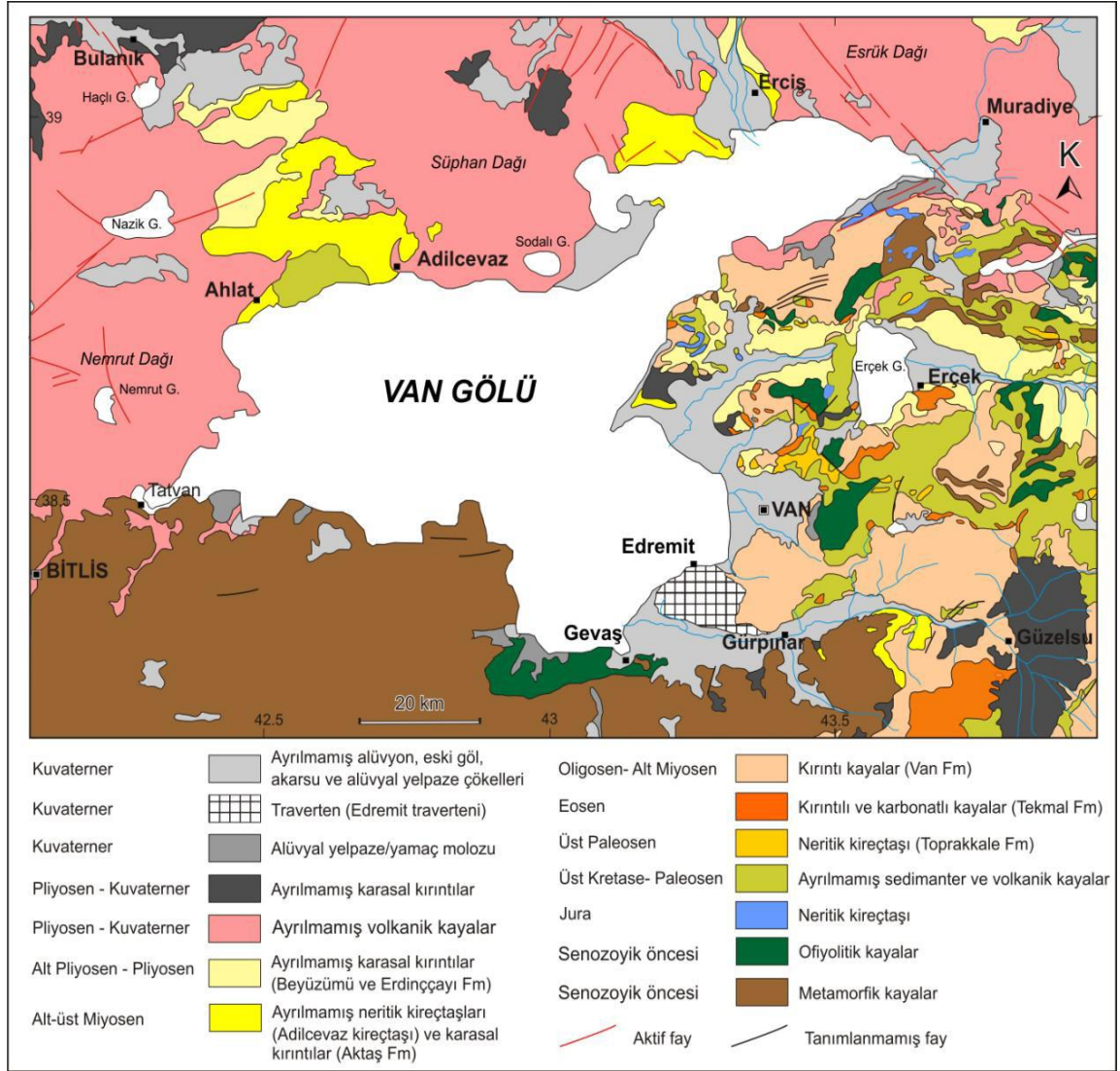
Doğu Anadolu'nun iklimi şiddetli karasal olmasıyla dikkati çeker. Bu karakter bölgenin merkezi boyunca doğuya doğru gidildikçe yani çevre denizlerin etki alanlarından uzaklaştıkça daha da belirginleşir. Bölgede kışlar özellikle çok uzun şiddetli ve karlıdır. Buna karşılık yaz mevsimi çok kısa olmakla birlikte bölgenin en kuzeyindeki yüksek platolar dabile oldukça sıcak geçer. Karasallığın en basit ifadesi olan en sıcak ve en soğuk ay ortalamaları arasındaki farklar: Türkiye'nin kıyı bölgelerinde 20°'yi aşmadığı halde Doğu Anadolu Bölgesi'ne doğru gittikçe artarak kuzeydoğu kesiminde 30°'nin üzerine çıkar. Bu bakımdan Van Gölü çevresi bölgenin diğer birçok kısmında rastlanılmayacak derecede düşük karasallık değerleri gösterir. Nitekim yıllık fark Bitlis'te 26° Hakkari'de 28.5° Ağrı'da 31° ve Muş'ta 32.5° olduğu halde Van Gölü çevresindeki istasyonlarda 25° civarındadır. Marmara Denizi'nin 1/3'ü büyüklüğündeki Van Gölü'nün yakın çevresinin iklimine neler kazandırdığını anlamak için gölün burada bulunmadığını düşünmek ve benzer özellikler gösteren yerlerle karşılaştırmak yeterlidir. Sıcaklık koşulları yönünden aşağı yukarı aynı özelliklere sahip olan Van Gölü

kıyılarının tüm istasyonlarında yıllık sıcaklık ortalaması 9° yılın en soğuk ayı olan ocak ortalaması -3.6° Temmuz ayı ortalaması ise 22° civarındadır. Oysa hemen hemen aynı enlemde ve daha batıda yer alan üstelik Van Gölü çevresindeki istasyonlardan 400-500 m. daha alçakta bulunan Muş'ta ocak ayı ortalama sıcaklığı -7.7°'dir. Bu durumda Ocak ayının Muş'ta Van Gölü çevresine göre bir kat daha soğuk geçtiği anlaşılmaktadır. Bu ayın ortalama sıcaklığı Van'a göre 100 m. daha alçakta ancak daha kuzeyde bulunan Ağrı'da ise -10.4°'dir. Mutlak sıcaklıklara bakıldığında bu durum da\*ha da belirginleşir. Örneğin: Van Gölü'nün yerinde bir ovanın bulunduğu varsayıldığında şu anda -20° ile -25° civarında olan şimdiye kadar ölçülmüş en düşük sıcaklığın (mutlak minimum) -40°'lere kadar düşeceği rahatlıkla söylenebilir. Zira aynı değer Muş'ta -33° Ağrı'da ise -45.6° olarak ölçülmüştür. Böylece geç ısınıp geç soğuduğu ve bünyesinde daha fazla ısı depo edebileceği için kışın çevresine göre ılık kalan Van Gölü bu mevsimde kıyısındaki sahaların sıcaklıklarının fazla düşmesini önlediği gibi yazın da fazla yükselmesine engel olarak karasallığı bir dereceye kadar azaltmış olur. Ancak tüm bu olumlu koşulların dar bir kıyı şeridiyle sınırlı olduğunu ve göl çevresindeki ovalardan ayrılır ayrılmaz iklim şartlarının tamamen değiştiğini unutmamak gerekir. Haziran sonlarına doğru göl çevresinde bulunan birisi göl kıyısında suya girildiğini yamaçlarda henüz yeşermiş otları zirvede ise halen mevcut olan karları görerek üç farklı mevsimin çok dar bir mekan içerisinde bir arada yaşandığını fark etmekte gecikmez. Süresi ve miktarı yıldan yıla değişen donlu günler Van Gölü kıyılarında batıdan doğuya doğru hafifçe artar. Donlu gün sayısı Bitlis İli'ne bağlı Tatvan ve Ahlat ilçelerinde 110 gün civarında olduğu halde Van Erciş ve Muradiye'de 130 güne çıkar. Ortalama olarak kasım başında görülmeye başlayan donlu günler nisan başında son bulur. Ancak bu ortalama tarihlerde yaklaşık bir aylık bir sapma meydana gelerek bazı yıllar ekim başında görülürken bazı yıllar mayıs sonuna da sarkabilmektedir. Bu süre esnasında yaşamın çeşitli yönleri özellikle tarım faaliyetleri kısıtlandığı gibi erken ve geç olanlar ürünlere büyük zararlar verebilmektedir. Sahada rüzgarlar Van Gölü'nün uzanış doğrultusuna uymak zorunda kalır. Havzanın batısında batı yönlü rüzgarlar egemen olduğu halde doğu kesimde ilkbahar ve yaz mevsiminde batı yönlü sonbahar ve kış mevsiminde ise doğu yönlü rüzgarlar etkindir. Göl ile çevresindeki yüksek plato ve dağlar arasındaki termik zıtlıklar basınç farklılıklarına yol açmak suretiyle rüzgar yönleri üzerinde de etken olmuşlardır. Farklı ısınma koşulları gündüzün gölden karalara geceleyin de kara alanlarından göle

doğru meltem rüzgarlarının doğmasını sağlamıştır. Sıcaklıktaki homojenliğe karşılık yağış şartları yönünden havzada önemli farklılıklar görülür. Kutbi cephe boyunca batıdan doğuya doğru hareket eden gezici siklonlar (alçak basınç merkezleri) yöreye Batı ve özellikle Güneydoğu Toroslar engelini aşan en önemli gedik olan Bitlis Vadisi boyunca güneybatıdan girerler. Bu nedenle havzada yağışlar hava kütlelerinin nem bakımından fakirleşmesine bağlı olarak batıdan doğuya gidildiği oranda azalır. Nitekim Bitlis'te 1000 Tatvan'da 800 Ahlât'ta 600 mm.ye yakın olan yıllık ortalama yağış Adilcevaz'da 440 Erciş'te 490 Muradiye'de 450 Van'da 380 ve Özalp'te 370 mm.ye düşer. Van Gölü'nün doğu kıyıları özellikle Van ve Gürpınar Ovalarıyla Özalp çevresi tüm havzanın olduğu gibi aynı zamanda Iğdır Ovası'yla birlikte Doğu Anadolu Bölgesi'nin de en az yağış alan sahaları arasında yer alır. Van Bölümü'nde Akdeniz ve Karasal yağış rejimleri arasında geçiş tipi bir yağış rejimi görülür. Yağışın en fazla olduğu mevsim ilkbahardır(yüzde 39). Bunu kış (yüzde 26.6) ve sonbahar (yüzde 27.2) izler. Yağışın en az olduğu mevsim ise yazdır. (yüzde 7.1) Yağışın büyük bir kısmının kışa yığıldığı fakat yaz mevsiminin yok denecek kadar az yağış aldığı Akdeniz yağış rejiminden en yağışlı mevsimin kıştan ilkbahara kaymasıyla ayrılır (karasal tesir). En az yağış alan mevsimin kışa rastladığı en fazla yağışın ise yazın düştüğu karasal rejimden ise kışın en yağışlı ikinci mevsim olması ve yaz kuraklığıyla farklılaşır. Yağışlı geçen 85 günün 35'inde kar yağar. Kar yağışlarının görüldüğu devre kasım başından nisan sonuna kadar devam eder ve yağan kar 3 aya yakın yerde kalmaktadır.

### 7.2.3 Kentin Jeolojik Yapısı Ve Depremsellik

Şekil 7.2: Van Gölü ve çevresinin Jeoloji haritası.



Kaynak: Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü (MTA),2002

Sismik tehlike bakımından Van deprem yöresi, yüksek ivme gösteren yerler olarak bir sıralamaya tabi tutulacak olursa; Karlıova, Varto, Malazgirt, Patnos, Erciş, Muradiye, Çaldıran, Özalp kuzeyi ve Hakkari civarı birinci; Muş, Baykan, Siirt, Şırnak, Çatak ile Gevaş ve Başkale güneyi ikinci; diğer kesimler ise üçüncü dereceden sismik tehlikeye sahip alanlar olarak belirtilebilir. Van deprem yöresi, tektonik bakımdan oldukça aktif bir özellik ve yüksek risk taşımaktadır. İnceleme alanında M.S. 11 – 23.11.2011 arasında magnitudü 4 ve daha büyük 544 deprem kaydedilmiştir. Bu depremlerin 40 kadarı şiddetli ( $M \geq 5.5$ ) olmuştur ve olmaya devam edecektir. Güneydoğu Anadolu

(Bitlis-Zagros) bindirmesi ile Erciş Fayı, Çaldıran Fayı, Malazgirt Fayı, Süphan Fayı ve Hasan-Timur Gölü Fayı gibi fay zonlarının denetimi altında bulunan Van yöresi, komşu illerdeki fay zonlarının tehdidi altındadır. Bu özellikleriyle de Doğu Anadolu'nun en önemli deprem yörelerinden birisi durumundadır. Çok sayıda fayın bulunduğu bu yörede enerji boşalımının yeni uzun bir fay oluşturma ihtimali oldukça zayıf görünmektedir. Jeolojik yapının hareketliliği kent oluşumunu etkilemektedir. Kentlerin imar planları hazırlanırken, ulaşım planları yapılırken jeolojik yapı ve depremsellik dikkate alınmaktadır.

## 8. KENTİN DEMOGRAFİK YAPISI

Van İli TÜİK ve eski adıyla Devlet Planlama teşkilatının verileri ışığında kademe olarak TRB2 Bölgesinde yer almaktadır. Bitlis, Hakkâri, Muş ve Van illerini kapsayan TRB2 Bölgesi, 41.558 kilometrekare yüzölçümü ile Türkiye toplam yüzölçümünün yüzde 5'ini kapsayan ve 2.022.373 nüfusu ile Türkiye toplam nüfusunun yüzde 2,75'ini barındıran bir bölgedir. Bölgeler belirlenirken dikkate alınan unsurlardan biri kentin nüfusedir. Kentin demografik yapısı kentin fiziksel, siyasi, ekonomik yapılanması üzerinde önemli etkilere sahiptir. Bu durum ulaşım planlamalarını etkilemektedir. Ulaşım planlaması yapılırken bir ilin demografik yapısı, coğrafi yapısı, siyasi yapısı, kültürel yapısı dikkate alınır. Demografik yapı özellikle planları etkilemektedir. Bunun başlıca nedeni ulaşımın insanların arzlarını karşılamaya yönelik yapılandırılmasıdır. Bu açıdan bakıldığında Van İli demografik olarak hareketli bir nüfus yapısına sahiptir. Van İli bulunduğu konum itibarıyla komşu illerden göç alan bir ildir. Bu durum nüfusun hareketli ve değişken olmasına neden olmaktadır.

**Tablo 8.1: 1975–2011 Yılları Arasında Ülke, Bölge ve Van İli Nüfusları**

		1975	1980	1985	1990	2000	2011
<b>Türkiye</b>	Kentsel	16.869.068	19.645.007	26.865.757	33.326.351	44.006.184	57.385.706
	Kırsal	23.451.651	25.091.950	23.798.701	23.146.684	23.797.743	17.338.563
	<b>Toplam</b>	<b>40.347.719</b>	<b>44.736.957</b>	<b>50.664.458</b>	<b>56.473.035</b>	<b>67.803.927</b>	<b>72.724.269</b>
<b>Bölge</b>	Kentsel	277.587	365.804	442.935	574.167	965.445	1.011.437
	Kırsal	720.271	818.619	927.261	931.403	990.992	890.253
	<b>Toplam</b>	<b>997.858</b>	<b>1.184.423</b>	<b>1.460.413</b>	<b>1.516.570</b>	<b>1.956.437</b>	<b>2.046.027</b>
<b>Van</b>	Kentsel	115.830	156.852	189.269	258.967	446.976	526.725
	Kırsal	270.484	311.794	357.947	378.466	430.548	495.807
	<b>Toplam</b>	<b>386.314</b>	<b>468.646</b>	<b>547.216</b>	<b>637.433</b>	<b>877.524</b>	<b>1.022.532</b>

*Kaynak:* Demografik Veriler, TÜİK (1975-2011)

Tablo 3'te görüldüğü gibi, Türkiye genelinde kırsal nüfus 1975 yılından itibaren azalmaktadır. Tabloda 1975 nüfus sayımında kırsal nüfusun kent nüfusundan fazla olduğu, ülke nüfusunun büyüme hızından daha fazla kentsel nüfusun büyüdüğü ve kırsal nüfusun 2011 verilerine göre 1975 yılındaki kırsal nüfustan daha az olduğu görülmektedir. 1975 yılından itibaren Van ilinin kırsal ve kentsel nüfusunda artış görülmektedir.



**Tablo 8.2: 1975–2011 Yılları Arasında Ülke, Bölge ve Van İli Kentsel Nüfus Oranı (yüzde (%))**

	1975	1980	1985	1990	2000	2011
	%	%	%	%	%	%
Ülke Kentsel	41.84	43.91	53.03	59.01	64.90	76.80
Ülke Kırsal	58.16	56.09	46.97	40.99	35.10	23.20
Toplam	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Bölge Kentsel	27.82	30.88	32.33	38.14	49.35	53.19
Bölge Kırsal	72.18	69.12	67.67	61.86	50.65	46.81
Bölge Toplam	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
Van Kentsel	29.98	33.47	34.59	40.63	50.94	51.51
Van Kırsal	70.02	66.53	65.41	59.37	49.06	48.49
Toplam	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00

*Kaynak:* Demografik Veriler, TÜİK (1975-2011)

Nüfus artış hızı grafiğinde görüleceği gibi kentsel ve kırsal nüfus sayım yılları arasında yüzdelerde simetrik olmayan farklılık görülmektedir. Ülke genelindeki değişim ve yönelimin makro ölçek olan ülkeden, mikro ölçek olan Van ili özelinde aynı değişimler farklı oranlarla gözlenmektedir. 1975 yılında yüzde 41.84 olan kentsel nüfus oranı, 1980 yılına kadar beş yıl içinde yüzde 2.07 artarak yüzde 43.91'e ulaşmıştır. 1980 – 1985 arasındaki artış yüzde 9.12 düzeyinde olmuş ve 1985 yılında kentsel nüfus oranı yüzde 53.03'e ulaşmıştır. Yukarıda farklı sayım yılları arasında görülen dalgalanmalara karşın, Türkiye'deki kentsel nüfusun her sayım dönemi arasında arttığı görülmektedir. Bu durum kentleşmenin sürmekte olduğunun açık bir kanıtıdır. Bölgedeki kentleşme oranlarına bakıldığında, 1985 yılına kadar kentsel nüfus oranında önemli bir değişim görülmemektedir. 1985 – 1990 yılları arasında yaklaşık yüzde 30 artarak toplam nüfusun yüzde 38'ini, 1990- 2000 yılları arasında yaklaşık yüzde 68 artış göstererek toplam nüfusun yüzde 49'unu kentsel nüfus oluşturmuştur. 2000 – 2011 yılları arasında kentsel nüfusun toplam nüfus içindeki oranı değişmemiştir. Van İlinde, de bölge verilerine benzer gelişimler yaşanmış, 2011 yılına gelindiğinde; toplam nüfusun yüzde 51.51'lik bölümünün kentsel nüfus olduğu saptanmıştır.

**Tablo 8.3: Yıllara Göre İl Nüfusları, 2007-2013**

İl -	Toplam nüfus						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
<b>Toplam</b>	<b>70 586 256</b>	<b>71 517 100</b>	<b>72 561 312</b>	<b>73 722 988</b>	<b>74 724 269</b>	<b>75 627 384</b>	<b>76 667 864</b>
Adana	2 006 650	2 026 319	2 062 226	2 085 225	2 108 805	2 125 635	2 149 260
Adıyaman	582 762	585 067	588 475	590 935	593 931	595 261	597 184
Afyonkarahisar	701 572	697 365	701 326	697 559	698 626	703 948	707 123
Ağrı	530 879	532 180	537 665	542 022	555 479	552 404	551 177
Amasya	328 674	323 675	324 268	334 786	323 079	322 283	321 977
Ankara	4 466 756	4 548 939	4 650 802	4 771 716	4 890 893	4 965 542	5 045 083
Antalya	1 789 295	1 859 275	1 919 729	1 978 333	2 043 482	2 092 537	2 158 265
Artvin	168 092	166 584	165 580	164 759	166 394	167 082	169 334
Aydın	946 971	965 500	979 155	989 862	999 163	1 006 541	1 020 957
Balıkesir	1 118 313	1 130 276	1 140 085	1 152 323	1 154 314	1 160 731	1 162 761
Bilecik	203 777	193 169	202 061	225 381	203 849	204 116	208 888
Bingöl	251 552	256 091	255 745	255 170	262 263	262 507	265 514
Bitlis	327 886	326 897	328 489	328 767	336 624	337 253	337 156
Bolu	270 417	268 882	271 545	271 208	276 506	281 080	283 496
Burdur	251 181	247 437	251 550	258 868	250 527	254 341	257 267
Bursa	2 439 876	2 507 963	2 550 645	2 605 495	2 652 126	2 688 171	2 740 970
Çanakkale	476 128	474 791	477 735	490 397	486 445	493 691	502 328
Çankırı	174 012	176 093	185 019	179 067	177 211	184 406	190 909
Çorum	549 828	545 444	540 704	535 405	534 578	529 975	532 080
Denizli	907 325	917 836	926 362	931 823	942 278	950 557	963 464
Diyarbakır	1 460 714	1 492 828	1 515 011	1 528 958	1 570 943	1 592 167	1 607 437
Edirne	396 462	394 644	395 463	390 428	399 316	399 708	398 582
Elazığ	541 258	547 562	550 667	552 646	558 556	562 703	568 239
Erzincan	213 538	210 645	213 288	224 949	215 277	217 886	219 996
Erzurum	784 941	774 967	774 207	769 085	780 847	778 195	766 729
Eskişehir	724 849	741 739	755 427	764 584	781 247	789 750	799 724
Gaziantep	1 560 023	1 612 223	1 653 670	1 700 763	1 753 596	1 799 558	1 844 438
Giresun	417 505	421 766	421 860	419 256	419 498	419 555	425 007
Gümüşhane	130 825	131 367	130 976	129 618	132 374	135 216	141 412
Hakkari	246 469	258 590	256 761	251 302	272 165	279 982	273 041
Hatay	1 386 224	1 413 287	1 448 418	1 480 571	1 474 223	1 483 674	1 503 066
Isparta	419 845	407 463	420 796	448 298	411 245	416 663	417 774
Mersin	1 595 938	1 602 908	1 640 888	1 647 899	1 667 939	1 682 848	1 705 774
İstanbul	12 573 836	12 697 164	12 915 158	13 255 685	13 624 240	13 854 740	14 160 467
İzmir	3 739 353	3 795 978	3 868 308	3 948 848	3 965 232	4 005 459	4 061 074
Kars	312 205	312 128	306 536	301 766	305 755	304 821	300 874
Kastamonu	360 366	360 424	359 823	361 222	359 759	359 808	368 093
Kayseri	1 165 088	1 184 386	1 205 872	1 234 651	1 255 349	1 274 968	1 295 355
Kırklareli	333 256	336 942	333 179	332 791	340 199	341 218	340 559
Kırşehir	223 170	222 735	223 102	221 876	221 015	221 209	223 498
Kocaeli	1 437 926	1 490 358	1 522 408	1 560 138	1 601 720	1 634 691	1 676 202
Konya	1 959 082	1 969 868	1 992 675	2 013 845	2 038 555	2 052 281	2 079 225
Kütahya	583 910	565 884	571 804	590 496	564 264	573 421	572 059
Malatya	722 065	733 789	736 884	740 643	757 930	762 366	762 538
Manisa	1 319 920	1 316 750	1 331 957	1 379 484	1 340 074	1 346 162	1 359 463
Kahramanmaraş	1 004 414	1 029 298	1 037 491	1 044 816	1 054 210	1 063 174	1 075 706

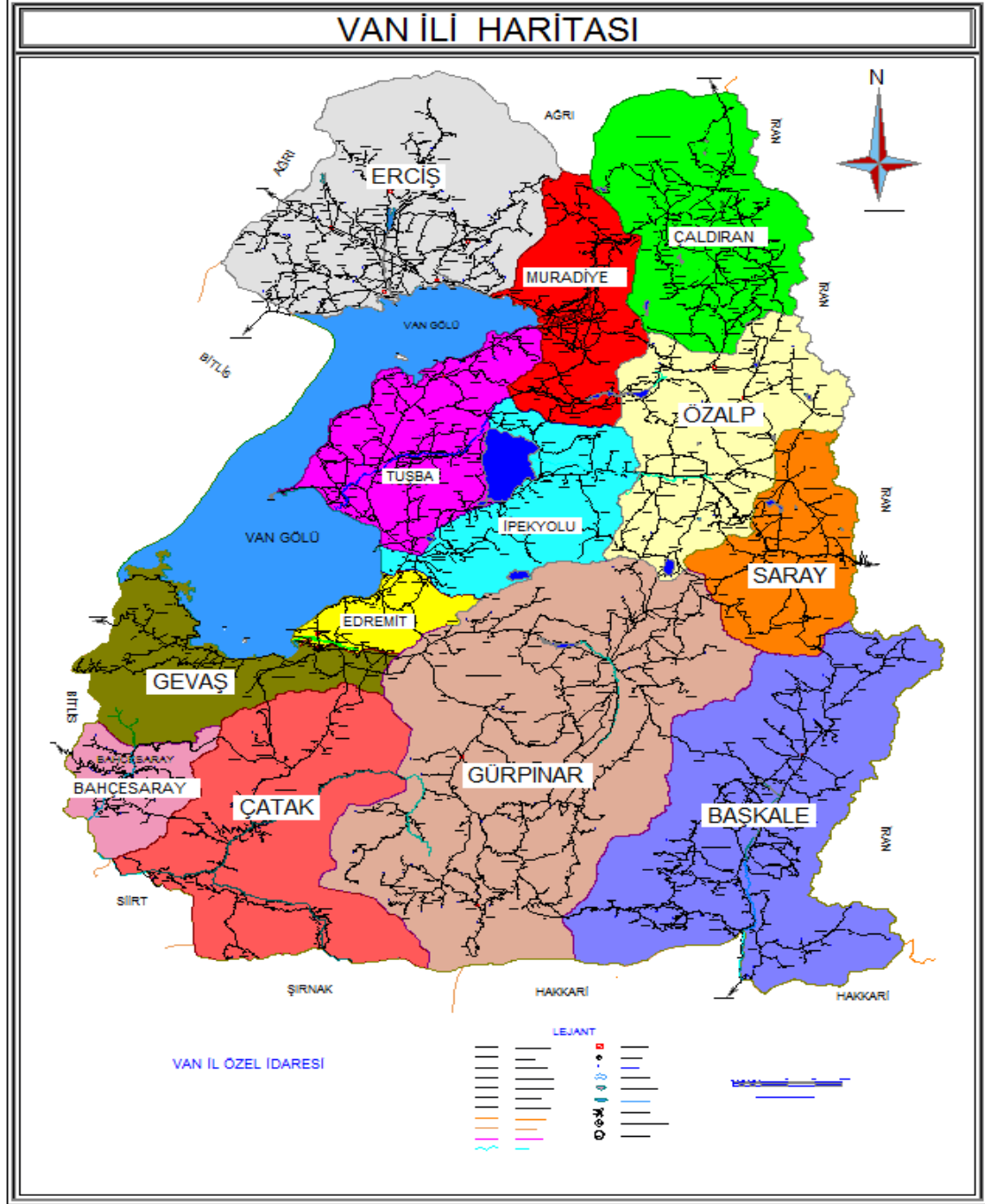
Mardin	745 778	750 697	737 852	744 606	764 033	773 026	779 738
Muğla	766 156	791 424	802 381	817 503	838 324	851 145	866 665
Muş	405 509	404 309	404 484	406 886	414 706	413 260	412 553
Nevşehir	280 058	281 699	284 025	282 337	283 247	285 190	285 460
Niğde	331 677	338 447	339 921	337 931	337 553	340 270	343 658
Ordu	715 409	719 278	723 507	719 183	714 390	741 371	731 452
Rize	316 252	319 410	319 569	319 637	323 012	324 152	328 205
Sakarya	835 222	851 292	861 570	872 872	888 556	902 267	917 373
Samsun	1 228 959	1 233 677	1 250 076	1 252 693	1 251 729	1 251 722	1 261 810
Siirt	291 528	299 819	303 622	300 695	310 468	310 879	314 153
Sinop	198 412	200 791	201 134	202 740	203 027	201 311	204 568
Sivas	638 464	631 112	633 347	642 224	627 056	623 535	623 824
Tekirdağ	728 396	770 772	783 310	798 109	829 873	852 321	874 475
Tokat	620 722	617 158	624 439	617 802	608 299	613 990	598 708
Trabzon	740 569	748 982	765 127	763 714	757 353	757 898	758 237
Tunceli	84 022	86 449	83 061	76 699	85 062	86 276	85 428
Şanlıurfa	1 523 099	1 574 224	1 613 737	1 663 371	1 716 254	1 762 075	1 801 980
Uşak	334 115	334 111	335 860	338 019	339 731	342 269	346 508
<b>Van</b>	<b>979 671</b>	<b>1 004 369</b>	<b>1 022 310</b>	<b>1 035 418</b>	<b>1 022 532</b>	<b>1 051 975</b>	<b>1 070 113</b>
Yozgat	492 127	484 206	487 365	476 096	465 696	453 211	444 211
Zonguldak	615 890	619 151	619 812	619 703	612 406	606 527	601 567
Aksaray	366 109	370 598	376 907	377 505	378 823	379 915	382 806
Bayburt	76 609	75 675	74 710	74 412	76 724	75 797	75 620
Karaman	226 049	230 145	231 872	232 633	234 005	235 424	237 939
Kırıkkale	280 234	279 325	280 834	276 647	274 992	274 727	274 658
Batman	472 487	485 616	497 998	510 200	524 499	534 205	547 581
Şırnak	416 001	429 287	430 424	430 109	457 997	466 982	475 255
Bartın	182 131	185 368	188 449	187 758	187 291	188 436	189 139
Ardahan	112 721	112 242	108 169	105 454	107 455	106 643	102 782
Iğdır	181 866	184 025	183 486	184 418	188 857	190 409	190 424
Yalova	181 758	197 412	202 531	203 741	206 535	211 799	220 122
Karabük	218 463	216 248	218 564	227 610	219 728	225 145	230 251
Kilis	118 457	120 991	122 104	123 135	124 452	124 320	128 586
Osmaniye	452 880	464 704	471 804	479 221	485 357	492 135	498 981
Düzce	323 328	328 611	335 156	338 188	342 146	346 493	351 509

*Kaynak:* Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNKS), TÜİK

Van İli nüfusu 2007-2013 yılları arasında 90,442 olarak artış göstermiştir. Bilindiği gibi ulaşım planlaması yapılırken insan popülasyonu dikkate alınmaktadır. 2013 yılı itibariyle On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir belediyesi kurulmuştur. Büyükşehir olma sürecinde Van ilinin ilçe ve mahalle sınırlarında değişiklikler yapılmıştır. Bu duruma bağlı olarak ulaşım ana arterleri ve var olan ulaşım yolları yetersiz gelmeye başlamaktadır.

## 9. VAN İLİ KENTİÇİ ULAŞIM PLANLAMASINDA MEVCUT DURUM

Şekil 9.1: Van İli Haritası



Kaynak: Van İl Özel İdaresi

Van Kenti, Van Gölü kıyısına yakın bir yere ve Van Ovası üzerinde konuşlanmış bulunan Van Kalesi'nin doğusundaki düzlüklerde yer almaktadır. Bu düzlüğü bir yay

gibi kuşatan yamaçlarla sınırlanmıştır. Van Kalesi'nden yaklaşık 1.5 km. doğuda Merkezi İş Alanı (MİA) oluşmuştur. MİA'dan başlayarak her yöne gittikçe seyrekleşen, saçaklanan bir dokuya sahiptir. Bu dokuyu saran ve güneyde Edremit yerleşmesine yaklaştıkça Van Gölü'ne yaklaşan yamaçlar güneyde bir eşik oluşturmaktadır. Bu eşik aşıldığında Edremit'e ulaşılmaktadır. Makroformun MİA çevresinde yoğunlaşma eğiliminin yanı sıra mevcut yerleşimi saran yamaçlara da tırmanma eğilimi de giderek belirginleşmektedir. Deprem sonrasında kalıcı konutlar için bu yamaçlarda yer seçilmesi ile makroformun yamaçlara tırmanma eğilimine geçeceği umulmaktadır. Kent Makroformunu Batıda Van Gölü sınırlamaktadır. Kuzeyde de Van Kentini kuşatan yamaçların Van Gölü'ne yaklaşıp Ova'yı tanımladığı nokta aşılarak OSB, 100. Yıl Üniversitesi vb. öteki kuruluşlarla makroform, kuzeye doğru uzama eğilimi göstermektedir. Makroform sınırı doğuda Bostaniçi'ni de içine alarak makroformu çevreleyen yamaçlara dayanmaktadır. Güneyde makroformu kucaklayarak denize yaklaştığı hafif meyilli sırtlar ve bu sırtların üzerindeki çoğu tarımsal amaçlı kullanım alanları çok belirgin olmayan bir eşik oluşturmakta bu eşik aşıldığında giderek genişleyen bir alana yayılmış olan Edremit yerleşmesine ulaşılmaktadır. Güneyde Edremit ilçesi ile eklemlenme, gelişip yoğunlaşma; kuzeyde OSB, Van 100. Yıl üniversitesi, vd. oluşumların çekiciliği ile bu yönde de gelişme eğilimi gösteren kent makroformunun bu gelişmeleri karşılayacak alansal potansiyeli bulunmaktadır. (10) 2011 yılında meydana gelen 7.2'lik depremle birlikte kent makroformunda değişimler meydana gelmiş, yeni yapılan toplu konutlarla kent fiziki olarak genişlemiştir. Bu durum ulaşım için yeni planlamalar yapılmasını gerekli kılmaktadır. Şekil 4' te var olan kara yolları ağı belirtilirken, Tablo 6' da 2013 yılı yol durumları (asfalt, stabilize, tesviye ve ham) belirtilmektedir. Kentle ilgili düzenli ve planlı bir ulaşım çalışması yapılmadığından, ulaşımdaki sorunlar giderilememektedir. Var olan ulaşım problemlerini giderebilmek için sağlıklı ve yerinde etüt çalışmaları yapılmalıdır. 2013 yılında Büyükşehir Belediyesi olması itibariyle kentin fonksiyonlarında değişimler meydana gelmiştir. Bu nedenle ulaşım fonksiyonel olarak değişim göstermektedir. Tüm bu değişimler beraberinde mevcut durumda ulaşım sorunlarının neler olduğu sorusunu gündeme getirmektedir. Bahçeşehir Üniversitesi'nin hazırlamış olduğu 2014 Yılı Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu'na göre kentin ulaşım sorunları şu şekildedir:

1. Kent içinde yolların aksları birbirini tutmamaktadır (aynı arter boyunca yol genişlikleri farklıdır),
2. Yol aksı içerisinde çok fazla kesişme noktası (küçük kavşak) vardır ve bunlar kontrolsüzdür (görüş açıları çok dar ve geometrik özellikleri standart dışı), ( Şekil9.2, Şekil 9.3).
3. Trafiğin yoğun olduğu kentin en önemli arterlerinde kavşak noktalarında yapılan yönlendirmelere ait geometrik düzenlemeler yanlıştır, (Şekil 9.3, Şekil 9.4, Şekil 9.9, Şekil 9.10).
4. Kavşak noktalarının pek çoğunda beş yol birleşmekte ve hepsi kavşağa çıkmaktadır, (Şekil 9.2).
5. Kentin en önemli caddelerinde yeni yapılan kavşak düzenlemelere ait geometrik özellikler standart dışı olup trafik ve yol güvenliği açısından da çok sakıncalıdır, (Şekil 9.4).
6. Özellikle kavşak içlerinde elektrik direkleri kalmaktadır ve bu durum trafik ve yol güvenliğini tehlikeye düşürmektedir, (Şekil 9.2).
7. Sinyalize kavşaklarda sinyal direkleri yol geometrik standartlarının bozuk olması sebebiyle doğru yerlerde değildir, (Şekil 9.2).
8. Yaya güvenliğinin en önemli unsurlarından olan kaldırımlar bazı yollarda yok olanlarda da standart dışıdır, (Şekil 9.5, Şekil 9.6, Şekil 9.7).
9. Kentte trafik ve sürücü disiplini yoktur.
10. Kentte tek yön uygulaması yoktur olan çok az yerde ise kurallara uyulmamaktadır.
11. Polis denetimi yok denecek kadar azdır ve bu durumda Belediye Trafik Zabıtası marifetiyle denetim oluşturamamaktadır,
12. Otopark çok önemli bir sorundur ve bir parklaşma disiplini gelişmemiştir, (Şekil 9.8).
13. Kentin merkezi noktalarında yer alan hastane ve AVM gibi çekim merkezleri trafiğe çok önemli yük getirmektedir.
14. Kentte yatay (çizgi) ve düşey (levha)işaretleri yok denecek kadar azdır. (Şekil 9.2)

15. Sinyalize kavşaklarda ve diğer önemli kavşaklarda bir trafik sayımı olmadığından sinyalize kavşakların faz diyagramları (süreleri) kontrol edilememiş ve doğru çalışması test edilememiştir.

**Şekil 9.2: Çuhaz Kavşağı,**



*Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015*



### Şekil 9.3: Milli Egemenlik Caddesi Kavşağı



*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015

### 9.4: Hıdırellez Caddesi ile İpekyolu Bulvarı Bağlantısı



*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015



**Şekil 9.5: Sürmeli Sokak, Hacıbekir Mahallesi**



*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015

**Şekil 9.6: Hisar Sokak, Hacıbekir Mahallesi**



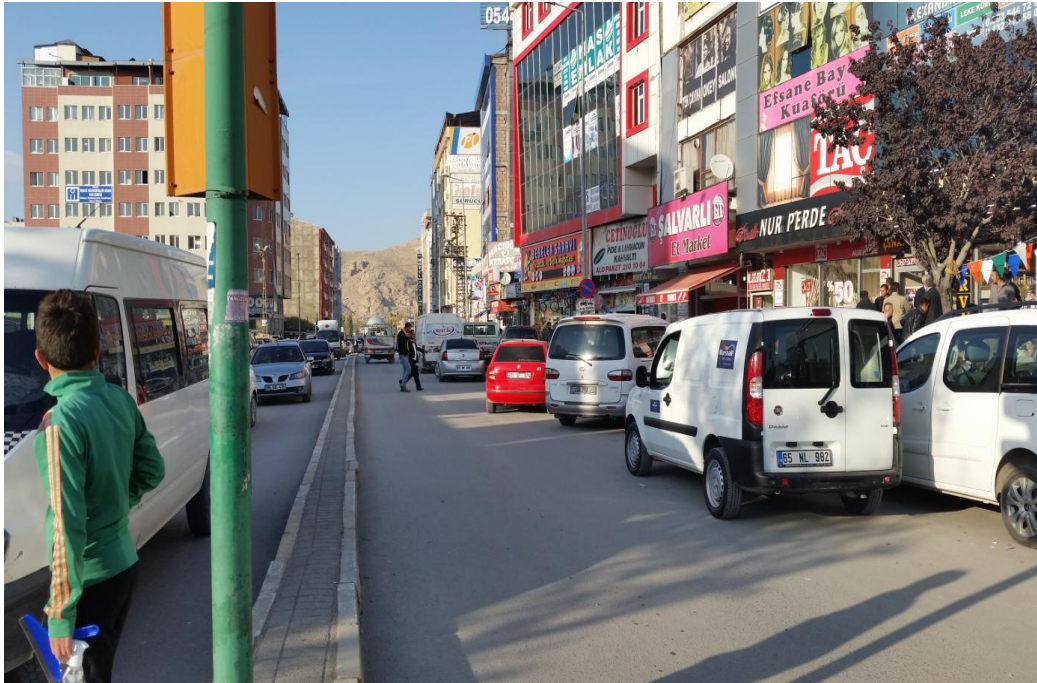
*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015

**Şekil 9.7: Beşyol Kavşağı, Karşıyaka Mahallesi**



*Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015*

**Şekil 9.8: Defterdarlık Caddesi**



*Kaynak: Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015*



**Şekil 9.9: Milli Egemenlik Caddesi ile Ferit Melen Bulvarı Kesişim Kavşağı**



*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015

**Şekil 9.10: Otogar Kavşağı**

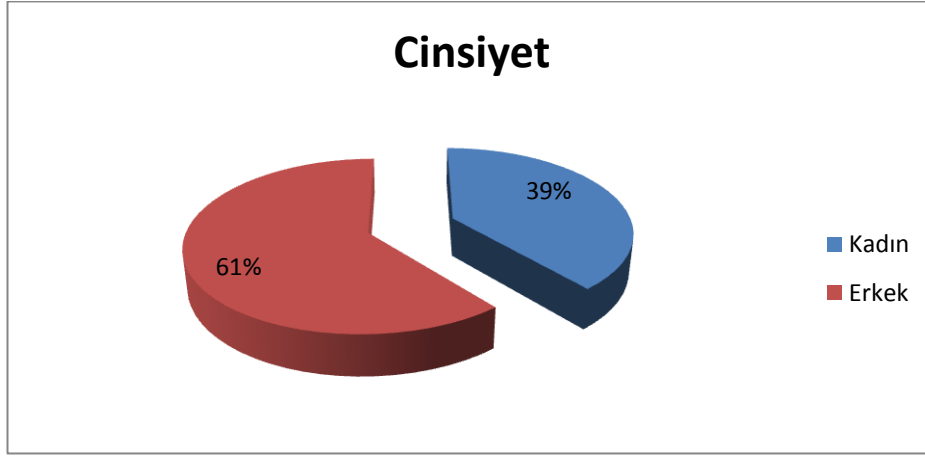


*Kaynak:* Bahçeşehir Üniversitesi Van Kent İçi Ulaşım Tespit Raporu/Van B.B. 2015

## 9.1 VAN İLİNDE KENTİÇİ TOPLU ULAŞIM ANKET ÇALIŞMASI

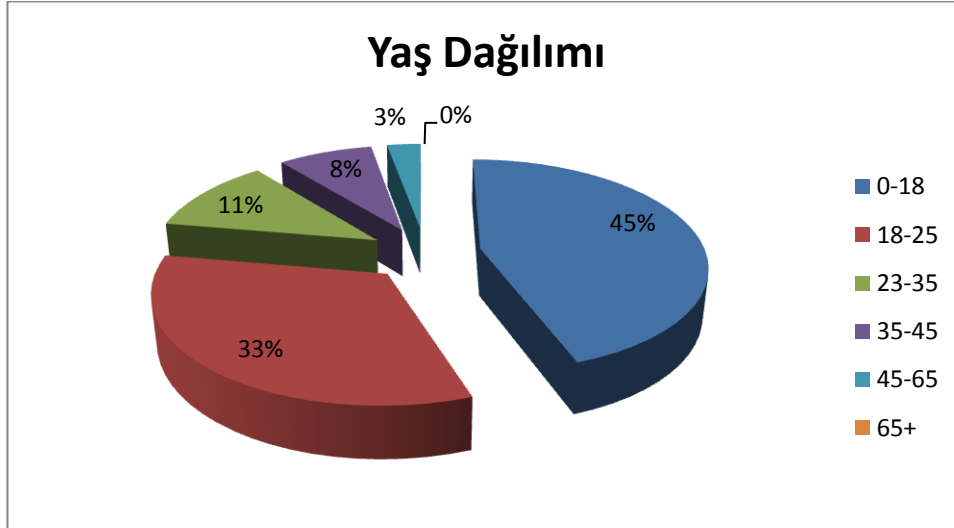
Van Kentiçi Toplu Ulaşımında yolculuk amaçlarının belirlenmesi, toplu ulaşımın yeterlilik ve memnuniyet durumunun ölçülmesi amacıyla il merkezi ve diğer ilçelerde 450 kişi üzerinde anket yapılmıştır. Anket sonuçları aşağıda sunulmuştur;

**Şekil 9.11 : Katılımcıların cinsiyet dağılımları**



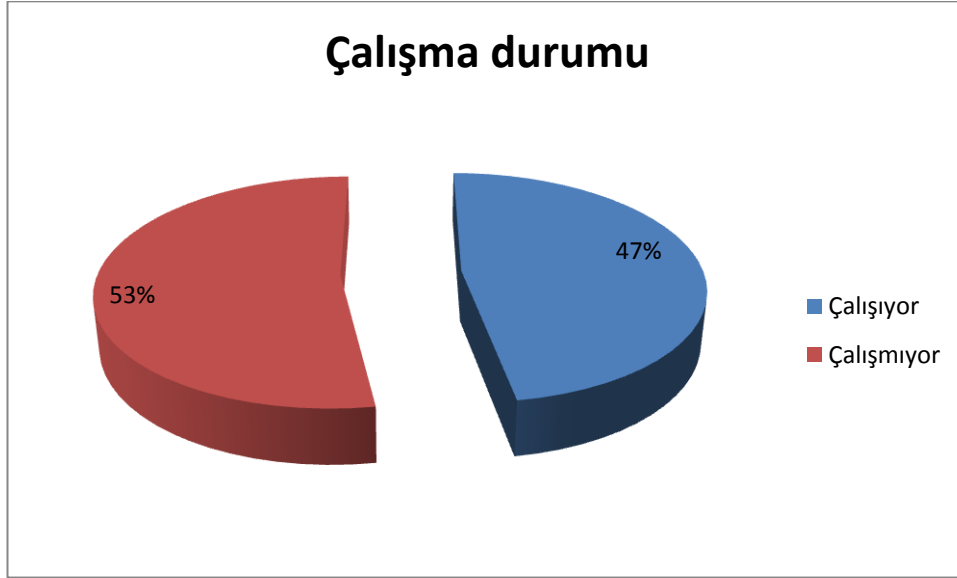
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.12 : Katılımcıların yaş dağılımları**



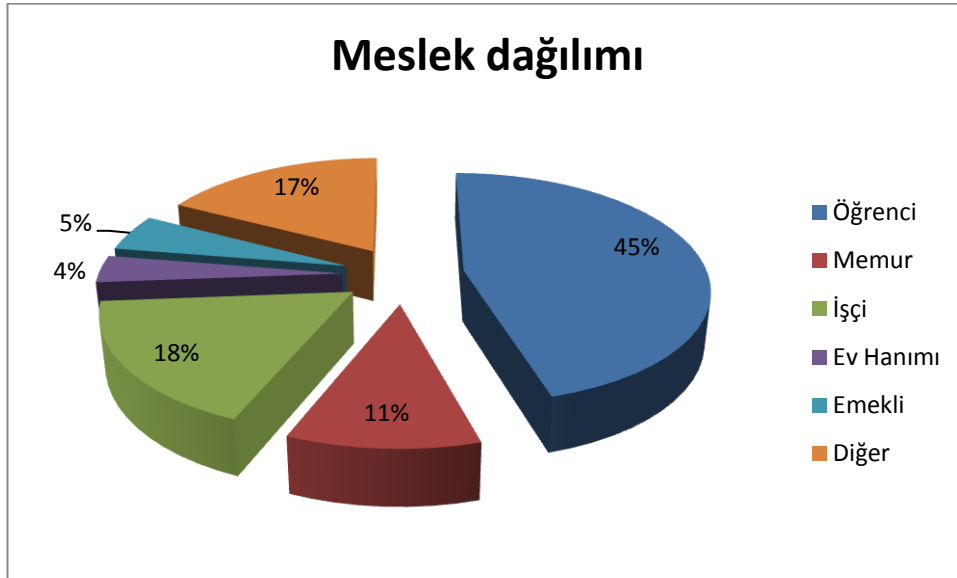
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları)*

**Şekil 9.13 : Katılımcıların çalışma durumu**



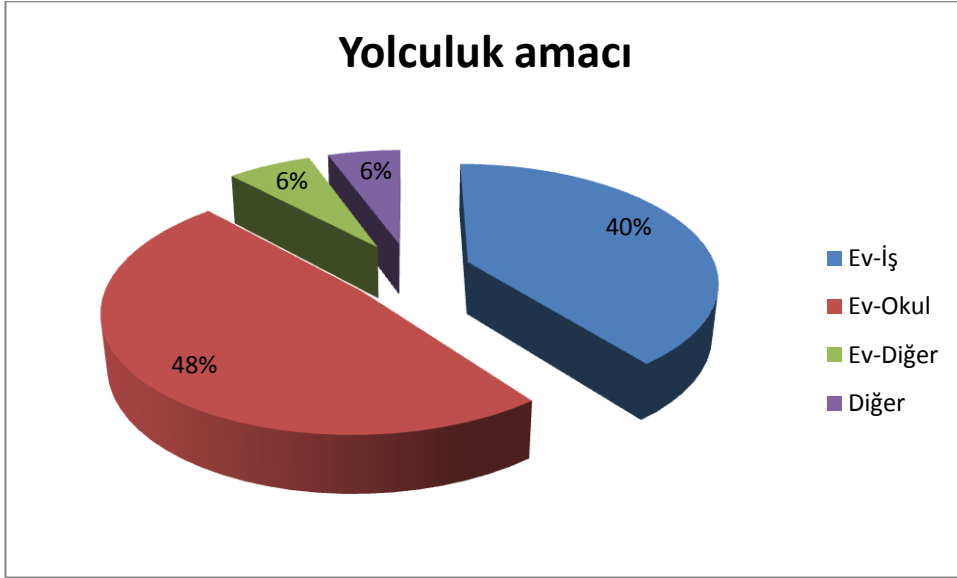
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.14: Katılımcıların meslek dağılımları**



*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.15 : Katılımcıların yolculuk amaçları**



*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.16 : Katılımcıların yolculuk türü**



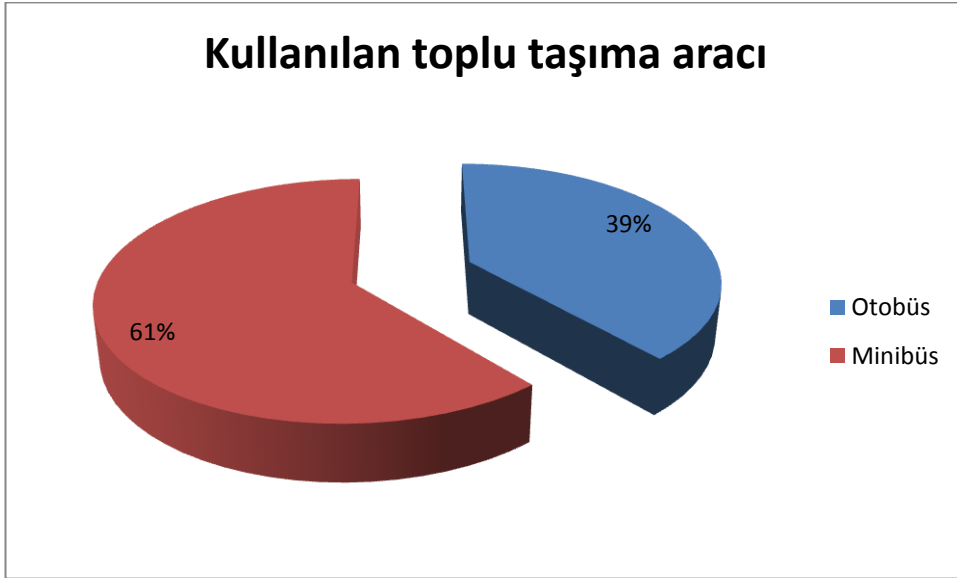
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.17: Yolculuğun tamamı araçla mı yapılmaktadır**



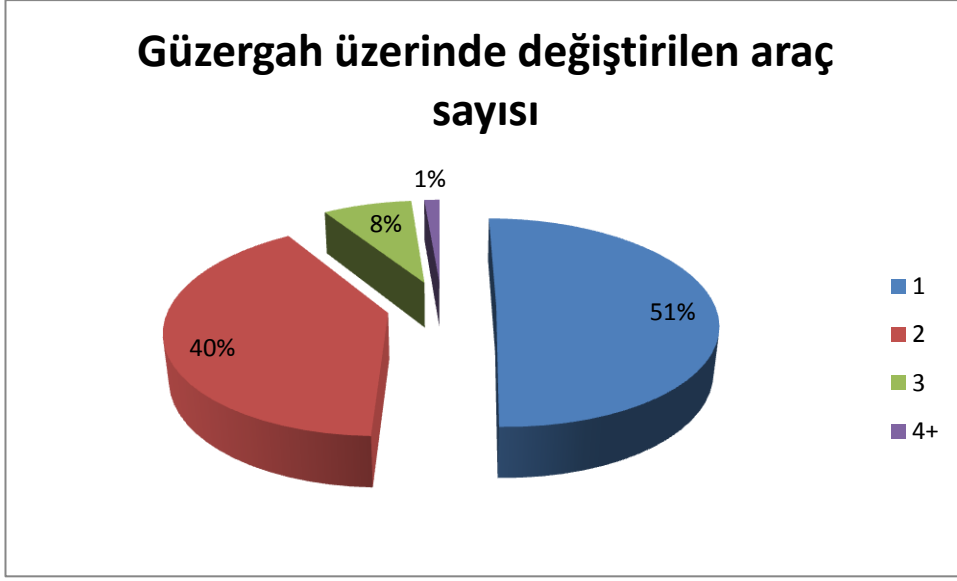
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.18: Şehir içi ulaşımda kullanılan araç türü dağılımı**



*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

Şekil 9.19: Yolculuk güzergahı üzerinde değiştirilen araç sayısı dağılımı



Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)

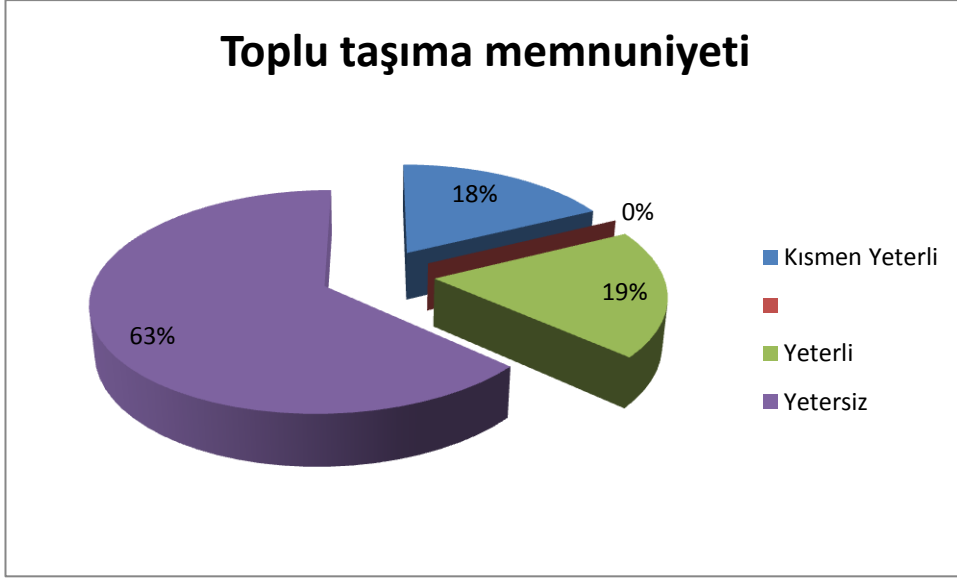
Şekil 9.20: Yolculuk süreleriyle ilgili dağılım



Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)



**Şekil 9.21: Katılımcıların toplu taşıma memnuniyeti**



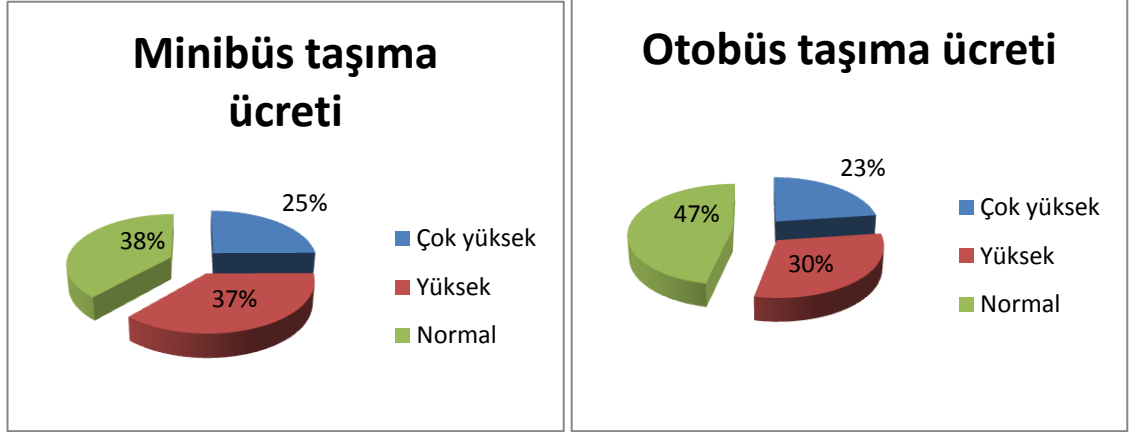
*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.22: Katılımcıların durakta toplu taşıma aracı bekleme süresi**



*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

**Şekil 9.23 : Katılımcıların toplu taşıma ücreti memnuniyet dağılımı**



*Kaynak: Garbi GÖRENTAŞ (Tez Anket sonuçları.)*

450 kişiyle yapılan anketlere bakıldığı zaman yapılan yolculuğun tamamı toplu taşıma araçları (otobüs ve minibüs) ile yapılmakta olup, ankete katılan katılımcıların yüzde kırk beşi öğrencidir. Katılımcıların yüzde altmış üçü toplu taşıma araçlarının yetersiz ve toplu taşıma ücretlerinin yüksek olduğunu belirtmişlerdir. Anketler ışığında toplu taşıma araçlarının yetersiz olduğu ortaya çıkmaktadır.

## 9.2 VAN KENT İÇİ ULAŞIMINDA KARAYOLLARINDA MEVCUT DURUM

Şekil 9.24: Van İli Mevcut Karayolu Ağı Haritası



Kaynak: Van Valiliği.

Ulaşım sistemi, ekonomik ve sosyal girdileriyle toplumu sürekli etkileyen ve toplumdan etkilenen günlük yaşamın vazgeçilmez bir unsuru haline almıştır. Kentler ve toplumun değişim dönüşümüyle ulaşım sistemleri ve bu sistemler içerisinde gelişen taşımacılığın yapısı da değişmektedir. Üretimin artması, gelişen teknolojiler, uluslararası ticaret ağı ulaşım sistemlerini etkilemekte, taşımacılığın önemini ortaya çıkarmaktadır. Toplumsal yaşamın evrimine bağlı olarak sanayilerin gelişmesi, ticaret hacminin artması ve kentlerin fiziki, sosyal yapısının gelişip dönüşmesine bağlı olarak taşımacılık da değişip dönüşmektedir. Gerek insan gerek yük taşımacılığında ulaşım sistemlerinin (karayolu, demiryolu, havayolu, denizyolu) önemi artmaya başlamıştır. Ulaşım ağı içerisinde yolcu ve yük taşımacılığının en fazla olduğu taşımacılık çeşidi Karayolu taşımacılığıdır. Karayolu, yolcu ve yük taşımacılığında denizyolu, hava yolu ve tren yoluna oranla daha büyük paya sahiptir. Son otuz yılda diğer ulaşım yollarına kıyasla yolcu ve yük taşımada yüzde 90 a varan bir artış görülmektedir. Van kenti içinde durum bu şekildedir. Ulaşım ağı içinde en önemli ağ karayolu ulaşımıdır. Kentin Büyükşehir Belediyesi olmasına bağlı olarak mahalle sınırlarında değişiklikler meydana gelmiş var olan asfalt yollar, stabilize yollar, tesviye yollar ve ham yollar yetersiz kalmakta,

ulaşımı rahatlatacak ve ulaşımın kalitesini arttıracak yeni ulaşım arterlerine ihtiyaç duyulmaktadır.

Ek.2 de Van Kentine ait 2013 yılı yol durumuna ait veriler bulunmaktadır.

**Tablo 9.1: Mevcut Yol Ağı**

<b>VAN İL ÖZEL İDARESİ</b>		
<b>GENEL ENVANTER DURUMU</b>		
<b>YOL SEKTÖRÜ</b>	<b>YOL AĞI (Km)</b>	<b>KÖY İÇİ YOL DAHİL (Km)</b>
TOPLAM YOL	4002	5758
ASFALT YOL	1792	1792
STABLİZE YOL	1989	3745
TESVİYE YOL	219	219
HAMYOL	2	2
ASFALT YOL YÜZDESİ	% 44,7	% 31,0
TCK' dan FAYD. ÜNİTE SAYISI		57

*Kaynak: Van Valiliği*

2013 Van İl Özel İdaresi verilerine göre toplam yol yüzdesi içinde asfalt yol yüzdesi, yüzde 44,7 dir. Van ilinin yüzölçümü Harita Genel Komutanlığı'na ait 1/1.000.000 ölçekli Mülki İdari Bölümleri Haritası vektör verisinden hesaplanarak elde edilen değere göre 21.334 km<sup>2</sup>dir. Yüz ölçümü olarak geniş bir alana sahip olan kentte asfalt yol yüzdesinin bu denli düşük olması, var olan veriler ışığında karayolu ulaşımında kalitenin ne düzeyde olduğunu göstermektedir.

## 10. SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de kapsamlı ulaşım planlaması çalışmaları doksanlı yıllara doğru yapılmıştır. Bu döneme kadar kapsamlı planlar ve etüt çalışmaları yapılmamıştır. Yapılan etüt çalışmaları geçici ve dönemin siyasi erkine göre yapılmaktaydı. Yapılan ulaşım planları daha çok politikalar ışığında yapıldığı için kalıcı ve köklü olamamıştır. Sorunlara çağdaş ve kalıcı çözümler getirilememiştir. Kentleşmesini tamamlayamamış iller bu politikalardan etkilenmiştir. Bu politikalardan etkilenen ve kentleşme sürecinden etkilenen illerden biri de Van’dır. 6360 sayılı Kanun ile Van ili Büyükşehir statüsü kazanmış, yasal süreçten etkilenmiştir. 6360 sayılı ‘ On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’ 06.12.2012 tarihli ve 28489 Sayılı Resmi Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yasayla birlikte yeni kurulan Büyükşehir Belediyelerinin belediye sınırları, İl Mülki İdare sınırları olarak tanımlanmıştır. Bu yasayla il özel idarelerinin tüzel kişiliği kaldırılmış görev ve sorumluluklar Büyükşehir Belediyelerine geçmiştir. Bu yasa ile birlikte belediyelere verilen mevcut yetki artmış, güç dağılımı değişmiştir. Daha önce sadece merkez mahallelerinin alt yapı ve üst yapı, imar gibi hizmetlerinden sorumlu olan belediyeler, bu yasaya bağlı olarak kapatılan İl Özel İdarelerine bağlı köylerden de sorumlu hale gelmiştir. Yetkinin merkezileştirilmesi ve kurumsallaşması hizmet anlamında olumlu bir etkiye sahipken yeni belediyelerin kurulmasında, ilçelere endekslenmiş bir düzenlemeye gidilmesi belediyelerin mekânsal dağılımında dengesizliğe yol açmıştır. Mevcut ilçelere yeni ilçelerin eklenmesine bağlı olarak hizmet alanı genişlemiştir. Daha önce köylerin alt yapı, üst yapı ve ulaşım problemleriyle ilgilenen özel idarelerin kapanmasına bağlı olarak, yetkiler büyük ölçüde büyükşehir belediyelerine geçmiştir. Yetkinin merkezde tek elde büyük ölçüde toplanmasının olumlu yönleri olduğu kadar olumsuz yönleri de vardır. Bu yasayla birlikte yerel yönetimlere geniş yetkiler verilerek hizmet alanı genişletilmiştir. Hizmet alanının genişlemesi, hizmette önemli aksamalara yol açmaktadır. Coğrafi alanın genişlemesi hizmetin her yere aynı şekilde ve kısa zamanda ulaşabilmesini geciktirmektedir. Bunların yanında Büyükşehir Belediyelerine yetecek kadroda teknik eleman olmaması çalışmaları aksatmaktadır. Hizmette eşitlik ilkesini ön plana çıkaracak, sistematik çalışmalar yapılması için teknik kadro geliştirilerek yeni

birimlerin açılması gerekmektedir. Tüm bunlarla beraber hizmetin merkezileşmesi ve tek elde toplanması koordineli bir çalışmayı ortaya çıkarmaktadır. Daha önce sadece altyapı, ulaşım gibi işlerle ilgilenen belediyeler yasayla birlikte sosyal belediyeçilik anlayışına da sahip olmuştur. Aş evleri, sığınma evleri açma, sosyal yardım yapma yetkisine sahip olmuştur. 6360 sayılı kanun ile on dört ilde Büyükşehir Belediyesi kurulmuştur. Bu illerden biri de Van'dır. 2013 yılı itibariyle On Dört İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Yedi İlçe kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılması Hakkındaki 6360 Sayılı Kanunla Van İlinde Büyükşehir belediyesi kurulmuştur. Büyükşehir olma sürecinde Van ilinin ilçe ve mahalle sınırlarında değişiklikler yapılmıştır. Yüzölçümü 21,334 km<sup>2</sup> 'lik kentte daha önce on bir olan ilçe sayısı on üçe çıkmıştır. Eskiden köy statüsü olan yerler mahallelere dönüşmüştür. Kentteki mahalle sayıları artmış merkez ilçelerine bağlı yüz kırk üç mahalle oluşmuştur. 6360 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile Van İl Özel İdaresi kapatılarak, idarenin sorumlulukları belediyeye devredilmiştir. Yerel yönetim ve merkezi yönetim olarak belediyenin yetki alanı genişlemiştir. Çevre düzeni planına uygun olmak kaydıyla 1/5,000 ile 1/25.000 arasındaki her ölçekte nazım imar planını yapmak, ulaşım ana planını yapmak, yaptırmak, onaylamak ve uygulamak, her türlü servis ve toplu taşıma araçları ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek, aş evleri açmak, sığınma evleri açmak gibi yetkiler verilmiştir. Van Kenti kozmopolit yapısı ve eski bir yerleşim yeri olması nedeniyle belediyeçilik hizmetleri açısından önemli bir yere sahiptir. Bu hizmetlerin önemli ayağından biri ulaşım hizmetidir. Van Kent'inin Kentleşme tarihine bakıldığı zaman, birçok yerleşmenin mevcut yollar üzerinde oluşmaya başlaması ve gelişmesi dikkat çekmektedir. İlk kentlerin oluşumunda ulaşımın önemli bir yere sahip olduğu görülmektedir. Ticaret yolları üzerinde oluşmaya başlayan ve giderek gelişen kentler günümüzde de önemli büyük kentler olarak kimliklerini sürdürmektedirler. Van İli İpekyolu ticaret yolunun geçtiği bir il olma özelliğine sahiptir. Geçmişten bu yana ticaret şehri olma özelliğini taşıyan bir il için ulaşım çok önemli bir yere sahiptir. Ulaşım sistemi oluşturulurken ve ulaşımına dair planlamalar yapılırken birçok unsur dikkate alınır. Kentin coğrafi, fiziki, ticari, ekonomik dokusu bu unsurları oluşturmaktadır. Ayrıca Van İli, bir sınır ili olma özelliğine sahiptir. Doksanlı yılları takiben kent yoğun bir göç almış bu durum kentin fiziki, sosyal, ekonomik yapısında

değişimler meydana getirmiştir. Kentin fonksiyonlarında değişimler meydana gelerek kent altyapısı bu durumu kaldıramaz duruma gelmiştir. 2013 yılından önce 5393 Sayılı Belediye Kanunu ile İl Belediyesi olan Van Kenti 2013 yılından sonra artan nüfus sayısına bağlı olarak Büyükşehir statüsü kazanmıştır. Büyükşehir olmadan önce belediyeler ulaşım konusunda il özel idareleriyle koordineli bir çalışma yürütmekteydi. Köy ve köy içi yolların yapımı özel idarelere bağlıydı.

Gerek Büyükşehir Belediyesi olması sıfatıyla gerekse Ekim 2011 tarihinde meydana gelen deprem kentin fiziki, siyasi ve hukuki yapısını etkilemiştir. Bunun yanında hazırlanan raporlarla mevcut uygulanan ulaşım politikalarının standartlara uygun olmadığı görülmüştür. Bu duruma bağlı olarak ulaşım ana arterleri ve var olan ulaşım yolları yetersiz gelmeye başlamıştır. Tüm bunlar dikkate alındığında tüm kurumların koordine olacağı bir ulaşım planı yapılmalıdır. Yapılacak olan ulaşım planında dikkate alınması gereken unsurlar şu şekildedir:

1. Kentin ihtiyaçlarını karşılayacak ve kentin ulaşım kalitesini arttıracak bir ulaşım fizibilite çalışması yapılmalıdır.
2. Mevcut Kent içi Ulaşımının kalitesini artırmak için oluşturulan teknik raporlar ışığında kavşak, yol ve kaldırımların standart hale getirilmesi gerekmektedir.
3. Yapılacak fizibilite çalışmasına tüm kurumların katılımı sağlanmalıdır.
4. Toplu taşıma, yaya ve bisiklet yolculuklarının etkin seçenekler haline getirilerek otomobile bağımlı gelişme eğiliminin önlenmesi sağlanmalıdır.
5. Toplu taşıma türlerinin bütünleşik biçimde geliştirilmesi gerekmektedir. Özel halk otobüsleri, otobüs ve minibüslerin koordinasyonu sağlanmalıdır.
6. Toplu taşıma sistemlerine güvenli, konforlu ve kolay bir şekilde erişim olanaklarının geliştirilmesi ve hizmet sunumunun iyileştirilmesi gerekmektedir.
7. Bisiklet kullanımının desteklenmesi, bisiklet kullanıcılarının daha güvenli ulaşımın sağlayacak altyapının oluşturulması sağlanmalıdır.
8. Yaya ulaşımının altyapı yatırımlarıyla desteklenmesi ve hareketliliğinin toplumun fertleri için uygun şekilde tasarlanması gerekmektedir.
9. Kent içi ulaşımında yaşanan yetki ve sorumluluk karmaşasını ve uygulanan politikadaki farklılıkları gidermeye yönelik kurumsal düzenlemelerin yapılması, gerekmektedir.

10. Halkın kent ve ulaşım planlaması sürecine katılımı sağlanmalıdır.
11. Mevcut ulaşım altyapısını en verimli şekilde kullanmak ve otomobil kullanımına kısıtlama getirmek için yolculuk talep yönetimi ilkelerinin uygulanması sağlanmalıdır.
12. Kent içi ulaşım ile ilgili tüm bilgilerin sayısal ortamda toplanması ve ulaşılabilir kılınması gerekmektedir.
13. İnsan faktörü ulaşım da önemli bir yere sahiptir. Yapılan politikalar ve düzenlemeler insan faktörü göz önüne alınarak yapılmaktadır. Bu nedenle kent içi ulaşım da yol ve yolcu güvenliğinin sağlanmalıdır
14. Sürdürülebilir ulaşım yaklaşımının toplumun her kesimi tarafından benimsenmesine yönelik sosyal sorumluluk projelerinin yapılması gerekmektedir.
15. Dokuzuncu beş yıllık kalkınma planında belirtildiği gibi nüfusu bir milyonu aşan kentlerde raylı sistem kurulması gereklidir. Bu durum Van kentinin siyasi ve demografik yapısına uygundur. Kampüs, Edremit ve Maraş yol ağı toplu taşımanın en fazla ve aktif olduğu bir ağıdır. Bu ulaşım ağı üzerinde raylı sistem kurulması şartı doruk saatte 15.000 yolcu taşınmasıdır. Bu ağ üzerinde Bölge Eğitim ve Araştırma Hastanesi, Dursun Odabaşı Tıp Merkezi, Yüzüncü Yıl Üniversitesi, Ferit Melen Hava Limanı ve çarşı merkezi bulunmaktadır. Bu durum bu ağ üzerinde yoğun bir insan sirkülasyonu olmasına sebep olmuştur. Bu ağ üzerinde ulaşımın kalitesini arttırmak için raylı sistem kurulmalıdır. Raylı sistem için yapılacak olan fizibilite çalışmalarında kentin imarı fiziki yapısı dikkate alınmalıdır.
16. Ulaşım da sürdürülebilirlik ne denli önemliyse ekolojik olarak da sürdürülebilirlik o denli önemlidir. Kentsel ulaşım bağlamında çevresel faktörler önem arz etmektedir. Ulaşım da çevre ve insan faktörü göz ardı edilmemeli kentin doğal ve tarihi yapısı dikkate alınarak ulaşım planları yapılmalıdır. Bunun yanı sıra planlama yapılırken kentleşme ve kentin dinamikleri dikkate alınmalıdır. Kentin en önemli dinamiği insan olduğu için insan faktörü ve insan ihtiyaçları dikkate alınmalıdır. Ulaşım da insanların refah düzeyini arttıracak ve daha az zaman kaybına yol açacak akıllı ulaşım sistemlerinden yararlanılmalıdır. Bu bağlamda ulaşım da meydana gelen teknolojik gelişmeler dikkate alınmalıdır. Van kenti



kentleşmesini tamamlayamamış gelişmekte olan bir kenttir. Dinamik bir yapıya sahip olan kentin ulaşım alt yapısı kentin ihtiyaçlarına cevap verememektedir. Bu bağlamda kentin dinamik yapısının ihtiyacını karşılayabilecek ve kentleşmeye uygun alt yapı ve üst yapı çalışmaları yapılmalıdır. Toplu taşımaya uygun geniş yollar yapılmalıdır.

- 17.** Özel araç sayısının fazla olması ve otopark sayısının az olması kent trafiğini olumsuz yönde etkilemektedir. Büyükşehir belediyeleri bu konuda yetki sahibi olduğu için bu yönlü şehir içi trafiği düzenleyici çalışmalar yapılmalıdır.
- 18.** Van İli kentleşmesini tamamlayamamış bir olduğu için kentin gelişme düzeyi, fiziki ve demografik yapısı dikkate alınarak bu doğrultuda ulaşım planları yapılmalıdır. Yapılan planların devamlılığını sağlamak için güncellemeler yapılmalıdır.
- 19.** Ulaşım planı yapılırken sadece bir ulaşım ağını, değil bütün ulaşım ağlarını geliştirmeye dikkat edilmesi gerekmektedir. Hava yolu, kara yolu, deniz yolu ve demir yolu eşit olmasa da birbirine yakın oranlarda geliştirilmelidir.
- 20.** İlçe ulaşımı kooperatifler aracılığıyla sağlanmaktadır. Alternatif ulaşım araçlarının olmamasına bağlı olarak ulaşım ücretlerinin yüksek olması insanları maddi olarak etkilemektedir. Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile ilçelerde toplu taşıma yapma yetkisi belediyelere geçmiştir. İlçelerde Kaliteli ve güvenilir taşımacılığın yapılması için alternatif ulaşım araçları (otobüs, minibüs) kullanılmalıdır. Yüksek olan ücretler düşürülmelidir.
- 21.** Avrupa Kentsel Şartı'nın 2008'de düzenlediği 22-29 Mayıs tarihli Manifesto ile çevreye duyarlı yaşanılabilir kentler oluşturulması kararı alınmıştır. Bu bağlamda kentlerimizde yaya kullanımına yönelik alanlar artırılmalıdır. Kentlinin beden ve ruh sağlığını dikkate alacak yürüyüş ve bisiklet yolları geliştirilmelidir. Küresel ısınmaya neden olan egzoz gazlarının kullanımını azaltmak için çalışmalar yapılmalıdır. Özel araç sayısını azaltmaya yönelik, bisiklet kullanımını arttıracak politikalar geliştirilmelidir.

## KAYNAKÇA

### *Kitaplar*

- Cirit, F. “Sürdürülebilir Kentiçi Ulaşım Politikaları ve Toplu Taşıma”, İktisadi Sektörler ve Koordinasyon Genel Müdürlüğü, (2014).
- Öncü, E. “Ülkemiz Kentlerinin Ulaşım Yapısı ve Kentlilerin Yolculuk Özellikleri”, 5. Toplu taşıma Kongresi, Ankara, (1993).
- Öncü, E. “Ülkemiz Kentlerinin Ulaşım Yapısı ve Kentlilerin Yolculuk Özellikleri”, 5. Toplu taşıma Kongresi, Ankara, (1993).
- Öncü, E. “Ülkemiz Kentlerinin Ulaşım Yapısı ve Kentlilerin Yolculuk Özellikleri”, 5. Toplu taşıma Kongresi, Ankara, (1993).
- Yardımcıoğlu, Dr. F. “Ulaşım Hizmetleri (Kamu Hizmetleri Perspektifi)”,Bursa(2013).

### ***Sürekli Yayınlar***

Dergi: “ Mühendis ve Makina, Cilt-49, Sayı 580, 34-35

Plan: “ Bütünleşik Kentsel Gelişme ve Strateji Eylem Planı”, Ankara,(2010-2023), 47-48

Plan: “KENTGES Bütünleşik Kentsel Gelişme Stratejisi ve Eylem Planı”, Ankara, (2010-2023), 1-2

Plan: “ Van Gölü Havzası Koruma Eylem Planı”, Ankara, (2008) 2-3

Plan: “ Van Gölü ve Çevresi Turizm ve Rekreasyon Master ”, Kültür ve Turizm Bakanlığı Planlama ve Yatırımlar Daire Başkanlığı, 16-17

Rapor: “ Ulaştırma Ana Planı Stratejisi Sonuç Raporu ”, T.C Ulaştırma Bakanlığı, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul,(2005), 7-1, 7-2

Rapor: “ Ulaştırma Ana Planı Sonuç Raporu”, Ulaştırma ve Ulaşım Araçlar UYG-AR, (2005), 2-3

Rapor: “ Van (Merkez) ve Çevresi İlave + Revizyon 1/1000 Uygulama İmar Planı Merkez Etapı Plan Açıklama Raporu”, (2013), 2-5

Rapor: “ Van (Merkez) ve Çevresi İlave + Revizyon 1/5000 Nazım İmar Planı Merkez Etapı Plan Açıklama Raporu”, (2013), 2-5

Tez: Özalp M. “ Türkiye de Kentsel Ulaşım Planlaması Çalışmalarında Benimsenen Yaklaşımlar, Sorunlar ve Çözüm Önerileri”, Ankara. (2007), 27-31

### ***Diğer Yayınlar***

İnternet: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1985-1989”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan5.pdf> (2006).

İnternet: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/plan6.pdf> (2006).

İnternet: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 1990-1994”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/vii/> (2006).

İnternet: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Uzun Vadeli Strateji ve Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı 2001-2005”,  
<http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/viii/plan8str.pdf> (2006).

İnternet: T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarlığı “Dokuzuncu Kalkınma Planı 2007-2013”, <http://ekutup.dpt.gov.tr/plan/ix/9kalkinmaplani.pdf> (2006).

İnternet: Van- Tarihçesi,<http://tr.wikipedia.org/wiki/Van>(2014)

Mevzuat: Resmi Gazete, “5393 sayılı Belediye Kanunu”, 13.07.2005 tarih ve 25874 Sayı [http://www.mevzuatgov.tr/\(2013\)](http://www.mevzuatgov.tr/(2013))

Mevzuat: “5216 sayılı Belediye Kanunu”, 23.07.2004 tarih ve 25874 Sayı  
[http://www.mevzuatgov.tr/\(2013\)](http://www.mevzuatgov.tr/(2013))

Mevzuat: “Dokuzuncu Kalkınma Planı”, 01.07.2006 tarih ve 26215 Sayı  
[http://www.mevzuatgov.tr/\(2014\)](http://www.mevzuatgov.tr/(2014))

## EKLER

### EK.1 Van İlindeki Mevcut Toplu Ulaşım Anket Çalışması Anket Örneği

**ULAŞIM ANA PLANI HAZIRLANMASI EKSENİNDE TOPLU ULAŞIM ANKET ÇALIŞMASI**

Bu anket Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Anabilim Dalı Prof. Dr. Mustafa ILICALI danışmanlığında yürütülen "Van'ın Büyükşehir Olma Sürecinde Ulaşım Planlaması Politika ve İlkelerinin Belirlenmesi" konulu yüksek lisans tezi kapsamında Garbi GÖRENTAŞ tarafından tez araştırması amacıyla yapılmaktadır.

Cevaplarınız bilimsel açıdan büyük önem taşımaktadır, başka soruya geçmeniz belirtilmediği sürece lütfen her soruyu yanıtlayın. Teşekkürler.

Anketin Yeri ..... Tarihi..... Saat.....

1. Cinsiyeti  
Erkek  Kadın

2. Yaş  
0-18  18-25  25-35  35-45  45-65  65+

3. Çalışma Durumu  
Çalışıyor  Çalışmıyor

4. Meslek  
Öğrenci  Memur  İşçi  Ev Hanımı  Emekli  Diğer

5. Ulaşımın Başlangıç Noktası ...  
Ulaşımın Bitiş Noktası...

6. Yolculuk Amacı  
Ev-İş  Ev- Okul  Ev-Diğer  Diğer

7. Yolculuk Türü  
Yaya  Araç

8. Yolculuklarınızın Tamamını Araçla Yapabilir misiniz ?  
Evet  Hayır

9. Kullanılan Toplu Taşıma Aracı  
Otobüs  Minibüs

10. Ulaşımında Kullandığınız Güzergah...

11. Kullandığınız güzergâh üzerinde kaç araç değiştiriyorsunuz? (Tek araçla gidiyorsanız 1 seçeneğini seçiniz)

1  2  3  4+

12. Toplam Yolculuk Süreniz Kaç Dakikadır?

0-15  15-30  30-45  45+

13. Güzergahınız Üzerinden Geçen Toplu Taşıma Araçları Sizce Yeterli Mi?

Kısmen Yeterli  Yeterli  Yetersiz

14. Durakta Bekleme Süreniz Kaç Dakikadır ?

0-15  15-30  30-45  45+

15. Toplu Taşıma Ücretini Yüksek Buluyor musunuz? (Minibüs ve Otobüs olarak ayrı ayrı belirtiniz.)

Minibüs: Çok Yüksek  Yüksek  Normal

Otobüs: Çok Yüksek  Yüksek  Normal

16. Size göre Kentimizin ulaşım problemleri nelerdir ve bu konuda neler yapılmalı.

**ANKET BİTMİŞTİR.**

**ZAMAN AYIRARAK BU ÇALIŞMAYA KATKIDA BULUNDUĞUNUZ İÇİN TEŞEKKÜRLER.**

## EK.2 Van İli Mevcut Yol Durum Tablosu.

MERKEZ (VAN)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	A.Çitli	Merkez	Aş.Pağazik	53	70	3	0	0	0	3	1
2	A.Çitli	Yk.Çitli	Yk.Pağazik	24	69	3	0	0	0	3	1
3	A.Çitli	Yolüstü Mh.		15	<b>TCK</b>					TC K	1
4	Aş.Gölalan	Merkez	Aş.Hesbişat	79	37	20	0	0	0	20	2,5
5	Adıgüzel	Merkez		163	21	10	3	0	0	13	1,5
6	Ağartı	Merkez	Ayanis	86	1	12	0	0	0	12	1,5
7	Ağzıkara	Merkez		235	38	3	0	0	0	3	1,5
8	Akçaören	Merkez		77	22	32	0	0	0	32	1,5
9	Akçift	Merkez		39	36	19	15	0	0	34	1
10	Akın	Merkez	Aş.Pertek	38	48	2	0	0	0	2	1
11	Aktaş	Merkez		136	64	3	0	0	0	3	2
12	Alabayır	Merkez	Avirek	163	17	6	0	0	0	6	2,5
13	Alaköy	Merkez		235	8	7	0	0	0	7	2
14	Alaköy	Büyükbağ		12	8	7	2	0	0	9	1
15	Arısu	Merkez	Almaşat	72	1	10	0	0	0	10	1,5
16	Arıtoprak	Merkez	Zeranis	211	53	16	0	0	0	16	2
17	Aşit	Merkez	Pağanis	38	18	1	11	0	0	12	1,5
18	Aşit	Yeni Mezra		31	19	1	14	0	0	15	1,5
19	Atmaca	Merkez	Havis	90	9	7	0	0	0	7	1,5
20	Bağdaşan	Merkez		66	28	7	0	0	0	7	1,5
21	Baklatepe	Merkez	Ğmo	85	66	2	0	0	0	2	2
22	Bakraçlı	Merkez	Yk.Kilise	90	51	7	0	0	0	7	2,5
23	Bakraçlı	Aş.Bakraçlı		50	51	4	0	0	0	4	2
24	Bardakçı	Merkez		150	2	5	0	0	0	5	2,5
25	Beşçatak	Merkez	Eski Pak	93	57	18	0	0	0	18	1,5
26	Çakırbey	Merkez		126	33	0	2	0	0	2	2
27	Çakırbey	A.Taşoğlu		6	32	0	2	0	0	2	1,5
28	Çakırbey	Y.Taşoğlu		9	32	0	6	0	0	6	1,5
29	Çalımlı	Merkez	Aranik	189	61	0	2,5	0	0	2,5	2,5
30	Çalımlı	Yeniçavuş	Mamedik	63	60	0	1	0	0	1	2
31	Çitören	Merkez	Harebe	149	4	13	0	0	0	13	2,5
32	Çobanoğlu	Merkez		66	43	4,5	0	0	0	4,5	1,5
33	Çolpan	Merkez	Panz	72	15	2	0	0	0	2	2
34	Çolpan	A.Kalecik		7	31	0	3,5	0	0	3,5	1,5

35	Çolpan	Y.Kalecik		9	31	0	4,5	0	0	4,5	1,5
36	Çomaklı	Merkez	Nabat	57	42	5	0	0	0	5	2
37	Dağönü	Merkez	İririn	134	1	16	0	0	0	16	1,5
38	Değirmenarkı	Merkez	Keçenis	71	62	1,3	0	0	0	1,3	1,5
39	Değirmenköy	Merkez		192	56	9	0	0	0	9	2
40	Değirmenözü	Merkez	Erdevis	51	26	14	4	0	0	17, 5	1,5
41	Derebey	Merkez		118	27	7	0	0	0	7	2,5
42	Dereüstü	Merkez	Anzaf	52	71	1,2	0	0	0	1,2	1
43	Dereüstü	Atatürk Mz.		21	<b>TCK</b>					TC K	1
44	Dibekdüzü	Merkez	Anavank	57	6	11	0	0	0	11	1
45	Dibekdüzü	Bedirbey	Kartaloğuları	7	5	12	11	0	0	22, 5	0,5
46	Dibekli	Merkez		112	40	2	0	0	0	2	2,5
47	Dilimli	Merkez	Hareşik	126	44	5,5	14	0	0	19	2,5
48	Ermişler	Merkez	Direbelek	286	30	9,5	0	0	0	9,5	2,5
49	Esenpınar	Merkez	Noravanis	80	12	3,5	0	0	0	3,5	2
50	Gedikbulak	<b>Bucak Merkezi</b>	Timar	276	<b>TCK</b>					TC K	2,5
51	Gedelova	Merkez		113	42	2	0	0	0	2	1,5
52	Göllü	Merkez		67	10	3	0	0	0	3	1,5
53	Gölyazı	Merkez	Mıhgınır	86	43	2,5	0	0	0	2,5	1,5
54	Gövelek	Merkez	Gövenis	233	53	26	0	0	0	26	1,5
55	Gövelek	Ekecek		42	58	15	9	10	0	34	1,5
56	Gövelek	Beyaztaş		6	58	25	1	0	0	26	1
57	Gülsünler	Merkez	Şeyhkara	42	46	7	0	0	0	7	1,5
58	Güvençli	Merkez	Köçeri	205	10	6	0	0	0	6	2,5
59	Güvençli	Pınarbaşı		16	<b>TCK</b>	6	1	0	0	7	1
60	Halkalı	Merkez	Hiçiş	128	13	10	0	0	0	10	2
61	Hıdırköy	Merkez		99	22	10	0	0	0	10	2,5
62	Ilıkaynak	Merkez	Çermik	208	37	16	0	0	0	16	2
63	Ilıkaynak	Kalender		55	37	15	0	0	0	15	1,5
64	Irgat	Merkez	Meleva	80	65	2	0	0	0	2	2
65	Kalecik	Merkez		145	16	1	0	0	0	1	1,5
66	Karaağaç	Merkez		59	28	6	0	0	0	6	1,5
67	Karaağaç	Tutumlu	Mülksatan	9	29	0	1	0	0	1	1,5
68	Karagündüz	Merkez		284	37	4,5	0	0	0	4,5	2,5
69	Karagündüz	Hopik		7	37	8	0	0	0	8	1
70	Karakoç	Merkez	Lim	289	62	9,5	0	0	0	9,5	2
71	Karpuzalanı	Merkez	Zırvandanis	460	53	3	0	0	0	3	2,5
72	Kasimoğlu	Merkez		137	20	11	0	0	0	11	2,5
73	Kavuncu	Merkez	Çoravanis	80	53	4	0	0	0	4	1,5
74	Kavurma	Merkez	Zevik	30	49	1	0	0	0	1	1
75	Kaymaklı	Merkez	Kürdüvan	172	63	2	0	0	0	2	1,5



76	Kelle	Merkez		22	34	0	16	0	0	16	1,5
77	Kevenli	Merkez	Şuşanis	90	52	2	0	0	0	2	1,5
78	Kıratlı	Merkez	Lamizgirt	176	54	5,5	0	0	0	5,5	1,5
79	Kıratlı	Yusuf	Zorova	11	74	0	1	0	0	1	0,5
80	Koçköy	Merkez		50	21	10	8	0	0	18	1
81	Koçköy	Hivi		12	21	10	6	0	0	16	1
82	Koçköy	Kızılbulak		20	20	11	10	0	0	21	1,5
83	Kolsatan	Merkez		35	45	11	5	0	0	16	1,5
84	Kozluca	Merkez		54	41	11	0	0	0	11	2,5
86	Köşebaşı	Merkez	Faruk	116	53	15	0	0	0	15	1,5
87	Kumluca	Merkez	Norşin	115	14	2	0	0	0	2	1,5
88	Kurubaş	Merkez		127	50	1	0	0	0	1	1,5
89	Meydancık	Merkez		42	26	13,5	0	0	0	13,5	1,5
90	Mollakasım	Merkez		74	8	12	0	0	0	12	1,5
91	Ocaklı	Merkez	Köm	91	22	13	0	0	0	13	1,5
92	Ortanca	Merkez	Siyavan	395	53	36	0	0	0	36	2
93	Ortanca	Dere	Sulav	43	59	45	9	0	0	54	1
94	Otluca	Merkez	Şeyhayne	40	21	7	0	0	0	7	1
95	Otluca	Köprüköy		20	21	1	0	0	0	1	1
96	Özkaynak	Merkez	Bayrek	64	47	4	0	0	0	4	1,5
97	Özyurt	Merkez	Panzez	36	1	20	0	0	0	20	1,5
98	Pirgarip	Merkez		114	24	3,5	0	0	0	3,5	1,5
99	Pirgarip	Eğlence	Hanege	52	24	8	0	0	0	8	1
100	Sağlamtaş	Merkez	Ekice	36	33	0	4,5	0	0	4,5	1,5
101	Sarmaç	Merkez	Kopanis	54	55	7	0	0	0	7	4
102	Satıbey	Merkez		34	20	5,5	13	0	0	18,5	2
103	Şahgeldi	Merkez		83	11	1,5	0	0	0	1,5	2,5
104	Tabanlı	Merkez	Sorsurat	60	23	1	0	0	0	1	1,5
105	Taşkonak	Merkez	Kasrik	82	72	3,5	0	0	0	3,5	1,5
106	Tevekli	Merkez	Zeyter	23	7	3,3	0	0	0	3,3	1,5
107	Topaktaş	Merkez	Mermit(yeni yrlşm)	60	1	1	0	0	0	1	1,5
108	Yk.Gölalan	Merkez	Hespişat	174	37	23	0	0	0	23	2
109	Yk.Güneyce	Merkez	Y.MeZRük	26	38	3	6	0	0	9	1,5
110	Yk.Güneyce	Aş.Güneyce	A.MeZRük	21	38	3	7,5	0	0	10,5	2
111	Yalınağaç	Merkez	Adıyaman	73	67	4	0	0	0	4	1,5
112	Yalınağaç	Beykuşağı	Derik	13	68	0	0	5	0	5	1,5
112	Yalınağaç	Merkez		84	41	16	0	0	0	16	1
113	Yatıksirt	Merkez	Mendan	242	39	3,5	0	0	0	3,5	2,5
114	Yaylıyaka	Merkez	Adır	143	13	3,5	0	0	0	3,5	2
115	Yaylıyaka	Döşeme		34	13	6	0	0	0	6	1,5
116	Yemlice	Merkez	Zorava	68	25	20	0	0	0	20	2

117	Yeniköşk	Merkez		51	20	6	0	0	0	6	1,5
118	Yeşilköy	Merkez	Toki Evleri	78	73	2	0	0	0	2	1
119	Yeşilsu	Merkez	By.Amik	100	10	11	0	0	0	11	2,5
120	Yeşilsu	Yabalı	Kç.Amik	67	1	12	0	0	0	12	1,5
121	Yumrutepe	Merkez	Dırleşin	94	TCK					TC K	1,5

BAHÇESARAY (MÜKÜS)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABİLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	Akyayla	Merkez	Komas	70	19	9	7	0	0	16	1,5
2	Akyayla	Küçükköy	Kıços	7	24	0	22	0	0	21,5	1
3	Akyayla	Deri		13	24	0	21	0	0	20,5	1
4	Akyayla	Konuk	Gidave	47	19	9	3	0	0	12	1,5
5	Altındere	Merkez	Arınç	96	3	6	5,5	0	0	11,5	1,5
6	Altındere	Dikmetaş	Dimkar	31	3	0	15	0	0	15	1,5
7	Altındere	Kırıkhan	Kitris	16	4	11	0	0	0	11	1,5
8	Altıntas	Merkez	Zerdas	75	24	0	17	0	0	16,5	1,5
9	Altıntas	Pınarbaşı	Paranis	13	24	0	13	0	0	13	1,5
10	Bağcılar	Merkez	Kıçav	57	18	7	0	0	0	7	1,5
11	Bağcılar	Akdere	Akrak	26	21	3	1	0	0	4	1,5
12	Bağcılar	Evciler	Averis	23	18	0	4	0	0	4	1
13	Bağcılar	Gaziköy	Gazepülür	16	19	2	0	1	0	3	1,5
14	Cevizlibelen	Merkez	Kisor	55	7	5,5	0	0	0	5,5	1,5
15	Cevizlibelen	Çimenli	Mirgan	7	31	0	4	0	0	4	1
16	Cevizlibelen	Şerefhan	Ağın	9	6	0	1	0	0	1	1
17	Cevizlibelen	Anapınar	Anapat	12	8	0	12	0	0	11,5	1,5
18	Cevizlibelen	Akincılar	Eskincanis	15	8	0	9,5	0	0	9,5	1,5
19	Cevizlibelen	Aktaş		12	12	0	6	0	0	6	1,5
20	Cevizlibelen	Yıldırım	Mezraçafer	11	12	0	6	0	0	6	1
21	Cevizlibelen	Petekli	Petetiğ	8	14	0	4,5	0	0	4,5	1
22	Cevizlibelen	Bahçedere	Mezrahüsam	14	6	0	2	0	0	2	1,5
23	Cevizlibelen	Rüzgar	Reman	21	8	0	6,5	0	0	6,5	1,5
24	Çatbayır	Merkez	Arincik	103	2	0	10	0	0	10	1,5
25	Çatbayır	Keskin	Kinekas	24	1	6	0	0	0	6	1

26	Çatbayır	Papatya	Par	15	1	7	0	0	0	7	1
27	Çatbayır	Polis		7	1	0	11	0	0	11	1
28	Çatbayır	Düzbaşı	Sürs	25	1	0	13	0	0	13	1,5
29	Çiçekli	Merkez	İlvili	49	36	0	1	0	0	1	1,5
30	Çömlekçi	Merkez	Nankas	37	30	0	10	0	0	10	1,5
31	Çömlekçi	Mengen	Mengüneh	15	25	0	6,5	0	0	6,5	1,5
32	Çömlekçi	Oğuzeli	Ağmus	35	26	0	9	0	0	9	1,5
33	Çömlekçi	Şenler	Şityaran	5	27	0	15	0	0	15	1
34	Doğanyayla	Merkez	Arvas	22	39	1	0	0	0	1	1,5
35	Doğanyayla	Küllüce	Poğanik	34	39	0	1	0	0	1	1,5
36	Doğanyayla	Sakız	Saks	25	34	0	1,5	0	0	1,5	1,5
37	Doğanyayla	Trakya	Taris	18	35	0	1	0	0	1	1,5
38	Doğanyayla	Veligöl	Viris	20	41	0	1	0	0	1	1,5
39	Elmayaka	Merkez	Sıpkas	58	44	2	0	0	0	2	1,5
40	Elmayaka	Akhisar	Akılvan	11	31	0	1	0	0	1	1,5
41	Elmayaka	Cuma	Çüm	48	33	0	1,5	0	0	1,5	1,5
42	Elmayaka	İriköy	İr	20	42	0	1	0	0	1	1,5
43	Elmayaka	Mercanlı	Merakas	13	45	0	3	0	0	3	1,5
44	Elmayaka	Püsküllü	Pürtünüt	19	32	0	1	0	0	1	1,5
45	Güneyyamaç	Merkez	Tağaberoj	122	20	12	4,5	0	0	16,5	1,5
46	Güneyyamaç	Taşlıdere	Horis	5	32	0	12	0	0	12	1
47	Güneyyamaç	İmamlı	Timis	40	16	0	13	0	0	13	1,5
48	Güneyyamaç	Özbeyli	Sampas	66	12	0	15	0	0	15	1,5
49	Kartal	Merkez	Verezüz	25	19	9	0	0	0	9	1,5
50	Kartal	Tunus	Tüsüs	5	23	6	1	0	0	7	1,5
51	Kaşıkcılar	Merkez	Nüvis	33	7	0	11	0	0	11	1,5
52	Kaşıkcılar	Aras	Arnas	20	11	0	13	0	0	13	1,5
53	Kaşıkcılar	Çağrı	Lolis	22	7	0	12	0	0	12	1,5
54	Kaşıkcılar	Beyoğlu	Nanis	12	7	0	10	0	0	10	1,5
55	Kaşıkcılar	Ünsal	Keytas	30	9	0	9	0	0	9	1,5
56	Paşaköy	Merkez	Perinkas	26	22	5	3	0	0	8	1,5
57	Şişli	Merkez	Sip	42	43	0	2,5	0	0	2,5	1,5
58	Ulubeyli	Merkez	Abduvan	101	37	0	1,5	0	0	1,5	1,5
59	Ulubeyli	Saray	Kitris	8	37	0	0	0	0	0	1,5
60	Ünlüce	Merkez	Mezraşeygan	34	3	1	3	0	0	4	1,5
61	Ünlüce	Taşköy	Tağaşeko	20	3	0	5	0	0	5	1,5
62	Ünlüce	Laleli	Dıraaliğa	7	3	0	2	2	0	4	1
63	Ünlüce	Taşköprü	Kerkicas	21	5	0	6,5	0	0	6,5	1,5

64	Yaşlıkavak	Merkez	Tinisinzar	67	20	9	9	0	0	18	1,5
65	Yaşlıkavak	Atmaca	Ploris	30	20	9	11	0	0	20	1,5
66	Yaşlıkavak	Garip	Çarip	13	17	0	11	0	0	11	1,5
67	Yaylakonak	Merkez	Taramağ	122	28	5	10	0	0	15	1,5

BAŞKALE (ELBAK)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT . KESM NO	ASFALT	STABİLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM KOYUÇI YOL (km)	
1	Açıkağıl	Merkez	Harunabat	20	40	0	11,5	0	0	11,5	1,5
2	Akçalı	Merkez	Sevkan	36	59	0	20	0	0	20	1,5
3	Akçalı	Kesendere	Mendereş	16	59	0	20	0	0	20	1,5
4	Albayrak	<b>Bucak Merkezi</b>	Der (Zapbaşı)	260	<b>TCK</b>				TC K		2,5
5	Aş.Küme	Merkez	Aş.Kıran	25	83	0	2	0	0	2	1,5
6	Aşalan	Merkez	Melkova	56	33	2	0	0	0	2	1,5
7	Atlılar	Merkez	Hesbistan	98	29	2	0	0	0	2	1,5
8	Aydemir	Merkez	Berekilik	19	72	0	38	0	0	38	1,5
9	Aydemir	Çağla	Şor	7	80	0	37	1,5	0	38	1,5
10	Aydemir	Çatakkaya	Buban	20	81	0	40	0	0	40	1,5
11	Aydemir	Kevçikan		6	82	0	46	0	0	46	1,5
12	Aydemir	Ortaca	Derik	5	79	0	36	3	0	38,5	1
13	Aydemir	Testili	Sulav	9	78	0	34	2	0	36	1,5
14	Aydemir	Yüzatlı	Rırsar	6	82	0	3,5	3	0	6,5	1
15	Azıklı	Merkez	Bazı	170	34	0	7	0	0	7	2
16	Azıklı	Durusu	Batkan	26	32	0	6	0	0	6	1,5
17	Barış	Merkez	Soran	28	85	5	0	0	0	5	2
18	Barış	German	Sorhaç	23	85	0	8	0	0	8	2
19	Barış	Yavrucak	Kürük	25	86	0	15	0	0	15	1,5
20	Belencik	Merkez	Vast	53	74	0	9	0	0	9	1,5
21	Beşocak	Merkez	Soravan	18	<b>63</b>	0	18	0	0	18	1,5
22	Beşocak	Gözaydın	Sıvıkabışar	11	64	0	17	2	0	19	1,5
23	Bilgeç	Merkez	Kanireş	160	24	18	0	0	0	18	2
24	Böğrüpek	Merkez	Hanik	220	23	27	8	0	0	35	2

25	Bölekli	Merkez	Haşenyayn	28	30	0	8	0	0	8	2
26	Bölekli	Yelliharman	Velisark	16	30	0	4	0	0	4	1,5
27	Büklümdere	Merkez	İringani	100	10	0	7	0	0	7	2
28	Çakırdoğan	Merkez	Akinis	33	72	0	29	0	0	29	1,5
29	Çakırdoğan	Dibek	Mengedim	7	76	0	27	1	0	28	1,5
30	Çaldıran	Merkez		40	48	5	0	0	0	5	1,5
31	Çaldıran	Ağıl	Kalanis	16	50	0	8	1,5	0	9,5	1,5
32	Çaldıran	Birifkan		12	58	0	14	0	0	13,5	1,5
33	Çaldıran	Rezzük		12	58	0	17	0	0	16,5	1,5
34	Çaldıran	Kutluören	Kosnimiran	15	58	0	6	4	0	10	1
35	Dereiçi	Merkez	Sıkıyanis	19	59	0	14	0	0	14	2
36	Dereiçi	Uludoruk	Piltanis	10	65	0	15	1	0	16	1,5
37	Deringeçit	Merkez	Şarünüs	20	61	0	5	0	0	5	1,5
38	Deringeçit	Değirmenboğazı	Alas	10	62	0	10	0	0	10	1,5
39	Ekecek	Merkez	Balyan	70	74	6	0	0	0	6	2
40	Ekecek	Hatipova		56	83	0	0,5	0	0	1	1,5
41	Ekecek	Ömerova		77	71	1	0	0	0	1	1,5
42	Ekecek	Örmetaş	Harabe	75	69	0	1,5	0	0	1,5	1,5
43	Ekecek	Poyrazalan	Mengilava	20	70	0	3	0	0	3	1,5
44	Ekecek	Yk.Küme	Yk.Rikan	65	83	0	6,5	0	0	6,5	1,5
45	Ekecek	Sinova		50	73	0	2	0	0	2	1,5
46	Erek	Merkez	Arak	60	34	2,5	0	0	0	2,5	2
47	Erkonağı	Merkez	Avzan	15	88	13	0	0	0	13	2
48	Esenyamaç	Merkez	Haşkan	300	48	20	0	0	0	20	2,5
49	Esenyamaç	Sualtı	Girişk	100	48	0	34		0	34	1,5
50	Esenyamaç	Dereboyu	Derav	40	48	26	0	0	0	25,5	1,5
51	Esenyamaç	Nenehatun	Nalaçava	30	48	23	0	0	0	23	1,5
52	Esenyamaç	Tutuklu	Lesek	25	54	0	21	0	0	21	1,5
53	Esenyamaç	Yeşilbulak	Asingıran	30	53	0	21	7	0	28	1,5
54	Eşmepınar	Merkez	Kanisipi	136	19	22	0	0	0	21,5	2
55	Eşmepınar	Evbakan	Zirkef	97	21	20	2	0	0	21,5	1,5
56	Gedikbaşı	Merkez	Çuh	55	4	0	1	0	0	1	2
57	Gelenler	Merkez	Kireto	116	17	0	30	0	0	29,5	2,5
58	Gelenler	Davutabad	Davdava	20	22	27	21	0	0	48	1,5
59	Güleçler	Merkez	Enbi	80	29	12	0	0	0	12	2,5
60	Güroluk	Merkez	Elelyan	60	1	5	0	0	0	5	2,5

61	Güvendik	Merkez	Elezi	130	17	27	0	0	0	27	2,5
62	Hasanbey	Merkez	Heretis(Çörtlen )	40	72	9	0	0	0	9	2,5
63	Hasanbey	Yunusemre	Heretisajır	30	75	8	0	0	0	8	1,5
64	Hasanbey	Geçitgören	Şirkanis	25	75	9	5	0	0	14	1,5
65	Ilıcak	Merkez	Hozı	60	49	4,5	0	0	0	4,5	1,5
66	Ilıcak	Belliyurt	Bavis	30	48	0	2	0	0	2	2,5
67	Işıklı	Merkez	Ömerhalan	17	72	0	17	0	0	17	1,5
68	Kaşkol	Merkez		31	17	27	9	0	0	36	
69	Kavurgalı	Merkez	Heretün	40	31	0	3	0	0	3	1,5
70	Keçilioba	Merkez	Halkan		68	0	19	0	0	19	1,5
71	Keçilioba	İlköy	İl	8	67	0	19	0	0	19	2,5
72	Kızılca	Merkez		42	29	0	17	0	0	16,5	2,5
73	Kızılca	Geçitvermez	Kadan	23	29	0	26	0	0	26	1,5
74	Kocaköy	Merkez	Karaçıyan	40	17	7	0	0	0	7	2
75	Koçdağı	Merkez	Halkova	64	38	0	13	0	0	13	2,5
76	Konuksayar	Merkez	Nobrin	14	17	7	0	0	0	7	1,5
77	Kovalıpınar	Merkez	Hecesur	28	60	0	5	0	0	5	1,5
78	Kovalıpınar	Yamaç	Künün	9	60	0	2	0	0	2	1,5
79	Köprüağzı	Merkez	Hokan	60	85	0	23	0	0	23	2,5
80	Köprüağzı	Bulgurcu	Hesnavındar	11	85	0	28	0	0	28	1,5
81	Köprüağzı	Demirbilek	Zeriskan	10	89	0	22	0	0	22	1,5
82	Köprüağzı	Gönen	Pinisan	10	85	0	18	0	0	18	1,5
83	Köprüağzı	Özlü	Seviskablo	10	85	0	25	0	0	25	1,5
84	Mahmutabat	Merkez	Mahmudan	20	42	0	12	0	0	12	2,5
85	Mahmutabat	Koru	Hulink	11	43	0	15	0	0	15	1,5
86	Oğulveren	Merkez	Kirvanis	50	55	0	18	0	0	18	2,5
87	Oğulveren	Dağveren	Avdur	20	51	0	15	3	0	17,5	1,5
88	Oğulveren	Mazılı	Kevzi	20	56	0	22	0	0	22	1,5
89	Ortayazı	Merkez	Mijingirt	60	13	1	2,5	0	0	3,5	2,5
90	Ortayol	Merkez	İrisan	80	3	4	0	0	0	4	2,5
91	Ömerdağı	Merkez	Güllik	60	19	22	5	0	0	26,5	2,5
92	Öncüler	Merkez	Atis	53	47	0	4	0	0	4	1,5
93	Öncüler	Budak	Erci	89	47	0	7	0	0	7	1,5
94	Örencik	Merkez	Harababaşkale	30	2	2	0	0	0	2	2,5
95	Örenkale	Merkez	Pizan	48	88	0	17	0	0	17	1,5
96	Örenkale	Hasanabat	Pis	25	87	0	11	0	0	11	1,5
97	Örenkale	Kırbalı	Gerav	20	89	0	20	0	0	20	1,5

98	Özpinar	Merkez	Elbis	165	17	20	0	0	0	20	2,5
99	Saçan	Merkez		40	27	7	3	0	0	10	2,5
100	Saçan	Mutluşar	Kündişiş	17	18	6	3	0	0	9	1,5
101	Saçan	Meydanlı	Bazrut	20	26	8,5	3	0	0	11,5	1,5
102	Sallidere	Merkez	Hanculis	50	41	0	5	0	0	5	2
103	Savaşköy	Merkez	Terova	25	36	0	12	0	0	12	2,5
104	Savaşköy	Aş.Durak	Çürüpajır	66	37	0	17	0	0	17	2,5
105	Savaşköy	Yk.Durak	Çürüpajor	49	37	0	21	0	0	21	2,5
106	Tahıl	Merkez	Aşkitan	50	11	0	11	0	0	11	2,5
107	Tahıl	Tokluca	Kurakpulan	37	12	0	8	0	0	8	1,5
108	Tınazlı	Merkez	Şahmaniz	30	39	0	9	0	0	9	1,5
109	Uğurlu	Merkez	Beblesan	100	13	1	9	0	0	10	2
110	Y.Dallı	Merkez	Çevrebi	10	59	0	28	0	0	28	1,5
111	Y.Dallı	A.Dallı	Çevrebiyajır	7	66	0	31	0	0	31	1,5
112	Y.Dallı	Doyum	Tiranis	6	66	0	32	4	0	36	1,5
113	Y.Darıca	Merkez	Kosni	32	57	0	16	0	0	16	1,5
114	Y.Darıca	A.Darıca	Gosniyajır	25	57	0	13	0	0	13	1,5
115	Y.Dikmen	Merkez	Bernevaz	20	44	0	13	0	0	13	1,5
116	Y.Dikmen	A.Dikmen	Bernevazajır	20	46	0	6	0	0	6	1,5
117	Y.Dikmen	Çamlık	Kelegom	15	84	0	1	0	0	1	1,5
118	Y.Dikmen	Erenler	Boşan	20	41	0	16	0	0	16	1,5
119	Y.Dikmen	Tandoğan	Laşkort	20	45	0	3	0	0	3	1,5
120	Yanal	Merkez	Soradır	90	19	17	0	0	0	17	2,5
121	Yavuzlar	Merkez	Tağık	75	17	11	0	0	0	11	2,5
122	Yolmaçayır	Merkez	Karabilyan	24	7	0	2	0	0	2	1,5
123	Yolmaçayır	Köşk	Mirava	7	7	0	8	0	0	8	1
124	Yolmaçayır	Düztepe	Bebleşin	8	6	0	1	0	0	1	1,5
125	Yurtepe	Merkez	Pars	76	13	1	14	0	0	15	2
126	Yurtepe	Dereağzı	Terazin	26	13	1	20	0	0	21	1,5
127	Yurtepe	Govik		14	16	1	18	0	0	19	1,5
128	Yurtepe	İkizdeğirmen	Sagir	45	20	19	2	0	0	21	1,5
129	Yurtepe	Şahintepe		28	15	1	18	0	0	19	1,5
130	Yurtepe	Yüksel	Sulav	29	14	1	16	0	0	17	1,5

ÇALDIRAN (BAZIDAĞA)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT . KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİVE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇÜ YOL (km)
1	Aş.Çanak	Merkez	Kurtikan	86	34	13	0		0	13	2
2	Aş.Dikme	Merkez	Tikmejırı	84	26	32	0	0	0	32	2
3	Aş. Dikme	Emek mz.		14	26	19	13	2	0	34	1,5
4	Aş.Gülderen	Merkez	Nazarova	120	21	29	0	0	0	29	2,5
5	Aş.Gülderen	Dayanç	Duavan	40	21	19	16	0	0	35	1,5
6	Aş.Kuyucak	Merkez	Sarınc	61	32	4	0	0	0	4	2
7	Aş.Mutlu	Merkez	Şerefhane	69	8	7	0	0	0	7	2
8	Aş.Yanıктаş	Merkez	Seragol	43	3	12	0	0	0	12	1,5
9	Aş.Yanıктаş	Yekekümbet		19	7	10	2	0	0	12	1,5
10	Akbaşak	Merkez	Gomakollo	73	38	26	9	0	0	35	1,5
11	Alakaya	Merkez	Giresor	136	12	1	0	0	0	1	2
12	Alikelle	Merkez		141	28	16	0	0	0	16	2,5
13	Altyol	Merkez	Haçan	191	28	12	0	0	0	12	2
14	Avcıbaşı	Merkez	Seğiran	85	35	7	0	0	0	7	2
16	Ayrancılar	Merkez	Devtırş	34	<b>TCK</b>				TC K		1
15	Ayrancılar	Dere	Gündik	3	1	0	2	0	0	2	1,5
17	Ayrancılar	Aş.Ayrancı(Ko nut)		11	<b>TCK</b>				TC K		1,5
18	Ayrancılar	Tabya		18	<b>TCK</b>				TC K		1,5
19	Başegmez	Merkez	Avasor	69	10	1	0	0	0	1	1,5
20	Başegmez	Sakızlı	Dasina	14	10	0	13	0	0	13	1,5
21	Beydoğan	Merkez	Şehsucu	127	22	30	0	0	0	30	2
22	Bezirhane	Merkez		32	30	7	2	0	0	9	2,5
23	Buğulukayn ak	Merkez	Dergezin	49	34	24	0	0	0	24	2
24	Burçakalan	Merkez	Aşıgeran	156	14	2	0	0	0	2	2,5
25	Burçakalan	Kelereş		158	11	0	2	4	0	6	1,5
26	Çayırköy	Merkez		45	39	26	6	0	0	32	1,5
27	Çubuklu	Merkez		200	18	21	0	0	0	21	2
28	Çubuklu	Çoraklı	Şorık	48	17	22	0	0	0	22	1,5
29	Demircik	Merkez	Mıhibabatırşı ğı	40	9	1	0	0	0	1	1,5
30	Direkli	Merkez		138	28	19	10	0	0	29	2
31	Doyumalan	Merkez	Niçirvan	50	34	10	0	0	0	10	2
32	Doyumalan	Harabeköy		8	34	10	1	0	0	11	1,5
33	Erginler	Merkez	Bışi	131	2	4	0	0	0	4	2,5
34	Evciller	Merkez	Yekmal	77	34	18	0	0	0	18	2,5



35	Gülyolu	Merkez	Komaoso	42	26	19	18	0	0	37	2,5
36	Güngören	Merkez	Diro	165	18	17	0	0	0	17	2,5
37	Hangediği	Merkez	Hecişhatun	258	14	4	0	0	0	4	2,5
38	Hangediği	Tepeli		15	11	0	0	5	0	5	1,5
39	Hanköy	Merkez	Han	122	31	5	0	0	0	5	2,5
40	İncealan	Merkez	Havidan	117	34	12	0	0	0	12	1,5
41	İsmailbaba	Merkez		70	26	23	0	0	0	23	2,5
42	Kalkandelen	Merkez	Bişarağa	29	33	0	1	0	0	1	1,5
43	Kalkandelen	Oruçlu		45	<b>TCK</b>				TC K		1,5
44	Karadulda	Merkez	Keçan	91	28	19	6	0	0	25	1,5
45	Karadulda	Tekesuyu	Kanigevan	72	28	20	7	0	0	27	1,5
46	Kaşım	Merkez	Üçgözler	63	18	21	5	0	0	26	1,5
47	Kılavuz	Merkez	Şehhaydar	30	3	8	0	0	0	8	1,5
48	Kilimli	Merkez	Metkolli	137	34	26	0	0	0	26	2
49	Koçovası	Merkez	Haçantirşiği	117	36	17	0	0	0	17	2,5
50	Kurtoğlu	Merkez		33	34	8	0	0	0	8	2,5
51	Kurtoğlu	Suveren	Avtünne	21	34	6	0	0	0	6	1,5
52	Kuskunkıran	Merkez	Nanparız	118	4	7	3	0	0	10	2
53	Kuskunkıran	Kavutlu	Şikevkan	19	4	15	0	0	0	15	1,5
54	Kuskunkıran	Seyitova		17	6	7,5	2	0	0	9,5	1,5
55	Osmanlı	Merkez		161	14	13	0	0	0	13	2
56	Salahane	Merkez		197	34	22	0	0	0	22	2,5
57	Sarıçimen	Merkez	Navru	57	14	16	0	0	0	16	1,5
58	Sarıçimen	Gündoğan		0	16	16	3	0	0	19	1,5
59	Sarıçimen	Dere		50	16	14	1	0	0	15	1,5
60	Sarıharman	Merkez	Çaçur	90	34	17	0	0	0	17	1,5
61	Sarıharman	Cemalettin		27	37	18	10	0	0	28	1,5
62	Sarıharman	Dokuzuncular		6	34	17	8	0	0	25	1,5
63	Sellik	Merkez		80	34	4	0	0	0	4	2,5
64	Serpmetaş	Merkez	Kelereş	27	3	7	0	0	0	7	1,5
65	Soğuksu	Merkez		220	<b>TCK</b>				TC K		1
66	Soğuksu	Gülizar		28	<b>TCK</b>				TC K		1
67	Soğuksu	Uzunyol	Kevrişamyı	67	<b>TCK</b>				TC K		1
68	Sungur	Merkez	Şerefbey	43	20	27,5	0	0	0	27, 5	1,5
69	Tekindere	Merkez	Hespires	75	26	19	14	0	0	33	2,5
70	Tekindere	Kandilli		28	26	19	17	0	0	36	1,5
71	Tekindere	Aşağı Mahalle	Espires	44	29	19	15	0	0	34	1,5
72	Temrenli	Merkez	Kaçak	42	19	25	0	0	0	25	2,5
73	Topraksever	Merkez	Şityakut	101	13	2	0	0	0	2	2
74	Umuttepe	Merkez	Sint	141	14	10	0	0	0	10	2,5

75	Umutepe	Saço		6	32	0	5	0	0	5	1,5
76	Yk.Çanak	Merkez	Kurtikan	76	34	15	0	0	0	15	1,5
77	Yk.Dikme	Merkez	Noşarajori	140	26	28	0	0	0	28	1,5
78	Yk.Gülderen	Merkez	Nazarova	128	27	27	0	0	0	27	2
79	Yk.Kuyucak	Merkez	Sarınc	61	32	7	0	0	0	7	2
80	Yk.Kuyucak	Atyoran	Şalyan	46	15	7	2	0	0	9	1,5
81	Yk.Mutlu	Merkez	Şerefhane	44	8	9	0	0	0	9	1,5
82	Yk.Sağmallı	Merkez	Noşar	198	39	26	13	0	0	39	2
83	Yk.Yanıktaş	Merkez	Seregol	99	3	15	0	0	0	15	1,5
84	Yk.Yanıktaş	Göl	Hıdırmenteş	12	4	7,5	17	0	0	24	1,5
85	Yk.Yanıktaş	Yatırlı	Hacıziyaret	38	4	7,5	13	0	0	20	1,5
86	Yk.Yanıktaş	Yaşkütük	Pıraevdi	46	5	17	0	0	0	17	1,5
87	Yağbasan	Merkez	Kaymaz	141	28	5	0	0	0	5	2
88	Yassitepe	Merkez	Korkirik	108	28	2	0	0	0	2	2
89	Yaykılıç	Merkez	Golesor	91	28	19	0	0	0	19	2,5
90	Yeniyaka	Merkez	Kobik	38	18	15	0	0	0	15	1,5
91	Yuvacık	Merkez	Takız	47	37	18	1	0	0	19	1,5
92	Yücelen	Merkez	Şeyhsucüh	83	24	19	17	0	0	36	1,5
93	Yücelen	A.Çilli	Cilliyajeri	52	23	19	16	0	0	35	1,5
94	Yücelen	Y.Çilli	Cilliyajori	52	23	19	21	0	0	40	1,5
95	Yücelen	Yenimezra		4	25	19	19	0	0	38	1,5
96	Yücelen	Üçevler		6	23	19	19	0	0	38	1,5
97	Zülfübulak	Merkez	Şeytanova	106	18	16	0	0	0	16	1,5

ÇATAK (ŞAĞ)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABİLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	Ağaçlık	Merkez	Avzini	40	12	1,5	0	0	0	1,5	1
2	Aş.Narlıca	Merkez	Darinisüfla	36	<b>TCK</b>				TCK		1,5
3	Akçabük	Merkez	Kömüran	28	4	2	0	0	0	2	1,5
4	Akçabük	Duldalık	Pors	5	2	0	5	0	0	5	1,5
5	Akçabük	Ekenek	Çuğ	14	6	0	5	0	0	5	1,5
6	Akçabük	Emi		6	4	0	3	0	0	3	1,5
7	Akçabük	Ubeyit		10	5	0	4	0	0	4	1,5
8	Akçabük	Hürköy	Horis	9	<b>7</b>	0	0	4	0	4	1,5
9	Akçabük	Sivritepe	Serber	8	3	0	7	0	0	7	1
10	Akçabük	Değirmen	Aş	15	<b>TCK</b>				TCK		1,5

11	Alacayar	Merkez	Berho	128	24	13	0	0	0	13	2,5
12	Alacayar	Baltacı	Akrus	22	24	11	3	0	0	14	1,5
13	Alacayar	Çemik		24	23	14	1	0	0	15	1,5
14	Alacayar	Durak	Kutus	18	25	11	2	0	0	13	1,5
15	Alacayar	Karakavak	Arikom	13	24	11	4	0	0	15	1,5
16	Alacayar	Tellikaya	Tavris	21	23	14	2	0	0	16	1,5
17	Andiçen	Merkez	Kelahi	40	45	7	15	0	0	22	1
18	Andiçen	Ayrancı		20	45	7	13	6	0	26	1
19	Andiçen	Ulaşır		27	45	7	11	4	0	22	1
20	Atlıhan	Merkez	(Reşan) Çelikan	66	<b>TCK</b>	0	0	0	TCK		2
21	Atlıhan	Büyükagaç	Tink	20	50	1	0	0	0	1	1,5
22	Atlıhan	Alakaynak	Sekit	27	51	0	7,5	0	0	7,5	1,5
23	Atlıhan	Kavaklıdere	Ermışat	3	51	0	6	4	0	10	1,5
24	Bilgi	Merkez	Kakan	135	18	23	0	0	0	23	2,5
25	Bilgi	Üçüzler	Sinin	30	18	23	7	0	0	30	1,5
26	Boyunpınar	Merkez	Karisan	34	15	2,5	0	0	0	2,5	1,5
27	Çılga	Merkez	Çıçan	12	60	0	9	0	0	9	1,5
28	Çılga	Andiçen	Gelahi	0	<b>61</b>	0	3	0	0	3	1,5
29	Çılga	Bağlan	Bifiran	7	65	0	10	0	0	10	1,5
30	Çılga	Bölmetaş	Kit	9	63	0	6	0	0	6	1,5
31	Çılga	Karadana	Tağısbar	10	65	0	6	0	0	6	1,5
32	Çılga	Mersin	Marsiğan	7	64	0	3	0	0	3	1,5
33	Çılga	Çamlıca (Gov)	Gov	8	62	0	4,5	0	0	4,5	1,5
34	Dalbastı	Merkez	Humar	14	<b>TCK</b>				TCK		1,5
35	Derebaşı	Merkez	Moskava	26	14	1,5	0	0	0	1,5	1,5
36	Dokuzdam	Merkez	Ürük	13	37	12	21	0	0	33	1,5
37	Dokuzdam	Alantaş	Pirkasım	6	40	12	20	0	0	32	1,5
38	Dokuzdam	Armağan	Çemik	5	40	12	22	0	0	34	1,5
39	Dokuzdam	Şahinbaş	Segevrان	5	40	0	0	0	0	0	1
40	Dokuzdam	Aş.Kuşak	Muhik	5	<b>41</b>	12	17	0	0	29	1
41	Dokuzdam	Dönemeç	Varbahar	5	40	12	26	0	0	38	1,5
42	Dokuzdam	Yk.Kuşak	Muhik	5	41	12	18	0	0	30	1,5
43	Dokuzdam	Şıvgınlı	Zerziyan	5	36	12	17	0	0	29	1,5
44	Dokuzdam	Yolgeçer	Hirisan	6	<b>40</b>	12	24	0	0	36	1,5
45	Eliaçık	Merkez	Hasis	19	20	9	4	0	0	13	1,5
46	Eliaçık	Gürağaç	Norevan	9	21	9	2	0	0	11	1,5
47	Eliaçık	Sarıgöz	Vargis	11	19	9	5	0	0	14	1,5
48	Eliaçık	Yeşerti	Berhopehik	0	<b>22</b>	11	0	2	0	13	1,5
49	Görentaş	Merkez	Kayaboğazı	120	11	1	0	0	0	1	1,5
50	Görentaş	Yapılı	Gofkan	18	10	0	4	0	0	4	1,5
51	Işınlı	Merkez	Arkanis	17	19	9	7	0	0	16	1,5
52	Işınlı	Elmacı	Sortkin	16	<b>TCK</b>				TCK		1

53	Işınlı	Yeni mh.	Govafeto	7	<b>TCK</b>					TCK		1
54	Işınlı	Yk. Mahalle	Govaferço	12	1	10	0	0	0	0	10	1,5
55	Kaçit	Merkez		70	53	5	0	0	0	0	5	1,5
56	Kaçit	Sak		22	55	2	0	0	0	0	2	1,5
57	Konalga	Merkez	Martanis	145	34	12	0	0	0	0	12	2,5
58	Korulu	Merkez	İninin	13	54	8	0	0	0	0	8	1,5
59	Korulu	Albucak	Cünük	29	59	10	0	0	0	0	10	1,5
60	Korulu	Hacıbey	Heçeros	0	54	8	0	0	0	0	8	1,5
61	Korulu	Gelenler	Govarevo	5	56	8	0	0	0	0	8	1,5
62	Korulu	Gökçedal	Kahbirdeşt	0	57	14	0	0	0	0	14	1,5
63	Korulu	Övenler	Direkori	12	58	7	0	0	0	0	7	1,5
64	Korulu	Sığırçık	Sokan	17	57	16	0	0	0	0	16	1,5
65	Korulu	Yuvalıçam	Kahbi	19	57	10	0	0	0	0	10	1,5
66	Narlı	<b>Bucak Merkezi</b>	Giresor	72	<b>TCK</b>					TCK		1,5
67	Narlı	Acarlar	Toranis	0	45	7	0	31	0	0	38	1,5
68	Narlı	Körüklü	Tiziz	0	<b>33</b>	0	0	4	0	0	4	1,5
69	Onağil	Merkez	Kotis	65	13	2,5	0	0	0	0	2,5	2
70	Övecek	Merkez	Ferhinish	0	<b>TCK</b>					TCK		1,5
71	Övecek	Güdümlü	Ors	0	52	0	3	0	0	<b>2</b>	5	1,5
72	Övecek	Uyanıklar	Teredük	0	48	0	3	0	0	0	3	1,5
73	Övecek	Kıyıcak	Şahmunis	66	49	3	0	0	0	0	3	1,5
74	Övecek	Urganlı	İşgimanis	9	52	0	7	0	0	0	7	1,5
75	Övecek	Usanmaz	Eruh	13	52	0	3	0	0	0	3	1,5
76	Övecek	Ünlüce	Gevehedlan	0	<b>47</b>	0	0	1	0	0	1	1,5
77	Sırmalı	Merkez	Alakan	28	34	12	21	0	0	0	33	1,5
78	Sırmalı	Ardıçlı	Bürük	8	39	12	24	0	0	0	36	1,5
79	Sırmalı	Beğendik	Hecet	20	39	12	26	0	0	0	38	1,5
80	Sırmalı	Dursunlar	İvelek	12	39	12	23	0	0	0	35	1,5
81	Sırmalı	Gelincik	Mecdinan	5	38	12	23	0	0	0	35	1,5
82	Sırmalı	Küllüce	Deştö	5	39	12	29	0	0	0	41	1,5
83	Sırmalı	Şahpur		6	39	12	31	0	0	0	43	1,5
84	Sözveren	Merkez	Rüknan	26	27	0	3	0	0	0	3	2
85	Sözveren	Bahçıvan	Morovheran	2	28	0	2	0	0	0	2	1,5
86	Sözveren	Çınardibi	Şihçanis	7	27	0	4	0	0	0	4	1,5
87	Sözveren	Beyoğlu	Simkokit	9	29	0	4	0	0	0	4	1,5
88	Sözveren	Kirazlı	Kirminis	8	26	5	0	0	0	0	5	1
89	Sözveren	Cevizli	Aruski	6	27	0	4	0	0	0	4	1,5
90	Sözveren	Tüten	Kovişk	7	30	0	6	0	0	0	6	1,5
91	Sözveren	Sarp	Zihidan	8	30	0	2	0	0	0	2	1,5
92	Sözveren	Taşaltı	Papan	9	28	0	5	0	0	0	5	1,5
93	Sözveren	Yaylaönü	Kivers	5	30	0	6	0	0	0	6	1,5
94	Sugeldi	Merkez	Beredikoh	33	34	3	0	0	0	0	3	1,5

95	Sugeldi	Taşdıbek	Sokan	6	46	5	0	1	0	6	1,5
96	Sugeldi	Ovacık		6	34	5	0	0	0	5	1,5
97	Teknecik	Merkez	Gevilan	30	17	2	0	0	0	2	1,5
98	Teknecik	Saygın	Kureban	25	16	3,5	0	0	0	3,5	1,5
99	Toyga	Merkez	Halifan	30	31	0	1	0	0	1	1,5
100	Toyga	Cemik	Çemik	0	18	0	3	0	0	3	1,5
101	Toyga	Dölek	Kutvan	5	31	0	2	0	0	2	1,5
102	Toyga	Atıklar	Tiloran	6	32	0	4	0	0	4	1,5
103	Toyga	Samanlı	Pahik	9	31	0	3	0	0	3	1,5
104	Toyga	Tozkoparan	Verşin	6	31	0	4	0	0	4	2
105	Uzuntekne	Merkez	Kahnemiran	26	8	5	0	0	0	5	1,5
106	Uzuntekne	Beşikli	Şihidan	0	8	0	4,5	4	0	8,5	1,5
107	Uzuntekne	İçimli	Kağaziz	17	9	0	12	0	0	12	1,5
108	Uzuntekne	Yanköy	Arihan	12	9	0	4	0	0	4	1,5
109	Y.Narlıca	Merkez	Darinisiülya	48	TCK				TCK		2

EDREMİT (SARMANSUYU)												
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU							KÖYÜÇİ YOL (km)
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABİLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM		
1	Andaç	Merkez	Mars	95	7	1	0	0	0	1	1,5	
2	Ayazpınar	Merkez	Sivekrek	45	2	9	0	0	0	9	2	
3	Bakacık	Merkez	Keşişoğlu	23	1	2	0	0	0	2	1,5	
4	Çayırbaşı	Merkez	Kervanis	46	5	4	0	0	0	4	2	
5	Dilkaya	Merkez	Horkom	187	9	4	0	0	0	4	1,5	
6	Doğanlar	Merkez	Pertek	64	3	5	0	0	0	5	2,5	
7	Dönemeç	Merkez	Engil	182	5	4	0	0	0	4	1,5	
8	Enginsu	Merkez	Herenkanis	64	7	4	0	0	0	4	1,5	
9	Köklü	Merkez	Goganis	15	TCK						1,5	
10	Köprüler	Merkez	Gem	95	4	1,5	0	0	0	1,5	2,5	
11	Köşkköy	Merkez		42	8	4	0	0	0	4	1,5	
12	Mülk	Merkez		45	6	1	0	0	0	1	1,5	

ERCİŞ											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT . KESM NO	ASFALT	STABİLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇÜ YOL (km)
1	Aş.Akçagedik	Merkez	Hirişo	12	12	1	0	0	0	1	1,5
2	A.Çökek	Merkez	Ezik	135	31	10	0	0	0	10	1,5
3	A.Çökek	Y.Çökek	Ezik	51	34	6	0	0	0	6	1,5
4	A.Göze	Merkez		44	43	8	0	0	0	8	2
5	A.Göze	Y.Göze		25	42	0	9	0	0	9	1,5
6	A.Göze	Cevzlidere		5	42	0	13	0	0	12,5	1,5
7	A.Göze	İncesu	Avazırav	52	<b>TCK</b>				<b>TC K</b>		1,5
8	A.Işıklı	Merkez	İrşat	298	<b>TCK</b>				<b>TC K</b>		2,5
9	A.Kozluca	Merkez		93	47	6	0	0	0	6	2,5
10	A.Kozluca	Yk.Kozluca		129	47	6	1	0	0	7	1,5
11	Abdalmezrası	Merkez	Baso	60	3	7	0	0	0	7	1,5
12	Abdalmezrası	Ziyaret		91	4	8	0	0	0	8	1,5
13	Ağaçören	Merkez	Partaş	35	1	0	6	0	0	6	1,5
14	Ağırkaya	Merkez	Üstekar	30	15	16	0	0	0	16	1,5
15	Akbaş	Merkez		100	70	1	0	0	0	1	1,5
16	Akçayuva	Merkez	Zekzek	110	60	3	0	0	0	3	1,5
17	Aksakal	Merkez	Babazenk	28	30	8	0	0	0	8	1,5
18	Aksakal	Sarıgöl		10	30	0	10	0	0	10	1
19	Bayramlı	Merkez	Aksaraf	180	56	3	0	0	0	3	1,5
20	Bayramlı	Cermik		24	56	3	1,5	0	0	4,5	1,5
21	Bozyaka	Merkez	Hasova	44	65	1,5	0	0	0	1,5	1,5
22	Bucakönü	Merkez	Behlül	115	69	0	1	0	0	1	2
23	Bucakönü	Küplü		74	70	3	0	0	0	3	1,5
24	Çakırbey	Merkez		55	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
25	Çatakıdibi	Merkez	Zortul	176	72	0	3	0	0	3	1,5
26	Çataltepe	Merkez	Şihlar	41	63	3	0	0	0	3	1,5
27	Çetintaş	Merkez	Zorava	81	68	1	0	0	0	1	1,5
28	Çimen	Merkez	Dilan	116	49	20	0	0	0	20	1,5
29	Çobandüzü	Merkez	Espisinek	128	7	2	0	0	0	2	2,5
30	Çubuklu	Merkez	Maçarıs	158	2	5	0	0	0	5	2,5
31	Deliçay	<b>Bucak Merkezi</b>	Kertiş	154	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
32	Derekent	Merkez		53	63	14	0	0	0	14	2
33	Derimevi	Merkez	Çirgeşin	64	18	2	0	0	0	2	2,5

34	Dinlence	Merkez	Pertek	75	49	10	0	0	0	10	1,5
35	Doğancı	Merkez		45	26	3	1	0	0	4	1,5
36	Doluca	Merkez	Ahis	103	20	6	0	0	0	6	1,5
37	Dövenci	Merkez	Tevladır	118	2	13	0	0	0	13	1,5
38	Dövenci	Çağdaş	Kırtankiğ	54	5	0	15	0	0	14,5	1,5
39	Dövenci	Keleş		36	2	0	17	0	0	17	1,5
40	Duracak	Merkez	Karacello	17	63	5	0	0	0	5	1,5
41	Ekiciler	Merkez	Sivek	64	6	0	0,5	0	0	0,5	1,5
42	Ergücü	Merkez	Kızılkilise	89	39	3,5	0	0	0	3,5	2,5
43	Evbeyli	Merkez	Kelle	34	14	13	0	0	0	13	2
44	Evbeyli	Tuğlu	Seçali	12	13	6	5	0	0	11	1,5
45	Gedikdibi	Merkez	Mih	109	53	19	0	0	0	19	2
46	Gergili	Merkez	Tendürek	20	21	3	16	0	0	19	1,5
47	Gergili	Aş.Bük	Kevşen	6	22	3	15	0	0	18	1,5
48	Gergili	Yk.Bük	Kevşenajor	8	22	3	17	0	0	20	1,5
49	Gökoğlan	Merkez		33	63	11	0	0	0	11	2,5
50	Gökoğlan	Karaağaç		17	63	9	0	0	0	9	1
51	Görüşlü	Merkez	Anzaf	37	51	0	10	0	0	10	1,5
52	Görüşlü	Cihangören	Cangoran	49	49	7	0	0	0	7	1,5
53	Görüşlü	Üçoğul	Cancakpur	11	50	9	0	0	0	9	2,5
54	Görüşlü	Yayıkaş	Tarhatan	62	55	9	0	0	0	9	1,5
55	Görüşlü	Güllübulak		16	55	0	6	0	0	6	1,5
56	Gözütok	Merkez	Papuşgin	103	1	3	0	0	0	3	2,5
57	Gültepe	Merkez	Haseve	24	11	2	0	0	0	2	2,5
58	Gümüşoluk	Merkez	Şikeftikan	22	10	2,5	0	0	0	2,5	2,5
59	Hacıkaş	Merkez		118	31	7	0	0	0	7	2,5
60	Hasanabdal	Merkez		107	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
61	Hasanabdal	Kovalı Mezra		20	27	0	1	0	0	1	1,5
62	Hocaali	Merkez		96	35	5	0	0	0	5	2,5
63	İkizçalı	Merkez	Komar	51	29	3	0	0	0	3	1,5
64	İşbaşı	Merkez	Karakilise	50	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
65	İşbaşı	Tandırbaşı	Kom	12	28	0	1	0	0	1	1
66	Kadirasker	Merkez		143	40	4	0	0	0	4	2
67	Kardoğan	Merkez		76	16	12	0	0	0	12	2,5
68	Karatavuk	Merkez	Cütgah	122	61	3	0	0	0	3	1,5
69	Karatavuk	Yağlık	Akkilise	75	61	6	0	0	0	6	2,5
70	Karlıyayla	Merkez	Erbizonk	254	60	8	0	0	0	8	1,5
71	Karlıyayla	Çimenlik		1	54	0	20	0	0	20	1,5
72	Karlıyayla	Arnos		15	59	0	4	0	0	4	1,5
73	Kasımbağı	Merkez		76	48	2,5	0	0	0	2,5	2,5
74	Kayaboyun	Merkez	Hazare	68	64	11	0	0	0	11	2,5
75	Kayaboyun	Çiçekli		10	64	12	0	0	0	12	1,5

76	Kayaboyun	Kanisipi	Beşevler	4	64	7	5	0	0	12	1,5
77	Keklikova	Merkez	Soskun	380	<b>TCK</b>				TCK		2,5
78	Kekiksırtı	Merkez	Çölkertis	28	1	0	9	0	0	9	2,5
79	Kırkdeğirmen	Merkez	Kenzek	140	57	10	0	0	0	10	2,5
80	Kırkpınar	Merkez	Çılkani	16	66	0	1	0	0	1	1,5
81	Kırkpınar	Kumlubulak		21	67	2	0	0	0	2	1,5
82	Kırkpınar	Yayıklı	Şikevtikan	13	9	0	1	0	0	1	1,5
83	Kızılören	Merkez		63	35	4	5	0	0	9	1,5
84	Koçköprü	Merkez		71	<b>TCK</b>				TCK		1,5
85	Koçköprü	Süleyman		45	32	0	3	0	0	3	1,5
86	Koçköprü	İncesu		60	19	0	3	0	0	3	1,5
87	Köycük	Merkez	Kerh	101	16	9	0	0	0	9	2,5
88	Mağara	Merkez		85	15	12	0	0	0	12	1,5
89	Nişancı	Merkez	Karamelik	95	71	1	0	0	0	1	1,5
90	Ortayayla	Merkez	Zevik	84	63	7	0	0	0	7	2,5
91	Ortayayla	Kaynanasuyu		17	63	6	0	0	0	6	1,5
92	Ortayayla	Maral		12	62	9	6	0	0	15	1,5
93	Oyalı	Merkez	Minevir	38	33	2	0	0	0	2	1,5
94	Payköy	Merkez		137	35	4,5	0	0	0	4,5	2,5
95	Payköy	Dalkıran	Gomik	10	35	4,5	7	0	0	11,5	1,5
96	Payköy	Tırmıklı	Ağasaf	14	38	6	0	0	0	6	1,5
97	Payköy	Çakıl		17	36	4,5	5,5	0	0	10	1,5
98	Payköy	Yeni Mez.		15	36	4	5	0	0	9	1,5
99	Pınarlı	Merkez	Haçrof	194	8	6	0	0	0	6	2,5
100	Pınarlı	Meydanboğazı	Meydanok	38	2	0	10	0	0	10	1,5
101	Sabanbüken	Merkez	Kızılkilise	24	29	9	0	0	0	9	2,5
102	Salmanağa	Merkez	Der	292	39	2	0	0	0	2	2,5
103	Söğütlü	Merkez		105	17	12	0	0	0	12	2
104	Şehirpazarı	Merkez		97	25	8	0	0	0	8	2,5
105	Şehirpazarı	Ada Mez.		14	25	3	2	0	0	5	1,5
106	Şerefli	Merkez		50	62	9	4	0	0	13	2,5
107	Taşevler	Merkez	Tonduros	31	53	16	0	0	0	16	1,5
108	Taşevler	Tosbağa		23	52	0	16	0	0	16	1,5
109	Taşkapı	Merkez	Şor	87	22	8	0	0	0	8	2,5
110	Taşkapı	Kuruçam	Kevşen	11	24	3	12	0	0	15	1,5
111	Taşkapı	Mescitli	Kevşenajır	16	22	3	11	0	0	14	1,5
112	Taşlıçay	Merkez	Pani	158	49	18	0	0	0	18	1,5
113	Tekler	Merkez	Gürgüs	167	58	5	0	0	0	5	1,5
114	Topraklı	Merkez	Haki	49	44	7	0	0	0	7	1,5
115	Topraklı	Bakırtaş	Beratgöl	18	44	0	10	0	0	10	1,5
116	Topraklı	Deredam		61	46	0	7	0	0	7	1,5



117	Topraklı	Tezgelen	Zubara	15	45	0	9	0	0	9	1,5
118	Topraklı	Yeşilkanat	Kelle	20	44	0	15	0	0	15	1,5
119	Topraklı	Mazman		32	46	0	4	0	0	4	1,5
120	Ulupamir	Merkez		154	13	6	0	0	0	6	2,5
121	Uncular	Merkez	Karakilise	189	2	9	0	0	0	9	1,5
122	Yk.Akçagedik	Merkez	Hirişo	57	63	1	0	0	0	1	2,5
123	Yk.Işıklı	Merkez	İrşat	590	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
124	Yalındam	Merkez	Yekmalkilise	29	20	3	8	0	0	11	1,5
125	Yalındam	Y.Kilise		12	22	3	5	0	0	8	1,5
126	Yankitepe	Merkez	Sorisalar	50	35	4	16	0	0	20	1,5
127	Yankitepe	İmamabdal		32	35	4	12	0	0	16	1,5
128	Yankitepe	Morgedik	Keçan	22	35	4	20	0	0	24	1,5
129	Yankitepe	Sarıkök	Goran	11	37	4	21	0	0	25	1,5
130	Yetişen	Merkez	Varkos	105	8	3	0	0	0	3	1,5
131	Yılanlı	Merkez		41	29	7	0	0	0	7	1,5
132	Yoldere	Merkez	Ekrek	98	70	6	0	0	0	6	1,5
133	Yörelî	Merkez	Zorova	21	20	3	9	0	0	12	1,5
134	Yünören	Merkez	Harhus	41	29	6	0	0	0	6	1,5

GEVAŞ (VESTAN)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÇİ YOL (km)
1	Abalı	Merkez	Kers	130	10	4	0	0	0	4	2,5
2	Aladüz	Merkez	Piltanis	85	11	3,5	0	0	0	3,5	2
3	Altınsaç	Merkez	Kenzek	27	1	20	0	0	0	20	1,5
4	Anaköy	Merkez	Horotis	46	26	6	21	0	0	27	1,5
5	Anaköy	Beşadım	Tap	6	25	6	21	1	0	28	1,5
6	Anaköy	Çığır	Geç	10	24	6	22	2	0	30	1,5
7	Anaköy	Evbark	Mülk	8	22	6	23	0	0	29	1,5
8	Anaköy	Görenek	Arkinis	8	23	6	24	0	0	30	1,5
9	Anaköy	Tatlıca	Miçkanis	16	24	6	14	6	0	26	1,5
10	Atalan	Merkez	Elenan	81	12	1	0	0	0	1	2
11	Aydınoçak	Merkez	Şatvan	122	5	5	0	0	0	5	2
12	Bağlama	Merkez	Pagan	65	20	6	0	0	0	6	2

13	Dağyöre	Merkez	İliköy	35	13	11	4	0	0	15	1,5
14	Daldere	Merkez	Karkar	46	25	6	24	0	0	30	1,5
15	Daldere	Doruklu	Zikoh	14	27	6	26	0	0	32	1,5
16	Daldere	Gölgelik	Karmirat	5	25	6	34	0	0	40	1,5
17	Daldere	Kardeşler	Derdis	30	30	6	39	0	0	45	1,5
18	Daldere	Pullupınar	Kotis	18	29	6	28	0	0	34	1,5
19	Daldere	Sütlüce	Sağoh”	12	28	6	27	2	0	35	1,5
20	Değirmitaş	Merkez	Encelor	49	<b>TCK</b>						1,5
21	Değirmitaş	Dövecik	Tıhtis	18	22	1,5	0	0	0	1,5	1,5
22	Dilmetaş	Merkez	Hacızive	55	17	3	0	0	0	3	1,5
23	Dokuzağaç	Merkez	Pendeğanis	80	14	1,5	0	0	0	1,5	1,5
24	Göründü	Merkez	Mihrapit	76	1	2	0	0	0	2	2
25	Gündoğan	Merkez	Hırç	100	8	5	0	0	0	5	2
26	Hasbey	Merkez	Norkoh	133	3	1	0	0	0	1	1,5
27	İkizler	Merkez	Tişoğ	100	15	3	0	0	0	3	1,5
28	İnköy	Merkez		33	1	28	4	0	0	32	1,5
29	İnköy	Gençler	Agin		2	3	29	15	0	47	2
30	Kayalar	Merkez	İriç	50	15	7	0	0	0	7	1,5
31	Kayalar	Boduşlu	Eriçvan		16	5	0	4	0	9	1,5
32	Kazanç	Merkez	Pahvanis	56	18	7	0	0	0	7	1,5
33	Kızıлтаş	Merkez		60	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
34	Koçak	Merkez	Poganis	80	18	9	0	0	0	9	1,5
35	Kurultu	Merkez	Verandanis	83	19	6	0	0	0	6	1,5
36	Kuşluk	Merkez	Tahmanis	52	31	1	0	0	0	1	1,5
37	Kuşluk	Balaban	Şuhut	35	<b>TCK</b>					<b>TCK</b>	1,5
38	Kuşluk	Karşıgeçit	Verpan	20	4	1,5	0	0	0	1,5	1,5
39	Timar	Merkez		38	5	6	0	0	0	6	1,5
40	Törelı	Merkez	Aht	21	20	6	14	0	0	20	1,5
41	Uğurveren	Merkez	Tırkeşin	28	7	0	4	0	0	4	2,5
42	Yanıkcay	Merkez	Arpit	33	18	11	0	0	0	11	1,5
43	Yemişlik	Merkez	Marik	110	20	4	0	0	0	4	2,5
44	Yoldöndü	Merkez	Anzak	89	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
45	Yoldöndü	Barışık	Miçarus	24	32	0,5	0	0	0	0,5	1,5
46	Yuva	Merkez	Sarik	56	21	0	2	0	0	2	2

GÜRPINAR ( KIĞZI )											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANI N ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	Akbulut	Merkez	Akrek	60	46	17	0	0	0	17	2,5
2	Akdoğu	Merkez	Çarçalan	8	76	0	30	0	0	30	1,5
3	Akdoğu	Atabinen	Olaman	35	79	0	28	0	0	28	1,5
4	Alnak	Merkez	Bahannis	70	42	18	0	0	0	18	13
5	Arındı	Merkez	Sel	30	27	0	13	0	0	13	1,5
6	Arındı	Düzgören	Doçka	15	34	0	20	0	0	20	1,5
7	Bağrıyanık	Merkez	Zağoski	53	52	4,5	0	0	0	4,5	2
8	Beşbudak	Merkez	Gelegirin	15	81	0	31	0	0	31	1,5
9	Bozyiğit	Merkez	Ariğan	78	5	2,5	0	0	0	2,5	1,5
10	Bozyiğit	Sosyal Mesk.		20	5	2	0	0	0	2	1,5
11	Bölmeçalı	Merkez	Pağagedik	50	49	5	0	0	0	5	1,5
12	Bölmeçalı	Dağarcık	Zendekanis	26	51	0	4	0	0	4	1,5
13	Bükeç	Merkez	Aşğan	34	90	15	22	0	0	37	1,5
14	Bükeç	Yk.Mahal le	Yk.Aşğan	5	90	15	22	0	0	37	1,5
15	Bükeç	Bayramlı	Kanisor	7	90	15	26	1	0	42	1,5
16	Bükeç	Karyağdı		7	90	15	26	3	0	44	1,5
17	Bükeç	Övüncük		6	90	15	23	3	0	41	1,5
18	Cevizalan	Merkez	Girdekan	61	9	10	0	0	0	10	2
19	Çakınlı	Merkez	Nanik	40	48	3	0	0	0	3	1,5
20	Çatakđibi	Merkez	Sokan	20	33	0	33	0	0	33	1,5
21	Çatakđibi	A.Beşpar mak	Aholan	8	<b>27</b>	0	41	0	0	41	1,5
22	Çatakđibi	Dövciler	Beytemiran	10	<b>29</b>	0	30	0	0	30	1,5
23	Çatakđibi	Hatip		20	<b>28</b>	0	24	0	0	24	1,5
24	Çatakđibi	Kalıntaş	Hemseri	10	27	0	35	0	0	35	1,5
25	Çatakđibi	Konuk	Koder	20	31	0	37	6	0	43	1,5
26	Çatakđibi	Kaymaklı	Belsih	10	57	0	11	8	0	19	1,5
27	Çavuştepe	Merkez	Aspeşin	100	<b>TCK</b>				TCK		2,5
28	Çepkenli	Merkez	Pagan	25	59	0	12	0	0	12	1,5
29	Çepkenli	Kayrakdere	Çalık	18	<b>63</b>	0	12	0	0	12	1,5
30	Çepkenli	Kızgıncıkaya	Nihriyan	15	<b>59</b>	0	19	0	0	19	1,5
31	Çepkenli	Tarımcı	Kolutova	13	<b>62</b>	0	25	0	0	25	1,5
32	Çepkenli	Yalaztepe	Helezo	15	32	0	45	0	0	45	1,5

33	Çepkenli	Yaya	Lis	6	61	0	11	0	0	11	1,5
34	Çepkenli	Beşparmak	Ağolan	12	27	0	45	0	0	45	1,5
35	Çörekli	Merkez	Pağacemal	45	9	5,5	0	0	0	5,5	2,5
36	Çörekli	Kırağı	Memedime mo	12	9	4,5	0	0	0	4,5	1,5
37	Çörekli	Kalegör		7	12	0	7	0	0	7	1,5
38	Çörekli	Mustafabey	Kolan	28	12	0	10	0	0	10	1,5
39	Dağseven	Merkez	Şivreş	40	88	15	9	0	0	24	1,5
40	Dağseven	Dokuzbaşak	Kortek	8	92	15	5	0	0	20	1,5
41	Dağseven	Kapıdağ	İsindar	7	88	15	5	0	0	20	1,5
42	Dağseven	Yaşlıdal	Nahvent	9	88	15	11	0	0	26	1,5
43	Dağseven	Yuvacık	Sofyan	6	<b>89</b>	16	7	0	0	23	1,5
44	Dikbıyık	Merkez	Koğan	45	80	0	25	0	0	25	1,5
45	Dikbıyık	Sugözü	Hıkan	8	76	0	23	0	0	23	1,5
46	Dikbıyık	Arkaç	Soraviyan	6	83	0	28	0	0	28	1,5
47	Dikbıyık	Bağlıdere	Selilan	5	85	0	39	0	0	39	1,5
48	Dikbıyık	Baltutan	Sel	6	84	0	32	0	0	32	1,5
49	Dikbıyık	Çanaklı	Şelebük	7	84	0	28	0	0	28	1,5
50	Dikbıyık	Geçkalma z	Şaliyan	8	83	0	28	0	0	28	1,5
51	Dikbıyık	Kaygısız	Biban	6	82	0	19	0	0	19	1,5
52	Dikbıyık	Pirbedalan		6	81	0	24	0	0	24	1,5
53	Dikbıyık	Yuvacık	Mohur	8	86	0	32	0	0	32	1,5
54	Dolaylı	Merkez	Tamanis	25	56	0	9	0	0	9	1,5
55	Dolaylı	Binaktaşı	Kelereş	7	57	0	21	0	0	21	1,5
56	Dolaylı	İlgi	Dırık	6	57	0	13	0	0	13	1,5
57	Dolaylı	Yeşilyurt	Varbilit	12	58	0	12	0	0	12	1,5
58	Doluçıkın	Merkez	Kilise	90	27	0	8	0	0	8	2
59	Elaçmaz	Merkez	Salahane	110	16	24	0	0	0	24	2,5
60	Erkaldı	Merkez	Hindistan	160	47	2	0	0	0	2	1,5
61	Geçerli	Merkez	Mekoçık	16	91	15	0	0	0	15	1,5
62	Geziyurt	Merkez	Beşan	32	87	5	0	0	0	5	2
63	Giyimli	Merkez	Hirkanis	43	41	0	18	0	0	18	1,5
64	Gölardı	Merkez	Doni	60	4	0	10	0	0	10	2,5
65	Güleçler	Merkez	Harabşeyh	50	36	0	26	0	0	26	1,5
66	Güleçler	Dırbaz		6	<b>39</b>	0	26	3	0	29	1,5
67	Güleçler	Doruk		5	<b>38</b>	0	26	2	0	28	1,5
68	Güleçler	Dikenli		5	<b>36</b>	0	22	0	0	22	1,5
69	Günbaşı	Merkez	Mirava	45	44	5	0	0	0	5	1,5
70	Güzelsu	<b>Bucak Merkezi</b>	Hoşap	168	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		5,5
71	Hacıköy	Merkez	Haçi	50	46	10	0	0	0	10	1,5

72	Hamurkesen	Merkez	Zernek	25	46	2	0	0	0	2	1
73	Işıkpınar	Merkez	Örtük	70	46	7	0	0	0	7	1,5
74	Kalkanlı	Merkez	Demirkos	40	79	0	25	0	0	25	1,5
75	Kapçık	Merkez	Derbedanis	30	56	0	1	0	0	1	1,5
76	Karakoç	Merkez	Malkova	50	12	14	0	0	0	14	1,5
77	Karakoç	Abdalsincan		25	14	0	15	0	0	15	1,5
78	Kılıçtutan	Merkez	Rikava	15	70	0	10	0	0	10	1,5
79	Kılıçtutan	Yk.Alıç	Sükünüs	12	70	0	11	0	0	11	1,5
80	Kılıçtutan	Aş.Alıç	Sükünüs	10	70	0	4	0	0	4	1,5
81	Kılıçtutan	Kırkçömlük	Semeker	12	68	0	12	0	0	12	1,5
82	Kırkgeçit	<b>Bucak Merkezi</b>	Kesrik	80	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
83	Kırkgeçit	Yığıntepe	Çıkanıs	1	94	0	0	10	0	10	1,5
84	Koçgüden	Merkez	Didanis	60	42	30	0	0	0	30	1,5
85	Kuşdağı	Merkez	Demkosni	70	95	1	0	0	0	1	1,5
86	Mollahüseyn	Merkez	Deştamahan	20	42	5	0	0	0	5	1,5
87	Murataldı	Merkez	Şuşnemerik	25	35	0	2	0	0	2	1,5
88	Oğuldami	Merkez	Aksin	40	89	17,5	0,5	0	0	18	2
89	Oğuldami	Taşnacak	Harabedar	12	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
90	Ongün	Merkez	Akhasan	36	5	13	0	0	0	12,5	1,5
91	Ongün	Karakoç	Yekmal	3	6	2	10	0	0	12	1,5
92	Ortaköy	Merkez	Konutlar	50	8	1	0	0	0	1	1,5
93	Ortaköy	Hasankoç		21	7	0	1	0	0	1	1,5
2	Örmeli	Merkez	Kengever	42	54	2,5	0	0	0	2,5	1,5
95	Örmeli	Elemegi		25	56	0	16	0	0	16	1,5
96	Örmeli	Karakaş	İreni	28	55	2	0	0	0	2	1,5
97	Öveçli	Merkez	Repedik	80	12	0	21	0	0	21	1,5
98	Öveçli	Yelekli	Yekmal	15	21	0	14	0	0	14	1,5
99	Özlüce	Merkez	Araz	40	88	4	0	0	0	4	1,5
100	Özlüce	Başaran		5	93	0	0	5	0	5	1,5
101	Parmakkapı	Merkez	Engüstanis	100	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
102	Sakalar	Merkez	Hosp	63	96	6	0	0	0	6	2
103	Sapakonak	Merkez	Korit	50	50	0	7	0	0	7	1,5
104	Sapakonak	Yıkıkdeğirmen		6	50	0	3	0	0	3	1,5
105	Savacık	Merkez	Hevşesorik	60	5	7,5	0	0	0	7,5	1,5
106	Sevindik	Merkez	Kasrika Nuredin	50	19	0	4	0	0	4	1,5
107	Sevindik	Aş. Mh.	Çemı jır	20	19	0	3	0	0	3	1,5
108	Sevindik	Çakır	Taborik	5	20	0	12	0	0	12	1,5
109	Sevindik	Toygun	Naçarova	7	21	0	11	0	0	11	1,5
110	Sevindik	Gölesirne	Golesir	8	22	0	11	0	0	11	1,5

111	Sevindik	Yüzbaşıoğlu	Teresin	9	25	0	0	2	0	2	1,5
112	Sıcaksu	Merkez	Babanis	45	70	0	16	0	0	16	1,5
113	Sıcaksu	Tüzek		8	71	0	20	0	0	20	1,5
114	Sütlüce	Merkez	Zivik	22	12	0	24	0	0	24	1,5
115	Sütlüce	Y.Sütlüce		14	12	0	27	0	0	27	1,5
116	Topçudeğir meni	Merkez	Şahmanis	70	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
117	Topçudeğir meni	Bükülmez	Akrek	20	60	0	2	0	0	2	1,5
118	Topçudeğir meni	Yoldurağı	Sevik	7	66	0	7	0	0	7	1,5
119	Taşdöndüren	Merkez	Şikeftikan	26	37	6	0	0	0	6	2
120	Taşlıyazı	Merkez	Akçuri	30	91	15	18	0	0	33	1,5
121	Taşlıyazı	Çimen	Haryan	7	91	15	4	3	0	22	1,5
122	Taşlıyazı	Çizgili	Avan	6	90	15	29	3	0	47	1,5
123	Taşlıyazı	Sarıçiçek	Kovan	9	91	15	18	3	0	36	1,5
124	Taşlıyazı	Uğur	Dudan	5	91	15	6	0	0	21	1,5
125	Tepegören	Merkez	Zeynis	15	17	0	9	0	0	9	1,5
126	Tepegören	Albenek	Gelilan	8	18	0	7	0	0	7	1,5
127	Topsakal	Merkez	Paçan	63	19	0	21	0	0	21	1,5
128	Topsakal	Süngübayır	Bozhan	23	19	0	17	0	0	17	1,5
129	Topyıldız	Merkez	Mervane	20	74	0	24	0	0	24	1,5
130	Topyıldız	Arpayatağı	Hostiyan	7	72	0	7	0	0	7	1,5
131	Topyıldız	Aş.Eyerli	Şorabin	6	75	0	18	0	0	18	1,5
132	Topyıldız	Çimendüzü	Bişi	8	77	0	24	0	0	24	1,5
133	Topyıldız	Küçükburç	Çilgiri	5	78	0	22	0	0	22	1,5
134	Topyıldız	Yapraklı	Arç	6	73	0	5	0	0	5	1,5
135	Topyıldız	Gümüşpalan	Çarhiyan	7	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
136	Topyıldız	Koşumlu	Horhora	7	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
137	Topyıldız	Yk.Eyerli	Norabin	6	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
138	Tutak	Merkez	Çalıyan	30	30	0	37	0	0	37	1,5
139	Tutmaç	Merkez	Kırıl	91	42	14	0	0	0	14	2
140	Tutmaç	Yayla		6	42	16	0	0	0	16	1,5
141	Tutmaç	Yeşildere	Geli	8	42	11	0	0	0	11	1,5
142	Tutmaç	Alans		7	45	17	0	0	0	17	1,5
143	Umut	Merkez	Kortikan	24	14	0	26	0	0	26	2
144	Umut	Üzengi	Kanisipi	20	14	0	31	0	0	31	1,5
145	Umut	Şehitlik Mz.		8	15	0	24	0		24	2,5
146	Uzungedik	Merkez	Girdesor	40	23	0	14	0	0	14	2
147	Uzungedik	Ağıldere	Zahidan	17	26	0	5	0	0	5	1,5

148	Uzungedik	Çılgı	Tırakon	16	24	0	9	0	0	9	1,5
149	Üçdoğan	Merkez	Zağ	30	65	0	14	0	0	14	1,5
150	Üçdoğan	Evinli	Bedranis	9	64	0	14	0	0	14	1,5
151	Üçdoğan	Aş.Yankı veren	Bürük	12	67	0	8	0	0	8	1,5
152	Üçdoğan	Yk.Yankı veren	Bürük	7	66	0	7	0	0	7	1,5
153	Üçgen	Merkez	Üri	80	10	11	0	0	0	11	2
154	Yalınca	<b>Bucak Merkezi</b>	Dim	40	<b>TCK</b>				<b>TC K</b>		2,5
155	Yalınca	Kabatepe	Mahfuran	8	<b>69</b>	0	7	0	0	7	1,5
156	Yalınca	Karakök	kırvaniş	8	<b>70</b>	0	3	0	0	3	1,5
157	Yalınca	Kaya	Duav	20	71	0	6	12	0	18	1,5
158	Yalınca	Yeşildere	keleheya	7	71	0	3	0	0	3	1,5
159	Yalınca	Çalık	Çelik	8	<b>71</b>	0	2	0	0	2	1,5
160	Yaramış	Merkez	Kolanamak sut	61	12	11	0	0	0	11	2,5
161	Yaramış	A.Mahalle		11	13	11	2,5	0	0	13,5	1,5
162	Yaramış	Sadun	Sado	10	11	11	6	0	0	17	1,5
163	Yatağan	Merkez	Hik	70	48	6	0	0	0	6	1,5
164	Yedisalkım	Merkez	Put	75	42	23	0	0	0	23	1,5
165	Yedisalkım	Dikenli	Nerkiş	20	36	0	22	0	0	22	1,5
166	Yedisalkım	Moğik Mz.		20	43	24	1	0	0	25	1,5
167	Yolaşan	Merkez	Norkoğ	60	3	2	0	0	0	2	1,5
168	Yolaşan	İsmail Tunç		5	3	2	2	0	0	4	1,5
169	Yolaşan	Bedirbey Mz.		8	2	2	1	0	0	3	1,5
170	Yolaşan	Hacı Mez.		10	3	2	0	2	0	4	1,5
171	Yoldüştü	Merkez	Pagağni	70	53	4,5	0	0	0	4,5	1,5
172	Yoldüştü	Güğümlü	Hindivanis	21	53	0	11	0	0	11	1,5
173	Yoldüştü	Sarıyaprak	Kızılmeydan	20	53	0	13	0	0	13	1,5
174	Yurtbaşı	Merkez	Şeyhan	60	36	9	0	0	0	9	2

MURADIYE (BIGRİ)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANI N ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TEŞVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	Aş.Argıt	Merkez	Pete	92	12	6	0	0	0	6	2
2	Açıkyol	Merkez	Hareşik	107	TCK				TCK		1,5
3	Adaklı	Merkez	Bincevan	68	16	16	1	0	0	17	2
4	Akbulak	Merkez		83	19	31	0	0	0	31	2
5	Akçaçay	Merkez		41	23	39	10	0	0	49	2
6	Alkasnak	Merkez	Sor	221	1	2	0	0	0	2	1,5
7	Babacan	Merkez	Sitigölan	179	5	0	3	0	0	3	1,5
8	Balaklı	Merkez	Kömüs	138	32	2,5	0	0	0	2,5	2
9	Balaklı	Balaklı Mz.		50	TCK				TCK		1,5
10	Beşparmak	Merkez		60	21	26	0	0	0	26	1,5
11	Beydağı	Merkez	Ut	256	15	11	0	0	0	11	1,5
12	Çakmak	Merkez		40	22	33	8	0	0	41	1,5
13	Çiçekli	Merkez	Eşekbatan	47	6	0	17	0	0	17	1,5
14	Dağören	Merkez	Dağveran	154	23	45	0	0	0	45	2
15	Devetaş	Merkez	Keleka	94	5	8	0	0	0	8	2
16	Devetaş	Çotuklu		23	5	0	20	0	0	20	1,5
17	Devetaş	Karavul		57	5	0	14	0	0	14	1,5
18	Devetaş	Mağara		13	6	0	12	0	0	12	1
19	Devetaş	Sabunsatan		33	8	0	14	0	0	14	1,5
20	Devetaş	Mikail		14	5	0	14	0	0	14	1
21	Devetaş	Dere		30	5	0	9	0	0	9	1,5
22	Doğangün	Merkez	Rahmin	117	19	39	0	0	0	39	2
23	Dürükkaş	Merkez	İsviran	94	TCK				TCK		2
24	Erişen	Merkez	Dambat	19	26	35	0	0	0	35	1,5
25	Esenkoç	Merkez	Kebabik	166	25	32	0	0	0	32	1,5
26	Gönderme	Merkez		108	9	1	0	0	0	1	1,5
27	Gönderme	Değirmen		34	TCK				TCK		1,5
28	Gönderme	Köprü		24	TCK				TCK		1,5
29	Görecek	Merkez	Mozahan	70	4	3	0	0	0	3	1,5
30	Görecek	Değerbilir		18	3	0	3	0	0	3	1,5
31	Görecek	Saraç		72	3	7	0	0	0	7	1,5
32	Güllüçimen	Merkez		46	5	0	17	0	0	17	1,5
33	Gültepe	Merkez		32	17	18	1	0	0	19	1,5
34	Gültepe	Han		18	15	17	0	0	0	17	1,5
35	Gümüştepe	Merkez		101	10	1,5	0	0	0	1,5	1,5



36	Karahan	Merkez		234	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		2,5
37	Keçikıran	Merkez		102	1	1	1	0	0	2	1,5
38	Kemerköprü	Merkez	Muç	79	2	4	0	0	0	4	1,5
39	Kocasaban	Merkez	Simtotas	85	29	0	4	0	0	4	1,5
40	Köşk	Merkez		83	18	12	0	0	0	12	1,5
41	Kuşçu	Merkez		74	25	37	0	0	0	37	2
42	Otlakbaşı	Merkez	Mezre	129	27	28	0	0	0	28	2,5
43	Ovapınar	Merkez	Şivekar	248	30	3	0	0	0	3	1,5
44	Ovapınar	Yeni Mah.		130	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
45	Sarımehmet	Merkez		110	19	36	0	0	0	36	1,5
46	Sürüyolu	Merkez	Pirsolan	98	25	43	0	0	0	43	1,5
47	Sürüyolu	Kırklar		7	24	45	2	0	0	47	1,5
48	Topuzarpa	Merkez	Angüzek	189	28	19	0	0	0	19	2
49	Uluşar	Merkez	Korsot	292	19	17	0	0	0	17	2,5
50	Yk.Argit	Merkez	Pete	75	14	3	0	0	0	3	1,5
51	Yk.Argit	Demirtepe		81	13	0	5	0	0	5	1,5
52	Yk.Argit	Dinçbaş		55	33	0	3	0	0	3	1,5
53	Yk.Argit	Yeniköy		18	<b>TCK</b>				<b>TCK</b>		1,5
54	Tansu	Merkez	Akrak	60	<b>TCK</b>	0	0	0	<b>TCK</b>		1,5
55	Tansu	Ziyaret		15	11	0	3	0	0	3	1,5
56	Tansu	Dere		7	11	0	4	0	0	4	1,5
57	Yakıncak	Merkez	Kızılkilise	75	15	9	0	0	0	9	1,5
58	Yalındüz	Merkez	Tar	110	31	14	0	0	0	14	1,5
59	Yumaklı	Merkez	Anzaf	217	15	9	0	0	0	9	1,5

ÖZALP (KALKALI)												
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRA IN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU							
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)	
1	A.Akçagül	Merkez	Dercemet	98	10	14	10	0	0	24	2	
2	A.Akçagül	Gündüzler	Kanisark	33	10	19	10	0	0	29	1,5	
3	A.Akçagül	Y.Akçagül	Dercemet	70	10	16	10	0	0	26	1,5	
4	A.Balçıklı	Merkez	Paçukli	123	13	12	0	0	0	12	2	
5	A.Koçkiran	Merkez		75	17	9	4	0	0	13	2	
6	A.Koçkiran	Y.Koçkiran		72	17	9	7	0	0	16	1,5	
7	A.Mollahas an	Merkez		139	34	1	0	0	0	1	2	

8	A.Tulgalı	Merkez	Ahurik	291	18	15	0	0	0	15	2
9	A.Yorganlı	Merkez	Golegeni	65	12	14	0	0	0	14	1,5
10	Aksorguç	Merkez	Velegani	278	9	12	0	0	0	12	1,5
11	Altınboğa	Merkez	Kergez	110	22	5	0	0	0	5	1,5
12	Bağrıaçık	Merkez	Pars	162	30	16	0	0	0	16	2
13	Bağrıaçık	Akgöl		23	31	16	10	0	0	26	1,5
14	Bağrıaçık	Yarımağıl	Belemiskin	48	31	16	8	0	0	24	1,5
15	Bodurağaç	Merkez	Reşan	86	6	11	22	0	0	33	2
16	Boğazkese n	Merkez		239	1	11	0	0	0	11	2
17	Boyaldı	Merkez	Pirkal	186	33	2	0	0	0	2	1,5
18	Çamurlu	Merkez		158	34	9	0	0	0	9	1,5
19	Çavuşlar	Merkez	İrgali	88	16	5	2	0	0	7	1,5
20	Çırakköy	Merkez		77	5	11	20	0	0	31	1,5
21	Çubuklu	Merkez		450	9	6	0	0	0	6	1,5
22	Çubuklu	Yusuf Bediv		20	9	0	6	0	0	6	1,5
23	Çubuklu	Hasangöl		35	9	0	6	0	0	6	1,5
24	Çubuklu	Büyükdere		25	9	0	6,5	0	0	6,5	1,5
25	Dağdeviren	Merkez	Kolo	182	20	5	0	0	0	5	1,5
26	Damlacık	Merkez	Reşkan	120	19	21	0	0	0	21	1,5
27	Dorutay	<b>Bucak Merkezi</b>	Taşrumi	251	<b>TCK</b>				TCK		2
28	Dönerdere	Merkez		77	<b>TCK</b>				TCK		1,5
29	Dönerdere	Giridil	Yenidöner dere	112	20	1	0	0	0	1	1,5
30	Eğribelen	Merkez	Hasantem urhan	176	14	12	0	0	0	12	2
31	Emek	Merkez		153	30	7	0	0	0	7	1,5
32	Gözdeğmez	Merkez	Naçarova	88	26	5	8	0	0	13	1,5
33	Gültepe	Merkez		134	32	8	4	0	0	12	1,5
34	Gültepe	Eskiemek	Tururek	106	30	8	0	0	0	8	1,5
35	Günyüzlü	Merkez	Tarhani	149	15	6	0	0	0	6	1,5
36	Hacıali	Merkez		123	5	14	9	0	0	23	1,5
37	Hacıali	Şeytanköy		50	5	14	12	0	0	26	1,5
38	Hacıali	Keçelköy		34	10	24	0	0	0	24	1,5
39	Hacıkışlak	Merkez		137	4	13	0	0	0	13	1,5
40	Hazine	Merkez	Hezne	180	35	5	14	0	0	19	1,5
41	Kalecik	Merkez		76	1	11	10	0	0	21	1,5
42	Karlıyamaç	Merkez	Hesemiya n	66	34	9	12	0	0	21	2
43	Kaşıkkara	Merkez	Devzer	89	28	9	3	0	0	12	2
44	Kaşıkkara	Hicret		8	29	8	1	0	0	9	1,5
45	Kırçalı	Merkez	Hezare	132	1	16	0	0	0	16	2
46	Kırçalı	Aydere		35	3	11	7,5	0	0	18, 5	1,5

47	Mehmetalan	Merkez		73	21	3	0	0	0	3	1,5
48	Mollatopuz	Merkez		58	25	0	7	0	0	7	1,5
49	Mollatopuz	Taşkonak	Yekmal	16	23	0	2	0	0	2	1,5
50	Mollatopuz	Aydınlar	Yekmalajır	5	24	0	1	0	0	1	1,5
51	Oymaklı	Merkez	Takurengiz	235	14	10	0	0	0	10	2
52	Sarıköy	Merkez	Mirgehi	154	27	6	0	0	0	6	2
53	Sarıköy	Üçevler Mez.	Semal	34	39	4	0	0	0	4	1,5
54	Savatlı	Merkez	Hesbistan	118	1	4	0	0	0	4	2,5
55	Seydibey	Merkez		157	9	18	0	0	0	18	2,5
56	Seydibey	Akçay		86	9	17	0	0	0	17	1,5
57	Seydibey	Akmeşet		15	9	0	17	0	0	17	1,5
58	Sugeçer	Merkez	Kartalan	125	2	3	0	0	0	3	1,5
59	Şehittepe	Merkez	Rumoğlu	201	21	10	0	0	0	10	1,5
60	Şemsettin	Merkez		133	5	11	10	0	0	21	2
61	Tepedam	Merkez	Astuci	196	25	1	0	0	0	1	1,5
62	Tepedam	Şehitler mz.		26	25	0	1	0	0	1	1,5
63	Y.Ayazca	Merkez	Keşiş	64	37	7	0	0	0	7	1,5
64	Y.Ayazca	Aş.Ayazca	Keşişajır	66	38	2	0	0	0	2	1,5
65	Y.Balçıklı	Merkez		175	13	15	0	0	0	15	2
66	Y.Çavdarlık	Merkez	Tebekajor	62	34	9	7	0	0	16	1,5
67	Y.Çavdarlık	A.Çavdarlık -1	Tevekjir	24	36	5	9	0	0	14	1,5
68	Y.Çavdarlık	A.Çavdarlık -2		12	36	5	9	0	0	14	1,5
69	Y.Mollahasan	Merkez		105	34	5	0	0	0	5	2
70	Y.Mollahasan	Morçiçek	Serdoşap	43	35	5	5	0	0	10	1,5
71	Y.Tulgalı	Merkez	Ahurik	194	18	20	0	0	0	20	2
72	Y.Yorganlı	Merkez	Golegeni	65	11	16	0	0	0	16	1,5
73	Yarım kaya	Merkez		88	7	11	24	0	0	35	1,5
74	Yavuzlar	Merkez	Kayseran	85	11	20	0	0	0	20	1,5
75	Yumruklu	Merkez	Pirmeyrem	147	10	5	0	0	0	5	2
76	Yünkuşak	Merkez	Yusufhaydaran	87	27	9	2	0	0	11	2
77	Yünkuşak	Aşkın	Avdiya	46	27	9	0	0	0	9	1,5

SARAY (Kazımpaşa)											
S. NO	KÖY	MEZRA	KÖY VEYA MEZRANIN ESKİ ADI	HANE SAYISI	YOL DURUMU						
					KONT. KESM NO	ASFALT	STABLİZE	TESVİYE	HAM	TOPLAM	KÖYÜÇİ YOL (km)
1	Bakışık	Merkez	Avzerik	100	1	0	9	0	0	9	2,5
2	Bakışık	Güzeldere		28	2	0	6	0	0	6	1,5
3	Baltepe	Merkez	Tum	65	13	17	4	0	0	21	2
4	Baltepe	İslamköy	Nazarova	35	12	17	10	0	0	27	1,5
5	Beyarслан	Merkez	Şerefhani	140	5	4	0	0	0	4	2
6	Çakmak	Merkez		43	14	17	25	0	0	42	1,5
7	Çartak	Merkez		60	15	17	8	0	0	25	1,5
8	Çaybağı	Merkez	Renehar	80	8	16	0	0	0	16	1,5
9	Çaybağı	A.Çaybağı	Runeğarajer	20	8	15	0	0	0	15	1,5
10	Değirmigöl	Merkez	Milanezgiz	65	18	8	0	0	0	8	2
11	Dolutaş	Merkez	Çarıksar	55	19	0	6	0	0	6	2
12	Kapıköy	Merkez	Heretil	70	7	0	4	0	0	4	1,5
13	Karahisar	Merkez		101	9	37	0	0	0	37	2,5
14	Kargalı	Merkez	Zağ	43	12	17	25	0	0	42	1,5
15	Kazlıgöl	Merkez	Hoçik	60	17	0	4	0	0	4	1,5
16	Keçikayası	Merkez	Kavlık	51	8	2,5	0	0	0	2,5	1,5
17	Kekikdüzü	Merkez	Kembol	50	9	25	17	0	0	42	1,5
18	Kepir	Merkez		52	12	17	31	0	0	48	1,5
19	Koçbaşı	Merkez	Çıllık	49	10	25	17	0	0	42	1,5
20	Kurucan	Merkez		64	4	7	0	0	0	7	2
21	Örenburç	Merkez	Setmanis	160	9	25	0	0	0	25	2,5
22	Sıımlı	Merkez	Çarapsorik	120	3	5	0	0	0	5	2,5
23	Turan	Merkez	Panamerik	37	11	25	22	0	0	47	1,5
24	Yamanyurt	Merkez	Amanut	22	6	0	3	0	0	3	2
25	Yeşilağaç	Merkez	Pagan	40	12	17	16	0	0	33	1,5
26	Zincirkıran	Merkez	Kurcevik	76	16	19	1	0	0	20	1,5

Kaynak : Van Valiliği