

**Çorlu Belediyesi**  
**Kentiçi Ulaşım ve Trafik Planı İle**  
**Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüt ve Projeleri Hazırlanması**  
**Danışmanlık Hizmetleri**

**RAPOR-1**

**MEVCUT VE YENİ BİLGİ TOPLAMA ÇALIŞMALARI**



**YÜKSEL PROJE** - *ulaşım*

Yüksel Proje - Ulaşım-Art Ortaklığı

**Şubat 2005**

## İÇİNDEKİLER

|                                                                  |            |
|------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>1. GİRİŞ VE YÖNTEM .....</b>                                  | <b>1</b>   |
| <b>2. MEVCUT BİLGİLERİN TOPLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ.....</b> | <b>4</b>   |
| <b>2.1. ÇORLU KENTİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ.....</b>                | <b>4</b>   |
| <b>2.2. PLANLAMA ÇALIŞMALARI.....</b>                            | <b>9</b>   |
| 2.2.1. Çevre Düzeni Planı .....                                  | 9          |
| 2.2.2. Nazım İmar Planı .....                                    | 9          |
| 2.2.3. Uygulama İmar Planı .....                                 | 10         |
| <b>2.3. DEMOGRAFİK VE SOSYO EKONOMİK BİLGİLER .....</b>          | <b>10</b>  |
| 2.3.1. Nüfus.....                                                | 10         |
| 2.3.2. İşgücü .....                                              | 14         |
| <b>2.4. KENTİÇİ ULAŞIM VE TRAFİK BİLGİLERİ.....</b>              | <b>16</b>  |
| 2.4.1. Özel Halk Otobüsleri ve Özel Halk Minibüsleri.....        | 16         |
| 2.4.1.1. Genel Bilgiler .....                                    | 16         |
| 2.4.1.2. Hat Yapısı ve Hizmet Şebekesi .....                     | 18         |
| 2.4.1.3. İşletmecilik ve Taşıma Bilgileri .....                  | 20         |
| 2.4.1.4. Bilet Teknolojileri ve Fiyatlandırma .....              | 24         |
| 2.4.2. Çevre Yerleşim Toplu Taşıma Araçları .....                | 24         |
| 2.4.3. Taksiler .....                                            | 25         |
| 2.4.4. İşyeri ve Okul Servis Araçları .....                      | 28         |
| 2.4.5. Yaya Ulaşımı.....                                         | 31         |
| 2.4.6. Bisiklet Ulaşımı.....                                     | 35         |
| 2.4.7. Motorlu Araçlar ve Otoparklar.....                        | 35         |
| 2.4.7.1. Araç Sahipliği .....                                    | 35         |
| 2.4.7.2. Otopark Düzenlemeleri.....                              | 40         |
| 2.4.8. Yolağı, Trafik ve Dolaşım Sistemi.....                    | 44         |
| 2.4.8.1. Yolağı .....                                            | 44         |
| 2.4.8.2. Kazalar .....                                           | 51         |
| 2.4.8.3. Çevresel Etkiler .....                                  | 69         |
| <b>2.5. KENTLERARASI ULAŞIM BİLGİLERİ.....</b>                   | <b>75</b>  |
| 2.5.1. Demiryolu Ulaşımı .....                                   | 75         |
| 2.5.2. Havayolu Ulaşımı .....                                    | 78         |
| 2.5.3. Karayolu Ulaşımı .....                                    | 79         |
| <b>3. YENİ BİLGİ TOPLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ .....</b>       | <b>81</b>  |
| <b>3.1. TRAFİK KESİT SAYIMLARI.....</b>                          | <b>81</b>  |
| 3.1.1. Amaç.....                                                 | 81         |
| 3.1.2. Uygulama.....                                             | 81         |
| 3.1.2.1. Sayıma İlişkin Bilgiler.....                            | 81         |
| 3.1.2.2. Sayım Bilgilerinin İşlenmesi .....                      | 83         |
| 3.1.3. Trafik Sayımı Bulguları .....                             | 83         |
| 3.1.3.1. Araç Sayıları ve Trafik İçindeki Payları .....          | 83         |
| 3.1.3.2. Yolcu Sayıları ve Türel Dağılım .....                   | 88         |
| 3.1.3.3. Araç Dolulukları .....                                  | 91         |
| 3.1.4. Önemli Bulgular.....                                      | 96         |
| <b>3.2. HIZ SEYAHAT SÜRESİ ve GECİKME ETÜDLERİ.....</b>          | <b>97</b>  |
| 3.2.1. Amaç, Yöntem ve Hazırlıklar .....                         | 97         |
| 3.2.2. Uygulama.....                                             | 97         |
| 3.2.3. Toplanan Bilginin Değerlendirilmesi ve Bulgular .....     | 98         |
| <b>3.3. YOL KENARI OTO PARK KULLANIM ETÜDÜ .....</b>             | <b>101</b> |

|                                                                     |            |
|---------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>3.4. YOL DIŞI OTO PARK KULLANIM ETÜDÜ .....</b>                  | <b>118</b> |
| <b>3.5. OTO PARK KULLANICI ANKETLERİ.....</b>                       | <b>121</b> |
| <b>4. EKLER .....</b>                                               | <b>128</b> |
| <b>EK-1 ÖZEL HALK OTOBÜS VE MİNİBÜSLERİ GÜZERGAH ŞEMALARI .....</b> | <b>129</b> |
| <b>EK-2 OTOBÜS VE MİNİBÜSLERİN DURAKLI GÜZERGAH LİSTESİ.....</b>    | <b>133</b> |
| <b>EK-3 TRAFİK KESİT SAYIMLARI UYGULAMA KILAVUZU.....</b>           | <b>135</b> |
| <b>EK-4 TRAFİK KESİT SAYIMLARI SAYIM FORMLARI .....</b>             | <b>138</b> |
| <b>EK-5 TRAFİK SAYIMLARI GRAFİK GÖSTERİMLERİ .....</b>              | <b>140</b> |
| <b>EK-6 HIZ ETÜTLERİ ÖRNEK FORMU .....</b>                          | <b>168</b> |
| <b>EK-7 OTO PARK KULLANICI ANKET FORMU .....</b>                    | <b>169</b> |

## TABLOLAR

|              |                                                                                                            |    |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| TABLO-2.3.1  | NÜFUS GELİŞİMİ (1970-2000).....                                                                            | 11 |
| TABLO-2.3.2  | KENTSEL NÜFUSLARIN TOPLAM NÜFUSLARA ORANLARI .....                                                         | 11 |
| TABLO-2.3.3  | TEKİRDAĞ İLÇELERİ KENTSEL NÜFUS GELİŞİMLERİ .....                                                          | 13 |
| TABLO-2.4.1  | ÖZEL HALK OTOBÜS VE MİNİBÜS HATLARI.....                                                                   | 19 |
| TABLO-2.4.2  | ÇEVRE YERLEŞİM TOPLU TAŞIM ARAÇLARI SAYISI VE TERMİNAL ALANLARI... <b>HATA! YER İŞARETİ TANIMLANMAMIŞ.</b> |    |
| TABLO-2.4.3  | KÖY MİNİBÜSLERİ YOLCU TAŞIMA FİYAT TARİFESİ .....                                                          | 25 |
| TABLO-2.4.4  | TAKSİ DURAKLARI VE TAKSİ SAYILARI .....                                                                    | 26 |
| TABLO-2.4.5  | ÇORLU İLÇESİNDE KAYITLI MOTORLU TAŞITLARIN KOMPOZİSYONU (31.12.2004) .....                                 | 36 |
| TABLO-2.4.6  | ÇORLU İLÇESİNDE KAYITLI MOTORLU TAŞITLARIN GELİŞİMİ (2001-2004) .....                                      | 37 |
| TABLO-2.4.7  | HEYKEL MEYDANI BELEDİYE YERALTI OTO PARKI KULLANIM BEDELLERİ .....                                         | 41 |
| TABLO-2.4.8  | 2002 VE 2003 YILLARINDA ÇORLU İLÇESİNDEKİ TRAFİK KAZALARI .....                                            | 51 |
| TABLO-2.4.9  | KAZALARA KARIŞAN ARAÇLARIN CİNSLERİ (2002-2003) .....                                                      | 52 |
| TABLO-2.4.10 | OLUŞ BİÇİMLERİNE GÖRE KAZALARIN DAĞILIMI (2002-2003) .....                                                 | 53 |
| TABLO-2.4.11 | KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003).....                                                                 | 54 |
| TABLO-2.4.12 | KAZALARIN HAFTANIN GÜNLERİNE DAĞILIMI.....                                                                 | 55 |
| TABLO-2.4.13 | KAZALARIN GÜN İÇİNDE DAĞILIMI.....                                                                         | 56 |
| TABLO-2.4.14 | KAZALARA KARIŞAN SÜRÜCÜLERİN YAŞLARI .....                                                                 | 57 |
| TABLO-2.4.15 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALAR (2002-2003) .....                                                            | 59 |
| TABLO-2.4.16 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN OLUŞ ŞEKİLLERİ (2002-2003).....                                            | 60 |
| TABLO-2.4.17 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003).....                                           | 61 |
| TABLO-2.4.18 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN GÜNLERE DAĞILIMI (2002-2003).....                                          | 62 |
| TABLO-2.4.19 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN SAATLERE DAĞILIMI (2002-2003).....                                         | 62 |
| TABLO-2.4.20 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALAR (2002-2003).....                                                              | 63 |
| TABLO-2.4.21 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN OLUŞ BİÇİMLERİ (2002-2003) .....                                            | 64 |
| TABLO-2.4.22 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003) .....                                           | 65 |
| TABLO-2.4.23 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN GÜNLERE DAĞILIMI (2002-2003) .....                                          | 66 |
| TABLO-2.4.24 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN SAATLERE DAĞILIMI (2002-2003) .....                                         | 67 |
| TABLO-2.4.25 | BAZI GÜRÜLTÜ TÜRLERİNİN DESİBEL DERECELERİ .....                                                           | 69 |
| TABLO-2.4.26 | ÇEŞİTLİ KULLANIM ALANLARININ KABUL EDİLEBİLİR ÜST GÜRÜLTÜ SEVİYELERİ.....                                  | 70 |
| TABLO-2.4.27 | GÜRÜLTÜ DÜZEYLERİNE GÖRE MARUZ KALINAN SÜRE SINIRLARI .....                                                | 70 |
| TABLO-2.4.28 | HAFTA İÇİ GÜNLERDE ÇORLU KENT KORİDORLARINDA GÜRÜLTÜ DÜZEYLERİ.....                                        | 71 |
| TABLO-2.4.29 | ÇORLU ORGANİZE SANAYİ BÖLGESİNDE GÜRÜLTÜ DÜZEYLERİ.....                                                    | 72 |
| TABLO-2.4.30 | HAFTA SONU GÜNLERDE ÇORLU KENT KORİDORLARINDA GÜRÜLTÜ DÜZEYLERİ.....                                       | 72 |
| TABLO-2.4.31 | ÇORLU KENT KORİDORLARINDAKİ GÜRÜLTÜ ÖLÇÜMLERİNİN ORTALAMALARI.....                                         | 73 |
| TABLO-2.5.1  | ÇORLU TREN İSTASYONU YÜK MİKTARLARI VE YOLCU SAYILARI .....                                                | 76 |
| TABLO-2.5.2  | ÇORLU GAR 2004 YILI YOLCU VE YÜK TAŞIMALARI .....                                                          | 77 |
| TABLO-2.5.3  | ÇORLU GAR HİZMETLERİNİN 2003-2004 YILLARININ KIYASLANMASI.....                                             | 78 |
| TABLO-2.5.4  | ÇORLU GAR 2004 YILI GELİR VE GİDERLERİ .....                                                               | 78 |



|              |                                                                                  |     |
|--------------|----------------------------------------------------------------------------------|-----|
| TABLO-3.1.1  | TRAFİK SAYIM NOKTALARININ YERLERİ.....                                           | 81  |
| TABLO-3.1.2  | TRAFİK SAYIMI BİLGİLERİ .....                                                    | 81  |
| TABLO-3.1.3  | KULLANILAN ARAÇ DOLULUK DEĞERLERİ .....                                          | 83  |
| TABLO-3.1.4  | SAYIM NOKTALARINDAN GEÇEN ARAÇ SAYILARI .....                                    | 84  |
| TABLO-3.1.5  | SAYIM NOKTALARINDA TÜRLERİN PAYI .....                                           | 86  |
| TABLO-3.1.6  | SAYIM NOKTALARINDA TOPLUTAŞIM ARAÇLARININ PAYI .....                             | 87  |
| TABLO-3.1.7  | YOLCU SAYILARI VE TÜRLERE DAĞILIMI.....                                          | 88  |
| TABLO-3.1.8  | KESİTLERDE YOLCU PAYLARI .....                                                   | 89  |
| TABLO-3.1.9  | KESİTLERDE TOPLUTAŞIM YOLCU PAYLARI.....                                         | 90  |
| TABLO-3.1.10 | SAYIM NOKTALARINDA ORTALAMA ARAÇ DOLULUKLARI.....                                | 91  |
| TABLO-3.2.1  | ÖZEL OTOLARDA ÖLÇÜLEN ORTALAMA HIZLAR 1 No'LU KORİDOR .....                      | 99  |
| TABLO-3.2.2  | ÖZEL OTOLARDA ÖLÇÜLEN ORTALAMA HIZLAR 2 No'LU KORİDOR .....                      | 99  |
| TABLO-3.2.3  | ÖZEL OTOLARDA ÖLÇÜLEN ORTALAMA HIZLAR 3 No'LU KORİDOR .....                      | 99  |
| TABLO-3.2.4  | ÖZEL OTOLARDA ÖLÇÜLEN ORTALAMA HIZLAR 4 No'LU KORİDOR .....                      | 100 |
| TABLO-3.2.5  | ÖZEL OTOLARDA ÖLÇÜLEN ORTALAMA HIZLAR 5 No'LU KORİDOR .....                      | 100 |
| TABLO-3.3.1  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLARIN SAATLERE GÖRE DEĞİŞİMİ (17.02.2005).....          | 103 |
| TABLO-3.3.2  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLAR VE KALIŞ SÜRELERİ (17.02) .....                     | 105 |
| TABLO-3.3.3  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLAR VE KALIŞ SÜRELERİ (17.02) .....                     | 106 |
| TABLO-3.3.4  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLAR VE KALIŞ SÜRELERİ (18.02.2005) .....                | 107 |
| TABLO-3.3.5  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ (18.02.2005) ..... | 108 |
| TABLO-3.3.6  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 109 |
| TABLO-3.3.7  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 110 |
| TABLO-3.3.8  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 112 |
| TABLO-3.3.9  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 113 |
| TABLO-3.3.10 | 3. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARININ GÜN İÇİNDE DEĞİŞİMİ.....                   | 114 |
| TABLO-3.3.11 | 3. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 115 |
| TABLO-3.3.12 | 4. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 116 |
| TABLO-3.3.13 | 4. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 117 |
| TABLO-3.4.1  | BELEDİYE AÇIK OTO PARKI GİREN ARAÇLARIN SAATLERE DAĞILIMI .....                  | 119 |
| TABLO-3.4.2  | BELEDİYE AÇIK OTO PARKINA GİREN ARAÇLARIN KALIŞ SÜRELERİNE DAĞILIMI .....        | 121 |
| TABLO-3.5.1  | OTOPARK KULLANICILARININ YOLCULUK AMAÇLARI .....                                 | 121 |
| TABLO-3.5.2  | OTOPARK KULLANICILARININ OTOMOBİL KULLANIM SIKLIKLARI .....                      | 122 |
| TABLO-3.5.3  | YOLCULUK AMAÇLARI VE OTOMOBİL KULLANIM SIKLIKLARI DEĞERLENDİRMESİ .....          | 123 |
| TABLO-3.5.4  | PARK SÜRELERİ .....                                                              | 124 |
| TABLO-3.5.5  | YOLCULUK AMAÇLARI VE PARK SÜRELERİ DEĞERLENDİRMESİ.....                          | 125 |
| TABLO-3.5.6  | PARK SÜRELERİ VE OTOMOBİL KULLANIM SIKLIKLARI DEĞERLENDİRMESİ .....              | 125 |
| TABLO-3.5.7  | OTOPARK KULLANICILARININ ŞİKAYETLERİ .....                                       | 126 |
| TABLO-3.5.8  | ŞİKAYETİ VEYA SORUNU OLAN OTO PARK KULLANICILARININ ÖNERİLERİ .....              | 127 |

## ŞEKİLLER

|              |                                                                               |    |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| ŞEKİL-1.1.1  | ÇALIŞMANIN YÖNTEMİ VE AŞAMALARI .....                                         | 3  |
| ŞEKİL-2.1.1  | ÇORLU MERKEZ İLÇE VE ÇEVRE YERLEŞMELERİN ULAŞIM BAĞLANTILARI .....            | 5  |
| ŞEKİL-2.3.1  | KENTSEL NÜFUSLARIN TOPLAM NÜFUSLARA ORANLARI .....                            | 12 |
| ŞEKİL-2.3.2  | ÇORLU İLÇE NÜFUSUNUN YAŞ VE CİNSİYET GRUPLARINA DAĞILIMI.....                 | 12 |
| ŞEKİL-2.3.3  | ÇORLU İLÇE NÜFUSUNUN EĞİTİM DURUMU .....                                      | 13 |
| ŞEKİL-2.3.4  | İLÇELERİN İL NÜFUSUNDAN ALDIKLARI PAY .....                                   | 14 |
| ŞEKİL-2.3.5  | YAPILAN İŞE GÖRE İSTİHDAM EDİLEN NÜFUS .....                                  | 15 |
| ŞEKİL-2.3.6  | EKONOMİK FAALİYETE GÖRE İSTİHDAM EDİLEN NÜFUS.....                            | 15 |
| ŞEKİL-2.4.1  | MİNİBÜS HAT GÜZERGAHLARI .....                                                | 23 |
| ŞEKİL-2.4.2  | KENT MERKEZİNDEKİ TAKSİ DURAKLARI .....                                       | 28 |
| ŞEKİL-2.4.3  | ÇORLU İLÇESİNDE KAYITLI MOTORLU TAŞITLARIN KOMPOZİSYONU (31.12.2004) .....    | 36 |
| ŞEKİL-2.4.4  | ÇORLU İLÇESİNE KAYITLI MOTORLU TAŞITLARDAKİ ARTIŞLAR (2001-2004) .....        | 38 |
| ŞEKİL-2.4.5  | ÇORLU İLÇESİNDE MOTORLU TAŞIT VE OTOMOBİLLERDEKİ ARTIŞLAR (2001-2004).....    | 38 |
| ŞEKİL-2.4.6  | ÇORLU İLÇESİNDE MOTORLU TAŞITLARIN ARTIŞLARI (2001-2004).....                 | 39 |
| ŞEKİL-2.4.7  | ÇORLU İLÇESİNDE MOTORLU TAŞITLARIN YILLIK ARTIŞ HIZLARI (2003-2004) .....     | 39 |
| ŞEKİL-2.4.8  | BELEDİYE ARKASI KATLI OTOPARKINDA KALIŞ SÜRESİNE GÖRE KULLANIM BEDELLERİ..... | 42 |
| ŞEKİL-2.4.9  | HEYKEL MEYDANI KATLI OTOPARKINDA KALIŞ SÜRESİNE GÖRE KULLANIM BEDELLERİ.....  | 42 |
| ŞEKİL-2.4.10 | ÇORLU'NUN DIŞ BAĞLANTILARI VE YOL ŞEBEKESİ .....                              | 46 |
| ŞEKİL-2.4.11 | MERKEZ ALANDAKİ TEK YÖNLÜ CADDE VE SOKAKLAR.....                              | 47 |
| ŞEKİL-2.4.12 | SİNYALİZE KAVŞAKLARIN YERLERİ.....                                            | 48 |
| ŞEKİL-2.4.13 | 2002 VE 2003 YILLARINDA ÇORLU İLÇESİNDEKİ TRAFİK KAZALARI .....               | 51 |
| ŞEKİL-2.4.14 | KAZALARA KARIŞAN ARAÇLARIN CİNSLERİ (2002-2003) .....                         | 53 |
| ŞEKİL-2.4.15 | OLUŞ BİÇİMLERİNE GÖRE KAZALARIN DAĞILIMI (2002-2003) .....                    | 54 |
| ŞEKİL-2.4.16 | KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003).....                                    | 55 |
| ŞEKİL-2.4.17 | KAZALARIN HAFTANIN GÜNLERİNE DAĞILIMI .....                                   | 56 |
| ŞEKİL-2.4.18 | KAZALARIN GÜN İÇİNDE DAĞILIMI .....                                           | 57 |
| ŞEKİL-2.4.19 | KAZALARA KARIŞAN SÜRÜCÜLERİN YAŞLARI .....                                    | 58 |
| ŞEKİL-2.4.20 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALAR (2002-2003) .....                               | 59 |
| ŞEKİL-2.4.21 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN OLUŞ ŞEKİLLERİ (2002-2003).....               | 60 |
| ŞEKİL-2.4.22 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003).....              | 61 |
| ŞEKİL-2.4.23 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN GÜNLERE DAĞILIMI (2002-2003).....             | 62 |
| ŞEKİL-2.4.24 | SAĞLIK MAHALLESİNDEKİ KAZALARIN SAATLERE DAĞILIMI (2002-2003).....            | 63 |
| ŞEKİL-2.4.25 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALAR DAĞILIMI (2002-2003) .....                       | 64 |
| ŞEKİL-2.4.26 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN OLUŞ BİÇİMLERİ (2002-2003) .....               | 65 |
| ŞEKİL-2.4.27 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN AYLARA DAĞILIMI (2002-2003) .....              | 66 |
| ŞEKİL-2.4.28 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN GÜNLERE DAĞILIMI (2002-2003) .....             | 67 |
| ŞEKİL-2.4.29 | İTFAİYE MEYDANINDAKİ KAZALARIN SAATLERE DAĞILIMI (2002-2003).....             | 68 |
| ŞEKİL-2.4.30 | KAZALARIN YOĞUNLAŞTIĞI NOKTALAR.....                                          | 68 |

|              |                                                                                 |     |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|
| ŞEKİL-2.4.31 | ÇORLU KENT KORİDORLARINDAKİ GÜRÜLTÜ ÖLÇÜMLERİNİN ORTALAMALARI.....              | 74  |
| ŞEKİL-3.1.1  | SAYIM NOKTALARININ YERLERİ .....                                                | 82  |
| ŞEKİL-3.1.2  | TRAFİK SAYIM NOKTALARINDA SAATLİK TOPLAM YOLCU SAYILARI (08:00-09:00).....      | 92  |
| ŞEKİL-3.1.3  | TRAFİK SAYIM NOKTALARINDA SAATLİK ARAÇ SAYILARI (08:00-09:00) .....             | 93  |
| ŞEKİL-3.1.4  | TRAFİK SAYIM NOKTALARINDA SAATLİK TOPLUTAŞIM YOLCU SAYILARI (07:00-08:00) ..... | 94  |
| ŞEKİL-3.1.5  | TRAFİK SAYIM NOKTALARINDA SAATLİK TOPLUTAŞIM ARAÇ SAYILARI (07:00-08:00).....   | 95  |
| ŞEKİL-3.2.1  | GEÇİKME-HIZ ETÜDÜ YAPILAN KORİDORLAR.....                                       | 98  |
| ŞEKİL-3.3.1  | YOL KANARI VE YOL DIŞI OTO PARK ETÜDÜ YERLERİ.....                              | 101 |
| ŞEKİL-3.3.2  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLARIN GÜN İÇİNDE DEĞİŞİMİ (17.02.2005).....            | 103 |
| ŞEKİL-3.3.3  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLAR VE KALIŞ SÜRELERİNİN DAĞILIMI (17.02.05).....      | 104 |
| ŞEKİL-3.3.4  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ (17.02).....      | 105 |
| ŞEKİL-3.3.5  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ (17.02).....      | 106 |
| ŞEKİL-3.3.6  | 1. BÖLÜMDE SAATLERE GÖRE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI (18.02).....                   | 108 |
| ŞEKİL-3.3.7  | 1. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ (18.02.2005)..... | 109 |
| ŞEKİL-3.3.8  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLARIN GÜN İÇİNDE DEĞİŞİMİ .....                        | 110 |
| ŞEKİL-3.3.9  | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ .....             | 111 |
| ŞEKİL-3.3.10 | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLARIN GÜN İÇİNDE DEĞİŞİMİ .....                        | 112 |
| ŞEKİL-3.3.11 | 2. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....              | 113 |
| ŞEKİL-3.3.12 | 3. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇLARIN GÜN İÇİNDEKİ DEĞİŞİMİ .....                      | 114 |
| ŞEKİL-3.3.13 | 3.BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....               | 115 |
| ŞEKİL-3.3.14 | 4. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ.....              | 117 |
| ŞEKİL-3.3.15 | 4. BÖLÜMDE PARK EDEN ARAÇ SAYILARI VE KALIŞ SÜRELERİ İLİŞKİSİ .....             | 118 |
| ŞEKİL-3.4.1  | BELEDİYE AÇIK OTO PARKINA GİREN ARAÇLARIN SAATLERE DAĞILIMI.....                | 119 |
| ŞEKİL-3.4.2  | BELEDİYE AÇIK OTO PARKI ARAÇLARIN KALIŞ SÜRELERİNE GÖRE DAĞILIMI.....           | 120 |
| ŞEKİL-3.4.3  | BELEDİYE AÇIK OTO PARKI ARAÇLARIN SAYISI VE PARK YERİ KULLANIMI .....           | 120 |
| ŞEKİL 3.5.1  | OTO PARK KULLANICILARININ YOLCULUK AMAÇLARI.....                                | 122 |
| ŞEKİL-3.5.2  | OTO PARK KULLANICILARININ OTOMOBİL KULLANIM SIKLIKLARI .....                    | 123 |
| ŞEKİL-3.5.3  | PARK SÜRELERİ .....                                                             | 124 |
| ŞEKİL-3.5.4  | OTO PARK KULLANICILARININ ŞİKAYETLERİ .....                                     | 126 |
| ŞEKİL-3.5.5  | ŞİKAYETİ VEYA SORUNU OLAN OTO PARK KULLANICILARININ ÖNERİLERİ .....             | 127 |

## FOTOĞRAFLAR

|             |                                                                                    |     |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| FOTO-2.1.1  | MERKEZE DÖNÜŞEN GELENEKSEL DOKUDA YOL KULLANIMI.....                               | 7   |
| FOTO-2.1.2  | MERKEZE DÖNÜŞEN YENİ DOKUDA YOL KULLANIMI .....                                    | 7   |
| FOTO-2.1.3  | PLANLI KONUT ALANLARINDA YAYALAR VE TAŞITLAR .....                                 | 8   |
| FOTO-2.1.4  | YENİ KONUT ALANLARINDA YAYALAR VE TAŞITLAR.....                                    | 8   |
| FOTO-2.4.1  | MERKEZDE KUMYOL CADDESİNDE ÖZEL HALK OTOBÜSÜ VE ÖZEL HALK MİNİBÜSLERİ .....        | 22  |
| FOTO-2.4.2  | SAĞLIK MAHALLESİ HAREKET NOKTASINDA ÖZEL HALK OTOBÜSÜ VE ÖZEL HALK MİNİBÜSLERİ ... | 22  |
| FOTO-2.4.3  | BORSA MEYDANINDA ÇEVRE YERLEŞMELERİN OTOBÜSLERİ.....                               | 27  |
| FOTO-2.4.4  | KENT MERKEZİNDE TAKSİ DURAĞI.....                                                  | 27  |
| FOTO-2.4.5  | ATATÜRK BULVARINDA SERVİS ARAÇLARININ YOĞUNLUĞU.....                               | 29  |
| FOTO-2.4.6  | ATATÜRK BULVARINDA SERVİS ARAÇLARI BEKLEYEN SANAYİ ÇALIŞANLARI.....                | 29  |
| FOTO-2.4.7  | HİZMET SAATLERİ DIŞINDA SERVİS ARAÇLARININ TOPLUCA DEPOLANMASI.....                | 30  |
| FOTO-2.4.8  | HİZMET SAATLERİ DIŞINDA SERVİS ARAÇLARININ KONUT ALANLARINDA DEPOLANMASI.....      | 30  |
| FOTO-2.4.9  | PLANLI KONUT ALANLARINDA KALDIRIMI OLMAYAN YOLLAR.....                             | 32  |
| FOTO-2.4.10 | GELENEKSEL DOKUDAKİ YETERSİZ KALDIRIMLAR.....                                      | 32  |
| FOTO-2.4.11 | KALDIRIMLARA PARK EDEN OTOMOBİLLER .....                                           | 33  |
| FOTO-2.4.12 | KALDIRIMLARI İŞGAL EDEN TİCARETHANELER.....                                        | 33  |
| FOTO-2.4.13 | BELEDİYE YANINDAKİ TAŞITLARA KAPALI YOL KESİMİ .....                               | 34  |
| FOTO-2.4.14 | BELEDİYE YANINDAKİ TAŞITLARA KAPALI YOLDA DRENAJ SORUNLARI.....                    | 34  |
| FOTO-2.4.15 | BELEDİYE ARKASI OTO PARKIN AÇIK BÖLÜMÜ.....                                        | 43  |
| FOTO-2.4.16 | BELEDİYE ARKASI YERALTI OTO PARKI .....                                            | 43  |
| FOTO-2.4.17 | STANDART DIŞI TRAFİK İŞARETLEMESİ.....                                             | 49  |
| FOTO-2.4.19 | STANDART DIŞI KAVŞAK DÜZENLEMESİ .....                                             | 49  |
| FOTO-2.4.20 | TRAFİK İŞARETLEMESİNDEKİ YETERSİZ BAKIM VE ONARIM.....                             | 50  |
| FOTO-2.4.21 | TRAFİK İŞARETLEMESİNDEKİ YETERSİZ BAKIM VE ONARIM.....                             | 50  |
| FOTO-2.5.1  | ÇORLU GARDA EDİRNE YÖNÜNDE GİDEN TREN YOLCULARI .....                              | 76  |
| FOTO-3.3.1  | OMURTAK CADDESİNDE YOL KENARI OTO PARK ETÜDÜ GERÇEKLEŞTİRİLMESİ .....              | 102 |
| FOTO-3.3.2  | OMURTAK CADDESİ 1. BÖLÜM ETÜT ALANINDA PARK EDEN ARAÇLAR.....                      | 102 |
| FOTO-3.3.3  | 4. BÖLÜMDE YOLA DİK VE PARALEL PARK EDEN ARAÇLAR.....                              | 116 |

# ÇORLU BELEDİYESİ KENTİÇİ ULAŞIM VE TRAFİK PLANI İLE ULAŞIM VE TRAFİK İYİLEŞTİRME ETÜT VE PROJELERİ HAZIRLANMASI İŞİ

## RAPOR-1 MEVCUT VE YENİ BİLGİ TOPLAMA ÇALIŞMALARI

### 1. GİRİŞ VE YÖNTEM

Trakya'nın en önemli sanayi kuruluşlarının yer aldığı, çalışan nüfusun büyük oranlara ulaştığı Çorlu ilçesi hızlı bir kentsel gelişim göstermektedir. Kentin ve ekonomisinin hızlı gelişimi kentteki hareketlilik oranlarını artırmakta, gelişen tarım ve sanayi sonucunda yolculuk talebi ve taşıt sahipliği hızla artmaktadır. Özellikle kent merkezinde ve ana koridorlarda önemli sıkışıklıklar oluşmakta, kentte hızla gelişen toplu konut alanlarına paralel olarak gelişememiş toplu ulaşım sistemi bir yandan konutlar ve merkez arasındaki erişimi zorlaştırmakta, diğer yandan da kent merkezindeki trafik düzenlemelerinin yetersizliği sebebiyle kent merkezinin zaten yetersiz olan ana koridorları akan trafik için değil, duran trafik için kullanılmaktadır.

Çorlu'nun, sadece kendi yerleşim lekesi içinde değil, çevresindeki sanayi kuruluşları ve yerleşim alanları ile de yakın günlük ilişkileri bulunduğundan, kent üzerindeki yolculuk talepleri daha da yükselmektedir. Kentin İstanbul ve Anadolu ile Trakya ve Avrupa arasındaki konumu sebebiyle, kent ulaşım sistemi üzerinde transit trafiğin, özellikle bölgesel yolcu ve yük taşımalarının da ek bir baskısı bulunmaktadır.

Çorlu Belediyesi yetki alanındaki ulaşım ve trafik sisteminin altyapı ve işletmeciliğindeki darboğazların teşhis edilmesi ve mevcut sistemin verimliliğinin düşük maliyetli yatırımlarla ve kısa dönem içinde uygulanacak düzenlemelerle iyileştirilmesi için bu çalışmayı başlatmıştır.

Yöntemi ve aşamaları **Şekil-1.1.1**'de görülen çalışma beş ayrı raporda toplanacaktır.

**Rapor-1;** Kentteki mevcut ulaşım altyapısı ve işletmeciliğinin durumunu, imkanlarını ve kısıtlarını tespit edebilmek için yapılan farklı niteliklerde bilgi toplama ve değerlendirme çalışmalarını aktarmaktadır. Bir yandan çeşitli kamu ve özel kurumların ellerinde mevcut bulunan ulaşım ve trafik ile ilgili, ya da ulaşım taleplerini etkileyen mevcut bilgiler derlenmiş bir şekilde, diğer yandan da, yapılan sayım, anket ve çeşitli etütlerle toplanan bilgiler değerlendirilerek bu raporda verilmektedir.

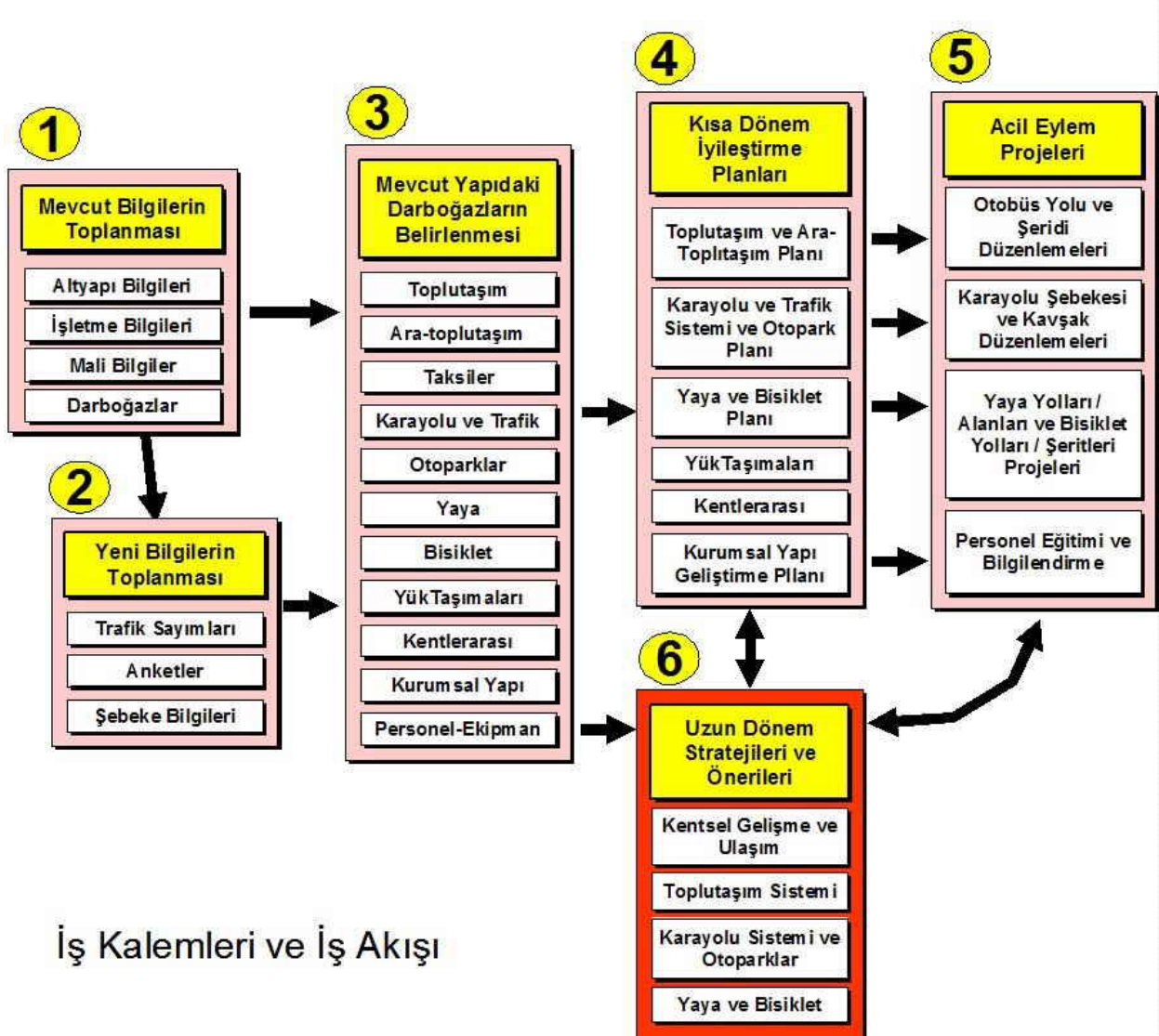
**Rapor-2;** Öncelikle Rapor-1 kapsamında verilen toplanan bilgilere dayanarak kent ulaşım sisteminde mevcut ve kısa dönemde oluşması beklenen sorunları, yetersizlikleri ve darboğazları belirtmekte, ulaşım sisteminin ve kentiçi ulaşım türlerinin kapsamlı bir performans analizini yapmaktadır. Ortaya konulan sorunlar dikkate alınarak bir sonraki

iş kapsamında kent genelinde geliştirilecek kısa dönemli çözüm önerilerini yönlendirecek kısa dönem politika ve stratejileri de bu raporda yer almaktadır.

**Rapor-3;** Rapor-2 kapsamında verilen mevcut ve kısa dönemde oluşması beklenen sorunlara, yine aynı raporda belirtilen kısa dönem politika ve stratejileriyle, kısa dönemde uygulanabilir çözümler geliştirilmesi ve sistemin işleyişinin iyileştirilmesi için hazırlanan “**Çorlu Ulaşım ve Trafik İyileştirme Planı**”nı aktarmaktadır. Ayrıca Çorlu Belediyesinin, kısa dönemli düzenleme önlemlerini içeren projelerinin yanısıra, uzun dönemdeki kentsel yapı ve ulaşım sisteminin gelişmesi konusundaki çalışmalarına ve projelerine ışık tutacak Çorlu için “**Uzun Dönemli Ulaşım Politika ve Stratejileri**”de bu raporda yer almaktadır.

**Rapor-4;** Rapor-3 kapsamında aktarılan “İyileştirme Planları” ile önerilen kararlar ve düzenlemelerin en kısa sürede uygulamaya konabilmesi amacıyla hazırlanan avan projeleri tanımlanmaktadır. Kentin toplam uzunluğu yaklaşık 30 km.ye ulaşan çeşitli koridorlarında, farklı unsurları içeren 1/1000 ölçekli projeler ve 20 önemli kavşağın 1/500 ölçekli trafik düzenleme projeleri bu raporun ekidir.



**Şekil-1.1.1 Çalışmanın Yöntemi ve Aşamaları**

## 2. MEVCUT BİLGİLERİN TOPLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu iş tanımı çerçevesinde kentin bölge içindeki yerini ve farklı kentsel arazi kullanımları arasındaki ilişkileri sayısal olarak belirleyecek nitelikteki bilgiler toplanmıştır. Kentin geçmişteki özelliklerinin yanı sıra mevcut yapısının açıklanmasına yardımcı olacak nüfus, iş gücü, öğrenci sayıları, gelir dağılımı, oto sahipliği, arazi kullanımı, gelişme eğilimleri gibi demografik, sosyo-ekonomik ve mekansal veriler ile planlanan ve devam eden proje ve yatırımlara ilişkin bilgiler kamu ve özel kuruluşlardan toplanmıştır.

Kentin ulaşım yapısını ve özelliklerini tanımlamak için gerekli olan kent içi ve kentler arası, kent-il arası, kent-beldeler arası, kent-köyler arası ulaşım sistemleri ile ilgili bilgiler derlenmiş, kent dışı ve kent içi yük ve yolcu hareketleri, yük cinsleri, yolculuk türleri, başlangıç ve bitiş noktaları gibi bilgiler elde edilmiştir.

Çalışmanın ileriki aşamalarında belirtilen işlerin gerçekleştirilmesi sırasında gerekli olacak eksik bilgilerin tamamlanması, eski bilgilerin güncelleştirilmesi ve veri tabanının güvenilirliğinin artırılması ve tutarlılığının sağlanması amacıyla ulaşımaya yönelik bilgi eksiklikleri tanımlanmıştır.

### 2.1. ÇORLU KENTİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

#### Genel ve Yapısal Özellikler:

**İklim Verileri:** Çorlu Trakya Bölgesinin en az yağış alan bölgesinde yer almaktadır. Yılda düşen yağış miktarı 545 mm (kg/m<sup>2</sup>)' dir. En çok yağış kış aylarında düşerken (%40), sonbahar aylarında yıllık yağışların %30'u, ilkbahar aylarında %20'si, yaz aylarında ise %20'si düşmektedir.

En yüksek sıcaklık ortalaması 18,2 C, en düşük sıcaklık ortalaması 8,1 C olan Çorlu'nun yıllık sıcaklık ortalaması 12,6 C'dir.

Kentte hakim rüzgarın yönü kuzey-kuzeydoğudur. Rüzgarın hızı 3,6 m/sn'ye kadar yükselmektedir. Kuzey rüzgarları genelde yağış getirmemektedir. Güney-güneybatı yönlü lodos ve kıble rüzgarları kente yağış getiren rüzgarlardır. Kışın esen karayel ise kar getirmektedir.

**Topoğrafya:** Çorlu İlçesinde arazinin kotu 40 m.- 230 m. arasında değişmektedir. 100 metre ve 130 metre arasında değişen yükseklik değerleri alanda hakimdir. Yükseklik dere yatakları çevresinde 80 metre kotuna çıkmaktadır. Alanda en yüksek kota sahip ve 190 metreye sahip tepelerin yer aldığı hat, alanı doğu-batı yönünde bölmektedir. Taş ocaklarının bulunduğu alanın güney batısında yükseklik 60 metreden yüksek bir eğim derecesiyle 190 metreye kadar çıkmaktadır.

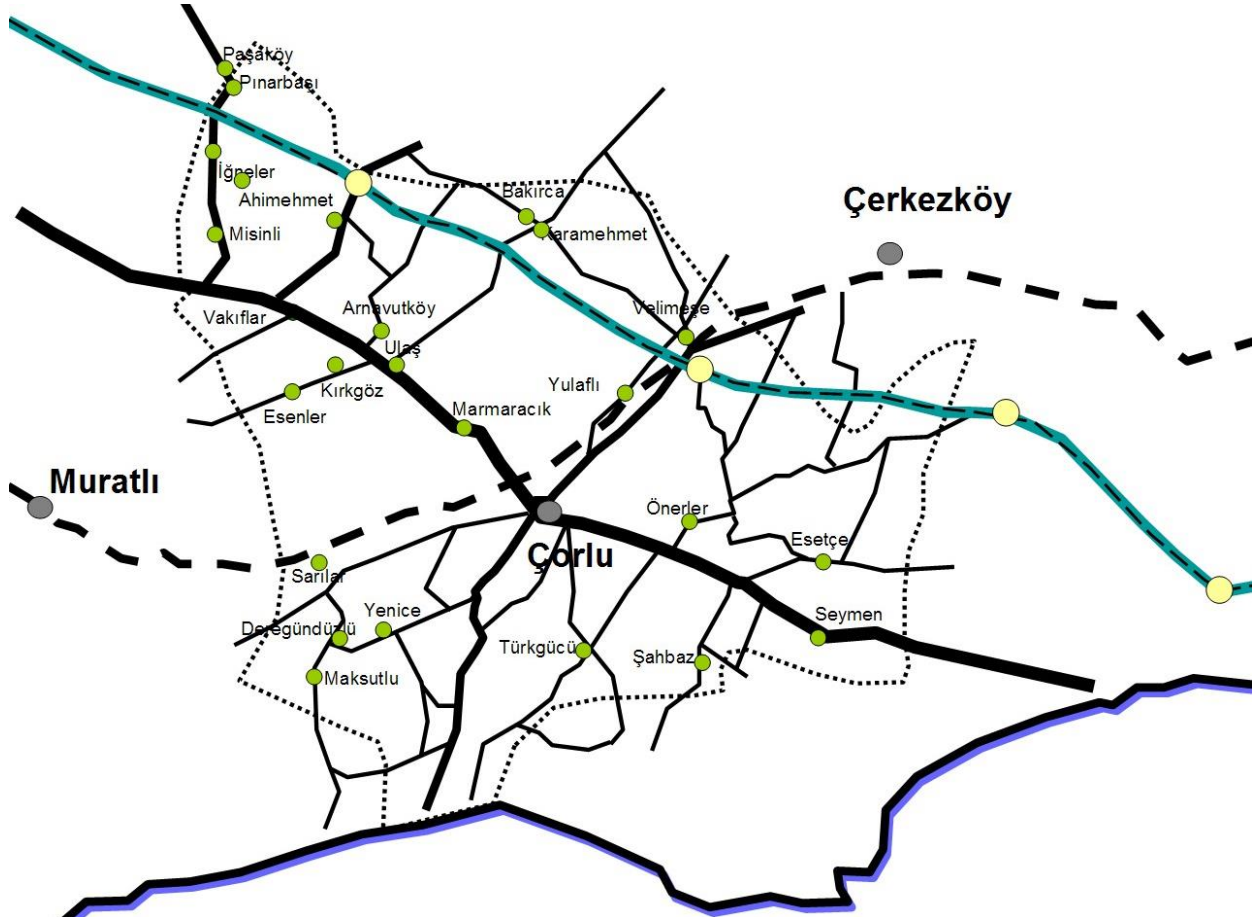
Çorlu ilçesinde arazinin %90'ı %0-10 arasında değişen eğime sahiptir. Genelde düz olarak değerlendirilebilecek yapı, dere yataklarının çevresinde kuzey- güney doğrultusunda değişkenlik göstermektedir. Çorlu ilçesi yükseklik yapısı açısından genel olarak incelendiğinde ise kotların güneyden kuzeye doğru arttığı görülmektedir.

### Çevre Yerleşmeler ve Ulaşım Özellikleri:

Trakya'nın ortasında yer alan Çorlu, Çerkezköy ile birlikte önemli bir sanayi ve istihdam odağı oluşturmaktadır. Çerkezköy ve Çorlu'nun ortasından geçen TEM Otoyolu her iki yerleşime de hizmet veren iki kavşakla bağlantılandırılmıştır. Trakya'nın ikinci önemli bağlantısı olan D-100 Karayolu Çorlu'nun içinden geçmektedir. Doğu-batı yönündeki bu iki koridorun yanısıra kuzey-güney doğrultusundaki Çerkezköy-Tekirdağ bağlantısı da Çorlu'da D-100 karayolunu kesmektedir (**Şekil-2.1.1**).

Çorlu'nun sanayi alanları kentin dört yöndeki bu karayolu bağlantıları üzerinde yerleşmiş olup, ayrıca Türkgücü köyü yolu da önemli bir sanayi aksı olarak gelişmiştir.

**Şekil-2.1.1 Çorlu Merkez İlçe ve Çevre Yerleşmelerin Ulaşım Bağlantıları**



### **Ulaşım Sistemini Etkileyen Arazi Kullanım Özellikleri:**

Merkez Alan: Kent merkezinin önemli bir bölümü, dar ve düzensiz sokaklara ve az katlı yapılara sahip geleneksel konut dokusunun, aynı yetersiz yol şebekesi üzerinde yüksek yoğunluklu (4-6 katlı) yapılara dönüşümüyle oluşmuştur. Yağ lekeli biçiminde ancak dört yöndeki kentlerarası ulaşım akslarının çekiciliği ile yayılarak büyüyen yerleşim alanında bu aksların kesiştiği bölge kentin merkezi olarak gelişmiştir.

Kentin ana ulaşım koridoru olan Omurtak Caddesi Heykel ve Hükümet Konağı arasında tek yönlü olarak kullanılmakta, diğer yönde hizmet veren Kumyol Caddesi ile bir çift oluşturmaktadır. Omurtak Caddesinin kent merkezinde (Heykel-Saray Caddesi arası) genişleyen kesiminde yol yüzeyinin önemli bir kısmı otopark ve indirme-bindirme amacıyla kullanılmakta, günün değişen kesimlerinde bu kesimde ikinci ve hatta üçüncü sıra otoparklar görülmektedir.

Geleneksel Konut Alanları: Motorlu taşıt trafiği öncesinde yapılaşmış bulunan geleneksel konut alanlarındaki yol şebekesi üzerine gerçekleşen kat artışları sonucunda yol şebekesi yetersiz kalmıştır. Artan konut sayısı ve otomobil sahipliği ile başlayan otopark yetersizliğinin ardından zemin katların ticaret kullanımına dönüşmesi ile yük taşıtlarının park, indirme ve bindirme ihtiyaçları da bu alanlardaki yol şebekesi üzerine ilave talepler yaratmıştır. Yeterli genişliğe sahip olmayan geleneksel dokudaki yol ve caddelerde yayalar ve taşıtlar için ayrı platformlar düzenlenmediği için yaya kaldırımları bulunmamakta, tüm yol kullanıcıları aynı platformu paylaşmaktadır.

Yeni Konut Alanları: Kentin güney ve doğu kesimlerindeki planlı konut alanları motorlu taşıt trafiği sonrasında gelişmekle birlikte motorlu taşıt trafiğini fazla dikkate almayan yol şebekeleri ile planlanmıştır. Sürekliliği olmayan yol bağlantıları, birbiri ile uyumsuz genişliğe sahip yol kesimleri, düzensiz kavşak açıları ve yol kademe-lenmesi olmaksızın planlanmış bu yeni yerleşim alanlarındaki yol şebekelerinin büyük bölümünde de yaya ve taşıtlar için ayrı yol yüzeyleri yapılmadığından kaldırımlar bulunmamakta, yayalar ve taşıtlar aynı platformu paylaşmaktadır.

Sanayi Alanları: Kentin dört yöndeki ulaşım aksları üzerinde yoğunlaşan sanayi kuruluşları kentteki çalışma yolculuklarının kent merkezinden kent dışına yönelmesini sağlamaktadır. Kentin bu özelliği sayesinde çalışma yolculukları merkezden dışarıya yönelerek merkez üzerindeki baskıları azaltmaktadır. Kent dışındaki sanayi alanlarında yoğunlaşan işgücünün yolculuklarına cevap veren fabrika servislerinin kent ulaşım sistemi ile bütünleşmeye çalıştığı koridorda oluşan yüksek trafik hacimleri sıkıntılar yaratmaktadır (**Foto-2.1.1- Foto-2.1.2- Foto-2.1.3- Foto-2.1.4**).



**Foto-2.1.1 Merkeze Dönüşen Geleneksel Dokuda Yol Kullanımı**



**Foto-2.1.2 Merkeze Dönüşen Yeni Dokuda Yol Kullanımı**





**Foto-2.1.3 Planlı Konut Alanlarında Yayalar ve Taşıtlar****Foto-2.1.4 Yeni Konut Alanlarında Yayalar ve Taşıtlar**

## 2.2. PLANLAMA ÇALIŞMALARI

### 2.2.1. Çevre Düzeni Planı

2001 yılında hazırlanan, 1/25.000 ölçekli Çorlu Çevre Düzeni Planı 28.01.2002 tarihinde onaylanmıştır.

Raporda 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planının hazırlanmasında uyulacak esaslar yer almaktadır.

### 2.2.2. Nazım İmar Planı

Çorlu'nun yürürlükte olan 1/5.000 ölçekli nazım imar planı And-Andmap-İnformap-Çağdaş ortak girişimi tarafından 2002 yılında hazırlanmıştır.

Nazım planın kapsadığı alanın büyüklüğü 8996 hektardır. Bu alan kuzey ve güney yönlerinde belediye sınırı ile sınırlanmıştır. Alan doğuda belediye sınırlarının dışına çıkmış, havaalanına dayanmıştır. Çorlu –Türkgücü yolu boyunca yer alan sanayi alanları plan kapsamındadır. Planlama alanı batıda tarım alanları ile sınırlanmıştır.

Plan raporuna göre; 2002 yılında planlama alanında mevcut konut alanlarının büyüklüğü 904 hektardır ve alanda 141.000 kişi yaşamaktadır. Planın tanımladığı nüfus yoğunlukları ile bu alanda 225.000 kişi yaşayabilecektir. Yapılan nüfus projeksiyonları sonucunda kentin hedef yılında 500.000 nüfusa ulaşacağı bulunmuştur. Planın 1191 hektar büyüklüğündeki gelişme konut alanlarında 275.000 kişi yerleşebilecektir.

Plan raporunda, Çorlu'nun önemli ulaşım akslarının kesiştiği bir noktada yer aldığı, buna rağmen yol standartlarının yetersizliği, yol kademelenmesinin olmaması ve bağlantı yollarının niteliksiz olması nedeniyle, çevre yerleşmeler ve Tekirdağ il merkezi ile ilişkilerin güçleştiği vurgulanmakta, planlama sürecinde, akıcı bir yol şeması kurulması, kentin kuzey ve güneyindeki fonksiyon alanlarını birbirine bağlayıcı ve besleyici nitelikte ring yolların düzenlenmesi, kent merkezinde de önemli bir olumsuzluk olarak görülen otopark sorununa çözüm getirilmesi gerektiği belirtilmektedir.

Planın ulaşım ile ilgili kararları aşağıda özetlenmiştir.

- Kent merkezinin ana ulaşım aksı E-5 karayoludur. Bu yol Karayollarının kararı doğrultusunda 50 metre olarak planlanmıştır. Ancak kent merkezinde mevcut yapılaşmanın yoğunluğu nedeni ile genişliği 25 metreye indirilmiş, Çorlu-Edirne-Tekirdağ kavşağından sonra 50 metre olarak devam ettirilmiştir.
- Planlama alanını etkileyen diğer yol E-5 karayoluna paralel olarak kentin kuzeyinden geçen ring yoldur. Bu yol kentin girişinde Emlak konutlarının bulunduğu bölgeden E-5 karayolundan bir kavşak ile ayrılarak kuzey batı yönünde ilerlemekte, Sağlık Mahallesinin uç kısmında çift düzlemli bir kavşak ile E-5 karayolu ile birle-

şip Tekirdağ istikametine doğru devam etmektedir. Bu yolun genişliği 50 metre olacaktır.

- Çorlu ile TEM otoyolunun bağlantısını sağlayan Çorlu-Çerkezköy ulaşım aksının genişliği 50 metre olarak belirlenmiştir. Yol her iki tarafında yer alan sanayi alanlarına giriş ve çıkışı sağlayacak yan yollarla desteklenmiştir. Sanayi alanları için toplayıcı ve bağlayıcı nitelikte 12 ve 15 metre genişliğinde ring yollar düzenlenmiştir.
- Çorlu-Tekirdağ karayolu 50 metre, Çorlu-Türkgücü yol aksı 30 metre genişliğinde düzenlenmiştir.
- E-5 karayolu üzerinde havaalanının bulunduğu kesimde bir kavşak oluşturulmuş, Türkgücü yönünde 50 metre genişliğinde bir yol önerilmiştir.
- Çorlu-Tekirdağ ve Çorlu-Türkgücü yollarına bağlanan ring yol 35 metreye genişletilmiştir. Yol Çorlu-Tekirdağ yol bağlantısından sonra 50 metreye genişleyerek Sağlık mahallesine kadar devam edecek, burada ikiye ayrılarak Tekirdağ yeni yoluna ve Edirne yoluna bağlanacaktır.
- Planlama alanının en güneyinde Tekirdağ-Çorlu Karayolunu E-5 ile bağlayan 35 metre genişliğinde ikinci bir ring yol düzenlenmiştir.
- Planlama alanının güneyinde yer alan paralel iki ring yolunu dik kesen 25 metre genişliğinde bir yol önerilmiştir.
- Emlak Konutlarının bulunduğu bölge 25 metre genişliğinde bir yol ile Önerler Köyüne bağlanmaktadır.

### **2.2.3. Uygulama İmar Planı**

Çorlu'nun 1/1.000 ölçekli uygulama imar planı And-And-map-İnformap-Çağdaş ortak girişimi tarafından 2003 yılında hazırlanmıştır.

Plan açıklama raporunda, 1/5.000 ölçekli Çorlu Nazım İmar Planı raporunda yer alan bilgiler tekrarlanmakta, planlanan kentsel arazi kullanımlarının alansal büyüklükleri verilmektedir. Ulaşım ile ilgili Nazım imar planında yer alan kararlara ek olarak, yapı adalarını çevreleyen 7 ve 10 metrelik yaya yollarının oluşturulduğu, otoparkların özellikle donatı alanları çevresinde olmak üzere, ihtiyacı karşılayacak her alanda çözülmeye çalışıldığı belirtilmektedir.

## **2.3. DEMOGRAFİK VE SOSYO EKONOMİK BİLGİLER**

### **2.3.1. Nüfus**

Devlet istatistik Enstitüsü'nün en son yaptığı 2000 yılı Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre Çorlu ilçe merkezi kentsel nüfusu 141.525'dir. Kentin 1970 yılından bu



yana nüfus gelişimi **Tablo-2.3.1**'de, kentsel nüfusun toplam nüfusa oranları **Tablo-2.3.2** ve **Şekil-2.3.1**'de, Türkiye, Marmara Bölgesi, Tekirdağ İli nüfus gelişmeleri ile birlikte gösterilmiştir.

**Tablo-2.3.1 Nüfus Gelişimi (1970-2000)**

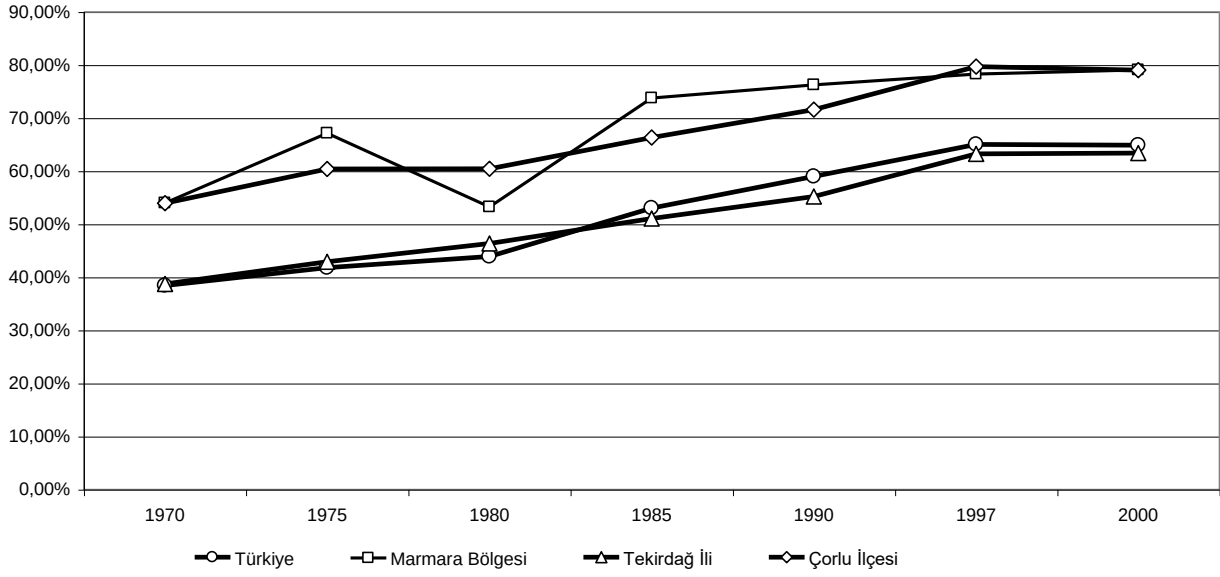
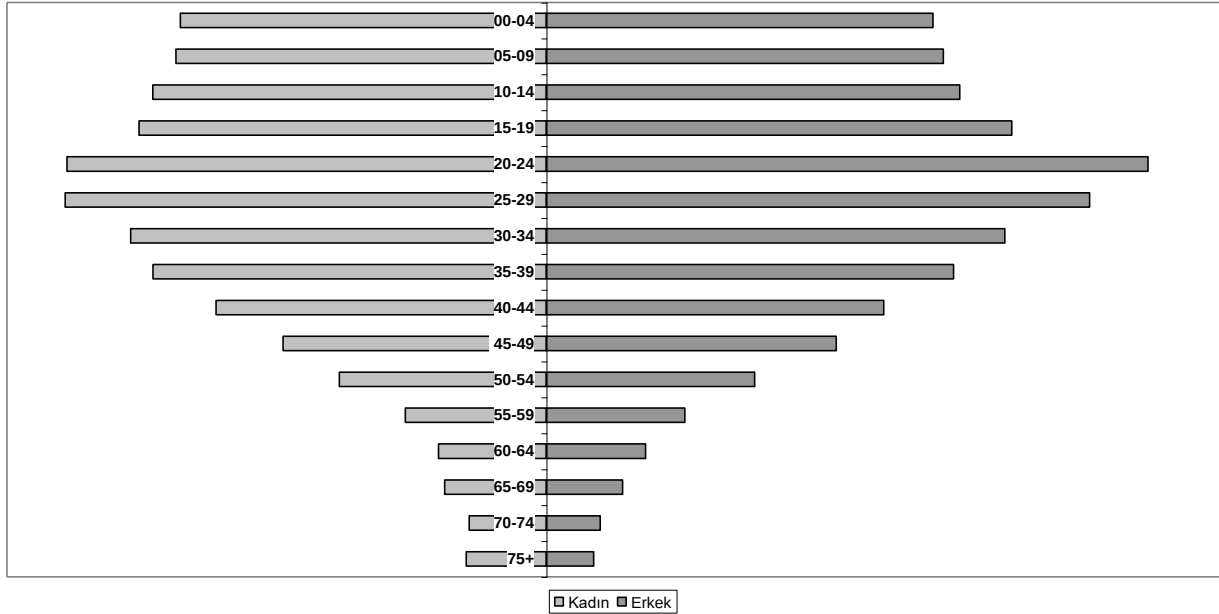
| Yıl  | Türkiye  |          | Marmara Bölgesi |          | Tekirdağ İli |        | Çorlu İlçesi |        |
|------|----------|----------|-----------------|----------|--------------|--------|--------------|--------|
|      | Kır      | Kent     | Kır             | Kent     | Kır          | Kent   | Kır          | Kent   |
| 1970 | 21914075 | 13691101 | 3144264         | 3692903  | 185595       | 117351 | 27328        | 32018  |
| 1975 | 23478651 | 16869068 | 2649307         | 5415183  | 182655       | 137332 | 26319        | 40134  |
| 1980 | 25091950 | 19645007 | 4408343         | 5026867  | 193472       | 167270 | 30835        | 47086  |
| 1985 | 23790701 | 26865757 | 2910688         | 8186826  | 197043       | 205678 | 30017        | 59107  |
| 1990 | 23146684 | 33326351 | 3157002         | 10138605 | 209902       | 258940 | 29622        | 74681  |
| 1997 | 21983217 | 40882357 | 3511733         | 12674940 | 208518       | 358878 | 31389        | 123266 |
| 2000 | 23797653 | 44006274 | 3634065         | 13730962 | 228214       | 395377 | 37508        | 141525 |

**Tablo-2.3.2 Kentsel Nüfusların Toplam Nüfuslara Oranları**

| Yıl  | Türkiye | Marmara Bölgesi | Tekirdağ İli | Çorlu İlçesi |
|------|---------|-----------------|--------------|--------------|
| 1970 | 38,45%  | 54,01%          | 38,74%       | 53,95%       |
| 1975 | 41,81%  | 67,15%          | 42,92%       | 60,39%       |
| 1980 | 43,91%  | 53,28%          | 46,37%       | 60,43%       |
| 1985 | 53,04%  | 73,77%          | 51,07%       | 66,32%       |
| 1990 | 59,01%  | 76,26%          | 55,23%       | 71,60%       |
| 1997 | 65,03%  | 78,30%          | 63,25%       | 79,70%       |
| 2000 | 64,90%  | 79,07%          | 63,40%       | 79,05%       |

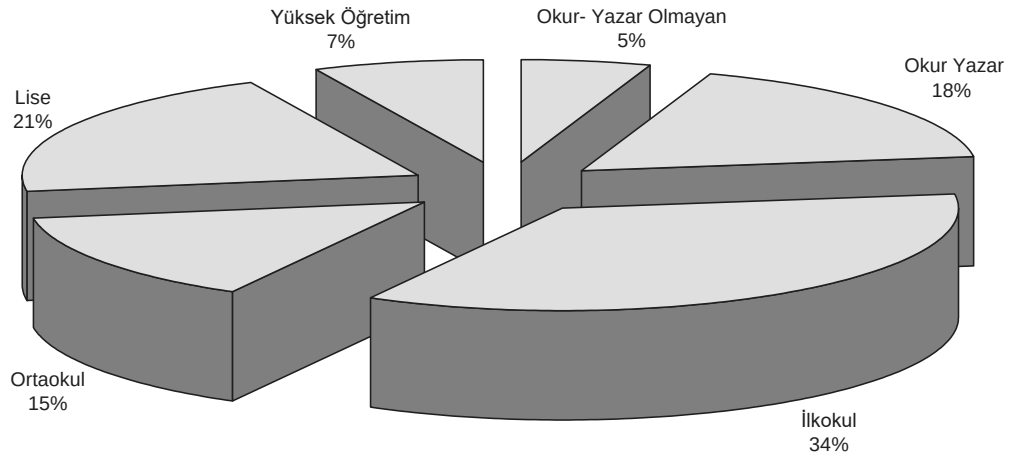
2000 Nüfus Sayımına göre Çorlu ilçesinin toplam nüfus içerisindeki kentsel nüfus oranı %79,05'tir. Türkiye geneli ve Tekirdağ ilinde kentsel nüfus oranları Çorlu ilçesinden daha düşük %64,90 ve %63,40 değerlerindedir. Marmara bölgesindeki kentsel nüfus oranı ise %79,07 olarak saptanmıştır. Kentsel nüfus bakımından Çorlu ilçesi Marmara Bölgesiyle daha benzer bir gelişim göstermiştir.

Çorlu ilçesi genelinde, nüfusun cinsiyet dağılımına bakıldığında %51,67 erkek nüfusa, %48,37 kadın nüfusa aittir. Nüfus 20-25 ve 25-29 yaş grubu aralığı çevresinde yoğunlaşmaktadır. Nüfus piramidinde 15 yaş altındaki kuşakların nüfusunun azalması doğurganlık hızının azalmasının bir sonucudur (**Şekil-2.3.2**)

**Şekil-2.3.1 Kentsel Nüfusların Toplam Nüfuslara Oranları****Şekil-2.3.2 Çorlu İlçe Nüfusunun Yaş ve Cinsiyet Gruplarına Dağılımı**

Çorlu ilçesi merkezine ait 2000 yılı nüfus sayımı sonuçları eğitim durumu bakımından incelendiğinde ilkokul mezunlarının %35,16'lık payla ilk sırada yer aldığı görülmektedir. Lise mezunları nüfusun %20,54'ünü, ortaokul mezunları % 14,59'unu, yüksek okul mezunları ise nüfusun %6,89'unu oluşturmaktadır. Bir okul mezunu olmayıp okur-yazar olanların oranı %17,58, okur- yazar olmayanların oranı ise % 5,25'dir (Şekil-2.3.3).

### Şekil-2.3.3 Çorlu İlçe Nüfusunun Eğitim Durumu

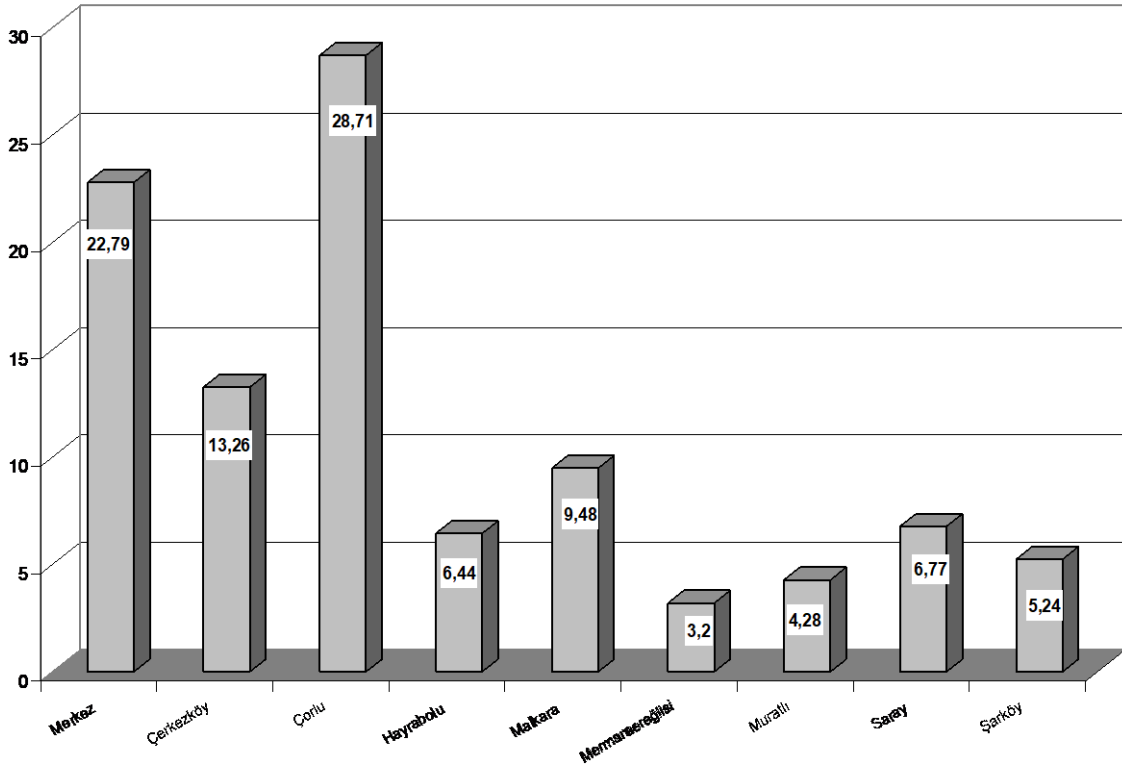


Çorlu ilçesinin kentsel nüfusu 2000 nüfus sayımındaki 141.525 nüfusu ile Tekirdağ iline bağlı sekiz ilçeden fazla nüfusa sahiptir. 1990 yılına kadar en fazla nüfusa sahip olan ilçe, Tekirdağ merkez ilçe iken, 1997 sayımından itibaren Çorlu ilçesinden sonra gelmektedir (Tablo-2.3.3).

**Tablo-2.3.3 Tekirdağ İlçeleri Kentsel Nüfus Gelişimleri**

|             | 1960  | 1965  | 1970  | 1975  | 1980  | 1985  | 1990  | 1997   | 2000   |
|-------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| Merkez İlçe | 23987 | 27069 | 35387 | 41257 | 52093 | 63215 | 80442 | 100557 | 107191 |
| Çerkezköy   | 5466  | 5355  | 6682  | 8428  | 12908 | 17902 | 23102 | 38708  | 41638  |
| Çorlu       | 21983 | 27187 | 32018 | 40134 | 47086 | 59107 | 74681 | 123266 | 141525 |
| Hayrabolu   | 8628  | 9444  | 11487 | 12331 | 13938 | 16300 | 16923 | 18097  | 18812  |
| Malkara     | 9364  | 10763 | 13108 | 14399 | 15425 | 18795 | 20180 | 24850  | 24898  |
| M.Ereğlisi  |       |       |       |       |       |       | 5957  | 7587   | 8779   |
| Muratlı     | 6234  | 6597  | 6555  | 7167  | 8819  | 10054 | 13192 | 16216  | 18571  |
| Saray       | 5309  | 6183  | 7526  | 8220  | 10101 | 11831 | 13038 | 16216  | 17769  |
| Şarköy      | 3925  | 4299  | 4588  | 5396  | 6900  | 8474  | 11425 | 13890  | 16194  |

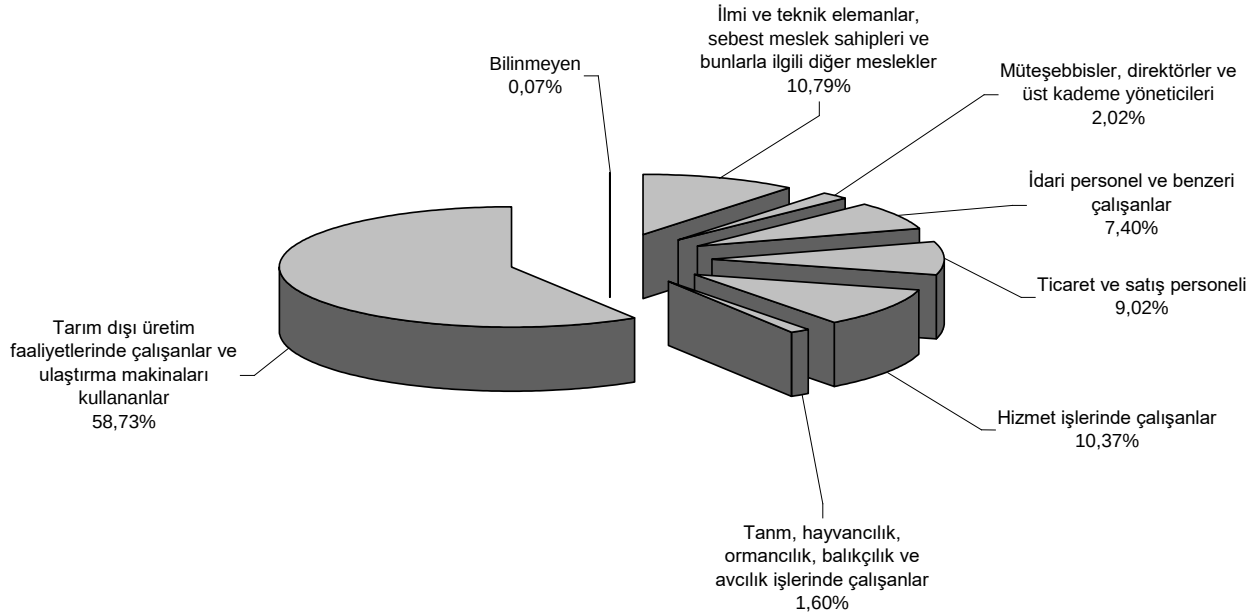
2000 yılı nüfus sayımına göre, Çorlu ilçesinde Tekirdağ ilinin toplam nüfusunun %28,71' i yaşamaktadır. Merkez ilçenin nüfusunun Tekirdağ ili içerisindeki payı %22,79' dir. İl nüfusundan Çerkezköy ilçesi %13,26; Malkara ilçesi %9,48; Saray ilçesi %6,77; Hayrabolu ilçesi %6,44; Muratlı ilçesi 4,28; M.Ereğlisi %3,2 ve Şarköy ilçesi %5,24'lük pay almaktadır (Şekil-2.3.4).

**Şekil-2.3.4 İlçelerin İl Nüfusundan Aldıkları Pay**

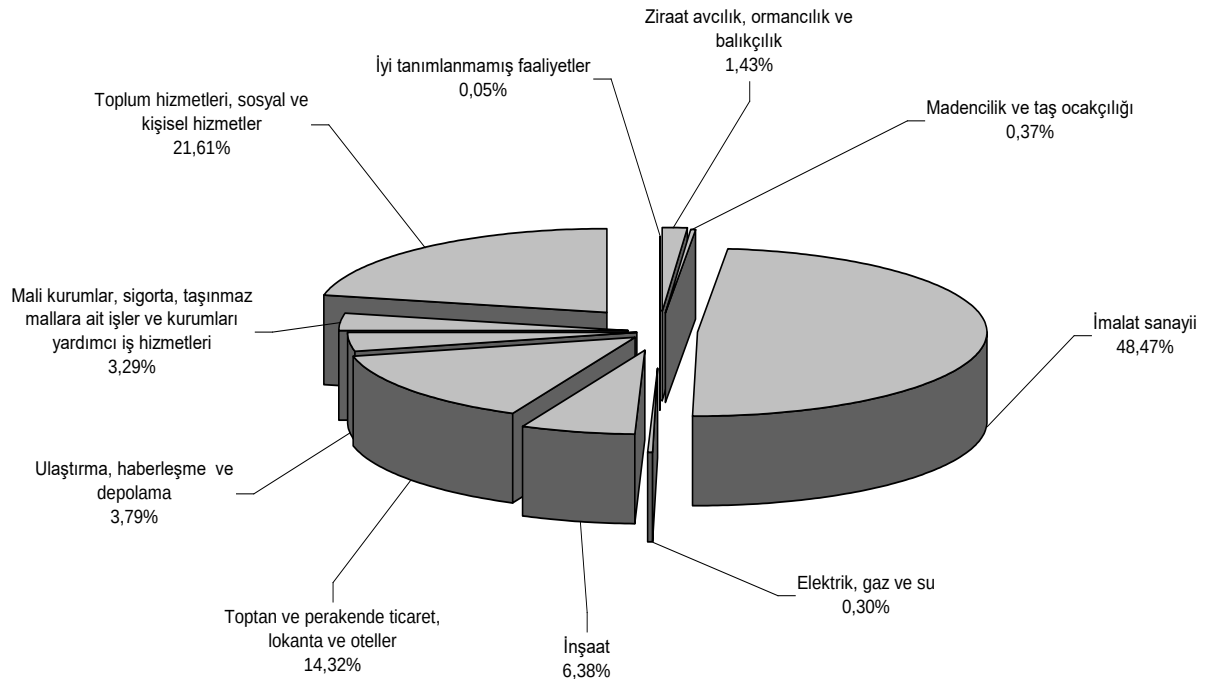
### 2.3.2. İşgücü

Çorlu İlçesi merkezinde 12 yaş ve daha yukarıdaki yaştaki nüfusun iş gücü durumu incelendiğinde, nüfusun %53,69'unun iş gücünde olduğu görülmektedir. %53,69 pa-ya sahip olan işgücünün %47,56'lık kısmını istihdam eden nüfus ve %6,14'lük kısmını işsiz nüfus oluşturmaktadır. 12 yaş ve üzerindeki nüfusun %46,31' i ise iş gücünde olmayan nüfustur. İş gücünde olmayan nüfusun % 55,26'sını ev kadınları oluşturmaktadır. Ardından %24,58 oranla öğrenciler, %14,98'le emekliler gelmektedir. En az paya sahip olanlar %1,65'le irad sahipleri ve %0,98'le diğer sebeplerden işgücünde olmayanlardır.

Çorlu İlçesinde yapılan işe göre istihdam eden nüfus incelendiğinde, %58,73'lük oranla ilk sırayı tarım dışı faaliyetler almaktadır. Daha sonra gelen önemli istihdam edilen iş grupları; %10,79'lık oranla ilmi ve teknik elemanlar, serbest meslek sahip-leri ve bunlarla ilgili diğer meslekler, ve %10,37' lik oranla hizmet işleridir. Ticaret ve satış personeli istihdam eden nüfusun % 9,02'sini, idari personel ve benzeri işlerde çalışanlar ise %7,40'ını oluşturmaktadır. İlçede en az istihdam edilen iş grupları %2,02'yle müteşebbisler, direktörler ve üst kademe yöneticiler; %1,60'la tarım, hay-vancılık, balıkçılık ve avcılık işlerinde çalışanlardır (**Şekil-2.3.5**).

**Şekil-2.3.5 Yapılan İşe Göre İstihdam Edilen Nüfus**

Çorlu ilçesinde ekonomik faaliyete göre istihdam edilen nüfusun %48,47'si imalat sanayiinde yoğunlaşmaktadır. İlçede en çok görülen diğer ekonomik faaliyet grupları %21,61 ile toplum hizmetleri, sosyal ve kişisel hizmetler; %14,32 ile toptan ve perakende ticaret, lokanta ve otellerin yürüttüğü işlevlerdir (**Şekil-2.3.6**).

**Şekil-2.3.6 Ekonomik Faaliyete Göre İstihdam Edilen Nüfus**



## 2.4. KENTİÇİ ULAŞIM VE TRAFİK BİLGİLERİ

Çorlu kentiçi ulaşım sisteminde kentiçi toplu taşıma hizmetleri özel halk otobüsleri ve özel halk minibüsleri ile verilmektedir. Ancak çok sayıda sanayi kuruluşunun servis araçları da kent ile sanayi bölgeleri arasında önemli oranda yolcu taşımaktadır. Ayrıca yakın yerleşmelerin toplu taşıma araçlarının Çorlu kentiçi geçişlerinde taşıdıkları yolcu payları da küçümsenmeyecek büyüklüktedir. Bu türlere ve Kentteki diğer ulaşım türlerine ilişkin ulaşım ve trafik ile ilgili mevcut bilgiler ayrıntılı olarak aşağıda verilmektedir.

### 2.4.1. Özel Halk Otobüsleri ve Özel Halk Minibüsleri

#### 2.4.1.1. Genel Bilgiler

Çorlu Belediyesi toplu taşıma hizmetlerini özelleştirmiştir. Uygulama 1993 yılında başlatılmıştır. Çorlu belediye sınırları içinde, belediyece tespit edilen ve edilecek hatlarda toplu yolcu taşımacılığı işi 01.07.1993 tarihinden başlayarak, iki yıl süre ile satışa çıkarılmıştır.

Yapılan İhalenin “Çorlu Belediyesi Hudutları Dahilinde Toplu Yolcu Taşıma Hizmeti Yapılacak Hatların Satışına Dair İhale Şartnamesi”ne göre;

- Hatlarda toplam 50 adet minibüs çalıştırılacaktır.
- İhaleden sonra ihale edilen hatlarda bu 50 adet minibüsün dışında minibüs hiç bir surette çalıştırılmayacaktır.
- İhaleden sonra minibüslerin üzerine ÖZEL HALK MINİBÜSÜ İBARESİ yazılacaktır.
- Yolcu taşıma ücretleri Belediyece belirlenecektir. Tarife yılda en çok iki defa tespit edilecektir.
- Minibüsler 14 yolcu taşıma kapasiteli olacaktır. Araçlar içersinde ayakta rahat yolcu seyahat edebilecek yükseklikte olacaktır.
- Araçlar en fazla 5 yaşında olacaktır.
- Minibüslerin ve hatların devri yapılamaz (ölüm hali hariç).
- İhale bedeli her ay peşin olarak belediyeye ödenecektir.
- İki yıllık süre sonunda Belediye hatları tekrar ihaleye çıkarıp çıkartmamakta ve yeni kira bedellerini tayin etmekte yetkilidir.
- Minibüsler Belediyece denetlenecektir.
- Görevli zabıta memurları ücretsiz taşınacaktır.

- Belediyeye ait otobüsler belediyenin tespit etmiş olduğu hatlarda yolcu taşımaya devam edecektir.

Belediyenin toplu taşıma hizmetlerini özelleştirme uygulamaları 1996 yılında özel halk otobüslerinin işletmeye alınması ile sürdürülmüştür. Çorlu Belediyesi Meclisinin 13.02.1996 tarih ve 138 sayılı kararı ile belediyeye bağlı Su ve Otobüs İşletmesi'nin otobüs kısmının özelleştirilmesine karar verilmiştir. Bu karar doğrultusunda Belediye Meclisinin 14.06.1996 tarih ve 1996/16 sayılı kararı ile 15 adet otobüs hattının 10 yıl müddetle işletilmesi Çorlu Birlik Turizm Limitet Şirketine satılmıştır.

Çorlu Belediyesi ile Çorlu Birlik Turizm Limitet şirketi arasında yapılan otobüs hatlarının 10 yıl süre ile işletilmesine dair 03.12.1996 tarihli göre;

- Hatlardan aylık kira bedeli alınacaktır. Belediye Encümeni kira bedellerini arttırıp arttırmamakta serbesttir.
- Otobüsler 24 oturma yerli ve 0 kilometre olacaktır.
- Belediye sattığı 15 hattı ihtiyaca göre 30 adede kadar çıkarmaya ve hat satış bedellerini de yıllara göre farklı bedeller üzerinden almaya yetkilidir.
- Otobüsler "ÇORLU BELEDİYESİ DENETİMİNDE ÖZEL HALK OTOBÜSÜ" olarak tanımlanmaktadır.
- Otobüsler belediyenin göstereceği hatlarda mevcut özel halk minibüsleri ile uyumlu ve müşterek ve onların disiplini içerisinde çalışacak, minibüslerin çalışma ve yönetim yönergesine, uygulama talimatına, teknik nitelikleri belirten teknik şartnamesine uygun çalışacak ve bunlardaki şartlara uygun olacaktır.
- 15 adet otobüs devreye sokulduktan sonra, belediye otobüsleri hatlardan çekilecek ve belediye 10 yıl hiçbir şekilde toplu yolcu taşımacılığı yapmayacaktır.
- Hatların başkasına devri yapılamaz.
- Sözleşme 01.11.1996 günü başlayıp 10 yıl sonra sona erecektir. Süre sonunda belediye hatları tekrar ihaleye çıkarıp çıkarmamakta serbesttir.
- Yolcu taşıma ücretlerini yılda en çok iki kez Belediye belirler.
- Yolcu duraklarının yapımı yükleniciye aittir.
- Otobüsler Belediyenin denetiminde olacaktır.
- Görevli zabıta ve polis memurları ücretsiz, yaşlı emekliler, öğrenci ve erler %50 indirimli taşınacaktır.

Özel halk minibüslerinin yanı sıra, Çorlu Belediyesi ile minibüs taşıyıcıları arasında ilk defa 1993 yılında yapılan sözleşmeler yenilenerek, özel halk minibüslerinin Çorlu'da çalışması günümüze dek sürdürülmüştür. En son yapılan "Öz Gözde Birlik Mi-

minibüsçüleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi İle Çorlu Belediye Başkanlığı Arasındaki 31 Ağustos 2004 Tarihli Sözleşme" ye göre;

- Belediyeye ait toplu yolcu taşımacılığı hakkı ihale edilmek suretiyle kiraya verilmiştir. İhaleyi Öz Gözde Birlik Minibüsçüleri Motorlu Taşıyıcılar Kooperatifi kazanmıştır.
- 31.08.2004 tarihinde başlayan kira süresinin 2. yılı için bu sözleşme yapılmıştır.
- Kira sözleşme süresi bir yıldır. 30.08.2005 tarihinde sona erer.
- Belediye üç yıllık kira süresinin bitimi olan 30.08.2006 tarihinden sonra minibüs hatlarını tekrar ihaleye çıkarıp çıkarmamakta, süresini uzatmakta ve yeni kira bedelini tespit etmekte serbesttir.
- Minibüs başına aylık kira bedeli 100.000.000 TL'dir. Üçüncü yıl için kira bedeli Belediye Encümenince belirlenecektir.
- Belediyece izin verilmediği takdirde kooperatife ait olan 65 adet minibüsle toplu taşımacılık yapma hakkı bir başkasına devredilemez.
- Kiraya verilen bu hat 65 minibüs için verilmiş olup bunun altında ve üstünde minibüs çalıştırılmaz. İhtiyaç halinde arttırmaya Belediye yetkilidir.
- Yolcu taşıma ücretlerini Belediye belirler.
- Görevli polis memurları ve Belediye zabıtası, üniformalı itfaiye personeli, gaziler, şehit aileleri, bedensel ve zihinsel engelliler ücretsiz seyahat eder.
- Minibüsler 14 yolcu kapasiteli büyüklükte olacaktır. Araçlar en çok 5 yaşında olacaktır.
- Belediye, minibüsleri denetleyecektir.

#### **2.4.1.2. Hat Yapısı ve Hizmet Şebekesi**

Çorlu belediye sınırları içerisinde 44 adet özel halk otobüsü ve 65 özel halk minibüsü çalışmaktadır. Tümü, 24 oturma yeri olan midibüs tipi küçük otobüslerden oluşan özel halk otobüsü filosu ve 14 oturma yeri olan magirus tipi araçlardan oluşan minibüs filosu, kentte sekiz hatta birlikte hizmet vermektedir (**Tablo-2.4.1**).

Otobüs ve minibüs hatlarının yedisi kent merkezinin ana aksını oluşturan Omurtak Caddesinden geçmektedir. Omurtak Caddesinin batı-doğu yönünde tek yönlü trafiğe açık olması nedeniyle hatlarda batı-doğu yönünde gidişte Kumyol Caddesi kullanılmaktadır. Mevcut sekiz hattan Omurtak Caddesini kullanmayan tek hat 7 no'lu Bulvar hattının bir diğer grubunu oluşturan 7-A Bulvar hattıdır. Bu hatta kent merkezinin güney sınırını oluşturan Atatürk Bulvarı kullanılmaktadır (**Şekil-2.4.1**).

**Tablo-2.4.1 Özel Halk Otobüs ve Minibüs Hatları**

| Hat No | Hattın Adı                        | Araç Sayısı |
|--------|-----------------------------------|-------------|
| 1      | Sağlık Mahallesi- Emlak Konutları | 20          |
| 2      | Sağlık Mahallesi-Yeni Sanayi      | 20          |
| 3      | Havuzlar                          | 14          |
| 4      | Kıvanç                            | 14          |
| 5      | PTT                               | 12          |
| 6      | Avantaj                           | 14          |
| 7      | Bulvar                            | 8           |
| 7-A    | Bulvar                            | 7           |
| Toplam |                                   | 109         |

Otobüs ve minibüs hatlarının tümü kent merkezinden geçtiği gibi, tüm hatlar kent merkezinin batı ucunda konumlanan şehirlerarası otobüs terminalinin önünden ve merkezin doğu ucunda konumlanan hastaneler bölgesinden geçmektedir.

1 ve 2 no'lu hatlar kentin kuzey batısında yer alan Sağlık Mahallesi konut alanlarının kent merkezi ve merkezin doğu yönünde Omurtak Caddesi üzerinde yer alan yolculuk çeken alanlar ile doğrudan bağlantısını sağlamaktadır. Bu hatlardan 1 no'lu hat Kentin batı ucunda Emlak Kent mahallesi konut alanına girmekte, dönüşte bu kez aynı tip bağlantıları Emlak Kent konut alanlarında yaşayanlar için sağlamaktadır. 2 no'lu hat ise İstanbul yönünde devam etmekte 1 no'lu hattın farklı olarak dönüşünde konut- merkez bağlantısı değil, işyeri-merkez bağlantısı sağlamaktadır.

3,4,5 no'lu hatlar kentin güney konut alanlarının kent merkezi ile bağlantısını sağlar özelliğindedir. 3 no'lu hat Havuzlar mahallesini Şinasi Kurşun Caddesi üzerinden merkeze bağlamaktadır. 4 no'lu hat batı ucundan Kıvanç sitesi ve yöresini M. Ş. Esendal ve F. H. Dağlarca Caddelerine hizmet vererek, doğu ucundan ise Füsunoğlu Paşa Caddesi yolu ile Çağlayan Sokak çevresinde oturanları kent merkezine bağlamaktadır. 5 no'lu hat Mustafa Kemal Caddesi çevresindeki konut alanlarını bu cadde ve Yavuzer Caddesi yolu ile doğrudan merkeze bağlamakta, 3 ve 4 no'lu hatlardan farklı olarak Omurtak Caddesi üzerinden İstanbul yolu üzerindeki Yeni Sanayi Sitesine kadar devam ederek, konut-sanayi alanları bağlantısını da sağlamaktadır.

6 no'lu hat Emlak Kent Mahallesini kent merkezine bağlamaktadır. Hat kent merkezinden Fatih Caddesi yolu ile kentin kuzey doğusuna yönlenecek, Trakya Üniversitesi Mühendislik Fakültesi yerleşkesine ve Çerkezköy yolu fabrikalarının yerleştiği alanın başlangıcına ulaşmaktadır. Hat kent merkezini Üniversite yerleşkesine ve Çerkezköy fabrikalarına bağlayan tek hat olma özelliği ile diğer hatlardan farklılaşmaktadır.

7 no'lu hat batı ucunda Sindirella düğün salonuna uzamakta, bu çevrenin kent merkezi ile toplu ulaşım bağlantısını sağlamaktadır. Doğu ucundan ise, Belediye konutlarının da yer aldığı konut alanlarını ve Kamyon Garajını Sokulu Mehmet Paşa Caddesi, Omurtak Caddesi yolu ile kent merkezine bağlamaktadır.

7-A no'lu hat 7no'lu hat gurubuna bağlı olarak çalıştırılmaktadır. Hattın batı ucu Tekirdağ yolunda İpek düğün salonunda, doğu ucu ise İstanbul yolunda Trakya Üniversitesi Meslek Yüksek Okulunda sonlanmaktadır. Diğer hatlardan farklı olarak hat Kent merkezi geçişini Atatürk Bulvarı üzerinden yapmakta, Atatürk Bulvarını kullanan tek hat olma özelliğini taşımaktadır.

Otobüs ve minibüs hat güzergahları harita üzerinde **EK-2**'de ve tablo halinde durakları ile tanımlanmış biçimde **EK-3**'de verilmiştir.

#### **2.4.1.3. İşletmecilik ve Taşıma Bilgileri**

Çorlu'da özel halk otobüsleri ve özel halk minibüsleri aynı hatlarda, birlikte çalışmaktadır. Her iki tür için sefer programları ve hareket kontrolü minibüsçüler kooperatifince düzenlenmektedir. Minibüs ve otobüsler mevcut sekiz hatta haftalık dönüşümle çalışmaktadır. **Hat sefer programlarının düzenlenmesinde genellikle iki minibüsten sonra bir otobüsün sefere verilmesi prensibi gözetilmektedir.**

1 ve 2 no'lu hatlarda hareket kontrolü Sağlık Mahallesi, Edirne Caddesi üzerinde düzenlenen hareket merkezinden yapılmaktadır. 3 no'lu hattın Havuzlar mahallesinde, 4 no'lu hattın Kıvaç'ta, 5 nolu hattın Cumhuriyet Parkı'nda (Lunapark), 6 no'lu hattın Emlak Kent Konutları bölgesinde Sağlık Meslek Lisesi önünde, 7 no'lu hattın Sindirella düğün salonu önünde, 7-A no'lu hattın İpek düğün salonu önündeki hareket noktalarından hareket kontrolü yapılmaktadır.

Hatlarda sefer sıklıkları yolculuk talep düzeylerine göre belirlenmekte, genellikle zirve saatlerde 3 dakika aralıkla sefer düzenlenmektedir. Sefer aralıklarının bozulması ve araçların sefer programlarına uygun olarak sefer yapmaları, hat güzergahını tamamlamadan dönüş yapmalarını engellemek için bazı hatların sonunda "elektronik imza" ile kontrol denenmektedir.

**Hatlarda her araç günde 6,5-7 sefer yapmakta, sefer başına minibüsler günde 30-35 kişi, otobüsler 50 kişi taşımaktadır.**

Araçların izledikleri güzergahta belirlenen durakların dışında yolcu alıp indirmeleri yasaktır. Yolcuların da bu uygulamayı benimsedikleri gözlenmekle birlikte, durak dışında duruşlar da görülmektedir.

Güzergahlarda mevcut kapalı duraklar daha önce Belediyece reklam asma karşılığında yaptırılmıştır, ancak şu anda durakların sorumlusu belirsiz görülmektedir.

Hatlarda normal seferler 06:45-20:00 arasında yapılmaktadır. Gece 20:00-24:00 saatleri arasında seferler hatlarda nöbetçi bırakılan araçlarla daha seyrek seferlerle sürdürülmektedir.

Demiryolu istasyonu ile bağlantılı özel sefer uygulaması düzenlenmektedir. Trenin istasyona geliş saatinde uygun olan araçlar cep telefonu ile İstasyona yönlendirilmekte ve gelen yolcular alınmaktadır.

Özel halk otobüsleri ve minibüslerin çalışmalarını denetleme yetkisi Çorlu Belediyesininidir. İşleticiler minibüs ve otobüslerle ilgili düzenleme isteklerini doğrudan bu konu ile ilgili Belediye Başkan Yardımcısına iletmekte ve gerçekleştirebilmek için Belediyenin kararını beklemektedir. Belediye bünyesinde otobüs ve minibüs konularıyla görevlendirilmiş ayrı bir birim, ya da kişi bulunmamaktadır.

Belediye otobüslerden ayda 125 milyon TL, minibüslerden 110 milyon TL ruhsat harcı almaktadır (**Foto-2.4.1- Foto-2.4.2**).

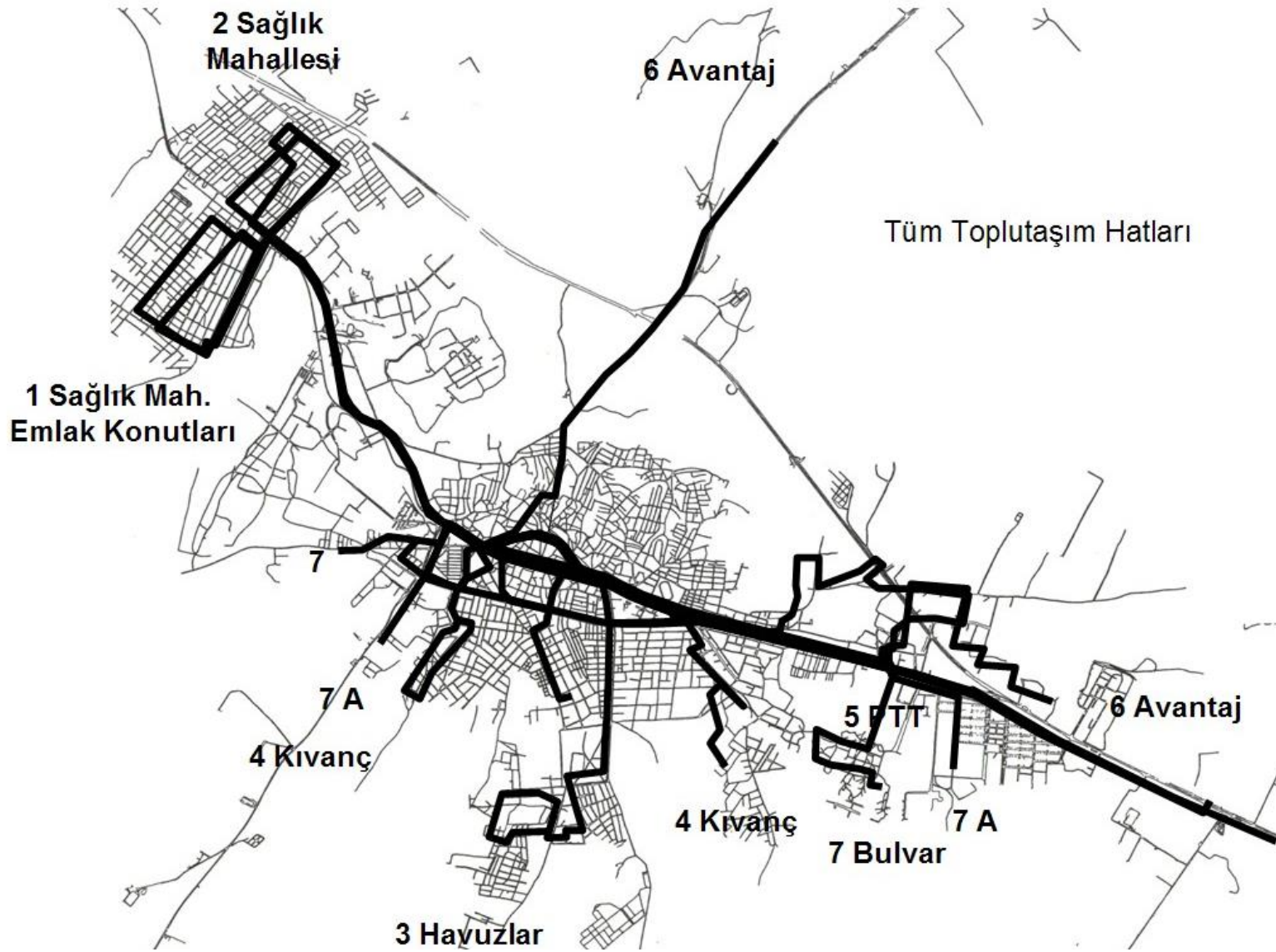


**Foto-2.4.1 Merkezde Kumyol Caddesinde Özel Halk Otobüsü ve Özel Halk Minibüsleri**



**Foto-2.4.2 Sağlık Mahallesi Hareket Noktasında Özel Halk Otobüsü ve Özel Halk Minibüsleri**



**Şekil-2.4.1 Minibüs Hat Güzergahları**



#### 2.4.1.4. Bilet Teknolojileri ve Fiyatlandırma

Otobüs ve minibüslerde yolcu taşıma ücretleri Belediye tarafından belirlenmektedir. Yolcular biniş ücretlerini nakit olarak doğrudan sürücüye vermekte, araçlarda ayrıca muavin veya biletçi bulunmamaktadır. Bu uygulama özellikle yolcu yoğun saatlerde ödeme yapmayan kaçak yolcu taşınmasına neden olabilmektedir.

Belediyenin belirlediği fiyat tarifesine göre; tam yolcu taşıma bedeli 850.000 TL (bazı kısa hatlarda 750.000 TL), öğrenci taşıma bedeli 500.000 TL'dir.

Belediyenin itfaiye görevlileri, zabıta, sayaç okuma görevlileri, polis ve gazilerle, vergi görevlileri ücretsiz taşınmaktadır.

#### 2.4.2. Çevre Yerleşim Toplu Taşıma Araçları

Çorlu ile gününbirlik ulaşım ilişkileri içerisinde olan 17 çevre yerleşmeden Çorlu'ya çalışan toplu taşıma araç sayısı 307'dir. Bu araçların çoğu minibüs veya küçük otobüs tipindedir. Çorlu'da bu araçlar köy minibüsleri olarak adlandırılmaktadır.

İstanbul yönünden; Önerler, Seymen, Yakuplu, Şahbaz, Türkgücü yerleşmelerinden gelen toplam köy minibüsü sayısı 51'dir. Bu araçlar kentin doğusundan İstanbul Yolu, Omurtak Caddesi yolu ile kente girmekte, Atatürk Bulvarını izleyerek Otogar'a ulaşmaktadırlar. Dönüşlerinde de aynı güzergah izlenmektedir (**Tablo-2.4.2**).

**Tablo-2.4.2 Çevre Yerleşim Toplu Taşıma Araçları Sayısı ve Terminal Alanları**

| İstanbul Yönü (Otogar) |    | Edirne Yönü (Otogar) |     | Borsa Meydanı      |    |
|------------------------|----|----------------------|-----|--------------------|----|
| Önerler                | 12 | Marmaracık           | 47  | Beyazköy/Ahimehmet | 12 |
| Seymen                 | 16 | Ulaş                 | 19  | Karamehmet/Bakırca | 22 |
| Yakuplu                | 7  | Pınarbaşı            | 22  | Velimeşe           | 15 |
| Şahbaz                 | 4  | Kırgöz/Esenler       | 22  | Yulaflı            | 12 |
| Türkgücü               | 12 | Vakıflar             | 22  |                    |    |
|                        |    | Misinli              | 35  |                    |    |
|                        |    | İğneler              | 6   |                    |    |
|                        |    | Pınarbaşı            | 22  |                    |    |
| TOPLAM                 | 51 | TOPLAM               | 195 | TOPLAM             | 61 |

Edirne yönünden; Marmaracık, Ulaş, Pınarbaşı, Kırgöz/Esenler, Vakıflar, Misinli, İğneler, Pınarbaşı yerleşmelerinden gelen toplam köy minibüsü sayısı 195'dir. Bu araçlar kentin kuzey batısından Edirne Caddesi, İstasyon Caddesi yolu ile kente girmekte, Omurtak Caddesi'nin kısa bir kesimini izleyerek Otogara ulaşmaktadırlar. Dönüşlerinde de aynı güzergah izlenmektedir.

Çerkezköy yönünden; Beyazköy/Ahimehmet, Karamehmet/Bakırca, Velimeşe, Yulaflı yerleşmelerinden gelen toplam köy minibüsü sayısı 61'dir. Bu araçlar kentin kuzey doğusundan Fatih Caddesi yolu ile kente girmekte ve Borsa Meydanındaki terminal olarak kullandıkları alana ulaşmaktadırlar. Dönüşlerinde de aynı güzergah izlenmektedir. Terminal alanı olarak kullanılan Borsa Meydanında araçlar ve yolcular için hiçbir fiziksel düzenleme yoktur.

Köy minibüsleri hatlarında genellikle 30 dakika aralıkla sefer yapılmaktadır. Otogarı terminal olarak kullanan köy minibüslerinin bazıları Otogarda beklememek için Otogara girmeyip geldikleri yerleşmelere beklemeden geri dönmektedir.

Köy minibüslerinin kent içinden yolcu almamaları konusunda İlçe Trafik Komisyonu kararı olmasına karşılık denetleme yapılmamaktadır. Köy minibüslerinde genellikle Çorlu içi yolculardan 500 bin TL düzeyinde bedel alındığı için yolcular köy minibüslerini tercih etmekte, bu da kentiçi minibüslerle köy minibüsleri arasında sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır.

16 / 01 / 2004 tarihli Tekirdağ Valiliği onayı ile belirlenen Çevre yerleşim toplu taşıma araçlarının Çorlu ile yerleşmeleri arasında uygulayacakları yolcu taşıma fiyatları **Tablo-2.4.3**'de verilmiştir.

**Tablo-2.4.3 Köy Minibüsleri Yolcu Taşıma Fiyat Tarifesi**

| Yerleşmenin Adı | Yolculuk Bedeli (TL) | Yerleşmenin Adı | Yolculuk Bedeli (TL) |
|-----------------|----------------------|-----------------|----------------------|
| Ahimehmet       | 3.000.000            | Pınarbaşı       | 3.500.000            |
| Bakırca         | 2.750.000            | Sarılar         | 2.500.000            |
| B.Yoncalı       | 3.000.000            | Seymen          | 2.500.000            |
| Çeşmeli         | 2.750.000            | Sultanköy       | 3.075.000            |
| Deregündüzlü    | 2.500.000            | Şahbaz          | 2.750.000            |
| Esenler         | 2.750.000            | Türkgücü        | 2.500.000            |
| İğneler         | 3.250.000            | Türkmenli       | 2.750.000            |
| Karamehmet      | 2.750.000            | Ulaş            | 2.500.000            |
| Kapaklı         | 3.000.000            | Vakıflar        | 2.750.000            |
| Kırkgöz         | 2.650.000            | Veliköy         | 3.075.000            |
| Kızılpınar      | 2.500.000            | Velimeşe        | 2.500.000            |
| Maksutlu        | 2.750.000            | Yakuplu         | 2.750.000            |
| Marmaracık      | 1.525.000            | Yenice          | 2.500.000            |
| M.Ereğlisi      | 4.000.000            | Yeniçiftlik     | 3.075.000            |
| Misinli         | 3.000.000            | Yeniköy         | 3.000.000            |
| Önerler         | 2.250.000            | Yulaflı         | 1.500.000            |
| Paşaköy         | 3.500.000            |                 |                      |

### 2.4.3. Taksiler

Çorlu'da yasal olarak taksi plakası alan araç sayısı 560'dır. Ancak bunların 100-150 adedi servisten çekildiğinden kullanılmamaktadır. 100-150 adedi İstanbul'da (Silivri'de) çalışmaktadır. Çorlu'daki taksiler belirli bir durağa bağlı olarak

çalışmaktadır. Kentteki 48 taksi durağından 41'i faal durumdadır. Bu duraklara bağlı toplam 300 adet taksi çalışmasını sürdürmektedir. Kentte taksi yolculukları yok derecede azdır. Bu nedenle işleticiler mağduriyetlerinin giderilmesi için "taksi dolmuş" olarak işletme yapmak istemektedirler.

Çorlu çevresindeki köylerde taksi bulunmamaktadır. Beldelerde ise 2-3 taksi bulunmaktadır.

Taksilerin yolcu taşıma bedelleri taksimetrelerle belirlenmekte, taksimetreler açılıştaki 700.000 TL'den sonra km başına 2.000.000 TL bedel yazmaktadır.

Kentteki taksi duraklarının isimleri ve bu duraklara bağlı çalışma izni olan taksi sayıları **Tablo-2.4.4**'de, kent merkezindekilerin konumları **Şekil-2.4.2**'de gösterilmiştir.

**Tablo-2.4.4 Taksi Durakları ve Taksi Sayıları**

| Taksi Durak Adı     | Taksi Sayısı | Taksi Durak Adı  | Taksi Sayısı |
|---------------------|--------------|------------------|--------------|
| Emniyet Taksi       | 6            | Saray Taksi      | 11           |
| Heykel Taksi        | 15           | Sembol Taksi     | 10           |
| Dilde Taksi         | 5            | Gölcük Taksi     | 7            |
| Belediye Taksi      | 7            | Çağla Taksi      | 4            |
| Askent Taksi        | 6            | Hizmet Taksi     | 5            |
| Kıvanç Taksi        | 5            | Yeşiltepe Taksi  | 7            |
| Eski Sanayi Taksi   | 1            | Yeni Taksi       | 5            |
| Barış Taksi         | 1            | Sağlık Taksi     | 9            |
| Velimeşe Myd. Taksi | 5            | Bahar Taksi      | 4            |
| Tahtalı Taksi       | 6            | Çorlu Taksi      | 7            |
| Bağımsız Taksi      | 5            | Ataman Taksi     | 6            |
| İzmir Büfe Taksi    | 3            | Havuzlar Taksi   | 2            |
| Hal Taksi           | 6            | Şifa Taksi       | 5            |
| Hükümet Taksi       | 12           | Orion Taksi      | 12           |
| Gözde Taksi         | 11           | Alşahin Taksi    | 6            |
| Huzur Taksi         | 4            | İşcanlar Taksi   | 4            |
| Hastahane Taksi     | 7            | Santral Taksi    | 8            |
| Shell Taksi         | 10           | Emlak Taksi      | 7            |
| Tülümen Taksi       | 7            | Oypa Taksi       | 8            |
| Borsa Taksi         | 6            | Manolya Taksi    | 6            |
| Ulaş Taksi          | 6            | Pazar Taksi      | 8            |
| Otogar Taksi        | 17           | Güvenç Taksi     | 9            |
| Doğan Taksi         | 9            | Yılmaz Taksi     | 5            |
| Cumhuriyet Taksi    | 6            | Yenisanayi Taksi | 7            |

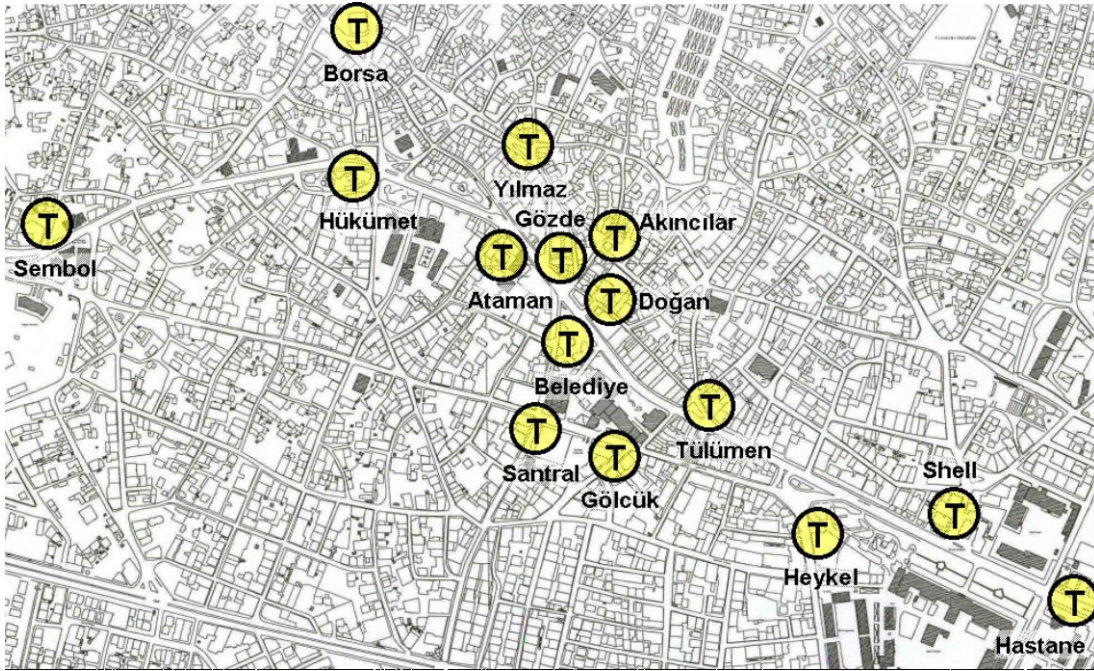
**Foto-2.4.3 Borsa Meydanında Çevre Yerleşmelerin Otobüsleri**



**Foto-2.4.4 Kent Merkezinde Taksi Durağı**





**Şekil-2.4.2 Kent Merkezindeki Taksi Durakları**

#### 2.4.4. İşyeri ve Okul Servis Araçları

Çorlu'da servis aracı olarak çalışacak araçlara (S) plaka verilmektedir. Kentte (S) plaka almış araç sayısı 950'dir. Bunların yaklaşık 650'si kentte faal durumdadır. Çoğunluğu kent çevresindeki fabrikalara, bazıları da kentteki okullara servis hizmeti vermektedir. Servis hizmeti veren araçların 400'ü büyük otobüs, 250'si midibüs ve minibüstdür. Araçlar genellikle bir şirkete bağlı çalışmaktadır. Kentte yaklaşık 40 adet farklı büyüklüklerde araçlara ve filoya sahip servis şirketi vardır. Servis araçlarında 15 yaş sınırı aranmaktadır.

Servis araçlarının kent içindeki güzergahlarının ana aksı Atatürk Bulvarı'dır. Atatürk Bulvarı üzerinde sabah 7-8 saatleri, öğlen 12-13 ve akşam 16-17 saatleri arasında servis araçlarının yoğunluğu yaşanmaktadır (Foto-2.4.5, 2.4.6). Fabrikaların vardiya saatlerinde kaydırmalar yapmaları Atatürk Bulvarındaki servis araçlarının yoğunluğunu kısmen azaltabilmiştir. Servis araçlarının yaklaşık 400'ü Çerkezköy, 200'ü Edirne yönündeki fabrikalara hizmet vermektedir.

Büyük servis işleticisi şirketler hizmet saatleri dışında araçlarını depolamak için belirli alanlar düzenlerken, küçük işleticilerin araçları konut alanlarındaki sokaklarda depolanmaktadır (Foto-2.4.7, 2.4.8).

S plakalı servis araçlarının dışında fabrikaların kendi malı olan yaklaşık 600 minibüs de ayrıca servis hizmetlerinde kullanılmaktadır.



**Foto-2.4.5 Atatürk Bulvarında Servis Araçlarının Yoğunluğu**



**Foto-2.4.6 Atatürk Bulvarında Servis Araçları Bekleyen Sanayi Çalışanları**





**Foto-2.4.7 Hizmet Saatleri Dışında Servis Araçlarının Topluca Depolanması****Foto-2.4.8 Hizmet Saatleri Dışında Servis Araçlarının Konut Alanlarında Depolanması**

### 2.4.5. Yaya Ulaşımı

Çorlu'nun gerek geleneksel konut dokusunda ve gerekse planlı (yeni) konut alanlarında sürekliliği olmayan yaya kaldırımları yetersiz, kesintili ve fiziksel standartların çok altında bulunmaktadır. Pek çok sokakta yaya kaldırımına yer bırakılmadan yapılaşma izni verildiğinden, ya da kaldırımlar duvarlarla parsellerin bahçesine katılmış olduğundan yaya yürüme alanı hiç bulunmamakta, ya da kaldırımların önemli bir bölümü genişlik, kot ve yüzey kaplaması açısından çok değiştiğinden yayalar tarafından kullanılamamaktadır (**Foto-2.4.9, 2.4.10**).

Normal kişilerin bile yürümesinde zorluklar yaratan bu standart dışı ve yer yer tehlikeli kaldırım düzenlemeleri, engellilerin kullanmasına hiç imkan vermemektedir.

Yaya kaldırımlarının bulunmaması sonucunda yayalar yol yüzeyinde motorlu taşıtlarla aynı yüzeyi paylaşarak birlikte yürümek zorunda kalmakta ve yolların büyük bir bölümünde yaya-taşıt ayrımı sağlanamamaktadır. Kaldırımlarının bulunduğu bazı sokaklarda ise kaldırımlar otopark olarak kullanılmaktadır (**Foto-2.4.11**).

Trafik sinyallerinin düzenlenmesi motorlu taşıtlar dikkate alınarak yapıldığı için yayalar trafik ışıklarına ya uymamakta, ya da uzun süre beklemek zorunda kalmaktadır.

Kentte yayalar için üst ve alt geçit uygulamaları olmadığı gibi hemzemin geçitlerde de yeterli zemin işaretlemeleri bulunmamakta, yetersiz altyapı ve tasarım kullanımı zorlaştırmaktadır. Geleneksel merkez sokaklarında ticarethanelerin kaldırımı işgal etmesi nedeniyle yayalar yol yüzeyini kullanmak zorunda bulunmaktadırlar (**Foto-2.4.12**).

Çorlu Belediye binasının sağ ve sol yanlarındaki yol parçaları yaya alanı olarak düzenlenmiştir. Kent merkezinde bazı kısa yol parçalarına da taşıt trafiğinin girmesi yasaklanmıştır. Ancak bu bağlantıların sürekliliği bulunmadığından bir şebeke oluşamamakta ve altyapı yetersizlikleri kullanımı zorlaştırmaktadır (**Foto-2.4.13, 2.4.14**).

Ayrıca taşıt trafiğine kapatılan bu kısa yol kesimlerinin büyük bir bölümünde taksi durakları da bulunduğu, yük taşıtlarının girmesine izin verildiği için tam bir yaya alanı sağlanamamakta, yayalaştırılmış bu yol kesimlerinde bile yol yüzeyini yayalar ve taşıtlar birlikte kullanmaktadır. Omurtak Caddesi'nin Heykel-Hükümet Konağı arası ve bu noktalar arasında Omurtak Caddesi-Kumyol Arası tüm dik cadde ve sokaklar yaya dolaşımının yoğunlaştığı alanlardır.



**Foto-2.4.9 Planlı Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar**



**Foto-2.4.10 Geleneksel Dokudaki Yetersiz Kaldırımlar**





**Foto-2.4.11 Kaldırımlara Park Eden Otomobiller**



**Foto-2.4.12 Kaldırımları İşgal Eden Ticarethaneler**





**Foto-2.4.13 Belediye Yanındaki Taşıtlara Kapalı Yol Kesimi**



**Foto-2.4.14 Belediye Yanındaki Taşıtlara Kapalı Yolda Drenaj Sorunları**



### **2.4.6. Bisiklet Ulaşımı**

Çorlu'da geleneksel olarak bisiklet ulaşımı gelişmemiş olmakla birlikte kent içinde bazı bisiklet kullanıcıları görülmektedir. Bisiklet ulaşımının yaygın kullanılmaması sonucunda herhangi bir fiziksel düzenleme ya da özel altyapı yapılmamıştır.

### **2.4.7. Motorlu Araçlar ve Otoparklar**

#### **2.4.7.1. Araç Sahipliği**

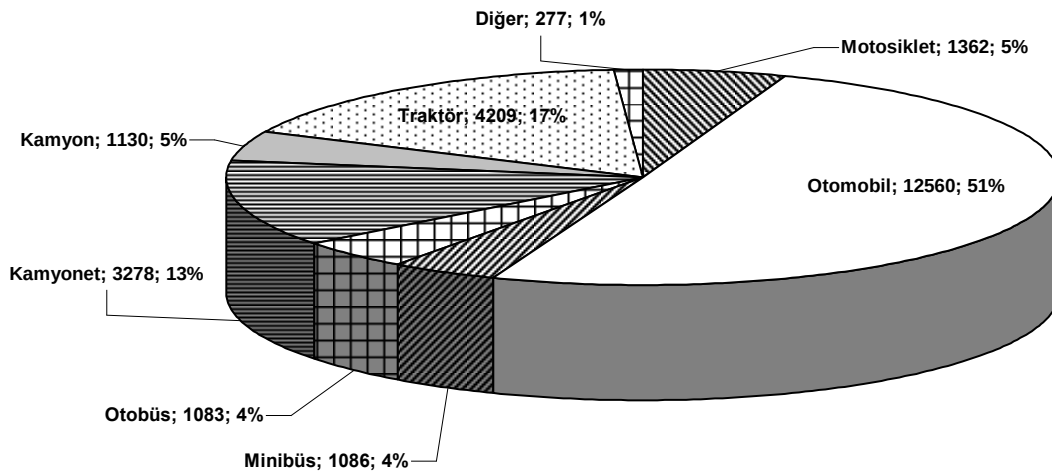
Çorlu ilçesinde 2004 yılı sonu itibariyle yaklaşık 25 bin motorlu taşıt İlçe Trafik Tescil Bürosuna kayıtlı bulunmaktadır. Ancak bu sayı kentte kullanılan araç sayısının büyüklüğünü tanımlamada yeterli olmamaktadır. Araç tescillerinin ilçe düzeyinde yapılmasına başlanmasından önce il merkezi olarak Tekirdağ'da kayıtlı bulunan araçların bir bölümünün kayıtları hala orada bulunmakla birlikte, bu araçların Çorlu ilçesinde kullanıldığı da bilinmektedir. Ayrıca Çorlu çevresinde bulunan sanayi kuruluşlarının önemli bir bölümü İstanbul merkezli olduğundan, bu kuruluşların motorlu taşıtları da İstanbul'da kayıtlı olmalarına rağmen sürekli olarak Çorlu'da kullanılmaktadır. Komşu ilçelerde ve hatta illerde kayıtlı bulunan bazı araçların da ilçe trafiğinde yer aldığı gözlenmektedir. Bu unsurlar değerlendirildiğinde Çorlu'da kullanılan motorlu taşıt sayısının 35-40 bin düzeyinde olduğu tahmin edilmektedir.

2004 yıl sonu itibariyle ilçede kayıtlı bulunan 24.985 motorlu taşıtın yarısını otomobiller oluşturmakta, ardından traktörler (%16,8) ve motosikletler (%13,1) gelmektedir. Çorlu ilçesindeki taşıt kompozisyonları ülke ortalaması ile kıyaslandığında ülke genelinde %12 olan traktör oranının ilçede %16,8 düzeylerine ulaştığı görülmektedir (**Tablo-2.4.5, Şekil-2.4.3**). Tarımsal traktörlerdeki bu yüksek oranın da etkisiyle ülke genelinde %53 olan motorlu araçlar içinde otomobil oranının Çorlu'da %50 olduğu görülmektedir. Ülke genelinde %12 düzeyinde olan motosikletler ilçede %5,5 düzeyinde olmasına karşılık, sanayi çalışanlarının işe gidiş gelişleri için gelişmiş bulunan servis taşımacılığı sebebiyle ülke genelinde %3 düzeyindeki minibüsler ve %1,5 düzeyindeki otobüslere karşılık Çorlu'da minibüslerin payı %4,3 ve otobüslerin payı %4,3'e ulaşmaktadır. İlçe düzeyindeki kamyon ve kamyonet oranlarının ülke genelindeki oranlara yakın olduğu görülmektedir.

**Tablo-2.4.5 Çorlu İlçesinde Kayıtlı Motorlu Taşıtların Kompozisyonu (31.12.2004)**

| Araç Cinsi       | Adet   | Oran (%) |
|------------------|--------|----------|
| Otomobil         | 12.560 | 50,3     |
| Traktör          | 4.209  | 16,8     |
| Kamyonet         | 3.278  | 13,1     |
| Motosiklet       | 1.362  | 5,5      |
| Kamyon           | 1.130  | 4,5      |
| Minibüs          | 1.086  | 4,3      |
| Otobüs           | 1.083  | 4,3      |
| Özel Amaçlı Araç | 120    | 0,5      |
| Arazi Taşıtı     | 104    | 0,4      |
| Tanker           | 34     | 0,1      |
| Çekici           | 19     | 0,1      |
| TOPLAM           | 24.985 | 100,0    |

**Şekil-2.4.3 Çorlu İlçesinde Kayıtlı Motorlu Taşıtların Kompozisyonu (31.12.2004)**



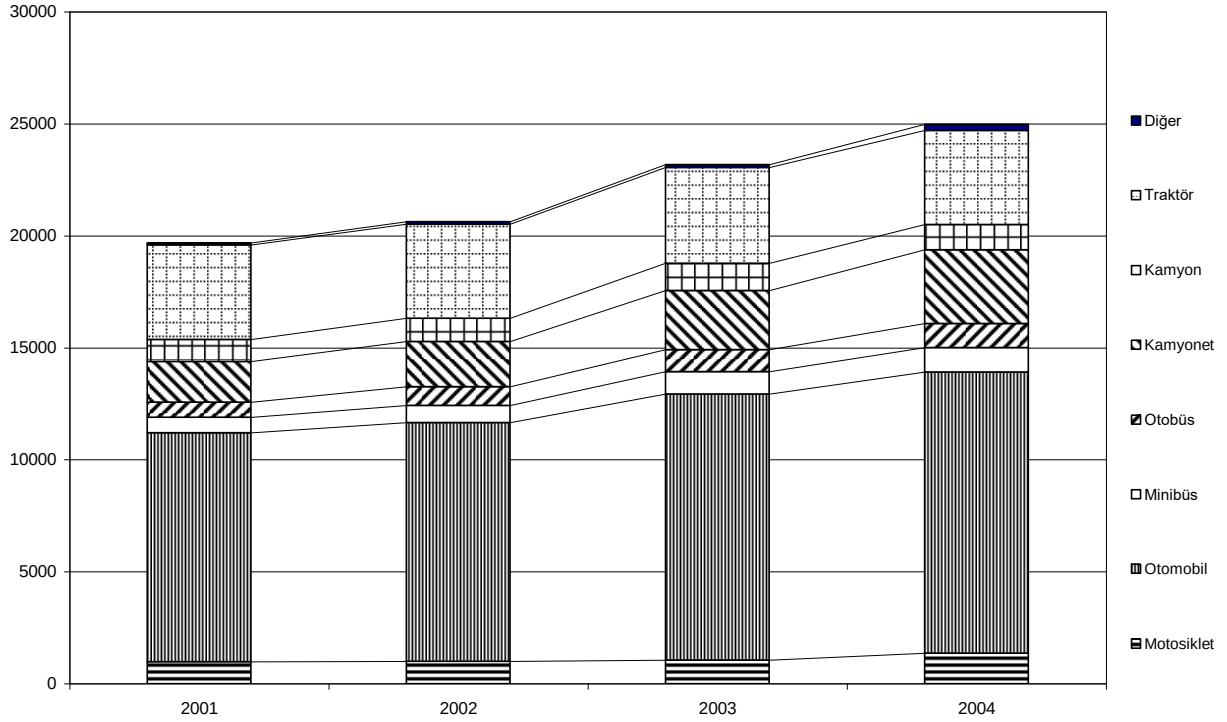
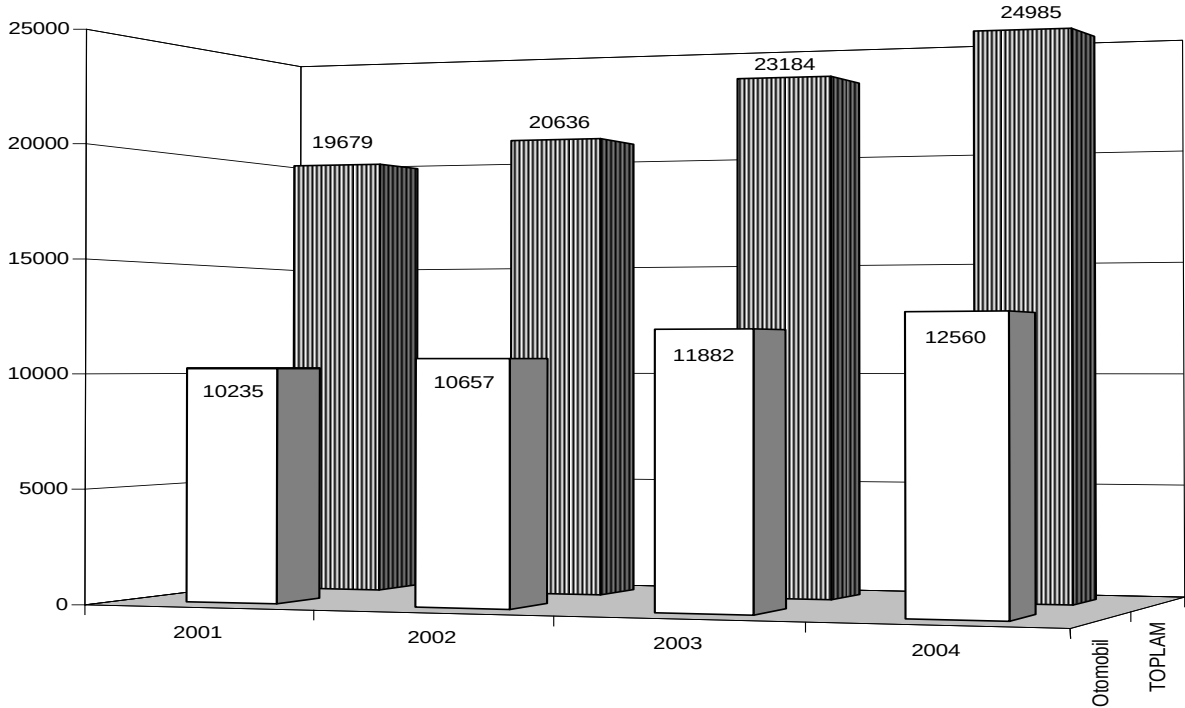
Tescilli araç sayılarında son yıllarda görülen artışlar değerlendirildiğinde, toplam araç sayısı 2002 yılında %4,9, 2003 yılında 12,3 ve 2004 yılında %7,8 artarken, araç filosunun yaklaşık yarısını oluşturan otomobillerde biraz daha düşük olmakla birlikte paralel artışlar (sırasıyla % 4,1, %11,5 ve 5,7) görülmektedir. Son dört yıl içinde en büyük artış (sayıları çok küçük olan) özel amaçlı araçlar (%193) ve arazi taşıtlarında (%96) görülmüştür. Son yılda dikkati çeken diğer önemli artışlar ise motosikletlerde (%29), kamyonetlerde (%24) ve çekicilerde (%27) olmuştur.

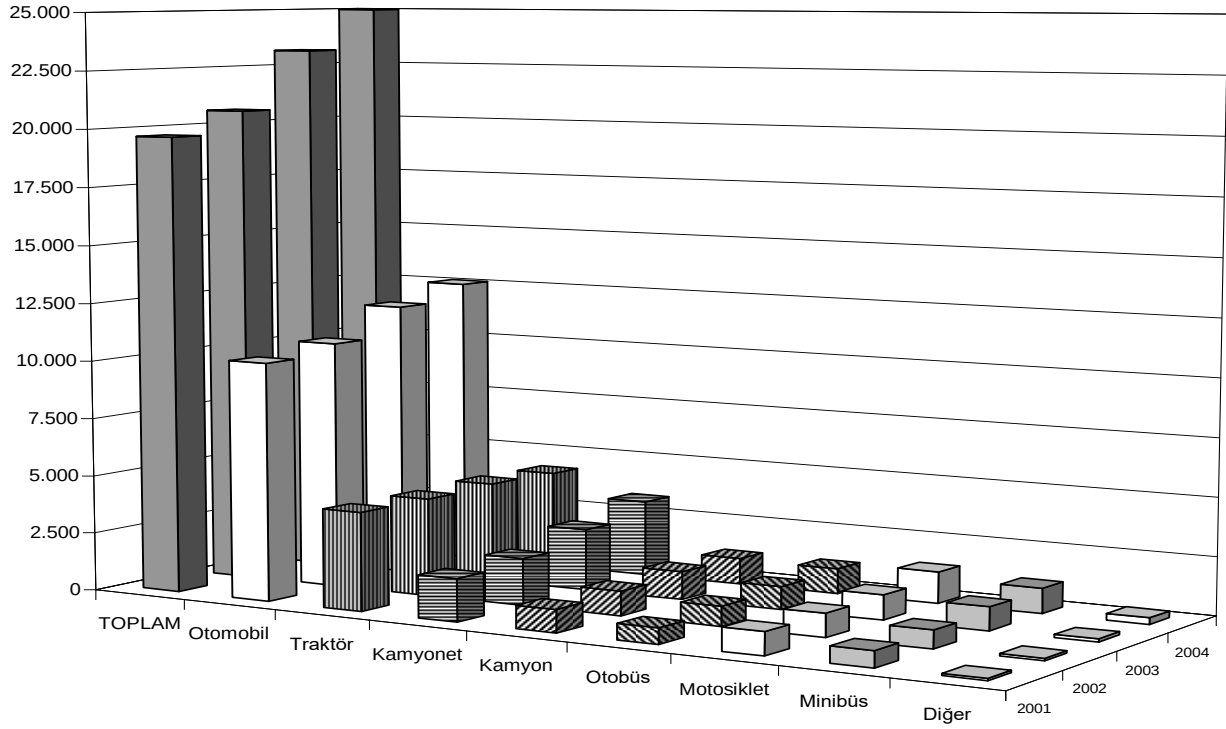
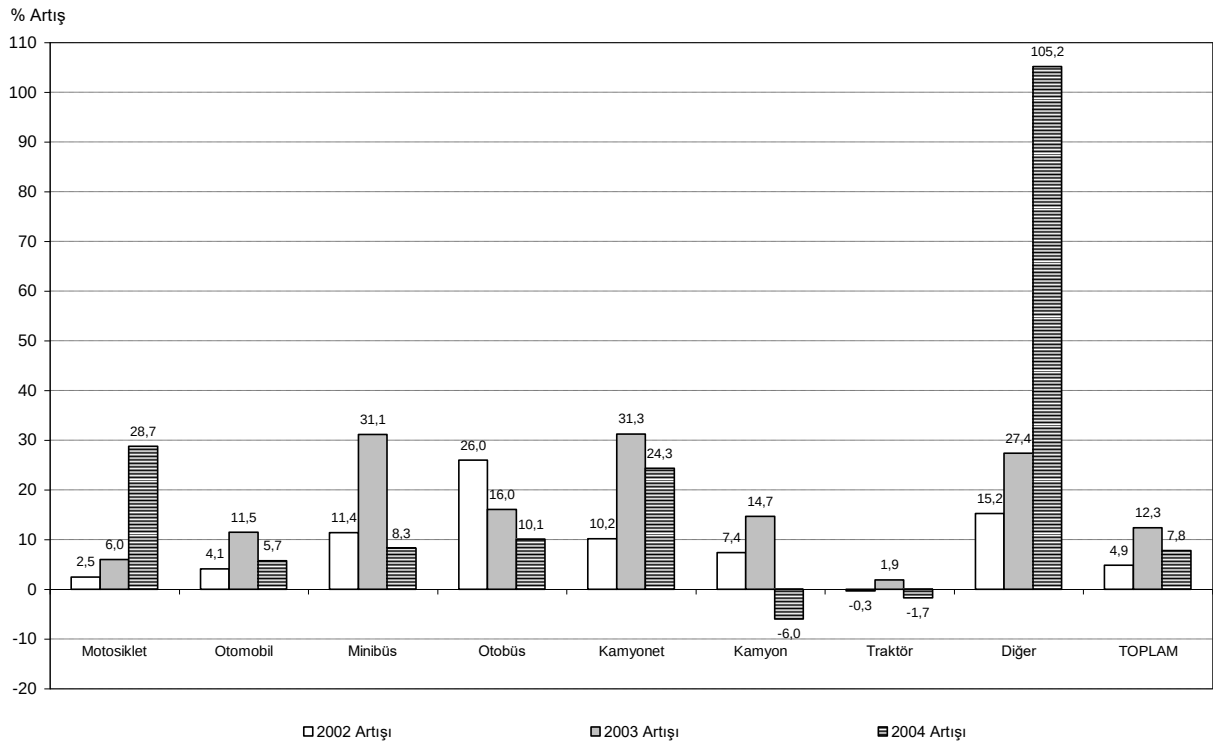
2003 yılında otobüs ve minibüslerde görülen artış düzeyleri 2004 yılında azalma eğilimi göstermiştir (**Tablo-2.4.6, Şekil-2.4.4, 2.4.5, 2.4.6, 2.4.7**).

**Tablo-2.4.6 Çorlu İlçesinde Kayıtlı Motorlu Taşıtların Gelişimi (2001-2004)**

| Araç Cinsi       | Araç Sayıları |        |        |        | Artış Oranları (%) |      |       |
|------------------|---------------|--------|--------|--------|--------------------|------|-------|
|                  | 2001          | 2002   | 2003   | 2004   | 2002               | 2003 | 2004  |
| Motosiklet       | 974           | 998    | 1.058  | 1.362  | 2,5                | 6,0  | 28,7  |
| Otomobil         | 10.235        | 10.657 | 11.882 | 12.560 | 4,1                | 11,5 | 5,7   |
| Minibüs          | 687           | 765    | 1.003  | 1.086  | 11,4               | 31,1 | 8,3   |
| Otobüs           | 673           | 848    | 984    | 1.083  | 26,0               | 16,0 | 10,1  |
| Kamyonet         | 1.823         | 2.009  | 2.637  | 3.278  | 10,2               | 31,3 | 24,3  |
| Kamyon           | 976           | 1.048  | 1.202  | 1.130  | 7,4                | 14,7 | -6,0  |
| Traktör          | 4.219         | 4.205  | 4.283  | 4.209  | -0,3               | 1,9  | -1,7  |
| Çekici           | 14            | 13     | 15     | 19     | -7,1               | 15,4 | 26,7  |
| Özel Amaçlı Araç | 31            | 35     | 41     | 120    | 12,9               | 17,1 | 192,7 |
| Tanker           | 21            | 24     | 26     | 34     | 14,3               | 8,3  | 30,8  |
| Arazi Taşıtı     | 26            | 34     | 53     | 104    | 30,8               | 55,9 | 96,2  |
| TOPLAM           | 19.679        | 20.636 | 23.184 | 24.985 | 4,9                | 12,3 | 7,8   |



**Şekil-2.4.4 Çorlu İlçesine Kayıtlı Motorlu Taşıtlardaki Artışlar (2001-2004)****Şekil-2.4.5 Çorlu İlçesinde Motorlu Taşıt ve Otomobillerdeki Artışlar (2001-2004)**

**Şekil-2.4.6 Çorlu İlçesinde Motorlu Taşıtların Artışları (2001-2004)****Şekil-2.4.7 Çorlu İlçesinde Motorlu Taşıtların Yıllık Artış Hızları (2003-2004)**

### **2.4.7.2. Otopark Düzenlemeleri**

İlçe Trafik Müdürlüğünün verilerine göre Çorlu'da çeşitli noktalarda toplam 17 açık ve kapalı otopark alanında toplam 1805 araçlık otopark kapasitesi bulunmaktadır. Önemli büyüklükteki kapalı iki otoparka ilişkin bilgiler aşağıda verilmektedir.

#### **Belediye Arkası Katlı Otopark**

Zemin ve iki bodrum kattan oluşan otoparkın zemin katı (açık otopark) gün içinde yoğun bir şekilde tam kapasite ile kullanılmaktadır. Açık otoparkın bir bölümünde Belediyenin Meslek Edindirme kursunun prefabrik yapısı, bir büfe ve önündeki oturma grubu park yeri sayısını azaltmaktadır. Ayrıca açık otoparkın bir kısmı Askerlik Şubesi, bir kısmı ise Avcılar Derneği tarafından kullanıldığından kamuya açık otopark olarak yararlanılamamaktadır. Sabah saatlerinde dolmaya başlayan açık otoparkın kapasitesi saat 10:00 sıralarında tamamen dolmakta ve otoparktan çıkanlar olmadığı sürece yeni kullanıcı kabul edilememektedir.

Zemin altındaki iki katın toplam kapasitesi 250 araç olmakla birlikte yukarıdan yağmur sularının akması sebebiyle otoparkta su birikintileri oluşmakta ve bazı bölümler kullanım dışı kalmaktadır (**Foto-2.4.15**, **Foto-2.4.16**). Belediye otoparklarını işleten Çorlu Spor'un elektrik borcunu ödememesi sebebiyle otoparkın elektrikleri kesilmiş olmasından dolayı büyük bölümü karanlık olan yeraltı otoparkı, kullanıcılar tarafından tercih edilmemektedir. Bu sorunun çözümü için geceleri jeneratörle aydınlatma sağlanmaya çalışılmaktadır. Elektrik bulunmadığı için otopark içindeki araç yıkama tesisi de kullanılamamaktadır.

Yeraltındaki iki kattaki araçların büyük bölümünü (düşük bedelli) aylık abonman indirimini kullanan araçlar oluşturmaktadır. Ayrıca yeraltı otopark katları belediye personeli ve otopark yanındaki karakoldaki emniyet görevlileri tarafından ücretsiz olarak kullanılmaktadır.

Otopark bedeli, kullanım süresinden bağımsız olarak (giriş-çıkış bedeli) 1,5 YTL olarak belirlenmiş olup, çıkıştaki görevliye nakit olarak ödenmektedir. Aylık abonman bedeli ise 60 YTL olduğundan ayda ortalama 21 iş günü kabul edildiğinde, günlük otopark kullanım bedeli 2,8 YTL düzeyinde olmaktadır. Yeraltı otopark katlarındaki bazı araçların brandalı olduğu, çevredeki konutların aylık abone bedeli ile otoparkı kendi garajları gibi kullanmakta olduğu dikkate alındığında garaj ve otopark bedeli olarak günlük ortalama 2 YTL ödedikleri anlaşılmaktadır. Otopark görevlisi yeraltı katlarını kullananların çok büyük bölümünün aylık abonman ve ücret ödemeyen kullanıcılardan oluştuğunu bildirmiştir (**Şekil-2.4.8**).

### Heykel Arkası Yeraltı Otoparkı

Atatürk Heykelinin bulunduğu meydana bakan ve Belediye mülkü olan yeraltı otoparkı 2001 yılında inşa edilmiş olup 110 araçlık bir kapasiteye sahiptir. Bu otopark kapasitesinin büyük bölümü (yaklaşık %90'ı) 98 adet abonman kullanıcısı tarafından kapatılmış durumdadır. Dolayısıyla otoparkta sadece 12 araçlık genel kullanıma açık park yeri bulunmaktadır. Abonman kullanıcıları çevredeki konutlarda yaşayan kentliler olup, bu araçların tamamına yakın bölümü sürekli olarak otoparkta kalmakta; dolayısıyla bu tesis kamuya açık bir otopark değil, çevredeki konutlarda yaşayanların garajları olarak kullanılmaktadır. Abonman kullanıcılarının %70-75'i araçlarını gün içinde tesisten dışarı çıkarmamaktadır. Abonman kullanıcılarının otoparktan araçlarını çıkartmalarına bağlı olarak tesis günde ortalama abonman olmayan 80-100 araç tarafından kullanılabilir.

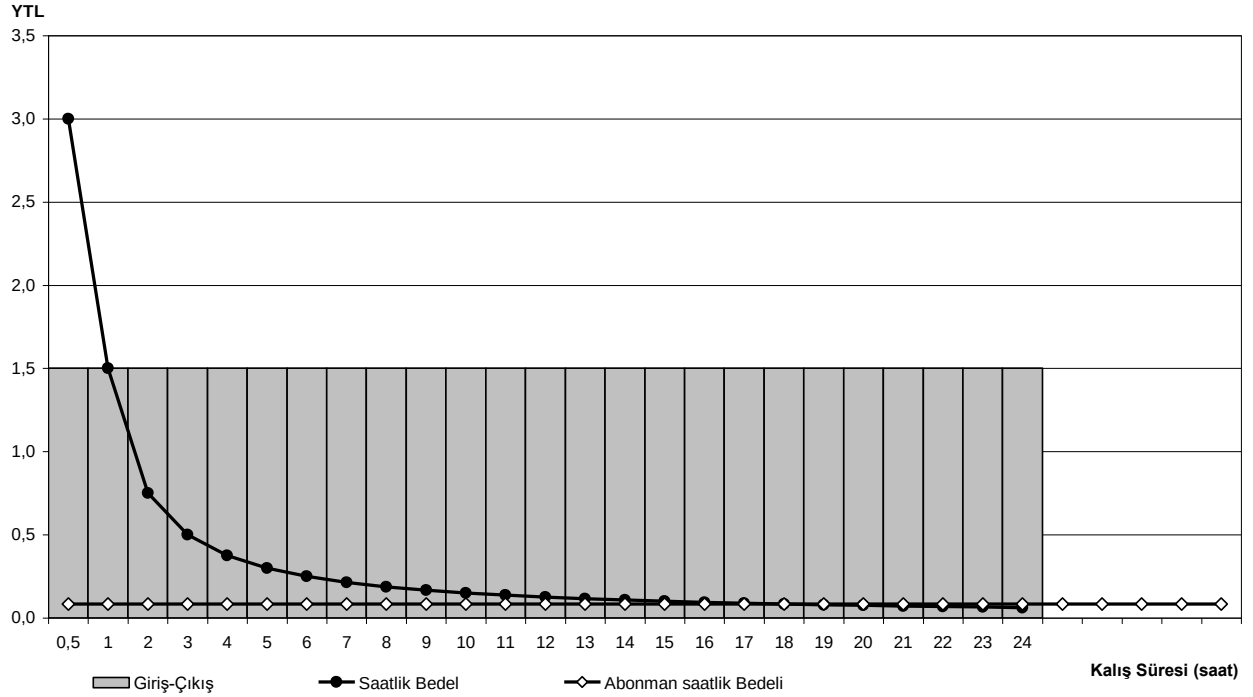
Bu otoparkta kullanım bedeli otoparkta kalış süresine bağlı olarak değişmektedir (Tablo-2.4.7, Şekil-2.4.9). Aylık abonman bedeli 75,00 YTL'dir. Bu fiyatlandırma yapısı dikkate alındığında tesisi 30 dakika kullanan bir kişinin birim kullanım bedeli 4,00 YTL/saat düzeyinde olmakta, ortalama saatlik ücret kalış süresine göre giderek azalmaktadır. Tesisi 24 saat kullanan kişinin birim maliyeti 0,21 YTL/saat düzeyine, abonman bedeli ile ortalama saat bedeli 0,10 YTL düzeyine inmektedir.

**Tablo-2.4.7 Heykel Meydanı Belediye Yeraltı Otoparkı Kullanım Bedelleri**

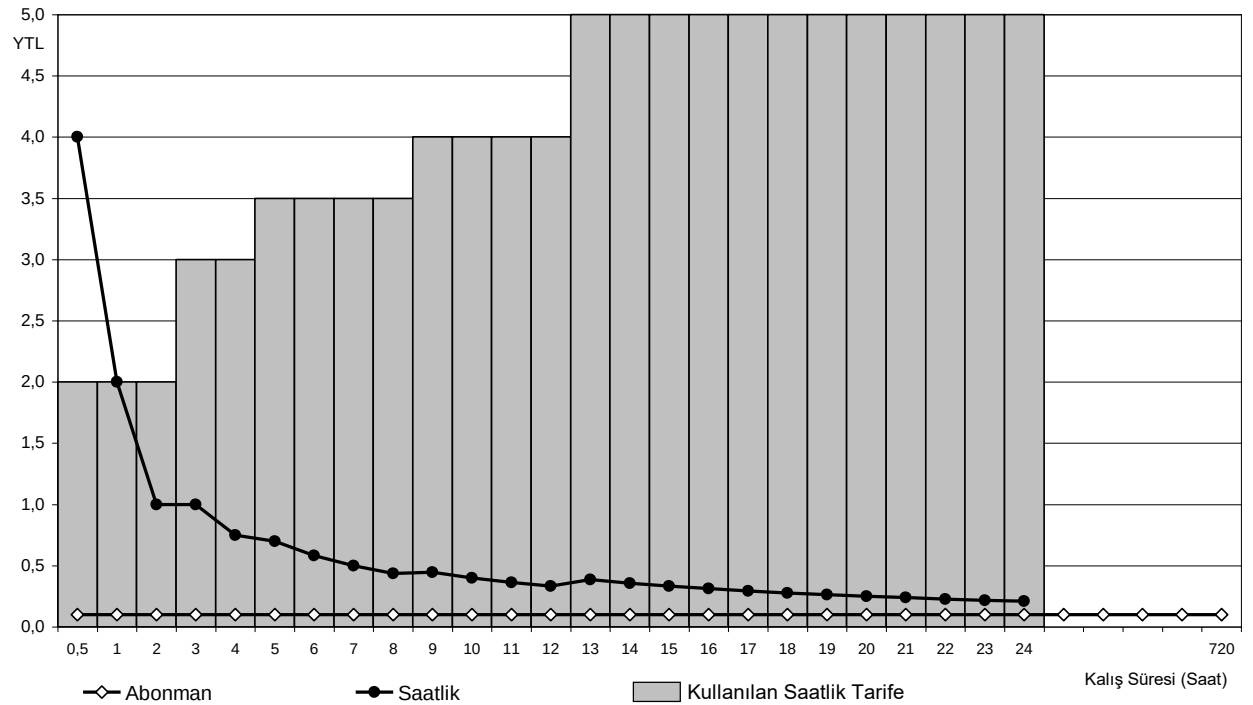
| Kalış süresi  | Otopark Bedeli | Saatlik Bedel |
|---------------|----------------|---------------|
| 0-2 saat      | 2,00 YTL       | 1,00 YTL      |
| 2-4 saat      | 3,00 YTL       | 0,75 YTL      |
| 4-8 saat      | 3,50 YTL       | 0,43 YTL      |
| 8-12 saat     | 4,00 YTL       | 0,33 YTL      |
| 12-24 saat    | 5,00 YTL       | 0,21 YTL      |
| Aylık Abonman | 75,00 YTL      | 0,10 YTL      |



**Şekil-2.4.8 Belediye Arkası Katlı Otoparkında Kalış Süresine Göre Kullanım Bedelleri**



**Şekil-2.4.9 Heykel Meydanı Katlı Otoparkında Kalış Süresine Göre Kullanım Bedelleri**



**Foto-2.4.15 Belediye Arkası Otoparkın Açık Bölümü**



**Foto-2.4.16 Belediye Arkası Yeraltı Otoparkı**



## 2.4.8. Yolağı, Trafik ve Dolaşım Sistemi

### 2.4.8.1. Yolağı

Çorlu yerleşimini dışarıya bağlayan ve kentiçi ulaşımı sağlayan yolağı, kentin doğu-batı yönündeki yerleşim lekesiyle uyuşan bir yapıdadır. Kent, İstanbul-Edirne koridorundaki karayolu altyapısının desteğı ile doğrusal bir biçim almış, ulaşım şebekesi de bu doğrusal yapıya uymuştur (**Şekil-2.4.10**).

Kenti doğu-batı yönünde kateden **iki ana ulaşım koridoru** bulunmaktadır. Bunlardan birincisi eski **Edirne Yolu olan Omurtak Caddesi**, üzerindeki trafik tek yöne dönüştürüldükten sonra diğer yönde bu koridoru tamamlayan **Kumyol Caddesi** ile bir yol çifti olarak artık kent merkezine hizmet veren koridoru oluşturmuştur. İkinci koridor ise bölünmüş bir yol olan **Atatürk Bulvarı'dır**. Bu iki koridorun trafik yoğunluğu ve fiziksel özellikler açısından öne çıkmasına rağmen kentin genelinde bir yol kademelenmesinden söz edilmesi mümkün değildir. Yol şebekesi, tarihsel gelişim içinde oluşmuş geleneksel alanlarında olduğu kadar, daha sonradan yapılaşmış planlı yerleşim alanlarında da belirli bir kademelenme, yol tasarım standardı ve tutarlılık olmaksızın oluşmuştur.

**Omurtak ve Kumyol Caddeleri** yol çifti, büyük bölümünde **yol üstünde araçların park etmesi** nedeniyle **bir çok yerde tek şeride inen**, üzerinde kamyon ve şehirlerarası otobüslerin, servis araçlarının yasaklandığı bir kent omurgası haline gelmiştir. Üstlendiğı önemli göreve karşılık Omurtak Caddesinin bir bölümü (Otogar-Hükümet arası) iki yönlü trafiğe hizmet etmekte, bu kesimde trafik yoğunluğu artarken tek yönlü trafiğin iki yönlü trafiğe dönüştüğü noktadaki (Kaymakamlık önünde) kavşak düzenlemesindeki yetersizlikler sebebiyle ciddi tıkanıklıklar ve bir kara nokta oluşmaktadır. Bu iki yönlü kesim, Atatürk Bulvarı ve Tekirdağ Yolu'ndan gelerek Çerkezköy yönüne gidecek araçlar, özellikle servis otobüsleri tarafından yoğun bir biçimde kullanıldığından, kent ulaşım sistemindeki bu en zayıf halka üzerinde aşırı bir yükleme olmaktadır.

Atatürk Bulvarı, bir yandan kentler arası yolcu ve yük taşıtlarının, diğer taraftan da Çorlu'da önemli bir rolü olan servis araçlarının yönlendirildiğı bir koridordur. Bu büyük trafik yüküne ilave olarak Bulvar üzerindeki yoğun bitişik nizam yapılaşmanın gerektirdiğı otopark talepleri ile zemin katlardaki ticarethanelerin servis ihtiyaçları Bulvar'ın bir şeridi kullanılarak giderilmektedir. Sonuçta, kentler arası trafiğı de üstlenen bu koridor üzerindeki tüm kentsel kullanımlar ve bunlara eklenen şehirlerarası yolcu taşıma şirketlerinin büroları ile gelen hareketlilik, park

eden yolcu ve yük taşıtları sebebiyle Atatürk Bulvarı sadece her yönde birer şeridi akabilen bir “ana” trafik koridoru olmaktadır.

Kentte kuzey-güney doğrultusunda süreklilik gösteren tek bir koridor bile bulunmamaktadır. Güneydeki planlı alanlardan başlayan caddeler Atatürk Bulvarı veya Kumyol Caddesinde kesilmekte, merkez alandaki geleneksel doku ile ortadan yok olmaktadır. Bu yol sıkıntısı geleneksel doku üzerinde oluşmuş kent merkezinde tek yön uygulamaları ile çözülmeye çalışılmıştır (**Şekil-2.4.11**).

Kentteki yol şebekesinin çok büyük bir bölümü süreklilik, genişlik ve kaldırım/yol yüzeyi ayrımı ve standartları açısından yetersiz yollardan oluşmaktadır. Yol şebekesinin büyük bölümünde, hem geleneksel hem de yeni yapılaşmış alanlardaki yollarda, kaldırımlar ya hiç bulunmamakta, ya da standart altı özelliklere sahip ve hatta yayalar için tehlikeli durumdadır. Kaldırım bulunan bazı yollarda ise kaldırımlar taşıtlar tarafından otopark olarak kullanılmaktadır.

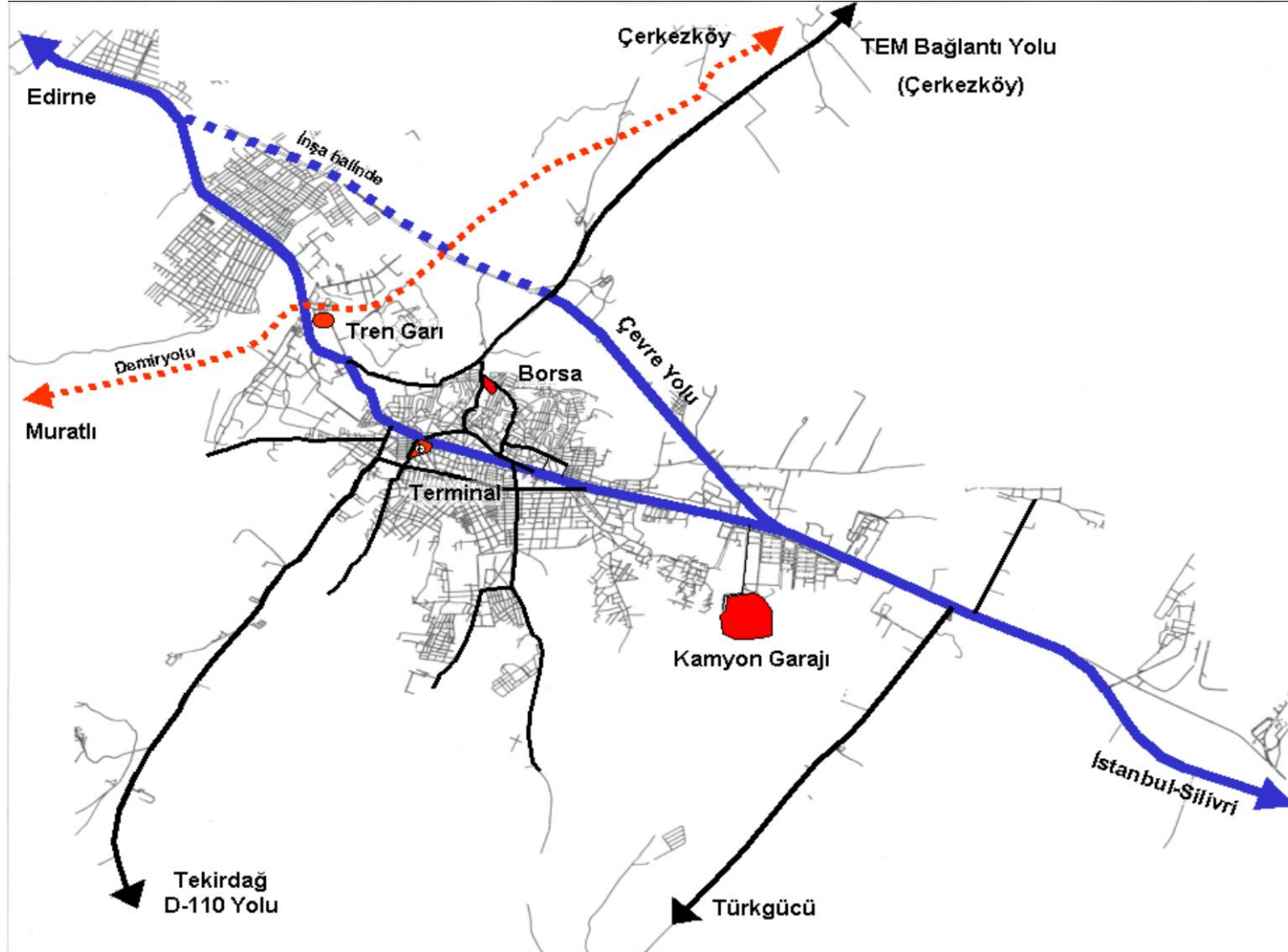
Yollardaki yatay ve dikey trafik işaretlemesinde eksiklikler, standartlara uygun olmayan işaretlemeler ve kavşak düzenlemeleri bulunmaktadır (**Foto-2.4.17, 2.4.18**). İşaretleme konusunda gerekli bakım ve onarım yapılmadığı kent merkezinde bile kolayca görülmektedir (**Foto-2.4.19, 2.4.20**).

Kent merkezinde 11 adet ışıklı sinyal kontrolü bulunan kavşak vardır (**Şekil-2.4.12**). Merkezdeki bu kavşaklara ilave olarak yeni açılan Kamyon Yolu üzerinde sürekli flaşa çalıştırılan Ahmet Taner Kışlalı kavşağında, Sağlık Mahallesi, Çerkezköy Yolu üzerinde (dört adet) ve İstanbul Yolu üzerinde (üç adet) sinyal kontrollü kavşaklar Belediye tarafından işletilmektedir. Tüm bu kavşaklardaki sinyaller birbirlerinden bağımsız ve tek bir program kullanılarak çalıştırılmakta, sadece geceleri flaşa geçecek şekilde planlanmaktadır.

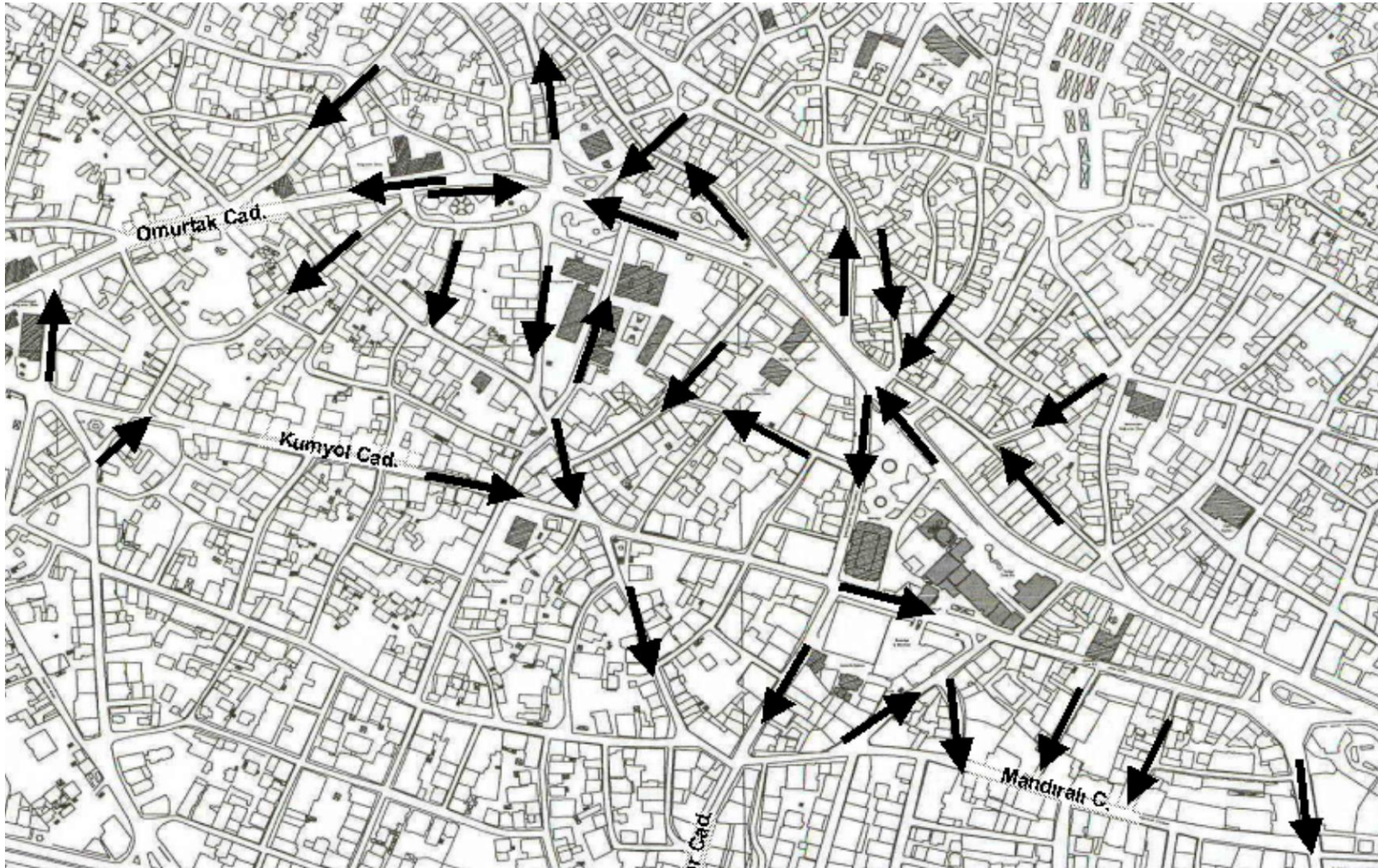
Kentteki yol altyapısı yetersiz ve standart dışıdır. Hem kentin gelişme alanlarında toprak üstüne asfalt dökülerek oluşturulan yeni yol şebekesinde, hem de kentin ana koridorlarında (özellikle Omurtak Caddesinin Hükümet-Otogar arasında) olumsuz kış şartlarının ardından yollardaki çukurlar trafik hızını ve güvenliğini aksatacak duruma gelmekte, bakım ve onarım maliyetleri yükselmektedir.



**Şekil-2.4.10 Çorlu'nun Dış Bağlantıları ve Yol Şebekesi**

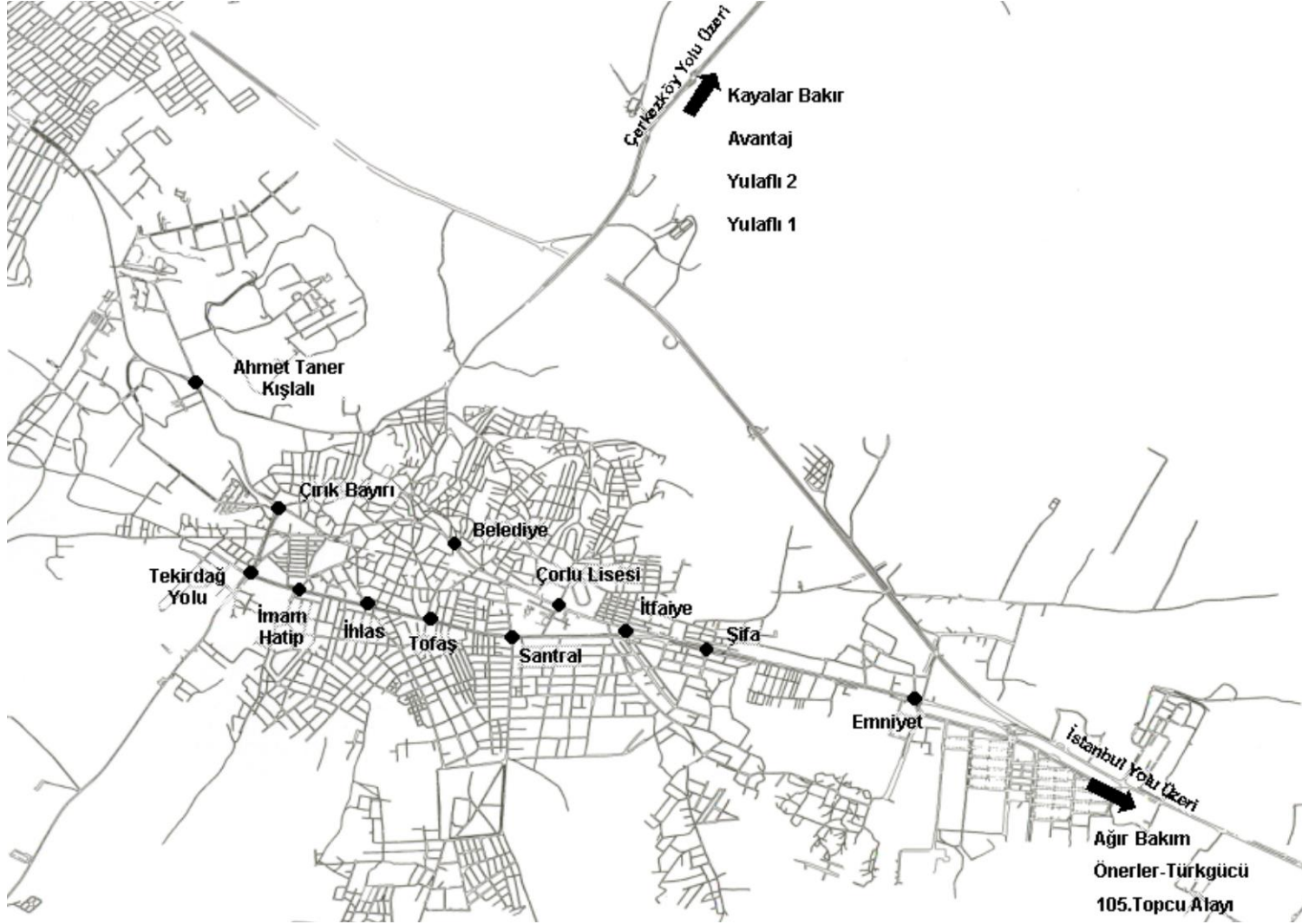


**Şekil-2.4.11 Merkez Alandaki Tek Yönlü Cadde ve Sokaklar**





**Şekil-2.4.12 Sinyalize Kavşakların Yerleri**



**Foto-2.4.17 Standart Dışı Trafik İşaretlemesi**



**Foto-2.4.18 Standart Dışı Kavşak Düzenlemesi**





**Foto-2.4.19 Trafik İşaretlemesindeki Yetersiz Bakım ve Onarım**



**Foto-2.4.20 Trafik İşaretlemesindeki Yetersiz Bakım ve Onarım**



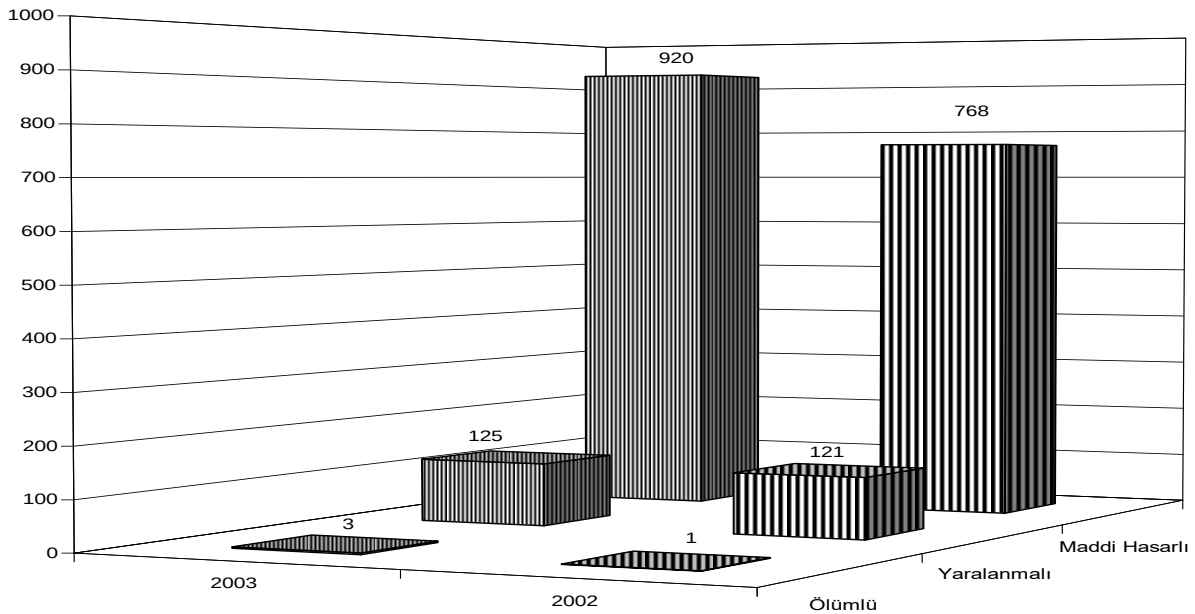
### 2.4.8.2. Kazalar

İlçe Emniyet Müdürlüğü verilerine göre Çorlu'da 2002 yılında 890, 2003 yılında ise 1.048 kaza gerçekleşmiştir. Bu veriler söz konusu birimin yetki alanına giren toplam 45 km uzunluğundaki (25 km. kent içi yol, 11 km D100, 9 km İl Yolu olan) karayolu şebekesinde, birime bildirilen ve rapor tutulan trafik kazalarına aittir. Bu değerler, 2003 yılında toplam kaza sayısında görülen %17,8 düzeyindeki bir artışa karşılık, ölümlü kazalarda %200, yaralanmalı kazalarda %3,3, maddi hasarlı kazalarda %19,8 düzeyinde artış anlamına gelmektedir (**Tablo-2.4.8, Şekil-2.4.13**). Ölümlü, maddi hasarlı ve toplam kaza sayısındaki artışlar aynı dönemde tescilli araç sayısındaki %12,3 düzeyindeki artışın üzerinde bir orana ulaşmıştır.

**Tablo-2.4.8 2002 ve 2003 Yıllarında Çorlu İlçesindeki Trafik Kazaları**

|           | Ölümlü Kaza | Yaralanmalı Kaza | Maddi Hasarlı Kaza | Toplam Kaza | Ölü Sayısı | Yaralı Sayısı |
|-----------|-------------|------------------|--------------------|-------------|------------|---------------|
| 2002 Yılı | 1           | 121              | 768                | 890         | 1          | 220           |
| 2003 Yılı | 3           | 125              | 920                | 1.048       | 3          | 245           |
| Artış (%) | 200,0       | 3,3              | 19,8               | 17,8        | 200,0      | 11,4          |

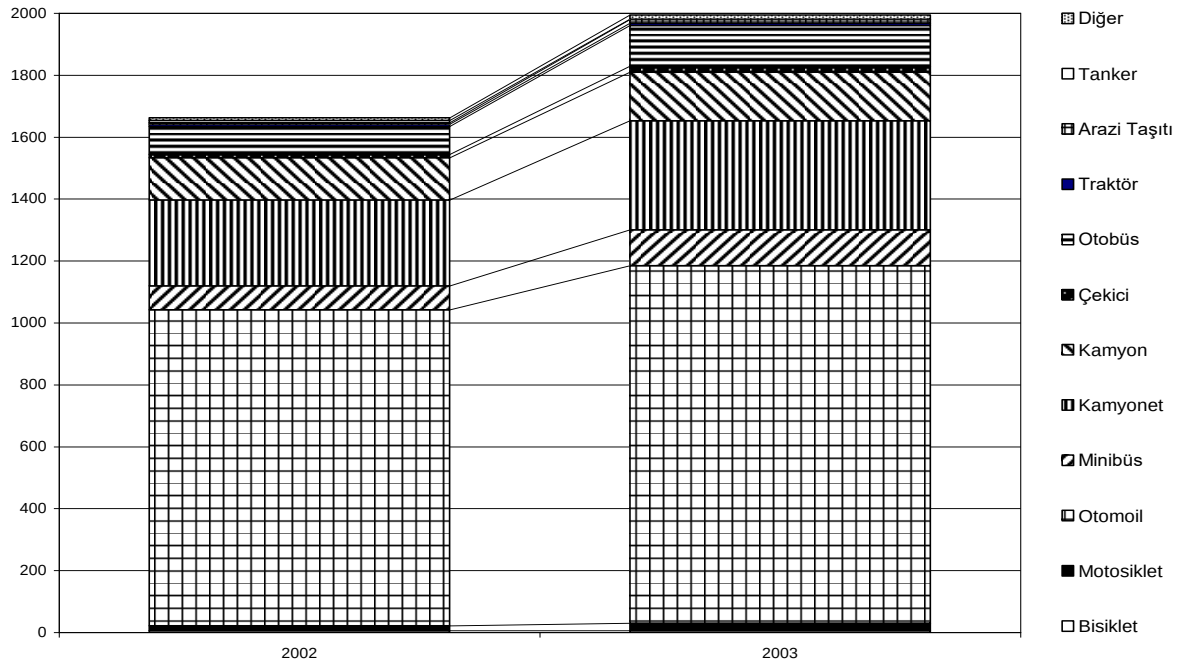
**Şekil-2.4.13 2002 ve 2003 Yıllarında Çorlu İlçesindeki Trafik Kazaları**



Kayıtlı filoda %50'lik paya sahip olan otomobillerin karıştığı kazaların oranı 2002 yılında %61,4, 2003'de %57,8 düzeyinde olmuştur. Kayıtlı filo içindeki paylarına ve kullanım oranlarına paralel olarak kazalara karışan araçların içinde en büyük paya sahip otomobilleri sırasıyla kamyonetler, kamyonlar, otobüsler ve minibüsler izlemektedir (**Tablo-2.4.9, Şekil-2.4.14**). 2003 yılında filodaki paylarındaki yüksek artışlara ve kullanım oranlarına paralel olarak arazi taşıtlarının karıştığı kazalarda %140, motosiklet kazalarında %50, çekici kazalarında %72,7, minibüs kazalarında %47,4, otobüs kazalarında %44 düzeylerinde artışlara karşılık, sadece tanker kazalarında azalmalar görülmüştür.

**Tablo-2.4.9 Kazalara Karışan Araçların Cinsleri (2002-2003)**

| Araç Cinsi   | 2002   |        | 2003   |        | 2002-2003<br>Artış Oranı |
|--------------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|
|              | Sayısı | Oranı  | Sayısı | Oranı  |                          |
| Bisiklet     | 6      | 0,4%   | 6      | 0,3%   | 0,0%                     |
| Motosiklet   | 16     | 1,0%   | 24     | 1,2%   | 50,0%                    |
| Otomobil     | 1020   | 61,4%  | 1155   | 57,9%  | 13,2%                    |
| Minibüs      | 78     | 4,7%   | 115    | 5,8%   | 47,4%                    |
| Kamyonet     | 277    | 16,7%  | 353    | 17,7%  | 27,4%                    |
| Kamyon       | 136    | 8,2%   | 157    | 7,9%   | 15,4%                    |
| Çekici       | 11     | 0,7%   | 19     | 1,0%   | 72,7%                    |
| Otobüs       | 91     | 5,5%   | 131    | 6,6%   | 44,0%                    |
| Traktör      | 7      | 0,4%   | 7      | 0,4%   | 0,0%                     |
| Arazi Taşıtı | 5      | 0,3%   | 12     | 0,6%   | 140,0%                   |
| Tanker       | 7      | 0,4%   | 2      | 0,1%   | -71,4%                   |
| Diğer        | 8      | 0,5%   | 13     | 0,7%   | 62,5%                    |
| Toplam       | 1662   | 100,0% | 1994   | 100,0% | 20,0%                    |

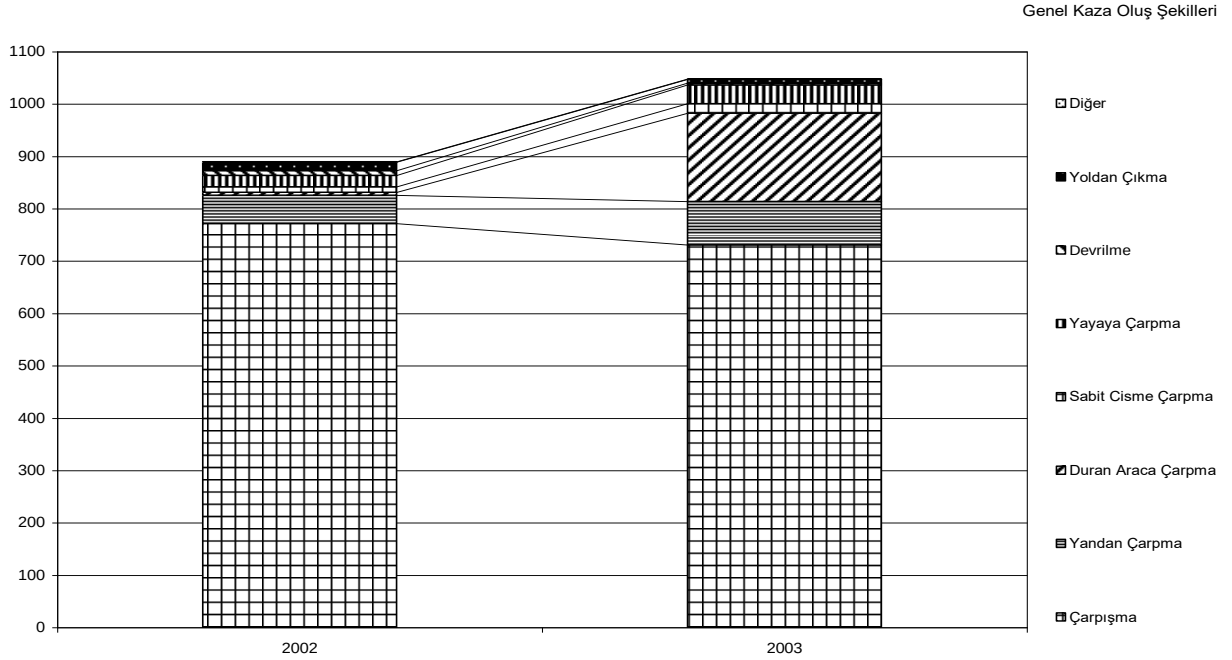
**Şekil-2.4.14 Kazalara Karışan Araçların Cinsleri (2002-2003)**

Kazaların büyük bir oranının (2002’de %87 ve 2003’de %70) birden fazla hareketli aracın karıştığı “çarpmışma” şeklinde olduğu görülmekte, ancak 2003 yılında çarpışma cinsindeki kazalar azalırken, “duran araca çarpma” şeklindeki kazaların büyük bir oranda (%2716) arttığı ortaya çıkmaktadır. “Devrilme” ve “yoldan çıkma” türündeki kazalar azalırken, “yandan çarpma”, “sabit cisme çarpma” ve “yaya çarpma” kazalarında artışlar görülmektedir (Tablo-2.4.10, Şekil-2.4.15).

**Tablo-2.4.10 Oluş Biçimlerine Göre Kazaların Dağılımı (2002-2003)**

|                    | Sayıları   |             | Oranları      |               | Artış Oranı  |
|--------------------|------------|-------------|---------------|---------------|--------------|
|                    | 2002       | 2003        | 2002          | 2003          |              |
| Çarpışma           | 772        | 731         | 86,7%         | 69,8%         | -5,3%        |
| Yandan Çarpma      | 54         | 83          | 6,1%          | 7,9%          | 53,7%        |
| Duran Araca Çarpma | 6          | 169         | 0,7%          | 16,1%         | 2716,7%      |
| Sabit Cisme Çarpma | 10         | 18          | 1,1%          | 1,7%          | 80,0%        |
| Yayaya Çarpma      | 22         | 36          | 2,5%          | 3,4%          | 63,6%        |
| Devrilme           | 9          | 3           | 1,0%          | 0,3%          | -66,7%       |
| Yoldan Çıkma       | 16         | 7           | 1,8%          | 0,7%          | -56,3%       |
| Diğer              | 1          | 1           | 0,1%          | 0,1%          | 0,0%         |
| <b>Toplam</b>      | <b>890</b> | <b>1048</b> | <b>100,0%</b> | <b>100,0%</b> | <b>17,8%</b> |



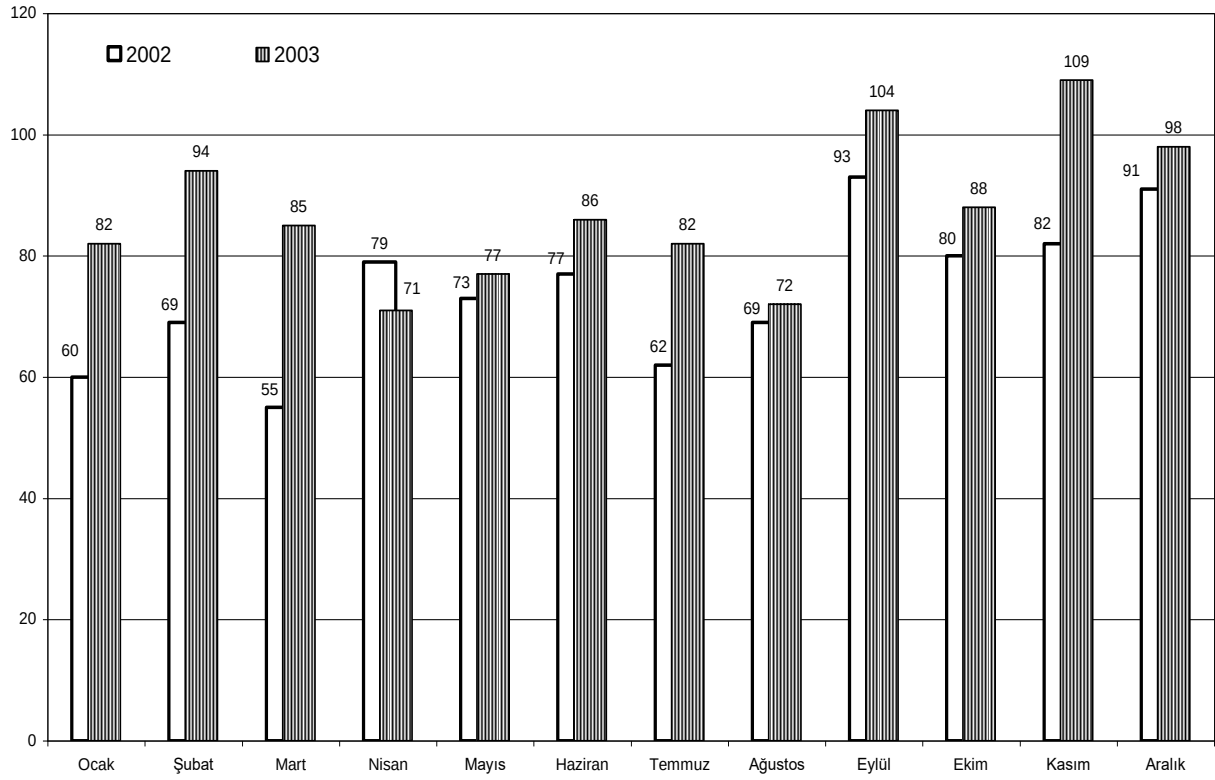
**Şekil-2.4.15 Oluş Biçimlerine Göre Kazaların Dağılımı (2002-2003)**

Trafik kazalarının, kazaların olduğu aylara dağılımı incelendiğinde okulların kapandığı ve çalışanların izinlerini kullandığı, kentlilerin tatil için yazlıklarına gittiği yaz aylarında genel bir azalma içine girdiği anlaşılmaktadır. Okulların açılması ve yaz tatili döneminin bitmesiyle birlikte sonbaharda kazaların sayısı artmaktadır (Tablo-2.4.11, Şekil-2.4.16).

Yaz aylarında azalan kazalara, karşılık kısa bir dönemde artan hareketlilik sebebiyle yarı-yıl tatilinin bulunduğu Şubat ve tatilin ve dolayısıyla hareketliliğin başladığı Haziran ve tatil dönüşünün yaşandığı Eylül aylarında görece artışlar izlenmektedir.

**Tablo-2.4.11 Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)**

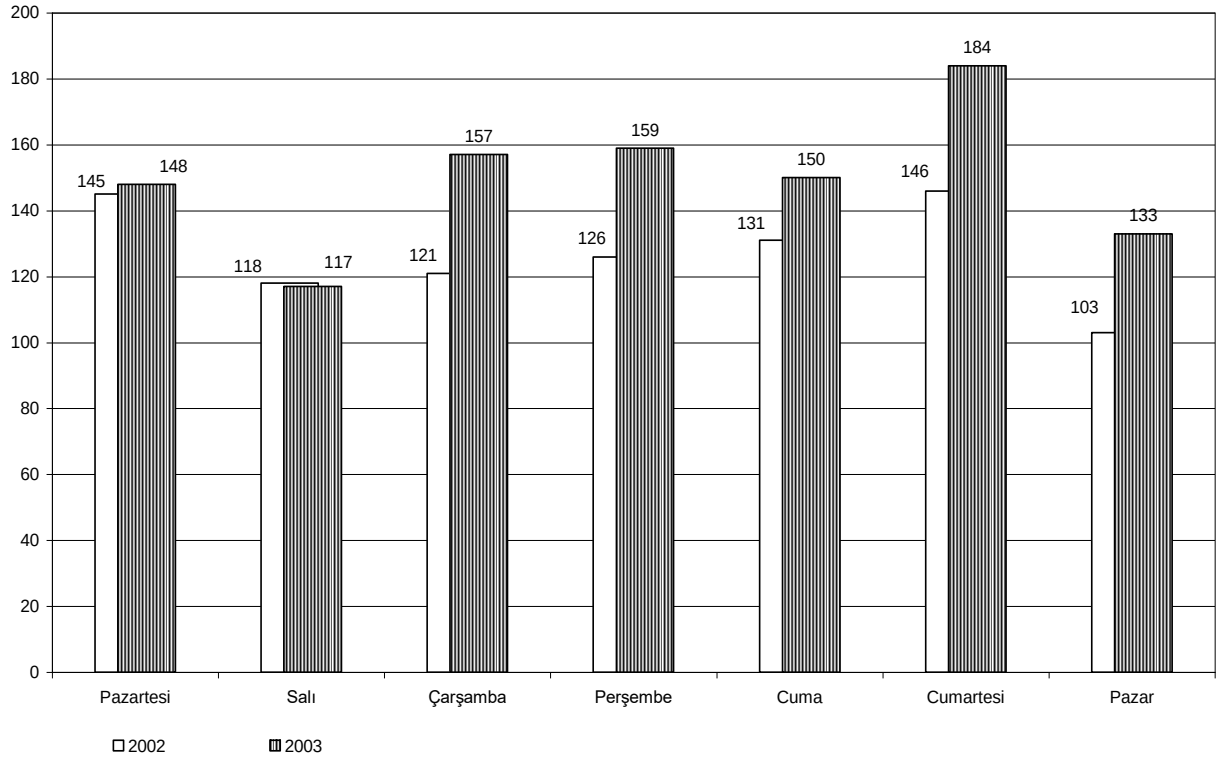
|      | Ocak | Şubat | Mart | Nisan | Mayıs | Haziran | Temmuz | Ağustos | Eylül | Ekim | Kasım | Aralık |
|------|------|-------|------|-------|-------|---------|--------|---------|-------|------|-------|--------|
| 2002 | 60   | 69    | 55   | 79    | 73    | 77      | 62     | 69      | 93    | 80   | 82    | 91     |
| 2003 | 82   | 94    | 85   | 71    | 77    | 86      | 82     | 72      | 104   | 88   | 109   | 98     |

**Şekil-2.4.16 Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)**

Kazaların haftanın günlerine dağılımında, özellikle cumartesi günlerinde kazalarda artış görülürken pazar günlerinde belirgin bir azalma ortaya çıkmaktadır. İş günlerinde oldukça dengeli dağılan kazalarda sadece salı günlerinde bir azalma dikkati çekmektedir (**Tablo-2.4.12, Şekil-2.4.17**)

**Tablo-2.4.12 Kazaların Haftanın Günlerine Dağılımı**

|      | Pazartesi | Salı | Çarşamba | Perşembe | Cuma | Cumartesi | Pazar | TOPLAM |
|------|-----------|------|----------|----------|------|-----------|-------|--------|
| 2002 | 145       | 118  | 121      | 126      | 131  | 146       | 103   | 890    |
| 2003 | 148       | 117  | 157      | 159      | 150  | 184       | 133   | 1048   |

**Şekil-2.4.17 Kazaların Haftanın Günlerine Dağılımı**

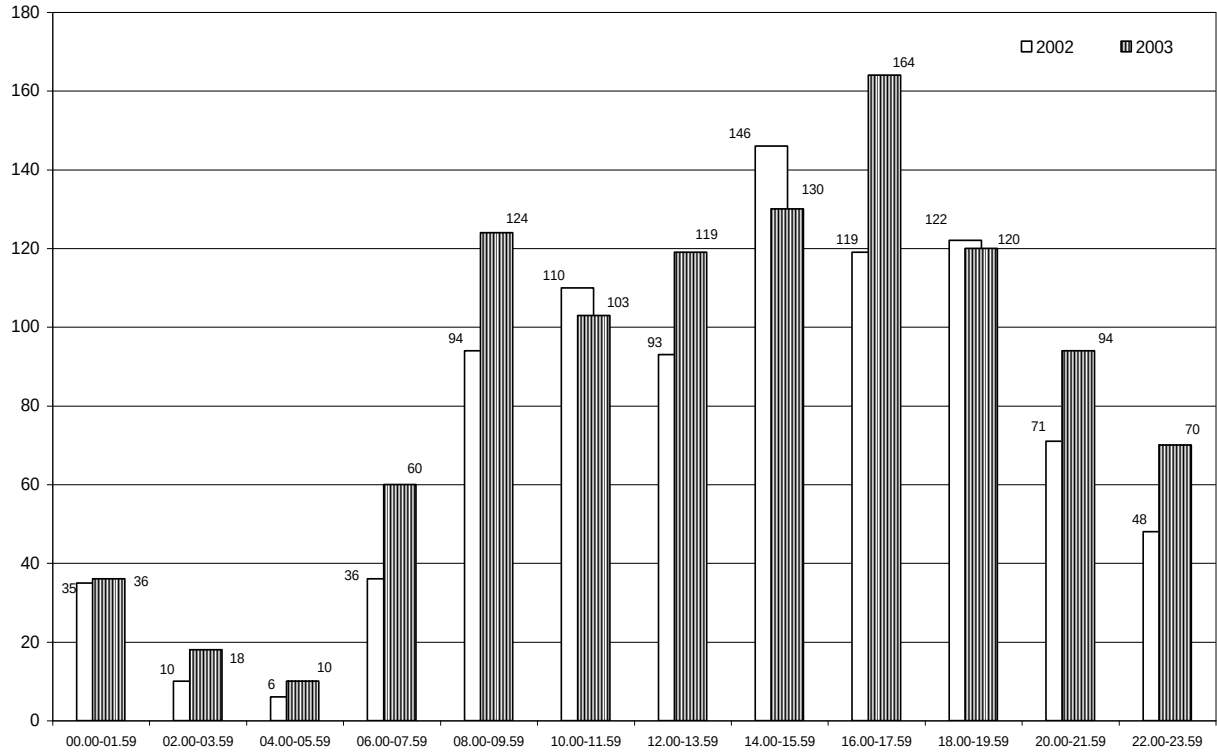
Kazaların gün içindeki dağılımı trafik yoğunluğuna paralel bir durum göstermektedir. Sabah doruk saatteki artışın ardından azalan kaza sayıları, trafiğin yoğunlaştığı akşam zirvesi sırasında tekrar artmaktadır (**Tablo-2.4.13, Şekil-2.4.18**).

**Tablo-2.4.13 Kazaların Gün İçinde Dağılımı**

|      | 00.00-01.59 | 02.00-03.59 | 04.00-05.59 | 06.00-07.59 | 08.00-09.59 | 10.00-11.59 | 12.00-13.59 | 14.00-15.59 | 16.00-17.59 | 18.00-19.59 | 20.00-21.59 | 22.00-23.59 |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2002 | 35          | 10          | 6           | 36          | 94          | 110         | 93          | 146         | 119         | 122         | 71          | 48          |
| 2003 | 36          | 18          | 10          | 60          | 124         | 103         | 119         | 130         | 164         | 120         | 94          | 70          |

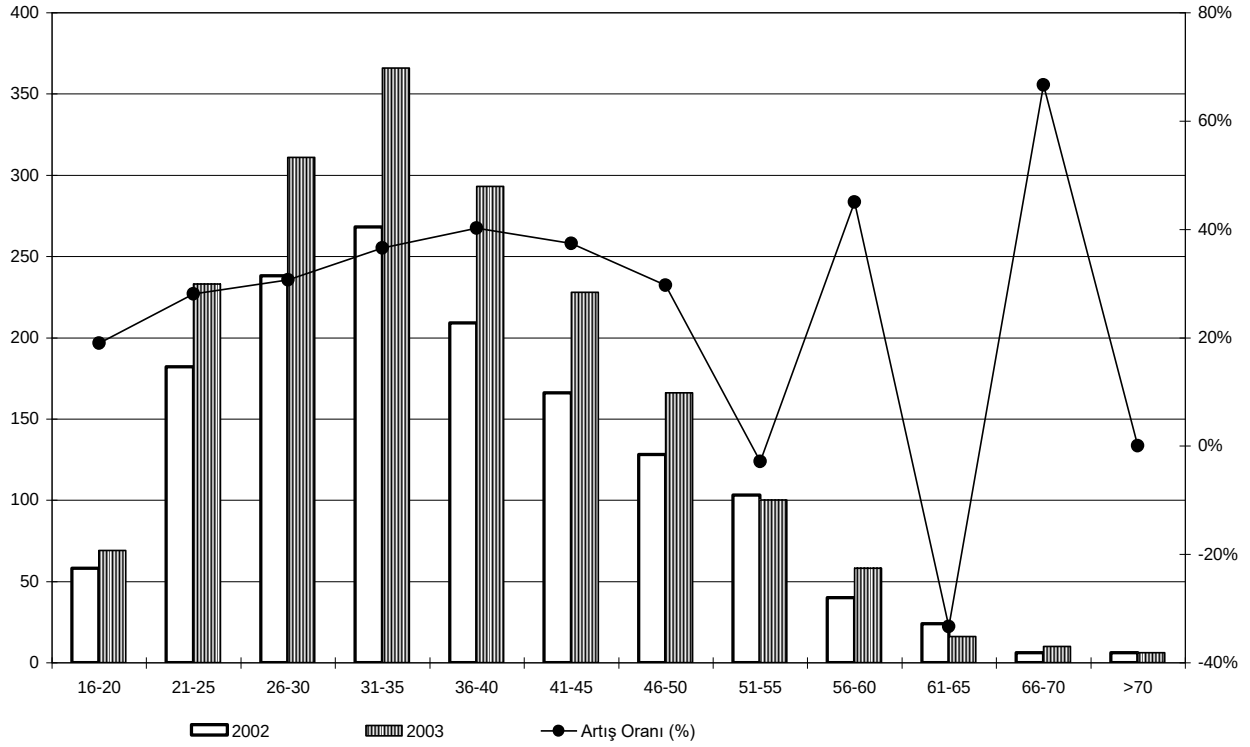
Kazalara karışan sürücülerin yaşları da trafikteki sürücülerin genel yaş profillerine uygun bir çizgi göstermekte ve 31-35 yaş grubunun en yüksek düzeyleri oluşturduğu bir çan eğrisi biçiminde oluşmaktadır (**Tablo-2.4.14, Şekil-2.4.19**).

2003 yılında özellikle 31-45, 56-60 ve 66-70 yaş grubundaki sürücülerin kaza sayılarında artışlar olduğu, 51-55, 61-65 yaş gruplarının kazalarında ise azalmalar görülmektedir.

**Şekil-2.4.18 Kazaların Gün İçinde Dağılımı****Tablo-2.4.14 Kazalara Karışan Sürücülerin Yaşları**

|      | 16-20 | 21-25 | 26-30 | 31-35 | 36-40 | 41-45 | 46-50 | 51-55 | 56-60 | 61-65 | 66-70 | >70 | Toplam |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-----|--------|
| 2002 | 58    | 182   | 238   | 268   | 209   | 166   | 128   | 103   | 40    | 24    | 6     | 6   | 1428   |
| 2003 | 69    | 233   | 311   | 366   | 293   | 228   | 166   | 100   | 58    | 16    | 10    | 6   | 1856   |



**Şekil-2.4.19 Kazalara Karışan Sürücülerin Yaşları**

### Kazaların Mekansal Dağılımı

İlçe Emniyet Müdürlüğü verilerine göre trafik kazaları kentteki sayıları sınırlı doğu-batı aksları üzerinde yoğunlaşmaktadır. Kentin tüm doğu-batı doğrultusundaki trafik hareketlerini üslenen;

- (1) tek yönlü olarak hizmet eden bir yol çifti olan Kumyol ve Omurtak Caddeleri ile
- (2) Atatürk Bulvarı ve üzerindeki kavşaklarda

trafik kazalarının büyük bölümü oluşmaktadır. Bu iki koridor hem kentiçi ve hem de kentler arası trafiğe hizmet vermektedir.

Kazaların;

- Omurtak Caddesi ve bu cadde üzerindeki İtfaiye Kavşağı, Devlet Hastanesi önü, Lise Kavşağı, Çırak Bayırı Kavşağı, Mezarlık önü ve Emlak Konutları Kavşağı ,
  - Atatürk Bulvarı, Tekirdağ Yolu kavşağında, İmam Hatip Lisesi Kavşağı,
  - Sağlık Mahallesi, İşbilen Kavşağı,
  - Çırak Bayırı Kamyon Yolu Kavşağı,
- noktalarında yoğunlaştığı saptanmıştır.

İlçe Emniyet Müdürlüğü verilerine göre kazalar yukarıda sıralanan kara noktalarında yoğunlaşırken bunlardan üçü; (1) Sağlık Mahallesi geçişi, (2) İtfaiye Kavşağı ve (3) Çırık Bayırı (Tekirdağ Yolu) Kavşağı diğerlerine kıyasla öne çıkmaktadır.

### Sağlık Mahallesi Kazaları

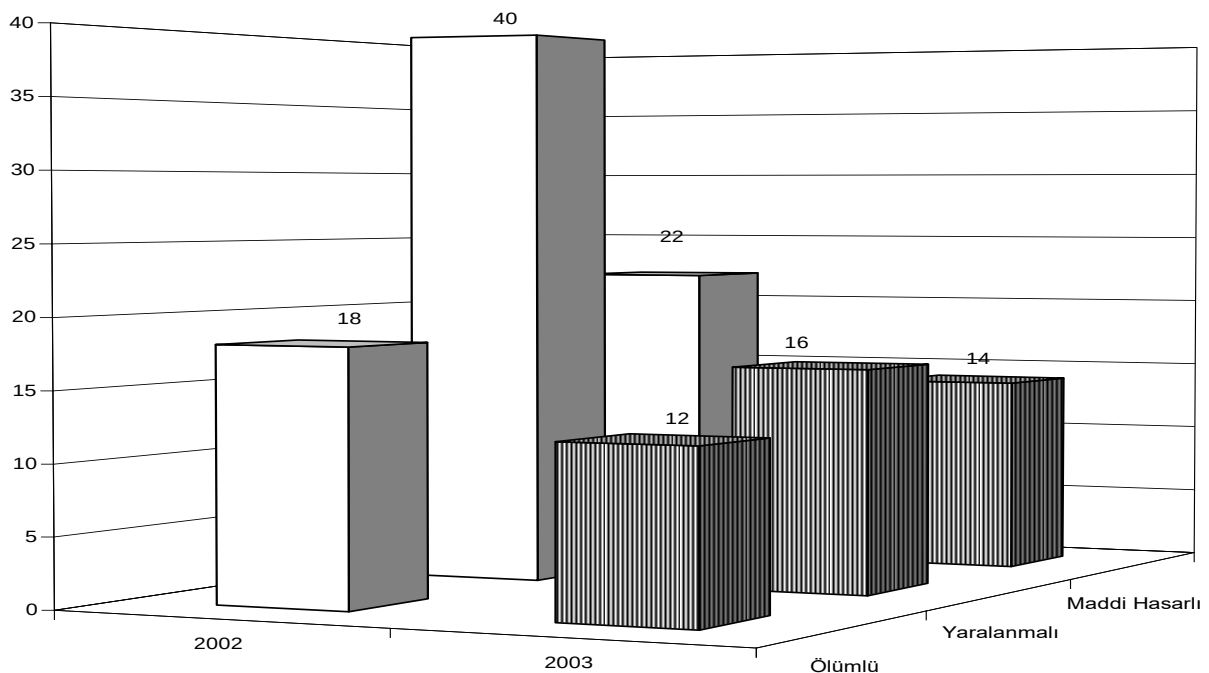
Kent yerleşim alanından aradaki askeri alanlar sebebiyle uzakta kalmış Sağlık Mahallesinin ortasından geçen D100 karayolu sebebiyle kaza sayıları artmaktadır. 2002 yılında meydana gelen 58 kazaya karşılık alınan önlemler sonucunda 2003 yılında kazalar 28'e (%51,7) düşmüş olmakla birlikte, bu bölge hala kentte kazaların en yüksek düzeylere ulaştığı alandır (**Tablo-2.4.15, Şekil-2.4.20**).

**Tablo-2.4.15 Sağlık Mahallesindeki Kazalar (2002-2003)**

|      | Ölümlü | Yaralanmalı | Maddi Hasarlı | Toplam |
|------|--------|-------------|---------------|--------|
| 2002 | 18     | 40          | 22            | 58     |
| 2003 | 12     | 16          | 14            | 28     |

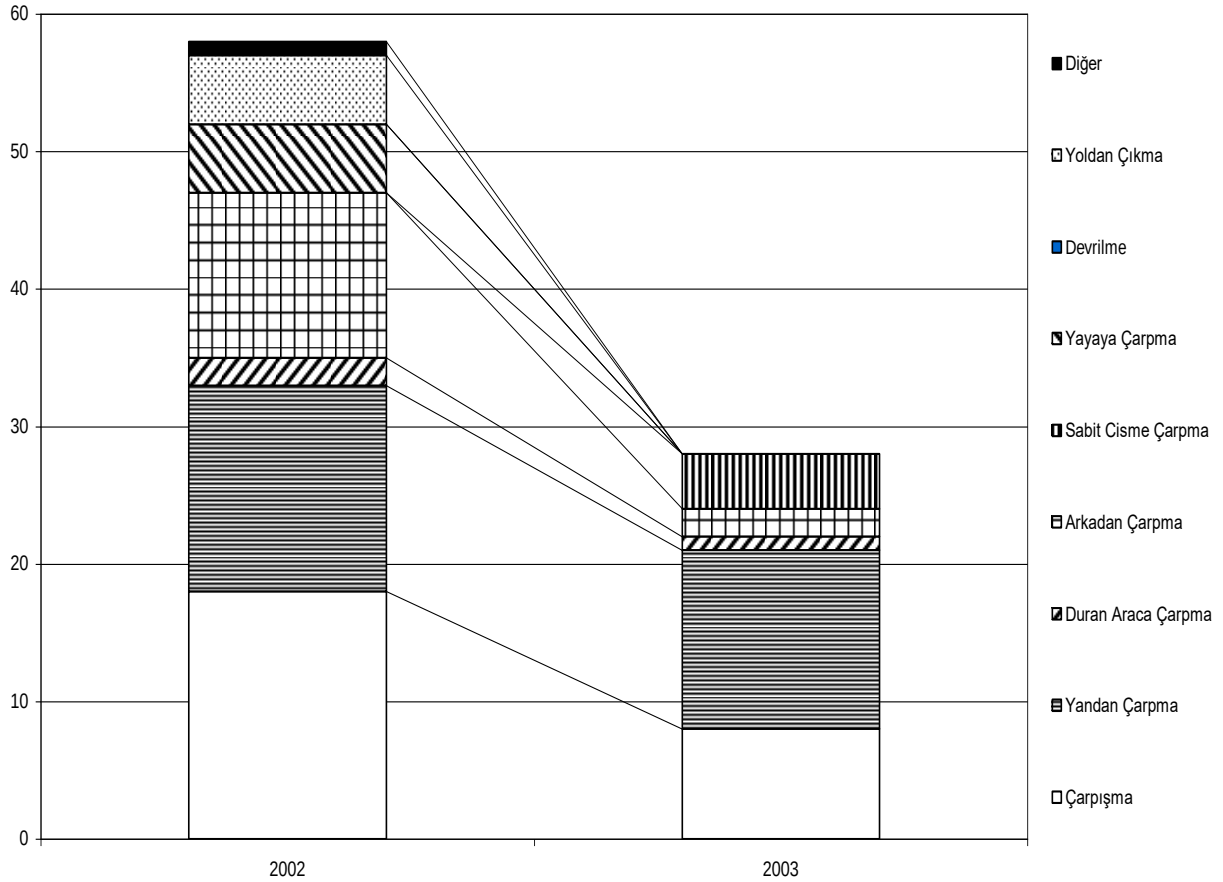
2002 yılında Sağlık Mahallesinde oluşan kazalar içinde en büyük oran %31'le çarpışma, %25'le yandan çarpma ve %21 ile arkadan çarpma şeklinde oluşmaktayken, 2003 yılında bu alandaki kazaların karakteri değişmiş, her biri %8 oranda olan yayaya çarpma ve yoldan çıkma kazaları tamamen ortadan kalkmıştır. 2003 yılında yandan çarpma şeklindeki kazaların payı %46'ya yükselmiştir(**Tablo-2.4.16, Şekil-2.4.21**).

**Şekil-2.4.20 Sağlık Mahallesindeki Kazalar (2002-2003)**



**Tablo-2.4.16 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Oluş Şekilleri (2002-2003)**

|                    | Sayı |      | Oran   |        | 2002-2003<br>Artışı |
|--------------------|------|------|--------|--------|---------------------|
|                    | 2002 | 2003 | 2002   | 2003   |                     |
| Çarpışma           | 18   | 8    | 31,03% | 28,57% | -55,6%              |
| Yandan Çarpma      | 15   | 13   | 25,86% | 46,42% | -13,3%              |
| Duran Araca Çarpma | 2    | 1    | 3,44%  | 3,57%  | -50,0%              |
| Arkadan Çarpma     | 12   | 2    | 20,68% | 7,14%  | -83,3%              |
| Sabit Cisme Çarpma | -    | 4    | -      | 14,28% | -                   |
| Yayaya Çarpma      | 5    | -    | 8,62%  | -      | -                   |
| Devrilme           | -    | -    | -      | -      | -                   |
| Yoldan Çıkma       | 5    | -    | 8,62%  | -      | -                   |
| Diğer              | 1    | -    | 1,72%  | -      | -                   |
| Toplam             | 58   | 28   | 100%   | 100%   | -51,7%              |

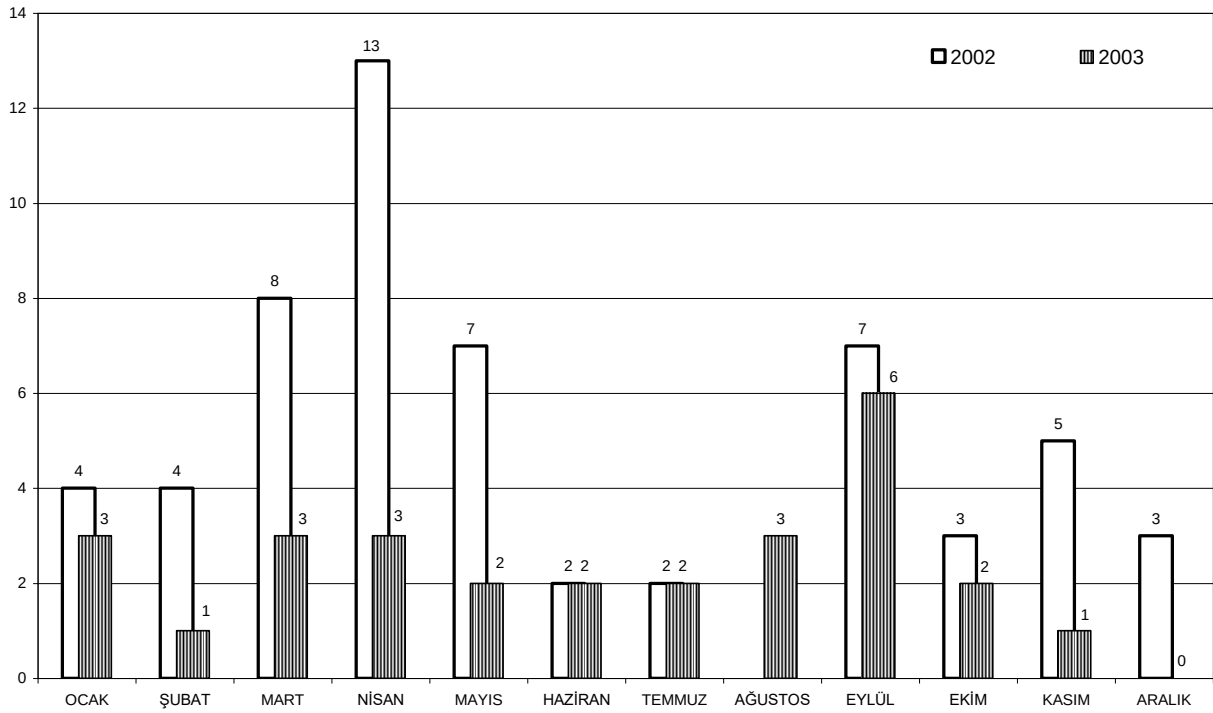
**Şekil-2.4.21 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Oluş Şekilleri (2002-2003)**

2002 yılında Sağlık Mahallesiindeki kazaların Mart-Nisan-Mayıs aylarında yoğunlaşmasına karşılık 2003 yılında azalan değerlerle yıl boyu dengeli bir dağılım görülmüş, sadece Eylül ayında bir farklılaşma oluşmuştur (**Tablo-2.4.17, Şekil-2.4.22**).

**Tablo-2.4.17 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)**

|      | Ocak | Şubat | Mart | Nisan | Mayıs | Haziran | Temmuz | Ağustos | Eylül | Ekim | Kasım | Aralık |
|------|------|-------|------|-------|-------|---------|--------|---------|-------|------|-------|--------|
| 2002 | 4    | 4     | 8    | 13    | 7     | 2       | 2      | 0       | 7     | 3    | 5     | 3      |
| 2003 | 3    | 1     | 3    | 3     | 2     | 2       | 2      | 3       | 6     | 2    | 1     | -      |

**Şekil-2.4.22 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)**

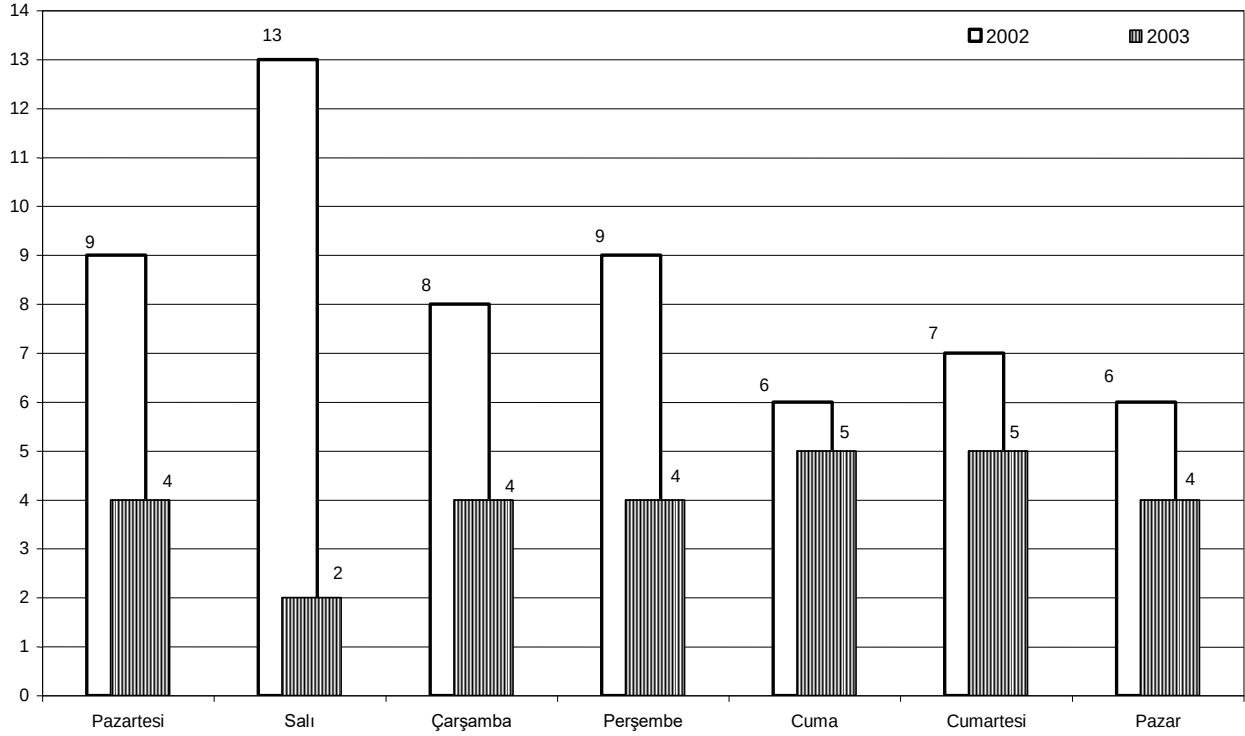


Kazaların hafta içinde günlere dağılımı açısından da 2002 ve 2003 yıllarında benzer bir gelişme ortaya çıkmıştır. 2002 yılında salı günlerinde artan kazalar, 2003 yılında hafta içinde günlere dengeli bir dağılım göstermiş, salı günleri ise azalmıştır (**Tablo-2.4.18, Şekil-2.4.23**).



**Tablo-2.4.18 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Günlere Dağılımı (2002-2003)**

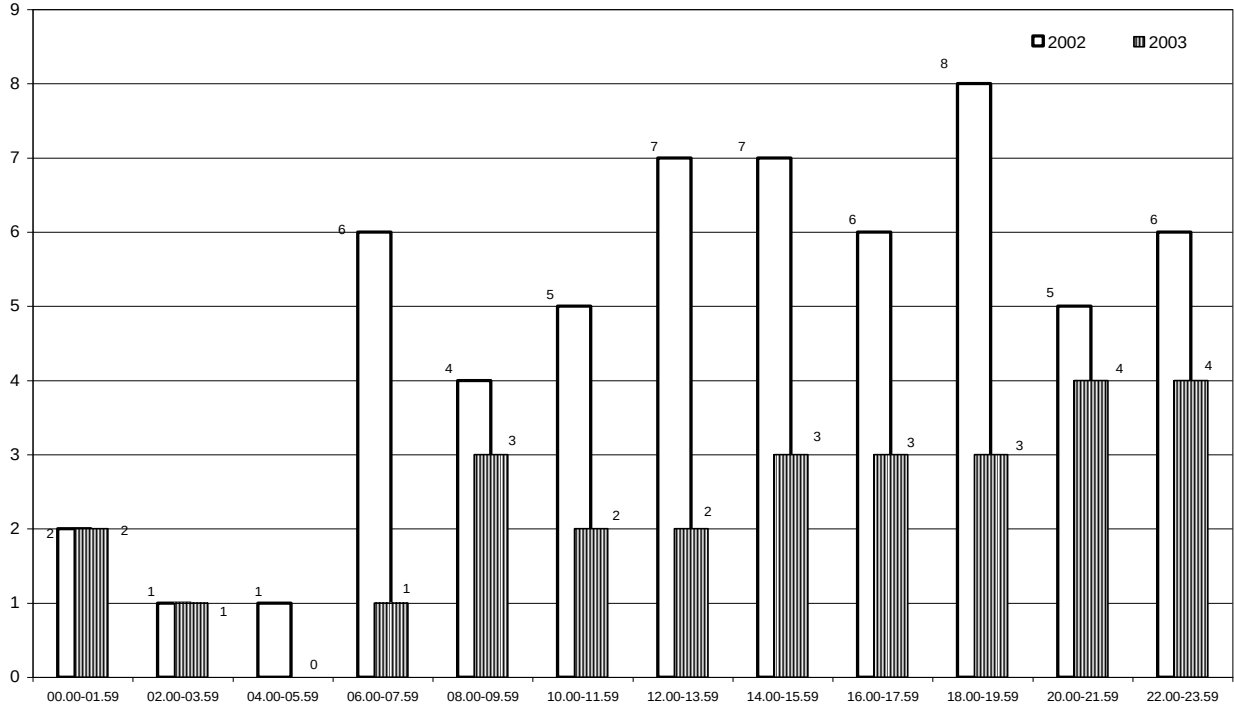
|      | Pazartesi | Salı | Çarşamba | Perşembe | Cuma | Cumartesi | Pazar |
|------|-----------|------|----------|----------|------|-----------|-------|
| 2002 | 9         | 13   | 8        | 9        | 6    | 7         | 6     |
| 2003 | 4         | 2    | 4        | 4        | 5    | 5         | 4     |

**Şekil-2.4.23 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Günlere Dağılımı (2002-2003)**

2002 yılında Sağlık Mahallesiindeki kazalar sabah zirvesinde 0:00-08:00 arasında, öğlen zirvesinde 12:00-16:00 arasında ve akşam zirvesinde 18:00-20:00 yoğunlaşırken, 2003 yılında belirgin bir yoğunlaşma kalmamıştır (**Tablo-2.4.19, Şekil-2.4.24**).

**Tablo-2.4.19 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Saatlara Dağılımı (2002-2003)**

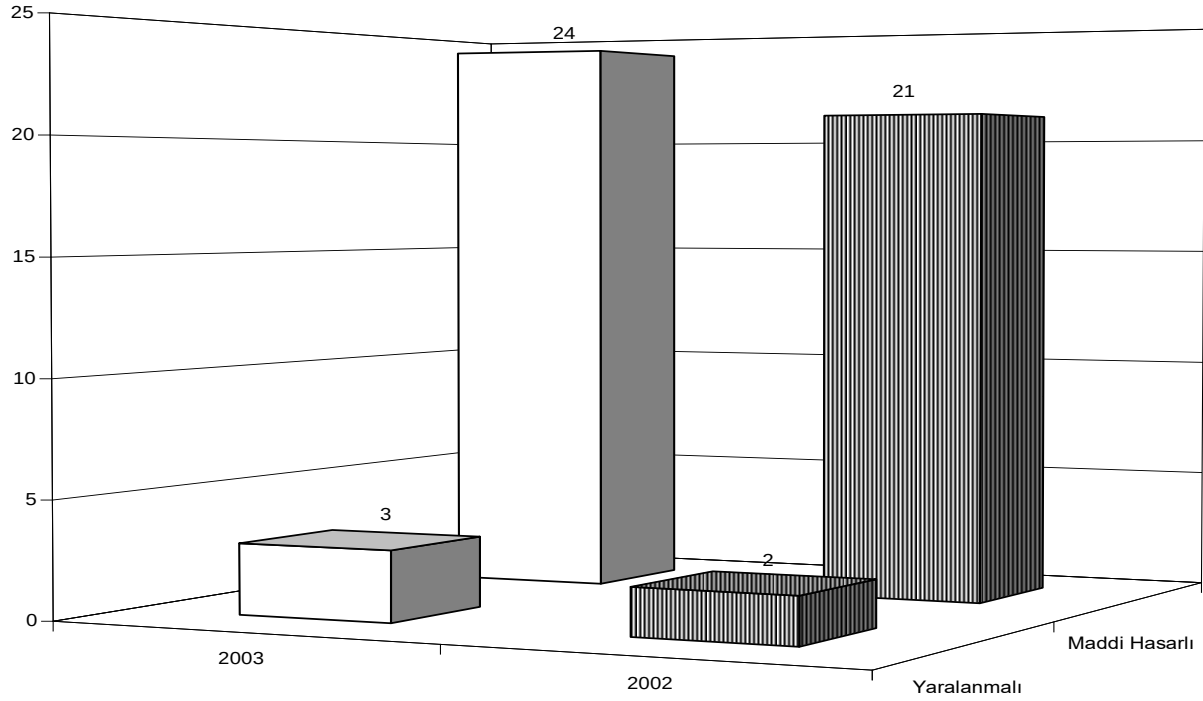
|      | 00.00-01.59 | 02.00-03.59 | 04.00-05.59 | 06.00-07.59 | 08.00-09.59 | 10.00-11.59 | 12.00-13.59 | 14.00-15.59 | 16.00-17.59 | 18.00-19.59 | 20.00-21.59 | 22.00-23.59 |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2002 | 2           | 1           | 1           | 6           | 4           | 5           | 7           | 7           | 6           | 8           | 5           | 6           |
| 2003 | 2           | 1           | -           | 1           | 3           | 2           | 2           | 3           | 3           | 3           | 4           | 4           |

**Şekil-2.4.24 Sağlık Mahallesiindeki Kazaların Saatlara Dağılımı (2002-2003)****İtfaiye Meydanı Kazaları**

İtfaiye Meydanı, hem kentiçi ve hem de kentler arası trafiğe hizmet eden bir kavşaktır. İşyeri servislerinin, çevre yerleşmeler minibüs ve otobüslerinin, şehirlerarası otobüslerin ve kamyonların Omurtak ve Kumyol Caddelerini kullanmaları yasaklanmış olduğundan tüm bu araçlar Atatürk Bulvarını kullanmaktadır. Kentler arası trafiğe de hizmet veren Atatürk Bulvarı ile Omurtak Caddesinin birleşme noktası olan İtfaiye Meydanı kentin doğu-batı yönündeki iki koridorunun kesişmesi ile yoğun bir trafiğe hizmet etmektedir. Kentin bu kara noktasında son iki yılda ölümlü kaza olmamakla birlikte 2002 yılında 23 ve 2003 yılında 27 kaza gerçekleşmiştir (Tablo-2.4.20, Şekil-2.4.25, Tablo-2.4.21, Şekil-2.4.26).

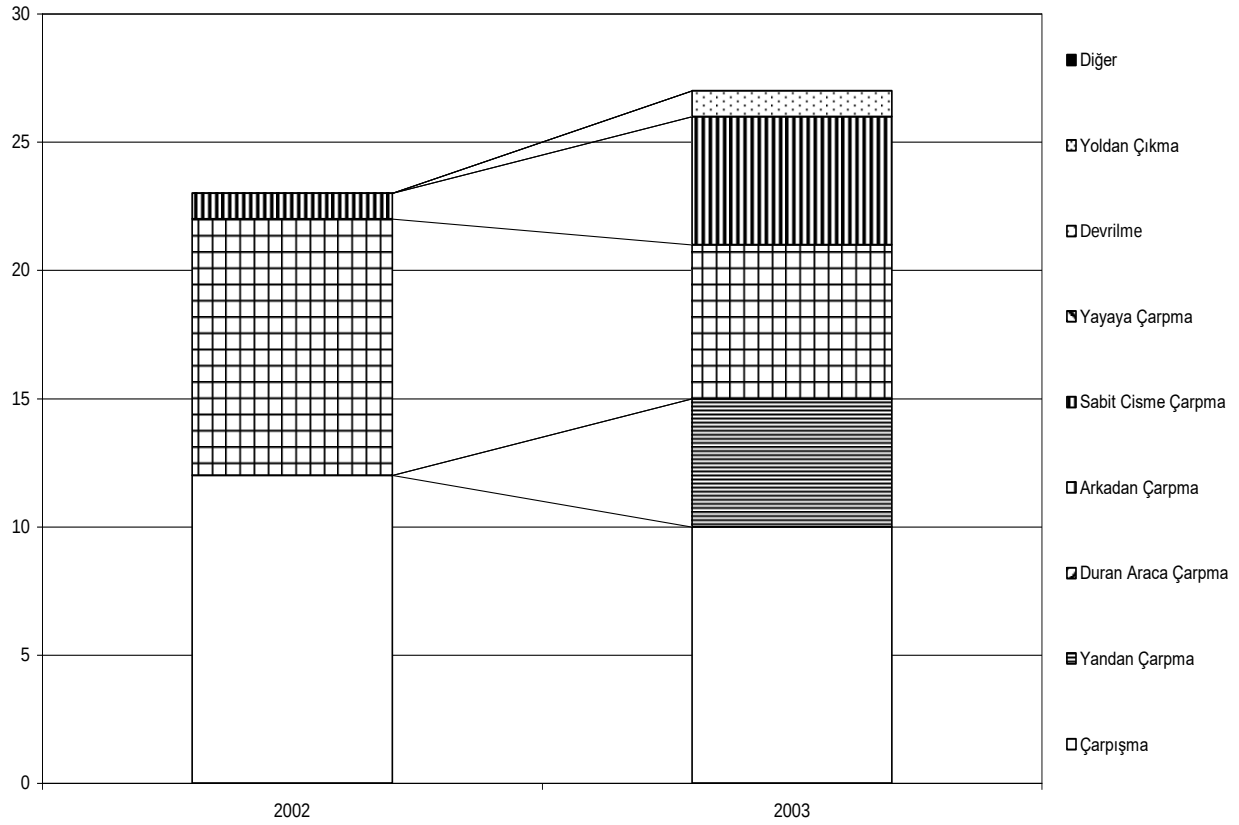
**Tablo-2.4.20 İtfaiye Meydanındaki Kazalar (2002-2003)**

|      | Yaralanmalı | Maddi Hasarlı | Toplam |
|------|-------------|---------------|--------|
| 2002 | 2           | 21            | 23     |
| 2003 | 3           | 24            | 27     |

**Şekil-2.4.25 İtfaiye Meydanındaki Kazalar Dağılımı (2002-2003)****Tablo-2.4.21 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Oluş Biçimleri (2002-2003)**

|                    | 2002 | 2003 | Artış Oranı |
|--------------------|------|------|-------------|
| Çarpışma           | 12   | 10   | -16,7%      |
| Yandan Çarpma      |      | 5    |             |
| Duran Araca Çarpma |      |      |             |
| Arkadan Çarpma     | 10   | 6    | -40,0%      |
| Sabit Cisme Çarpma | 1    | 5    | 400,0%      |
| Yayaya Çarpma      |      |      |             |
| Devrilme           |      | 1    |             |
| Yoldan Çıkma       |      |      |             |
| Diğer              |      |      |             |
| Toplam             | 23   | 27   | 17,4%       |

Bu kavşak noktasındaki kazalar çarpışma, yandan çarpma, arkadan çarpma ve son yılda sabit cisme çarpma şeklinde oluşmuştur.

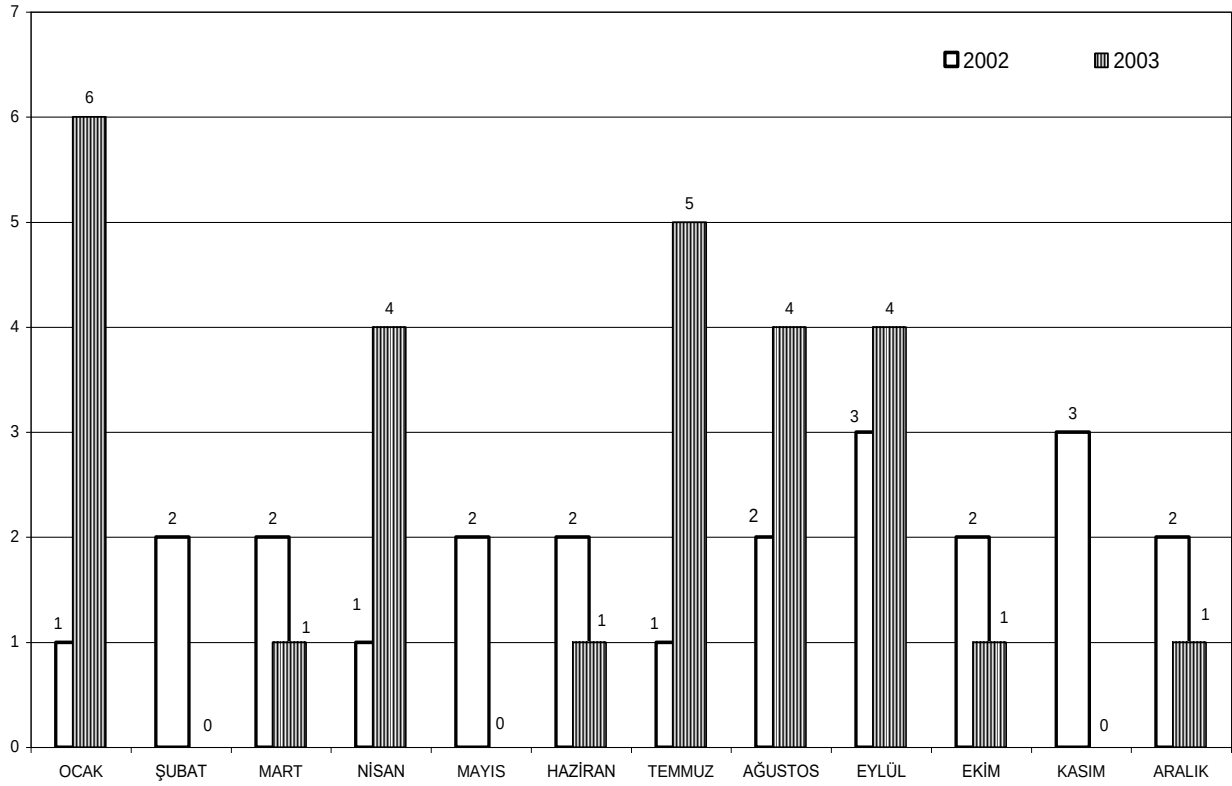
**Şekil-2.4.26 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Oluş Biçimleri (2002-2003)**

İtfaiye Meydanındaki kazalar 2002 yılında yıl içinde dengeli olarak dağılmaktayken, 2003 yılında Ocak, Nisan ayları ile yaz ve sonbahar aylarında yoğunlaşmalar görülmektedir (**Tablo-2.4.22, Şekil-2.4.27**).

**Tablo-2.4.22 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)**

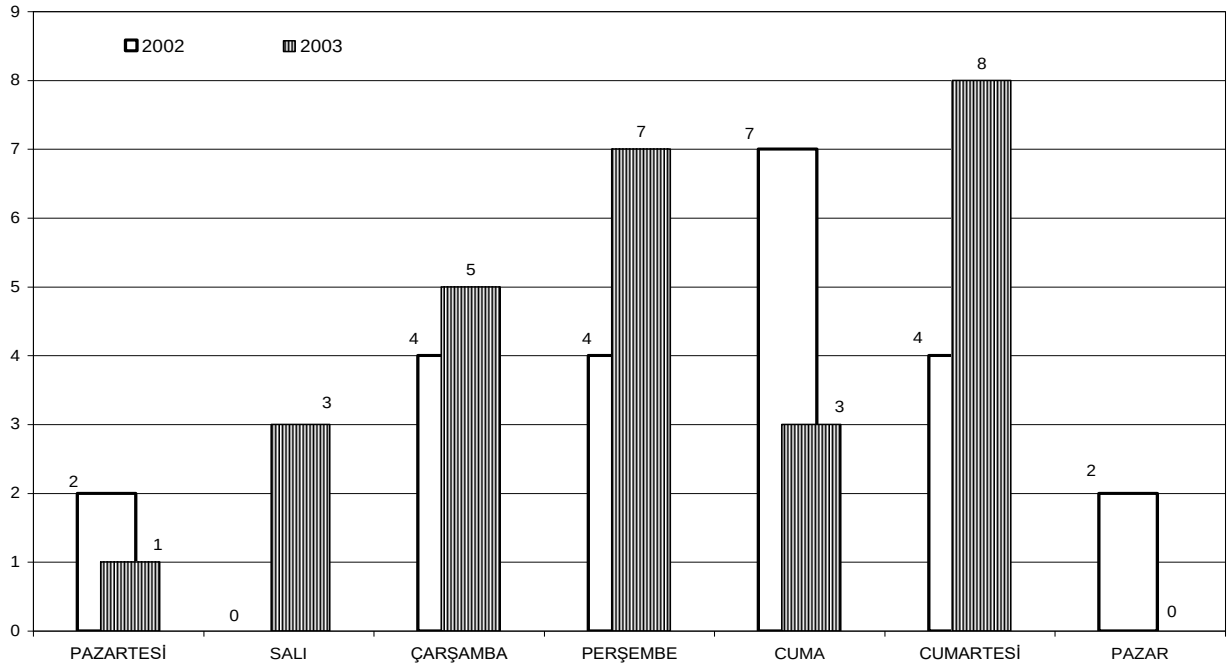
|      | Ocak | Şubat | Mart | Nisan | Mayıs | Haziran | Temmuz | Ağustos | Eylül | Ekim | Kasım | Aralık |
|------|------|-------|------|-------|-------|---------|--------|---------|-------|------|-------|--------|
| 2002 | 1    | 2     | 2    | 1     | 2     | 2       | 1      | 2       | 3     | 2    | 3     | 2      |
| 2003 | 6    | -     | 1    | 4     | -     | 1       | 5      | 4       | 4     | 1    | -     | 1      |

İtfaiye Meydanı kazalarının hafta içi dağılımında 2002 ve 2003 yıllarında gözlenen genel eğilim, hafta başından hafta sonuna doğru kazaların kademeli olarak artması, pazar günü ise en düşük düzeylere ulaşmasıdır. Ancak 2003 yılında cuma günlerinde de bir azalma ortaya çıkmıştır (**Tablo-2.4.23, Şekil-2.4.28**).

**Şekil-2.4.27 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Aylara Dağılımı (2002-2003)****Tablo-2.4.23 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Günlere Dağılımı (2002-2003)**

|      | Pazartesi | Salı | Çarşamba | Perşembe | Cuma | Cumartesi | Pazar |
|------|-----------|------|----------|----------|------|-----------|-------|
| 2002 | 2         | -    | 4        | 4        | 7    | 4         | 2     |
| 2003 | 1         | 3    | 5        | 7        | 3    | 8         | -     |



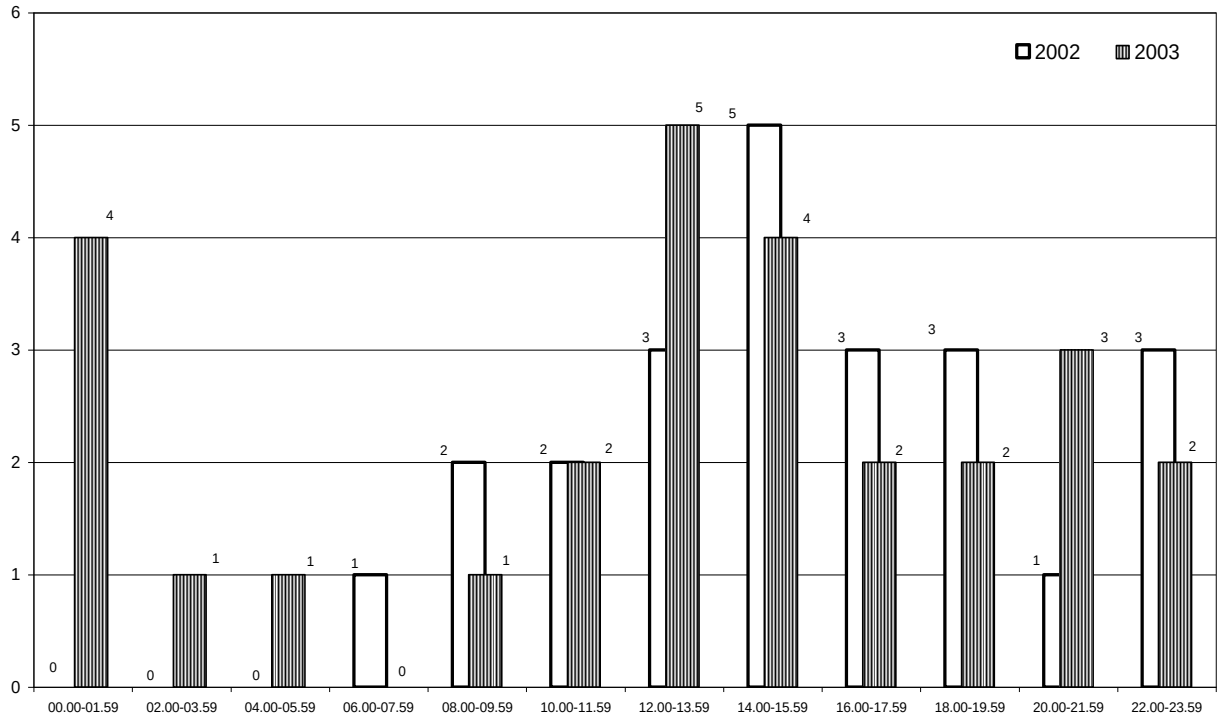
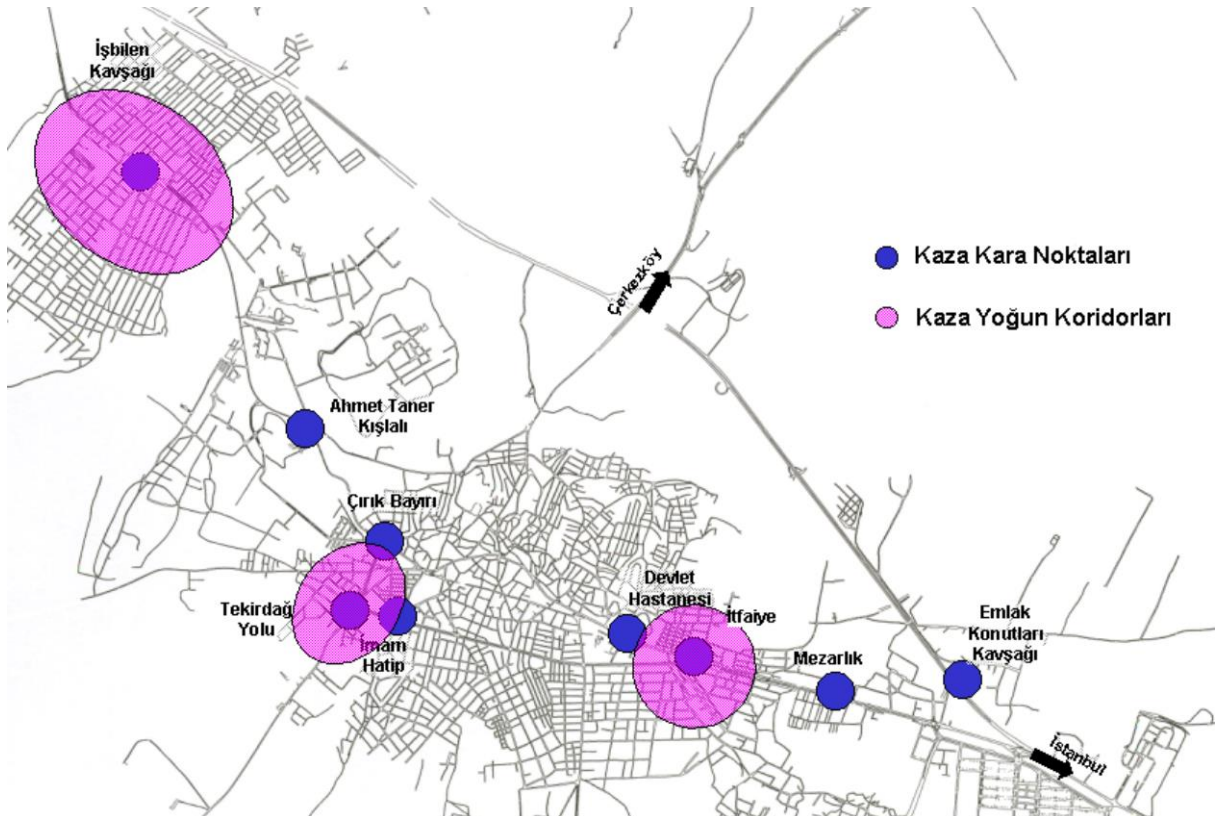
**Şekil-2.4.28 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Günlere Dağılımı (2002-2003)**

İtfaiye Meydanındaki kazalar 2002 yılında gündüz saatlerinde dengeli bir dağılım gösterirken sadece işyeri servislerinin yoğunlaştığı 14:00-16:00 saatlerinde zirve oluşturmuştur. 2003 yılında ise kazalar öğle zirvesinde başlayarak 12:00-16:00 saatlerinde yoğunlaşma göstermiştir (Tablo-2.4.24, Şekil-2.4.29).

Kentte kaza yoğun noktalar Şekil-2.4.30'da harita üzerinde göstermiştir.

**Tablo-2.4.24 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Saatlara Dağılımı (2002-2003)**

|      | 00.00-01.59 | 02.00-03.59 | 04.00-05.59 | 06.00-07.59 | 08.00-09.59 | 10.00-11.59 | 12.00-13.59 | 14.00-15.59 | 16.00-17.59 | 18.00-19.59 | 20.00-21.59 | 22.00-23.59 |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2002 | -           | -           | -           | 1           | 2           | 2           | 3           | 5           | 3           | 3           | 1           | 3           |
| 2003 | 4           | 1           | 1           | -           | 1           | 2           | 5           | 4           | 2           | 2           | 3           | 2           |

**Şekil-2.4.29 İtfaiye Meydanındaki Kazaların Saatlara Dağılımı (2002-2003)****Şekil-2.4.30 Kazaların Yoğunlaştığı Noktalar**

### 2.4.8.3. Çevresel Etkiler

#### Gürültü ve Gürültü Kirliliği

İnsanlar üzerinde olumsuz etki yapan ve hoş gitmeyen seslere gürültü denmektedir. İnsan yerleşmeleri büyüyüp buralarda yaşayanların sayıları ve motorlu taşıt kullanımı arttıkça gürültü düzeyleri de yükselmekte ve insan sağlığını olumsuz olarak etkilemektedir. Yerleşim alanlarında özellikle motorlu taşıt trafiğinin yarattığı gürültüler insanların işitme sağlığını ve algılamasını olumsuz yönde etkilemekte, fizyolojik ve psikolojik dengesini bozmakta, iş verimini azaltmaktadır.

Gürültüye maruz kalma süresi ve gürültünün şiddeti, insana vereceği zararı artırmaktadır. Desibel olarak ölçülen gürültü şiddetinin örnekleri ve etkileri **Tablo-2.4.25**'de verilmektedir. Ülkemizde uygulanan Gürültü Kontrol Yönetmeliği ile gürültü düzeylerinin kabul edilebilir üst sınırları **Tablo-2.4.26**'da verilmektedir. **Tablo-2.4.27** ise aynı yönetmeliğe göre gürültü düzeylerine göre, gürültüye maruz kalınabilecek süreleri tanımlamaktadır.

**Tablo-2.4.25 Bazı Gürültü Türlerinin Desibel Dereceleri**

| Db Derecesi | Dalgalandıran Gürültüler                                                              | Dalgalanmayan Gürültüler                                                           | Psikolojik Etkiler                         |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| 170         |                                                                                       | Uzay Roketleri                                                                     |                                            |
| 150         | Siren                                                                                 |                                                                                    | Kulak ağrısı, sinir hücrelerinin bozulması |
| 140         | Kulak dayanma sınırı                                                                  |                                                                                    |                                            |
| 120         | Rock müzik topluluğu                                                                  | Makinelı delici                                                                    |                                            |
| 110         |                                                                                       | Motosiklet, 3000 m yüksekte jet uçağı                                              |                                            |
| 100         | Kabare müziğı                                                                         | Tam gaz giden dizel kamyon (6 m uzakta)                                            |                                            |
| 90          | Metro gürültüsü                                                                       | Tam gaz giden dizel kamyon (15 m uzakta), 95 km/s hızla otoyolda dizel araç (15 m) |                                            |
| 85          | Kentin günboyu gürültüsü                                                              |                                                                                    | Tehlike sınırı                             |
| 80          | Çalar saat, 1 m uzakta bağırma                                                        | 50 km/s hızla giden orta boy kamyon (6 m)                                          |                                            |
| 70          | Telefon zili, ABD Karayolu İdaresi bina dışı tasarım düzeyi, 1m uzakta konuşma        | 50 km/s hızla giden otomobil (6 m), 1 m. uzakta bulaşık makinası                   |                                            |
| 60          | İnsan sesi, kentte sessiz bir gündüz, ABD Karayolu İdaresi Bina içi tasarım standardı | 25 km/s hızla giden otomobil (6 m. uzakta), 1.5 m uzakta oda içinde klima          |                                            |
| 50          | Kentte sessiz bir gece                                                                | Yan odada çalışan bulaşık makinası                                                 |                                            |
| 40          |                                                                                       | 1 m. uzakta buzdolabı                                                              |                                            |
| 30          | Uyku gürültüsü, kırdı sessiz bir gece                                                 | Kırsal alanda sessiz bir gecede yatak odası, konser salonu sessizliğı              |                                            |
| 10          |                                                                                       | Radyo istasyonu yayın stüdyosu                                                     | İşitme sınırı                              |

Çorlu Mühendislik Fakültesi Çevre Mühendisliği Bölümü Öğretim Görevlileri tarafından Çorlu'nun çeşitli noktalarında hafta içi ve hafta sonu günlerde yapılan gürültü ölçümlerinde elde edilen gürültü düzeyleri **Tablo-2.4.28**, **Tablo-2.4.29**, **Tablo-2.4.30**, **Tablo-2.4.31**'de verilmektedir. Bu ölçümlerde özellikle trafikten kaynaklanan gürültü değerlerin kentin tüm noktalarında kabul edilen düzeylerin üstünde olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Taşıt trafiği yoğunluğuna bağlı olarak artan gürültü düzeyleri özellikle otobüs ve kamyon trafiğinin bulunduğu noktalarda en üst düzeylere ulaşmaktadır. 80 desibel gürültü düzeylerine gün boyu sadece 7,5 dakika maruz kalınabileceği yönetmelikte belirlenmekle birlikte, Çorlu'nun trafik yoğun koridorlarında bulunanlar ve yaşayanlar çok daha uzun sürelerle maruz kalmakta ve bu düzeylerdeki gürültüden sağlıkları olumsuz etkilenmektedir.

Gürültünün etkisini azaltan yeşil alanların ve ağaçların çok az olduğu Çorlu kentiçi trafik koridorları ve özellikle Atatürk Bulvarında, yüksek katlı binaların oluşturduğu dar koridorlardaki "kanyon" etkisi ile gürültü düzeyleri daha da artmaktadır.

**Tablo-2.4.26 Çeşitli Kullanım Alanlarının Kabul Edilebilir Üst Gürültü Seviyeleri**

| Bölge No | Tanım                                                                              | Temel Kriter (Leq=35 dBA-45 dBA) | Üst Düzey |
|----------|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|-----------|
| I        | Şehir dışı konut alanı (trafikten uzak)                                            | 0                                | 35-45     |
| II       | Şehir kenarı konutları                                                             | +5                               | 40-50     |
| II       | Şehir konut alanı (trafik akımına 100 m uzaklıkta)                                 | +10                              | 45-55     |
| II       | Şehir konut alanı, anayolları, iş yerleri (trafik akımına 60 m uzaklıkta)          | +15                              | 50-60     |
| III      | Şehir merkezi konut alanı, ana yolları, iş yerleri (trafik akımına 20 m uzaklıkta) | +20                              | 55-65     |
| IV       | Endüstri bölgesi veya ağır vasıta ve otobüslerin geçtiği ana yollar                | +25                              | 60-70     |

Kaynak: Gürültü Kontrol Yönetmeliği

**Tablo-2.4.27 Gürültü Düzeylerine Göre Maruz Kalınan Süre Sınırları**

| Gürültüye Maruz Kalınan Süre (saat/gün) | Maksimum Gürültü Seviyesi (dBA) |
|-----------------------------------------|---------------------------------|
| 7,5                                     | 80                              |
| 4                                       | 90                              |
| 2                                       | 95                              |
| 1                                       | 100                             |
| 0,5                                     | 105                             |
| 0,25                                    | 110                             |
| 1/8                                     | 115                             |

Kaynak: Gürültü Kontrol Yönetmeliği

**Tablo-2.4.28 Hafta İçi Günlerde Çorlu Kent Koridorlarında Gürültü Düzeyleri**

| Ölçüm Yeri                                    | En Yüksek | En Düşük | Ortalama | Açıklama (Tarih, Saat, Uzaklık) |
|-----------------------------------------------|-----------|----------|----------|---------------------------------|
| Çorlu-Çerkezköy Yolu                          | 83.00     | 82.30    | 82.70    | 17.12.2000, 08:00-20:00, 5 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 86.00     | 83.70    | 85.13    | 18.12.2000, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 77.70     | 76.50    | 77.00    | 18.12.2000, 20:00-24:00, 0 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 85.10     | 84.50    | 84.80    | 08.01.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 83.30     | 82.50    | 82.93    | 12.01.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 83.90     | 82.50    | 83.10    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Heykel Meydanı                                | 83.70     | 82.80    | 83.40    | 16.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Postane Durağı                                | 85.60     | 84.80    | 85.20    | 08.01.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Atatürk Cad. (Tekirdağ-İstanbul Yolu Kavşağı) | 85.10     | 83.50    | 84.40    | 10.01.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Orion Kavşağı                                 | 90.70     | 84.80    | 87.27    | 10.01.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Atatürk Caddesi (Santral)                     | 90.40     | 87.90    | 89.20    | 16.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Havuzlar (Luna Park)                          | 77.60     | 72.70    | 74.53    | 16.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Garajlar                                      | 83.30     | 79.60    | 81.20    | 16.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Emlak Konutlar (Duraklar)                     | 75.80     | 72.10    | 73.63    | 16.02.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| M. Akif Ersoy And Lisesi Kavşağı              | 78.60     | 76.50    | 77.33    | 19.03.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Kıvanç Yapı Kooperatifi                       | 81.40     | 78.20    | 80.13    | 19.03.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Sağlık Mahallesi 1.Köprü                      | 83.30     | 82.40    | 82.77    | 19.03.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |

Kaynak: Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı Projesi , Trakya Üniversitesi ve Çevre Bakanlığı, 1999-2001



**Tablo-2.4.29 Çorlu Organize Sanayi Bölgesinde Gürültü Düzeyleri**

| Ölçüm Yeri             | En Yüksek | En Düşük | Ortalama | Açıklama (Tarih, Saat, Uzaklık) |
|------------------------|-----------|----------|----------|---------------------------------|
| Tabakhane Cad. (Giriş) | 89.90     | 81.90    | 87.06    | 14.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Tabakhane Cad. (Giriş) | 80.90     | 73.00    | 77.00    | 15.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Kuzey Caddesi          | 86.90     | 85.30    | 85.93    | 14.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Kuzey Caddesi          | 77.70     | 74.80    | 76.10    | 15.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Köprü Kavşağı          | 83.70     | 76.70    | 80.10    | 14.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |
| Köprü Kavşağı          | 72.00     | 70.80    | 71.50    | 15.05.2001, 08:00-20:00, 0 m.   |

Kaynak: Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı Projesi , Trakya Üniversitesi ve Çevre Bakanlığı, 1999-2001

**Tablo-2.4.30 Hafta Sonu Günlerde Çorlu Kent Koridorlarında Gürültü Düzeyleri**

| Ölçüm Yeri                                    | En Yüksek | En Düşük | Ortalama | Açıklama (Tarih, Saat, Uzaklık)     |
|-----------------------------------------------|-----------|----------|----------|-------------------------------------|
| Heykel Meydanı                                | 82.80     | 81.30    | 82.00    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Heykel Meydanı                                | 81.40     | 80.30    | 80.97    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Postane Durağı                                | 83.70     | 81.90    | 83.00    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Postane Durağı                                | 81.40     | 80.00    | 80.90    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Garajlar                                      | 84.10     | 82.00    | 82.90    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Garajlar                                      | 83.20     | 82.70    | 82.87    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Atatürk Caddesi (Santral)                     | 84.60     | 82.80    | 83.83    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Atatürk Caddesi (Santral)                     | 84.40     | 81.20    | 82.33    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Atatürk Cad. (Tekirdağ-İstanbul Yolu Kavşağı) | 85.20     | 82.80    | 83.93    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Atatürk Cad. (Tekirdağ-İstanbul Yolu Kavşağı) | 81.50     | 80.50    | 81.07    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Orion Kavşağı                                 | 82.30     | 81.20    | 81.63    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Orion Kavşağı                                 | 81.80     | 79.70    | 80.50    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Emlak Konutlar (Duraklar)                     | 73.50     | 71.40    | 72.30    | 17.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |
| Emlak Konutlar (Duraklar)                     | 73.20     | 71.20    | 72.43    | 18.02.2001, 08:00-20:00, 0 m., H.S. |

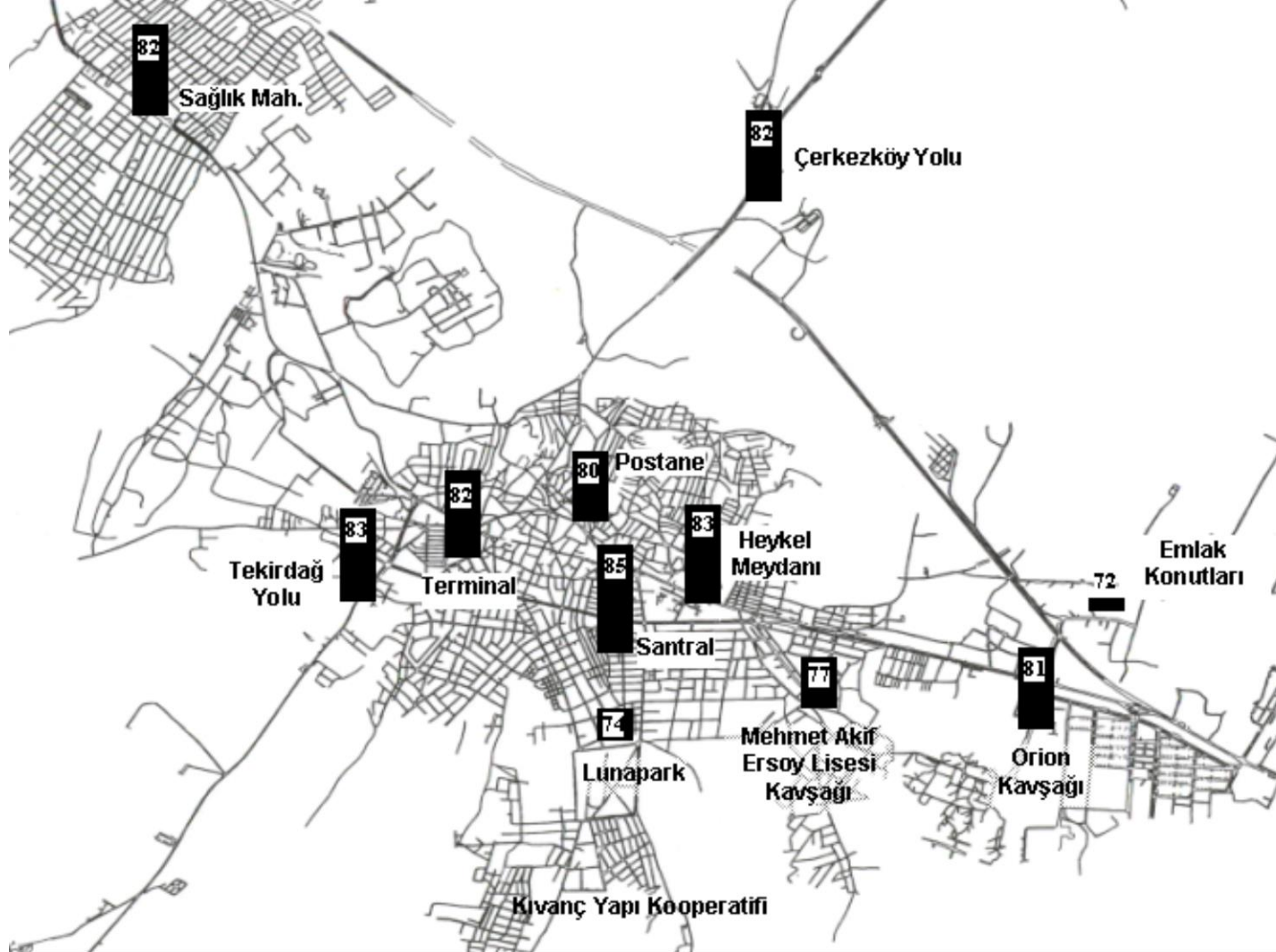
Kaynak: Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı Projesi , Trakya Üniversitesi ve Çevre Bakanlığı, 1999-2001

**Tablo-2.4.31 Çorlu Kent Koridorlarındaki Gürültü Ölçümlerinin Ortalamaları**

| Ölçüm Ortalamaları                       | En Yüksek | En Düşük | Ortalama |
|------------------------------------------|-----------|----------|----------|
| Çorlu-Çerkezköy Yolu                     | 83,00     | 82,30    | 82,70    |
| Heykel Meydanı                           | 83,74     | 82,54    | 83,19    |
| Postane Durağı                           | 83,57     | 82,23    | 80,03    |
| Atatürk Cad. (Tekirdağ – İst. Yolu Kav.) | 83,93     | 82,27    | 83,13    |
| Orion Kavşağı                            | 84,93     | 81,90    | 81,47    |
| Atatürk Caddesi (Santral)                | 86,47     | 83,97    | 85,12    |
| Havuzlar (Luna Park)                     | 77,60     | 72,70    | 74,53    |
| Garajlar                                 | 83,20     | 81,43    | 82,32    |
| Emlak Konutlar (Duraklar)                | 74,17     | 72,28    | 72,79    |
| Mehmet Akif Ersoy And. Lisesi Kavşağı    | 78,60     | 76,50    | 77,33    |
| Kıvanç Yapı Kooperatifi                  | 81,40     | 78,20    | 80,13    |
| Sağlık Mahallesi 1. Köprü                | 83,30     | 82,40    | 82,77    |

Kaynak: Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı Projesi , Trakya Üniversitesi ve Çevre Bakanlığı, 1999-2001

**Şekil-2.4.31 Çorlu Kent Koridorlarındaki Gürültü Ölçümlerinin Ortalamaları**



## 2.5. KENTLERARASI ULAŞIM BİLGİLERİ

### 2.5.1. Demiryolu Ulaşımı

İstanbul-Edirne demiryolu Çorlu kentinden geçmektedir. Bu demiryolunun Çorlu ilçe sınırları içerisinde kalan kesiminin uzunluğu 20 kilometredir. Hattın (Rumeli Demiryolu) inşaatına 1869 yılında başlanmış, hat 1888 yılında işletmeye alınmıştır. Tüm Trakya bölgesini geçerek İstanbul'u Avrupa'ya bağlayan demiryolunun Çorlu kent yerleşkesi içerisinde bir istasyonu bulunmaktadır.

Demiryolu hattı İstanbul yönünden gelişte Çorlu'dan önce Çerkezköy'e uğramakta, Çerkezköy Çorlu arasındaki karayolunun kuzey bölümünde kalan sanayi alanlarının içersinden geçerek Çerkezköy'e ulaşmaktadır.

Hat Çorlu kent yerleşik alanının kuzey yönünde gelişiminde yapay bir eşik oluşturmaktadır. Saray Mahallesi bu eşiği aşarak gelişmiştir. Bu mahallenin kentle tek bağlantısı demiryolunu üstten geçen Edirne Caddesi yolu ile mümkün olmaktadır.

Çorlu tren istasyonu kent merkezinden uzak bir konumdadır. İstasyonun karayolu bağlantısı ihmal edildiğinden, yetersizdir. Geçmiş yıllarda istasyon önünden geçen karayolunun güzergahının değişmiş olması buna neden olmuştur. İstasyonun kentin toplu taşıma hatlarına doğrudan bağlantısı yoktur. Tren geliş saatlerine bağlı olarak, minibüs işleticilerinin düzenlemesi ile boşta olan özel halk minibüslerinden biri istasyona telefon bağlantısı ile sevk edilmektedir.

Günde iki tren seferinin yapıldığı Çorlu istasyonundan İstanbul'a yolculuk 2 saat 50 dakika, Edirne'ye 2 saat 20 dakika sürmektedir. Yolcu bilet ücretlerinin ucuzluğuna rağmen yolcu sayısı azdır. Yolcu yoğunluğunu düşük gelirli kesimler ve öğrenciler oluşturmaktadır. Tren seferlerinin artarak, gün içinde uygun saatlere dağılması halinde yolcu sayısının artacağı tahmin edilmektedir. Çorlu istasyonundan yılda yaklaşık 70.000 yolculuk yapılmakta, günde ortalama 200-250 yolcu istasyona gelip-gitmektedir. Yolculuklar ağırlıklı Uzunköprü yönündedir (**Foto-2.5.1**).

Çorlu tren istasyonuna gelen/giden aylık yük miktarı 15.000 tondur. 2003 yılında toplam 700 vagon, 2004 yılında 1800 vagon, 2005' in ilk 6 gününde 60 vagon, yani günde ortalama 10 vagon taşıma yapılmıştır. 2005 yılında yük taşımalarının 3000 vagona ulaşabileceği tahmin edilmektedir.

Çorlu tren istasyonundan 2001-2004 yıllarında taşınan yolcu ve yük miktarları **Tablo-2.5.1**'de, 2004 yılında üçer aylık dönemlerde taşınan yük ve yolcu miktarları **Tablo-2.5.2**'de, İstasyon hizmetlerinin 2003 ve 2004 yılları kıyaslaması **Tablo-2.5.3**'de, istasyonun 2004 yılı gelir ve giderleri **Tablo-2.5.4**'de gösterilmiştir.

İstasyonda üç firmanın (biri Aygaz) deposu bulunmaktadır. Firmalar yüklerini sarıncı vagonlarla istasyona getirtmekte, burada mallarını depolamakta, daha sonra kendi tanker kamyonları ile müşteriye dağıtmaktadır. Marmara Ereğlisi'ndeki Kapitan Demir Çelik Tesisleri için ithal hurda demir; Romanya'dan tank vagonlarla kimyevi madde; Bosna Hersek'den ithal soda istasyonun önemli yük cinslerini oluşturmaktadır.

Çorlu istasyonunda (Balabanlı dahil) toplam görevli sayısı 3'tür. Bu sayı hizmetlerin yürütülmesi için çok yetersizdir. İstasyon binası ve diğer tesisler yolculara gerekli konforu sağlayacak koşullara sahip değildir. İstasyon girişindeki rampanın tamir edilmesi gerekmektedir. Bu iş için ilgili kurumun bütçesinde para ayrılmış, ancak inşaat henüz başlamamıştır.

İstasyona yaya erişimi sorunludur. Yayalar istasyona Edirne Karayolunu (E 5) geçerek ulaşabilmekte, bu durum ölümlü kazalara neden olmaktadır.

**Tablo-2.5.1 Çorlu Tren İstasyonu Yük Miktarları ve Yolcu Sayıları**

| Yıl         | Yük (ton) | Yolcu  |
|-------------|-----------|--------|
| 2001 Yılı   | 65.000    | 70.000 |
| 2002 Yılı   | 76.150    | 67.000 |
| 2003 Yılı   | 127.000   | 80.000 |
| 2004 (9 ay) | 170.000   | 65.000 |

**Foto-2.5.1 Çorlu Garı Edirne Yönünde giden Tren Yolcuları**





**Tablo-2.5.2 Çorlu Gar 2004 Yılı Yolcu ve Yük Taşımaları**

|                              | 1. Üç Aylık | 2. Üç Aylık | 3. Üç Aylık | 4. Üç Aylık | Toplam  |
|------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|---------|
| <b>YOLCU</b>                 |             |             |             |             |         |
| Yolcu Sayısı (Satılan Bilet) | 15.793      | 18.072      | 21.146      | 14.104      | 69.115  |
| <b>YÜK</b>                   |             |             |             |             |         |
| Dolan Yurt İçi Vagon         | 41          | 24          | 76          | 158         | 299     |
| Boşalan Yurtiçi Vagon        | 38          | 23          | 93          | 62          | 216     |
| Toplam Yurtiçi Vagon         | 79          | 47          | 169         | 220         | 515     |
| Dolan Yurt Dışı Vagon        | 637         | 342         | 396         | 428         | 1,803   |
| Boşalan Yurt Dışı Vagon      | 1,188       | 468         | 802         | 692         | 3,150   |
| Toplam Yurt Dışı Vagon       | 1,825       | 810         | 1,198       | 1,120       | 4,953   |
| Toplam Dolan Vagon           | 678         | 366         | 472         | 586         | 2,102   |
| Toplam Boşalan Vagon         | 1,226       | 491         | 895         | 754         | 3,366   |
| Toplam Dolan/Boşalan Vagon   | 1,904       | 857         | 1,367       | 1,340       | 5,468   |
| Dolan Yurt İçi Ton           | 304         | 346         | 1,583       | 3,502       | 5,735   |
| Boşalan Yurtiçi Ton          | 409         | 258         | 717         | 643         | 2,027   |
| Toplam Yurtiçi Ton           | 713         | 604         | 2,300       | 4,145       | 7,762   |
| Dolan Yurt Dışı Ton          | 20,005      | 8,460       | 8,251       | 11,232      | 47,948  |
| Boşalan Yurt Dışı Ton        | 58,999      | 25,077      | 44,104      | 36,129      | 164,309 |
| Toplam Yurt Dışı Ton         | 79,004      | 33,537      | 52,355      | 47,361      | 212,257 |
| Toplam Dolan Ton             | 20,309      | 8,806       | 9,834       | 14,734      | 53,683  |
| Toplam Boşalan Ton           | 59,408      | 25,335      | 44,821      | 36,772      | 166,336 |
| Toplam Dolan/Boşalan Ton     | 79,717      | 34,141      | 54,655      | 51,506      | 220,019 |

**Tablo-2.5.3 Çorlu Gar Hizmetlerinin 2003-2004 Yıllarının Kıyaslanması**

|                   | 2003      | 2004      | Fark (%) |
|-------------------|-----------|-----------|----------|
| Gelen Vagon       | 2.103     | 3.366     | 60       |
| Gelen Ton         | 100.420   | 166.336   | 66       |
| Giden Vagon       | 1.241     | 2.102     | 69       |
| Giden Ton         | 26.889    | 53.682    | 100      |
| Yolcu             | 79.307    | 69115     | -13      |
| Toplam Giderler   | 45.531    | 53.447    | 17       |
| Toplam Gelirler   | 1.873.659 | 3.317.021 | 77       |
| Gelir-Gider Farkı | 1.828.128 | 3.263.574 | 79       |

**Tablo-2.5.4 Çorlu Gar 2004 Yılı Gelir ve Giderleri**

| (Milyon TL)              | 1. Üç Aylık      | 2. Üç Aylık    | 3. Üç Aylık    | 4. Üç Aylık    | Toplam           |
|--------------------------|------------------|----------------|----------------|----------------|------------------|
| <b>GİDERLER TOPLAMI</b>  | <b>12.232</b>    | <b>13.325</b>  | <b>12.413</b>  | <b>15.477</b>  | <b>53.447</b>    |
| <b>GELİRLER</b>          |                  |                |                |                |                  |
| Yolcu Gelir Toplamı      | 46.013           | 54.123         | 63.326         | 43.113         | 206.576          |
| Yurt İçi Yük Gelirleri   | 75.914           | 22.850         | 206.998        | 159.071        | 464.834          |
| Yurt Dışı Yük Gelirleri  | 1.048.965        | 386.275        | 633.813        | 538.432        | 2.607.485        |
| Taşıma Gelirleri Toplamı | 1.124.879        | 409.126        | 840.811        | 538.432        | 2.607.486        |
| Kira Gelirleri           | 4.196            | 4.550          | 8.286          | 10.529         | 27.559           |
| Diğer Gelirler           | 1.381            | 2.321          | 1.982          | 5.882          | 11.566           |
| <b>GELİRLER TOPLAMI</b>  | <b>1.176.468</b> | <b>470.120</b> | <b>914.404</b> | <b>757.028</b> | <b>3.318.021</b> |

### 2.5.2. Havayolu Ulaşımı

Çorlu kent merkezinin 15 km doğusunda yer alan Çorlu Havaalanı, İstanbul Yeşilköy Havaalanı dışında Trakya'daki tek havaalanıdır. Çorlu Havaalanı, 8 Ağustos 1998 tarihinde sivil hava trafiğine açılmış olup, daha çok dış hat tarifesiz seferlere hizmet vermektedir.

Çorlu Havaalanı 3000 x 45m. boyutlarında bir beton pist ile 11 uçak kapasiteli 564 x 150 m. boyutlarında bir aprona sahiptir. Kule kontrolü ile seyrüseferin sağlandığı Çorlu Havaalanında ILS,VOR,DME,NDB gibi seyrüsefer yardımcı cihazları bulunmaktadır.

Çorlu Hava Alanının yıllık yolcu kapasitesi 600.000yolcu/yıl, uçak kapasitesi 96.360 uçak/yıl'dır. Bu kapasiteye karşılık 2002 yılında havaalanı 51.010 yolcu tarafından kullanılmıştır. 2003 yılının ilk altı ayında ise havaalanı sadece 6.088 yolcuya hizmet vermiştir. Havaalanının 96.360 yıllık uçak kapasitesine karşılık 2002 yılında 1.707 ve 2003 yılı ilk yarısında 454 uçak havaalanını kullanmıştır.

### **2.5.3. Karayolu Ulaşımı**

Çorlu şehirlerarası otobüs terminali kent merkezinin batı ucunda Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Tekirdağ Caddelerinin kesiştiği kavşağın güney tarafında yer almaktadır.

Terminal alanını şehirlerarası otobüsler ve köy minibüsleri ortaklaşa kullanmaktadır. Şehirlerarası otobüslerin bilet satış ofislerinin bulunduğu tek katlı küçük bina- nın dışındaki alan açıktır ve peron düzenlemeleri yoktur. Terminal alanında bir taksi durağı ve ön cephede otopark alanı vardır. Bu cephede, Kumyol Caddesi üzerinde kentiçi toplu taşıma araçları için de bir durak bulunmaktadır. Kentte mevcut sekiz özel halk otobüs ve minibüs hattının hepsi bu duraktan geçmektedir. Hatların ara durağı durumunda olan bu durakta araçlar yolcu durumuna göre kısa süreli beklemler yaparak güzergahlarında devam etmektedirler.

Köy minibüsleri dahil Otogar'a günde yaklaşık 100 araç girip çıkmaktadır. Bu araçların çoğunluğunu köy minibüsleri oluşturmaktadır. Kente çalışma izni olan köy minibüslerinin 246'sının yasal terminal alanının Otogar olmasına rağmen, bu araçların çoğunluğu otogara girmemektedir. Otogara bir saatte giriş-çıkış yapan şehirlerarası otobüs sayısı sadece 2-3'tür.

Otogara giriş-çıkış yapan araçların Edirne yönü bağlantıları doğrudan Edirne Caddesi üzerinden, Tekirdağ bağlantıları doğrudan Tekirdağ Caddesi üzerinden yapılmaktadır. İstanbul yönü bağlantılı araçlar ise Atatürk Bulvarını kullanmaktadır. Atatürk Bulvarı ile Otogar bağlantısını sağlayan yollar, tanımsız ara yol niteliğinde yollardır.

Otogara giriş-çıkış yapan şehirlerarası otobüslerin çoğu İstanbul bağlantılıdır. İstanbul-Çorlu arasındaki yolcu taşıma bedeli 5 YTL'dir. 3 firma 30-40 otobüsle İstanbul'a çalışmaktadır. Kış aylarında bir otobüs günde 6 tek yönlü sefer yapabil-

mektedir. Yaz aylarında yazlıkçılarla birlikte E-5 koridorunda yolculuk talepleri artmakta, ancak Çorlu otobüsleri o koridorda çalışmaya izinli olmadıklarından sefer sayıları bu taleple doğru orantılı olarak artmamaktadır. Çorlu otobüsleri Kınalı kavşağına kadar (yaklaşık 20 km) yolcu alabilmekte, bu noktadan sonra otoyola (TEM) girmekte ve İstanbul'a ekspres olarak gitmektedir.

Tüm şehirlerarası otobüslerin Atatürk Bulvarı üzerinde bilet satış büroları vardır. Otobüsler bu yerleri ara terminal noktası olarak kullanmaktadır. Yolcularının çoğunluğu da buralarda iniş-biniş yapmaktadır. Bu durumun engellenmesi için Trafik Komisyonu kararları olmasına rağmen işleyiş sürmektedir.

Çorlu Belediyesi mevcut otogarı yeni çevre yolu ile Çerkezköy yolunun kesiştiği kavşakta bulunan bir alana taşıma düşüncesindedir. Ancak Otobüs işleticileri kentin ağırlıklı bağlantısının İstanbul ile olması nedeniyle doğru yerin İstanbul yolu üzerinde olması gerektiği ve köy minibüslerinin de aynı alana alınmaması halinde yeni otogarın atıl kalacağı görüşündedir.

### 3. YENİ BİLGİ TOPLANMASI VE DEĞERLENDİRİLMESİ

#### 3.1. TRAFİK KESİT SAYIMLARI

##### 3.1.1. Amaç

Çorlu kent içi ulaşım ve trafik planlama çalışmalarında kullanılacak mevcut trafik değerlerinin ve özelliklerinin ortaya konması amacı ile belirlenen yol kesitlerinden geçen araçlar ve yolcuları sayılmıştır.

##### 3.1.2. Uygulama

###### 3.1.2.1. Sayıma İlişkin Bilgiler

Trafik Kesit Sayımları 16-18 Şubat 2005 tarihleri arasında 7 yol kesitinde gerçekleştirilmiştir. Trafik sayımlarının yapıldığı yol kesitlerinin listesi **Tablo-3.1.1**'de Kent şeması üzerinde yerleri **Şekil 3.1.1**'de gösterilmiştir.

Karayolu bağlantıları üzerinde belirlenen kesit noktalarında, araç türleri itibariyle sınıflandırılmış, araç sayısı ve her aracın doluluk grubunu belirleyen 15'er dakikalık dilimler halinde, trafik sayımları manuel olarak yapılmıştır. Trafik sayımlarında sayımcıların eğitilmesi için kullanılan kılavuz ve örnek sayım formları **Ekler Bölümünde** verilmiştir.

Sayımlar, iş günleri sabah zirve saatlerini (07:00-11:00 arası) kapsamaktadır. 3-A ve 3-B no'lu sayım noktalarında trafik tek yönlü olduğundan bu noktalarda sayımlar tek yönde, diğer tüm noktalarda çift yönde gerçekleştirilmiştir (**Tablo-3.1.2**).

**Tablo-3.1.1 Trafik Sayım Noktalarının Yerleri**

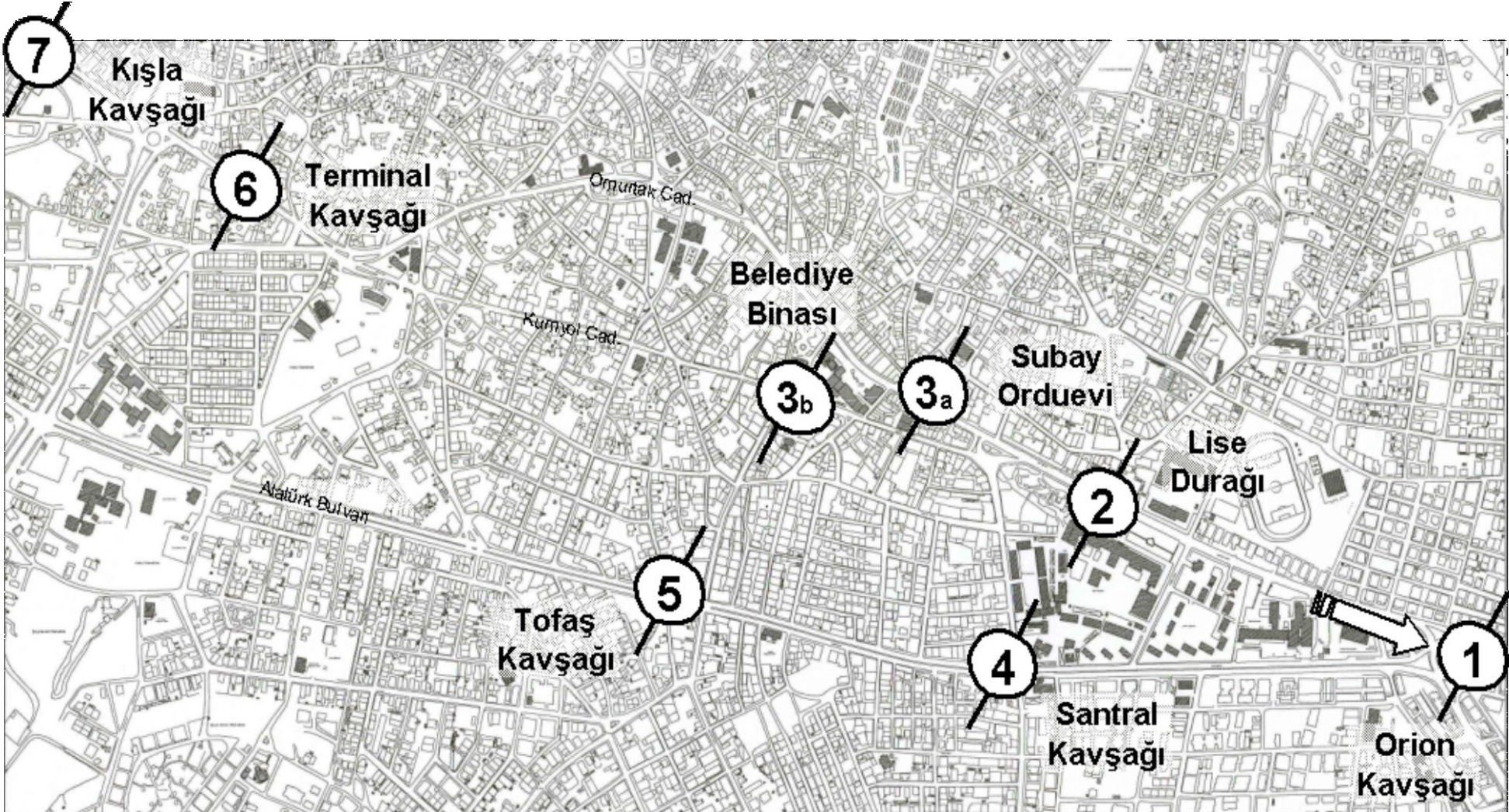
| Kesit No | Yeri                                                 |
|----------|------------------------------------------------------|
| 1        | Omurtak Cad. üzeri Emniyet Müdürlüğü binası önü      |
| 2        | Omurtak Cad. üzeri Çorlu lisesi önü                  |
| 3/A      | Omurtak Cad. üzeri Subay ordu evi önü                |
| 3/B      | Kumyol Cad. Belediye binası arkası                   |
| 4        | Atatürk Bulvarı üzeri Santral kavşağı                |
| 5        | Atatürk Bulvarı üzeri Güler market önü               |
| 6        | Omurtak Cad. Üzeri Terminal kavşağı                  |
| 7        | Edirne Cad. Üzeri Ticaret Lisesi önü (Kışla kavşağı) |

**Tablo-3.1.2 Trafik Sayımı Bilgileri**

| No  | Sayım Yönü | Sayım Süresi | Sayılanlar | Sayım Tarihi |
|-----|------------|--------------|------------|--------------|
| 1   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 16.02.2005   |
| 2   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 16.02.2005   |
| 3-A | tek        | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 16.02.2005   |
| 3-B | tek        | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 17.02.2005   |
| 4   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 17.02.2005   |
| 5   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 17.02.2005   |
| 6   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 18.02.2005   |
| 7   | çift       | 7.00-11:00   | araç+yolcu | 18.02.2005   |



Şekil-3.1.1 Sayım Noktalarının Yerleri



### 3.1.2.2. Sayım Bilgilerinin İşlenmesi

Yapılan araç ve doluluk sayımlarından elde edilen bilgilerin elektronik tablolama programı kullanılarak bilgisayar girişi yapılmış, sayım noktalarından 15'er dakikalık zaman dilimlerinde geçen araç sayılarını ve türlere dağılımını her iki yönde gösteren tablolar hazırlanmıştır.

Bu araç sayıları her tür için belirlenen doluluk katsayılarıyla çarpılarak yolcu sayılarının türlere ve noktalara dağılımı hesaplanmıştır. Kullanılan doluluk katsayıları **Tablo-3.1.3**'de verilmiştir.

**Tablo-3.1.3 Kullanılan Araç Doluluk Değerleri**

| Araç Türü       | Aşırı Dolu | Ayakta Dolu | Oturaklar Dolu | Oturaklar Yarı Dolu | Boş |
|-----------------|------------|-------------|----------------|---------------------|-----|
| Halk Otobüsü    | 40         | 35          | 25             | 13                  | 5   |
| Halk Minibüsü   | 25         | 20          | 14             | 7                   | 3   |
| Servis Otobüsü  | 70         | 55          | 45             | 25                  | 10  |
| Servis Midibüsü | 40         | 35          | 25             | 13                  | 5   |
| Servis Minibüsü | 25         | 20          | 14             | 7                   | 3   |
| Köy Minibüsleri | 40         | 35          | 25             | 13                  | 5   |

### 3.1.3. Trafik Sayımı Bulguları

Bilgisayara yüklenmiş her noktadaki yön ve zaman dilimine göre araç ve yolcuların türlere dağılımını içeren bilgiler değerlendirme yapabilmek amacıyla özet tablolar haline getirilmiştir. Bu tablolarda bilgiler, yön,ve türlere göre anlamlı bütünler oluşturacak şekilde bir araya getirilmiştir.

Elde edilen bu verilerle noktasal olarak ve kent bütününe ilişkin aşağıdaki değerlendirmeler yapılmıştır.

#### 3.1.3.1. Araç Sayıları ve Trafik İçindeki Payları

Sayım noktalarından bir yönde bir saatte geçen toplam araç sayısı en düşük 277 araç, en çok 1342 araç olmak üzere farklı değerler gösterdiği gibi (**Tablo-3.1.4**), türlerine göre araçların trafik içindeki payları da değişmektedir (**Tablo-3.1.5**).

**Tablo-3.1.4 Sayım Noktalarından Geçen Araç Sayıları**

| Kesit No | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |                      |                 |              |        |                  | ÇEVRE YÖNÜ           |                      |                 |              |        |                  |
|----------|-------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|------------------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|------------------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Saat Dilimi Payı | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Saat Dilimi Payı |
| 1        | 07:00 | 301                  | 16                   | 86              | 11           | 414    | 0,16             | 492                  | 35                   | 172             | 17           | 716    | 0,23             |
|          | 08:00 | 664                  | 31                   | 93              | 11           | 799    | 0,32             | 757                  | 50                   | 118             | 15           | 940    | 0,30             |
|          | 09:00 | 634                  | 29                   | 37              | 11           | 711    | 0,28             | 680                  | 50                   | 71              | 8            | 809    | 0,26             |
|          | 10:00 | 548                  | 24                   | 20              | 6            | 598    | 0,24             | 600                  | 45                   | 45              | 9            | 699    | 0,22             |
| 2        | 07:00 | 665                  | 44                   | 115             | 5            | 829    | 0,23             | 235                  | 38                   | 37              | 1            | 311    | 0,16             |
|          | 08:00 | 980                  | 64                   | 85              | 0            | 1129   | 0,32             | 469                  | 50                   | 26              | 0            | 545    | 0,28             |
|          | 09:00 | 833                  | 60                   | 50              | 0            | 943    | 0,27             | 515                  | 50                   | 8               | 1            | 574    | 0,29             |
|          | 10:00 | 546                  | 45                   | 38              | 3            | 632    | 0,18             | 458                  | 46                   | 11              | 1            | 516    | 0,27             |
| 3        | 07:00 | 791                  | 49                   | 66              | 5            | 911    | 0,20             | 310                  | 44                   | 51              | 4            | 409    | 0,15             |
|          | 08:00 | 1099                 | 65                   | 39              | 0            | 1203   | 0,27             | 560                  | 69                   | 35              | 0            | 664    | 0,24             |
|          | 09:00 | 1258                 | 65                   | 19              | 0            | 1342   | 0,30             | 765                  | 59                   | 20              | 1            | 845    | 0,31             |
|          | 10:00 | 1006                 | 50                   | 10              | 0            | 1066   | 0,24             | 744                  | 60                   | 14              | 1            | 819    | 0,30             |
| 4        | 07:00 | 224                  | 8                    | 244             | 26           | 502    | 0,23             | 159                  | 7                    | 149             | 31           | 346    | 0,24             |
|          | 08:00 | 504                  | 11                   | 122             | 25           | 662    | 0,31             | 207                  | 9                    | 154             | 25           | 395    | 0,28             |
|          | 09:00 | 435                  | 8                    | 58              | 19           | 520    | 0,24             | 263                  | 8                    | 58              | 21           | 350    | 0,25             |
|          | 10:00 | 418                  | 8                    | 33              | 21           | 480    | 0,22             | 265                  | 8                    | 33              | 20           | 326    | 0,23             |
| 5        | 07:00 | 170                  | 15                   | 289             | 18           | 492    | 0,26             | 121                  | 4                    | 140             | 25           | 290    | 0,24             |
|          | 08:00 | 404                  | 23                   | 108             | 30           | 565    | 0,30             | 143                  | 10                   | 200             | 23           | 376    | 0,31             |
|          | 09:00 | 311                  | 18                   | 43              | 20           | 392    | 0,21             | 207                  | 8                    | 49              | 17           | 281    | 0,23             |
|          | 10:00 | 356                  | 18                   | 32              | 15           | 421    | 0,23             | 206                  | 7                    | 28              | 18           | 259    | 0,21             |
| 6        | 07:00 | 121                  | 0                    | 228             | 4            | 353    | 0,27             | 532                  | 51                   | 120             | 36           | 739    | 0,24             |
|          | 08:00 | 223                  | 0                    | 82              | 13           | 318    | 0,25             | 598                  | 64                   | 136             | 36           | 834    | 0,27             |
|          | 09:00 | 233                  | 0                    | 22              | 22           | 277    | 0,21             | 594                  | 58                   | 41              | 25           | 718    | 0,23             |
|          | 10:00 | 258                  | 0                    | 53              | 33           | 344    | 0,27             | 668                  | 63                   | 31              | 26           | 788    | 0,26             |
| 7        | 07:00 | 187                  | 23                   | 149             | 32           | 391    | 0,21             | 341                  | 26                   | 200             | 18           | 585    | 0,26             |
|          | 08:00 | 301                  | 23                   | 166             | 20           | 510    | 0,27             | 534                  | 19                   | 54              | 21           | 628    | 0,28             |
|          | 09:00 | 371                  | 23                   | 66              | 16           | 476    | 0,25             | 388                  | 18                   | 28              | 22           | 456    | 0,21             |
|          | 10:00 | 432                  | 22                   | 29              | 20           | 503    | 0,27             | 474                  | 22                   | 30              | 26           | 552    | 0,25             |

Kent merkezinin doğu girişinde, Omurtak Caddesi üzerinde, Emniyet Müdürlüğü'nün önünde yer alan 1 no'lu sayım noktasından, kent merkezine gidiş yönünde 7-8 saatleri arasında geçen toplam araç sayısı 414'dür. Bu noktadan en çok araç 8-9 saatleri arasında geçmektedir. Bu saat diliminde geçen araç sayısı 799'dur. Saat 9'dan sonra araç sayısı azalmaya başlamaktadır. 10-11 saatleri arasında geçen araç sayısı doruk değerinden 200 araç azalarak, 598'e inmiştir.

1 no'lu sayım kesitinden çevreye, İstanbul yönünde, geçen araç sayıları sayım yapılan tüm saat dilimleri için merkez yönüne göreli daha çoktur. Bu nokta da doruğuna toplam 940 araçla 8-9 saatleri arasında ulaşmaktadır.

Omurtak Caddesi üzerinde Çorlu Lisesi önünde yer alan 2 no'lu sayım kesitinden, merkez yönünde geçen araçlar bu noktanın doruğunun olduğu 8-9 saatleri arasında 1129'dur. Emniyet Müdürlüğü'nün önünden bu saat diliminde geçen 799 araca, çoğunluğu Heykel meydanından yapılan katılımlarla bu değere ulaşılmaktadır. Ke-

sitten diğer yönde, İstanbul yönünde geçen araç sayıları, merkez yönüne geçen araç sayısına göreli azdır. 7-9 saatleri arasında çevre yönüne geçen araç sayısı merkez yönüne geçen araç sayılarının yarısından azdır. İlerleyen saatlerde her iki yönde geçen araç sayıları arasındaki fark azalmaktadır.

Omurtak Caddesi üzerinde Astsubay Ordu Evinden önce yer alan 3-A no'lu sayım kesiti, kent genelinde bir yönde bir saatte en çok aracın geçtiği noktadır. Tek yönlü trafiğe açık bu kesitten Merkez yönünde geçişler 9-10 saatleri arasında 1342 araca ulaşmaktadır.

3-A sayım kesitinin aksi yönünde trafiğe açık olan, Kumyol Caddesi üzerinde, Belediye binasının arka cephesinde yer alan 3-B sayım kesitinden geçişler 9-10 saat diliminde 845 araca ulaşmaktadır.

Atatürk Bulvarı üzerinde yer alan 4 ve 5 no'lu sayım kesitlerinden geçen araçlar, Omurtak Caddesi üzerindeki 1,2,3 no'lu sayım kesitlerinden geçen araçlardan azdır. Santral kavşağında yer alan 4 no'lu sayım kesitinin en yüksek değeri 8-9 saatleri arasında, Edirne yönünde 662 araçtır. Atatürk Bulvarı Şehit Teğmen Yavuzer Caddesi kavşağında yer alan 5 no'lu sayım kesitinin en yüksek değeri 8-9 saatleri arasında, Edirne yönünde 565 araçtır.

Şehirlerarası Otobüs Terminalinin bulunduğu bölgede Omurtak Caddesi üzerinde yer alan 6 no'lu sayım kesiti tüm sayım kesitleri içerisinde bir yönde en az aracın geçtiği nokta özelliğini taşımaktadır. Bu kesitten çevre yönünde 9-10 saatleri arasında geçen araç sayısı 277'e düşmektedir. Ancak kesitin diğer yönüne geçen araç sayısı önemli büyüklüktedir. Bu kesitten Merkez yönüne geçen araç sayısı 8-9 saatleri arasında 834'dür. Diğer yöne göreli bu yönün daha çok kullanılmasının nedeni, Omurtak Caddesinin çift yönlü trafiğe açık bu kesiminin Çerkezköy istikametine giden araçlarca kullanılımasındandır.

Kışla kavşağında Edirne Caddesi üzerinde yer alan 7 no'lu sayım kesitinden her iki yöne geçen araç sayıları dengelidir. Bu kesitten en çok araç 8-9 saatleri arasında geçmektedir. Bu saat diliminde Edirne yönüne geçen araç sayısı 510, Merkez yönüne geçen araç sayısı 628'dir.

Sayım kesitlerinde araçların türlerine göre araç trafiği içinde aldıkları paya bakıldığında; kentiçi toplu taşıma araçları grubunu oluşturan özel halk otobüsleri ve özel halk minibüslerinin en büyük payı 2 no'lu sayım kesitinde İstanbul yönünde aldığı görülmektedir. Burada kentiçi toplu taşıma araçları toplam trafiğin % 12'sini oluşturmaktadır. Kentiçi toplu taşıma araçlarının ağırlıklı olduğu diğer kesit, 3 no'lu kesitin çevre yönü'dür (%11). Diğer tüm kesitlerde kentiçi toplu taşıma araçlarının trafik içindeki payları %10'un altında kalmaktadır.

Servis araçları 7-9 saatleri arasında Atatürk Bulvarında ağırlığını göstermektedir. 5 no'lu sayım kesitinden Edirne yönünde geçen araçların 7-8 saatleri arasında



%48'ini, 8-9 saatleri arasında %53'ünü servis araçları oluşturmaktadır. Saat 8-9 arası Atatürk Bulvarından İstanbul yönünde geçen servis aracı sayısı 200'dür. Aynı kesitten aksi yönde (Edirne yönü) 7-8 saatleri arasında geçen servis aracı sayısı 289'dur ve trafiğin %59'unu oluşturmaktadır.

**Tablo-3.1.5 Sayım Noktalarında Türlerin Payı**

| Kesit No | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |                      |                 |              |        | ÇEVRE YÖNÜ           |                      |                 |              |        |
|----------|-------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam |
| 1        | 07:00 | 0,73                 | 0,04                 | 0,21            | 0,03         | 1,00   | 0,69                 | 0,05                 | 0,24            | 0,02         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,83                 | 0,04                 | 0,12            | 0,01         | 1,00   | 0,81                 | 0,05                 | 0,13            | 0,02         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,89                 | 0,04                 | 0,05            | 0,02         | 1,00   | 0,84                 | 0,06                 | 0,09            | 0,01         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,92                 | 0,04                 | 0,03            | 0,01         | 1,00   | 0,86                 | 0,06                 | 0,06            | 0,01         | 1,00   |
| 2        | 07:00 | 0,80                 | 0,05                 | 0,14            | 0,01         | 1,00   | 0,76                 | 0,12                 | 0,12            | 0,00         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,87                 | 0,06                 | 0,08            | 0,00         | 1,00   | 0,86                 | 0,09                 | 0,05            | 0,00         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,88                 | 0,06                 | 0,05            | 0,00         | 1,00   | 0,90                 | 0,09                 | 0,01            | 0,00         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,86                 | 0,07                 | 0,06            | 0,00         | 1,00   | 0,89                 | 0,09                 | 0,02            | 0,00         | 1,00   |
| 3        | 07:00 | 0,87                 | 0,05                 | 0,07            | 0,01         | 1,00   | 0,76                 | 0,11                 | 0,12            | 0,01         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,91                 | 0,05                 | 0,03            | 0,00         | 1,00   | 0,84                 | 0,10                 | 0,05            | 0,00         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,94                 | 0,05                 | 0,01            | 0,00         | 1,00   | 0,91                 | 0,07                 | 0,02            | 0,00         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,94                 | 0,05                 | 0,01            | 0,00         | 1,00   | 0,91                 | 0,07                 | 0,02            | 0,00         | 1,00   |
| 4        | 07:00 | 0,45                 | 0,02                 | 0,49            | 0,05         | 1,00   | 0,46                 | 0,02                 | 0,43            | 0,09         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,76                 | 0,02                 | 0,18            | 0,04         | 1,00   | 0,52                 | 0,02                 | 0,39            | 0,06         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,84                 | 0,02                 | 0,11            | 0,04         | 1,00   | 0,75                 | 0,02                 | 0,17            | 0,06         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,87                 | 0,02                 | 0,07            | 0,04         | 1,00   | 0,81                 | 0,02                 | 0,10            | 0,06         | 1,00   |
| 5        | 07:00 | 0,35                 | 0,03                 | 0,59            | 0,04         | 1,00   | 0,42                 | 0,01                 | 0,48            | 0,09         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,72                 | 0,04                 | 0,19            | 0,05         | 1,00   | 0,38                 | 0,03                 | 0,53            | 0,06         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,79                 | 0,05                 | 0,11            | 0,05         | 1,00   | 0,74                 | 0,03                 | 0,17            | 0,06         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,85                 | 0,04                 | 0,08            | 0,04         | 1,00   | 0,80                 | 0,03                 | 0,11            | 0,07         | 1,00   |
| 6        | 07:00 | 0,34                 | 0,00                 | 0,65            | 0,01         | 1,00   | 0,72                 | 0,07                 | 0,16            | 0,05         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,70                 | 0,00                 | 0,26            | 0,04         | 1,00   | 0,72                 | 0,08                 | 0,16            | 0,04         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,84                 | 0,00                 | 0,08            | 0,08         | 1,00   | 0,83                 | 0,08                 | 0,06            | 0,03         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,75                 | 0,00                 | 0,15            | 0,10         | 1,00   | 0,85                 | 0,08                 | 0,04            | 0,03         | 1,00   |
| 7        | 07:00 | 0,48                 | 0,06                 | 0,38            | 0,08         | 1,00   | 0,58                 | 0,04                 | 0,34            | 0,03         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,59                 | 0,05                 | 0,33            | 0,04         | 1,00   | 0,85                 | 0,03                 | 0,09            | 0,03         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,78                 | 0,05                 | 0,14            | 0,03         | 1,00   | 0,85                 | 0,04                 | 0,06            | 0,05         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,86                 | 0,04                 | 0,06            | 0,04         | 1,00   | 0,86                 | 0,04                 | 0,05            | 0,05         | 1,00   |

Servis araçları trafik içinde en büyük payı 6 no'lu sayım kesitinde almaktadır. Bu kesitten merkez yönünde 7-8 saatleri arasında geçen 228 servis aracı, trafiğin %65'ini oluşturmaktadır.

7 no'lu sayım kesitinde Edirne yönünde 7-8 saatleri arasında 200 servis aracı geçmektedir. Ancak bu kesitten geçen diğer araç türlerinin de sayısal çokluğundan servis araçlarının trafik içindeki payları %34 düzeyinde kalmaktadır.

Köy minibüslerinin trafik içinde aldıkları pay % 10 düzeyini aşmamaktadır. Bu araçlar en büyük payı 6 no'lu sayım kesitinde merkez yönünde almaktadır (%10). Köy



minibüslerinin Atatürk Bulvarı üzerinde İstanbul yönünde aldıkları pay % 9 düzeyindedir.

Özel ulaşım araçları Omurtak Caddesi üzerinde subay ordu evlerinin bulunduğu bölgedeki 3 no'lu sayım kesitinde en büyük yoğunluğa ulaşmaktadır. Bu kesitte saat 9-10 arası toplam trafiğin %94'ünü 1258 özel ulaşım aracı oluşturmaktadır.

Kentiçi toplu ulaşım araçları, köy minibüsleri ve servis araçları aynı grupta toplu ulaşım araçları tümü olarak değerlendirildiğinde (**Tablo-3.1.6**);

**Tablo-3.1.6 Sayım Noktalarında Toplu Ulaşım Araçlarının Payı**

| Kesit no | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |                  |             |                   | ÇEVRE YÖNÜ           |                  |             |                   |
|----------|-------|----------------------|------------------|-------------|-------------------|----------------------|------------------|-------------|-------------------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Tüm Toplu Taşıım | Toplam Araç | Toplu Taşıım Payı | Özel Ulaşım ve Diğer | Tüm Toplu Taşıım | Toplam Araç | Toplu Taşıım Payı |
| 1        | 07:00 | 301                  | 113              | 414         | 0,27              | 492                  | 224              | 716         | 0,31              |
|          | 08:00 | 664                  | 135              | 799         | 0,17              | 757                  | 183              | 940         | 0,19              |
|          | 09:00 | 634                  | 77               | 711         | 0,11              | 680                  | 129              | 809         | 0,16              |
|          | 10:00 | 548                  | 50               | 598         | 0,08              | 600                  | 99               | 699         | 0,14              |
| 2        | 07:00 | 665                  | 164              | 829         | 0,20              | 235                  | 76               | 311         | 0,24              |
|          | 08:00 | 980                  | 149              | 1129        | 0,13              | 469                  | 76               | 545         | 0,14              |
|          | 09:00 | 833                  | 110              | 943         | 0,12              | 515                  | 59               | 574         | 0,10              |
|          | 10:00 | 546                  | 86               | 632         | 0,14              | 458                  | 58               | 516         | 0,11              |
| 3        | 07:00 | 791                  | 120              | 911         | 0,13              | 310                  | 99               | 409         | 0,24              |
|          | 08:00 | 1099                 | 104              | 1203        | 0,09              | 560                  | 104              | 664         | 0,16              |
|          | 09:00 | 1258                 | 84               | 1342        | 0,06              | 765                  | 80               | 845         | 0,09              |
|          | 10:00 | 1006                 | 60               | 1066        | 0,06              | 744                  | 75               | 819         | 0,09              |
| 4        | 07:00 | 224                  | 278              | 502         | 0,55              | 159                  | 187              | 346         | 0,54              |
|          | 08:00 | 504                  | 158              | 662         | 0,24              | 207                  | 188              | 395         | 0,48              |
|          | 09:00 | 435                  | 85               | 520         | 0,16              | 263                  | 87               | 350         | 0,25              |
|          | 10:00 | 418                  | 62               | 480         | 0,13              | 265                  | 61               | 326         | 0,19              |
| 5        | 07:00 | 170                  | 322              | 492         | 0,65              | 121                  | 169              | 290         | 0,58              |
|          | 08:00 | 404                  | 161              | 565         | 0,28              | 143                  | 233              | 376         | 0,62              |
|          | 09:00 | 311                  | 81               | 392         | 0,21              | 207                  | 74               | 281         | 0,26              |
|          | 10:00 | 356                  | 65               | 421         | 0,15              | 206                  | 53               | 259         | 0,20              |
| 6        | 07:00 | 121                  | 232              | 353         | 0,66              | 532                  | 207              | 739         | 0,28              |
|          | 08:00 | 223                  | 95               | 318         | 0,30              | 598                  | 236              | 834         | 0,28              |
|          | 09:00 | 233                  | 44               | 277         | 0,16              | 594                  | 124              | 718         | 0,17              |
|          | 10:00 | 258                  | 86               | 344         | 0,25              | 668                  | 120              | 788         | 0,15              |
| 7        | 07:00 | 187                  | 204              | 391         | 0,52              | 341                  | 244              | 585         | 0,42              |
|          | 08:00 | 301                  | 209              | 510         | 0,41              | 534                  | 94               | 628         | 0,15              |
|          | 09:00 | 371                  | 105              | 476         | 0,22              | 388                  | 68               | 456         | 0,15              |
|          | 10:00 | 432                  | 71               | 503         | 0,14              | 474                  | 78               | 552         | 0,14              |
| Ortalama |       |                      |                  |             | 0,24              |                      |                  |             | 0,25              |

4, 5,6 ve 7 no'lu sayım kesitlerinin 7-8 saatleri arasında merkez yönündeki trafiği ile 4 ve 5 no'lu kesitlerin çevre yönündeki geçişlerinde toplu ulaşım araçlarının trafiğin yarısından fazlasını oluşturduğu görülmektedir. 5 no'lu sayım kesitini İstanbul yönünde

8-9 saatleri arasındaki geçişlerde de bu durum sürmektedir. Bunların dışındaki tüm kesitlerde ve saat aralıklarında özel ulaşım ağırlıklı payı almaktadır.

Sayım yapılan tüm kesitlerden tüm saatlerde geçen araçların ortalamasına göre toplu ulaşım gurubu araçların toplam trafik içindeki payı %25 düzeyindedir.

### 3.1.3.2. Yolcu Sayıları ve Türel Dağılım

Sayım kesitlerinden saat dilimlerinde geçen yolcu sayıları **Tablo-3.1.7**'de, türlerin kesitlerdeki yolcu payları **Tablo-3.1.8**'de gösterilmiştir.

**Tablo-3.1.7 Yolcu Sayıları ve Türlere Dağılımı**

| Kesit No | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |              |                 |              |        |                  | ÇEVRE YÖNÜ           |              |                 |              |        |                  |
|----------|-------|----------------------|--------------|-----------------|--------------|--------|------------------|----------------------|--------------|-----------------|--------------|--------|------------------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Saat Dilimi Payı | Özel Ulaşım ve Diğer | Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Saat Dilimi Payı |
| 1        | 07:00 | 456                  | 210          | 954             | 155          | 1775   | 0,24             | 678                  | 323          | 2993            | 209          | 4203   | 0,39             |
|          | 08:00 | 981                  | 448          | 1199            | 181          | 2809   | 0,38             | 967                  | 695          | 1376            | 224          | 3262   | 0,30             |
|          | 09:00 | 901                  | 360          | 195             | 147          | 1603   | 0,22             | 830                  | 505          | 387             | 80           | 1802   | 0,17             |
|          | 10:00 | 772                  | 283          | 112             | 82           | 1249   | 0,17             | 707                  | 563          | 260             | 85           | 1615   | 0,15             |
| 2        | 07:00 | 946                  | 692          | 722             | 53           | 2413   | 0,26             | 352                  | 936          | 465             | 25           | 1778   | 0,24             |
|          | 08:00 | 1393                 | 1136         | 393             | 0            | 2922   | 0,31             | 752                  | 1391         | 386             | 0            | 2529   | 0,34             |
|          | 09:00 | 1142                 | 958          | 229             | 0            | 2329   | 0,25             | 776                  | 752          | 48              | 25           | 1601   | 0,22             |
|          | 10:00 | 730                  | 700          | 194             | 23           | 1647   | 0,18             | 638                  | 747          | 69              | 25           | 1479   | 0,20             |
| 3        | 07:00 | 1212                 | 801          | 586             | 71           | 2670   | 0,24             | 470                  | 739          | 557             | 44           | 1810   | 0,20             |
|          | 08:00 | 1598                 | 1173         | 222             | 0            | 2993   | 0,27             | 880                  | 1493         | 437             | 0            | 2810   | 0,31             |
|          | 09:00 | 1871                 | 1088         | 112             | 0            | 3071   | 0,28             | 1094                 | 821          | 451             | 25           | 2391   | 0,27             |
|          | 10:00 | 1547                 | 799          | 72              | 0            | 2418   | 0,22             | 1076                 | 816          | 106             | 5            | 2003   | 0,22             |
| 4        | 07:00 | 327                  | 94           | 3293            | 298          | 4012   | 0,48             | 227                  | 54           | 2185            | 339          | 2805   | 0,39             |
|          | 08:00 | 708                  | 102          | 1096            | 213          | 2119   | 0,25             | 284                  | 75           | 1807            | 325          | 2491   | 0,35             |
|          | 09:00 | 578                  | 74           | 317             | 207          | 1176   | 0,14             | 333                  | 80           | 471             | 193          | 1077   | 0,15             |
|          | 10:00 | 572                  | 77           | 191             | 229          | 1069   | 0,13             | 344                  | 60           | 253             | 172          | 829    | 0,12             |
| 5        | 07:00 | 233                  | 266          | 6791            | 302          | 7592   | 0,62             | 195                  | 26           | 2375            | 321          | 2917   | 0,33             |
|          | 08:00 | 511                  | 338          | 1312            | 302          | 2463   | 0,20             | 197                  | 130          | 3357            | 360          | 4044   | 0,46             |
|          | 09:00 | 403                  | 183          | 273             | 240          | 1099   | 0,09             | 291                  | 65           | 467             | 201          | 1024   | 0,12             |
|          | 10:00 | 464                  | 194          | 175             | 163          | 996    | 0,08             | 280                  | 93           | 219             | 158          | 750    | 0,09             |
| 6        | 07:00 | 177                  | 0            | 5144            | 36           | 5357   | 0,57             | 730                  | 598          | 1258            | 520          | 3106   | 0,30             |
|          | 08:00 | 325                  | 0            | 1373            | 197          | 1895   | 0,20             | 800                  | 642          | 1685            | 416          | 3543   | 0,34             |
|          | 09:00 | 334                  | 0            | 236             | 206          | 776    | 0,08             | 751                  | 613          | 206             | 237          | 1807   | 0,17             |
|          | 10:00 | 371                  | 0            | 564             | 443          | 1378   | 0,15             | 842                  | 736          | 141             | 278          | 1997   | 0,19             |
| 7        | 07:00 | 261                  | 572          | 1998            | 549          | 3380   | 0,33             | 482                  | 243          | 4658            | 314          | 5697   | 0,52             |
|          | 08:00 | 424                  | 583          | 2440            | 305          | 3752   | 0,37             | 722                  | 245          | 1160            | 341          | 2468   | 0,23             |
|          | 09:00 | 483                  | 439          | 499             | 220          | 1641   | 0,16             | 479                  | 234          | 264             | 350          | 1327   | 0,12             |
|          | 10:00 | 596                  | 398          | 233             | 268          | 1495   | 0,15             | 598                  | 274          | 183             | 404          | 1459   | 0,13             |

**Tablo-3.1.8 Kesitlerde Yolcu Payları**

| Kesit No | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |                      |                 |              |        | ÇEVRE YÖNÜ           |                      |                 |              |        |
|----------|-------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|----------------------|----------------------|-----------------|--------------|--------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıım | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam | Özel Ulaşım ve Diğer | Kentiçi Toplu Taşıım | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Toplam |
| 1        | 07:00 | 0,26                 | 0,12                 | 0,54            | 0,09         | 1,00   | 0,16                 | 0,08                 | 0,71            | 0,05         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,35                 | 0,16                 | 0,43            | 0,06         | 1,00   | 0,30                 | 0,21                 | 0,42            | 0,07         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,56                 | 0,22                 | 0,12            | 0,09         | 1,00   | 0,46                 | 0,28                 | 0,21            | 0,04         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,62                 | 0,23                 | 0,09            | 0,07         | 1,00   | 0,44                 | 0,35                 | 0,16            | 0,05         | 1,00   |
| 2        | 07:00 | 0,39                 | 0,29                 | 0,30            | 0,02         | 1,00   | 0,20                 | 0,53                 | 0,26            | 0,01         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,48                 | 0,39                 | 0,13            | 0,00         | 1,00   | 0,30                 | 0,55                 | 0,15            | 0,00         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,49                 | 0,41                 | 0,10            | 0,00         | 1,00   | 0,48                 | 0,47                 | 0,03            | 0,02         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,44                 | 0,43                 | 0,12            | 0,01         | 1,00   | 0,43                 | 0,51                 | 0,05            | 0,02         | 1,00   |
| 3        | 07:00 | 0,45                 | 0,30                 | 0,22            | 0,03         | 1,00   | 0,26                 | 0,41                 | 0,31            | 0,02         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,53                 | 0,39                 | 0,07            | 0,00         | 1,00   | 0,31                 | 0,53                 | 0,16            | 0,00         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,61                 | 0,35                 | 0,04            | 0,00         | 1,00   | 0,46                 | 0,34                 | 0,19            | 0,01         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,64                 | 0,33                 | 0,03            | 0,00         | 1,00   | 0,54                 | 0,41                 | 0,05            | 0,00         | 1,00   |
| 4        | 07:00 | 0,08                 | 0,02                 | 0,82            | 0,07         | 1,00   | 0,08                 | 0,02                 | 0,78            | 0,12         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,33                 | 0,05                 | 0,52            | 0,10         | 1,00   | 0,11                 | 0,03                 | 0,73            | 0,13         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,49                 | 0,06                 | 0,27            | 0,18         | 1,00   | 0,31                 | 0,07                 | 0,44            | 0,18         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,54                 | 0,07                 | 0,18            | 0,21         | 1,00   | 0,41                 | 0,07                 | 0,31            | 0,21         | 1,00   |
| 5        | 07:00 | 0,03                 | 0,04                 | 0,89            | 0,04         | 1,00   | 0,07                 | 0,01                 | 0,81            | 0,11         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,21                 | 0,14                 | 0,53            | 0,12         | 1,00   | 0,05                 | 0,03                 | 0,83            | 0,09         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,37                 | 0,17                 | 0,25            | 0,22         | 1,00   | 0,28                 | 0,06                 | 0,46            | 0,20         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,47                 | 0,19                 | 0,18            | 0,16         | 1,00   | 0,37                 | 0,12                 | 0,29            | 0,21         | 1,00   |
| 6        | 07:00 | 0,03                 | 0,00                 | 0,96            | 0,01         | 1,00   | 0,24                 | 0,19                 | 0,41            | 0,17         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,17                 | 0,00                 | 0,72            | 0,10         | 1,00   | 0,23                 | 0,18                 | 0,48            | 0,12         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,43                 | 0,00                 | 0,30            | 0,27         | 1,00   | 0,42                 | 0,34                 | 0,11            | 0,13         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,27                 | 0,00                 | 0,41            | 0,32         | 1,00   | 0,42                 | 0,37                 | 0,07            | 0,14         | 1,00   |
| 7        | 07:00 | 0,08                 | 0,17                 | 0,59            | 0,16         | 1,00   | 0,08                 | 0,04                 | 0,82            | 0,06         | 1,00   |
|          | 08:00 | 0,11                 | 0,16                 | 0,65            | 0,08         | 1,00   | 0,29                 | 0,10                 | 0,47            | 0,14         | 1,00   |
|          | 09:00 | 0,29                 | 0,27                 | 0,30            | 0,13         | 1,00   | 0,36                 | 0,18                 | 0,20            | 0,26         | 1,00   |
|          | 10:00 | 0,40                 | 0,27                 | 0,16            | 0,18         | 1,00   | 0,41                 | 0,19                 | 0,13            | 0,28         | 1,00   |

Bir saatte, bir yönde geçen en çok yolcu sayısı 7592'dir. Bu değer Atatürk Bulvarı'nın orta kesimindeki 5 no'lu sayım kesitinde (Tofaş Kavşağı) saat 7-8 arası Edirne yönünde geçişlerde saptanmıştır. Diğer önemli büyüklükte yolcu geçişleri de genellikle 7-8 saat diliminde görülmektedir. Bunlar; 6 no'lu sayım kesitini Edirne yönünde geçen 5357 yolcu, 4 no'lu kesiti Edirne yönünde geçen 4012 yolcu, 7 no'lu kesiti İstanbul yönünde geçen 5697 yolcu, 1 no'lu kesiti İstanbul yönünde geçen 4203 yolcu olarak saptanmıştır.

Çorlu kentiçi yolculuklarda zirveleşmeyi erken saatlerde (7-8) yaşamaktadır. Saat 8'den sonra yolcu sayıları azalmakta, hiçbir noktada 4000 kişi/yön/saat düzeyini geçmemektedir.

Kesitler arasında yolcu geçişlerinde türlerin aldıkları paylar büyük farklılıklar göstermektedir. Saat 7-8 arasında en çok yolcunun geçtiği Atatürk Bulvarı üzerindeki 5

no'lu sayım noktasından geçen yolcunun %89'unu servis araçlarının yolcuları oluşturmaktadır. Aynı zaman kesitinde buradan geçen özel ulaşım araçlarının yolcu payı sadece %3, kentiçi toplu ulaşım araçlarının %4, köy minibüslerinin %4'tür.

Özel ulaşım araçlarının en büyük yolcu payı %62 olarak 1 no'lu sayım kesitinden merkez yönünde 9-10 saatleri arasındaki geçişlerde oluşmaktadır.

Kentiçi toplu ulaşım araçları en büyük payı 2 no'lu kesitte 9-10 saatleri arasındaki geçişlerde almaktadır (%41).

Kentiçi toplu ulaşım araçları, köy minibüsleri ve servis araçları aynı grupta toplu ulaşım araçları tümü olarak değerlendirildiğinde (**Tablo-3.1.9**);

**Tablo-3.1.9 Kesitlerde Toplu Ulaşım Yolcu Payları**

| Kesit no | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |                  |        |                   | ÇEVRE YÖNÜ           |                  |        |                   |
|----------|-------|----------------------|------------------|--------|-------------------|----------------------|------------------|--------|-------------------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Tüm Toplu Taşıma | Toplam | Toplu Taşıma Payı | Özel Ulaşım ve Diğer | Tüm Toplu Taşıma | Toplam | Toplu Taşıma Payı |
| 1        | 07:00 | 456                  | 1319             | 1775   | 0,74              | 678                  | 3525             | 4203   | 0,84              |
|          | 08:00 | 981                  | 1828             | 2809   | 0,65              | 967                  | 2295             | 3262   | 0,70              |
|          | 09:00 | 901                  | 702              | 1603   | 0,44              | 830                  | 972              | 1802   | 0,54              |
|          | 10:00 | 772                  | 477              | 1249   | 0,38              | 707                  | 908              | 1615   | 0,56              |
| 2        | 07:00 | 946                  | 1467             | 2413   | 0,61              | 352                  | 1426             | 1778   | 0,80              |
|          | 08:00 | 1393                 | 1529             | 2922   | 0,52              | 752                  | 1777             | 2529   | 0,70              |
|          | 09:00 | 1142                 | 1187             | 2329   | 0,51              | 776                  | 825              | 1601   | 0,52              |
|          | 10:00 | 730                  | 917              | 1647   | 0,56              | 638                  | 841              | 1479   | 0,57              |
| 3        | 07:00 | 1212                 | 1458             | 2670   | 0,55              | 470                  | 1340             | 1810   | 0,74              |
|          | 08:00 | 1598                 | 1395             | 2993   | 0,47              | 880                  | 1930             | 2810   | 0,69              |
|          | 09:00 | 1871                 | 1200             | 3071   | 0,39              | 1094                 | 1297             | 2391   | 0,54              |
|          | 10:00 | 1547                 | 871              | 2418   | 0,36              | 1076                 | 927              | 2003   | 0,46              |
| 4        | 07:00 | 327                  | 3685             | 4012   | 0,92              | 227                  | 2578             | 2805   | 0,92              |
|          | 08:00 | 708                  | 1411             | 2119   | 0,67              | 284                  | 2207             | 2491   | 0,89              |
|          | 09:00 | 578                  | 598              | 1176   | 0,51              | 333                  | 744              | 1077   | 0,69              |
|          | 10:00 | 572                  | 497              | 1069   | 0,46              | 344                  | 485              | 829    | 0,59              |
| 5        | 07:00 | 233                  | 7359             | 7592   | 0,97              | 195                  | 2722             | 2917   | 0,93              |
|          | 08:00 | 511                  | 1952             | 2463   | 0,79              | 197                  | 3847             | 4044   | 0,95              |
|          | 09:00 | 403                  | 696              | 1099   | 0,63              | 291                  | 733              | 1024   | 0,72              |
|          | 10:00 | 464                  | 532              | 996    | 0,53              | 280                  | 470              | 750    | 0,63              |
| 6        | 07:00 | 177                  | 5180             | 5357   | 0,97              | 730                  | 2376             | 3106   | 0,76              |
|          | 08:00 | 325                  | 1570             | 1895   | 0,83              | 800                  | 2743             | 3543   | 0,77              |
|          | 09:00 | 334                  | 442              | 776    | 0,57              | 751                  | 1056             | 1807   | 0,58              |
|          | 10:00 | 371                  | 1007             | 1378   | 0,73              | 842                  | 1155             | 1997   | 0,58              |
| 7        | 07:00 | 261                  | 3119             | 3380   | 0,92              | 482                  | 5215             | 5697   | 0,92              |
|          | 08:00 | 424                  | 3328             | 3752   | 0,89              | 722                  | 1746             | 2468   | 0,71              |
|          | 09:00 | 483                  | 1158             | 1641   | 0,71              | 479                  | 848              | 1327   | 0,64              |
|          | 10:00 | 596                  | 899              | 1495   | 0,60              | 598                  | 861              | 1459   | 0,59              |
| Ortalama |       |                      |                  |        | 0,64              |                      |                  |        | 0,70              |

Tüm sayım kesitlerinden, sayım saatleri süresinde geçen yolcuların %67'sinin toplu taşıma araçlarını kullandıkları görülmektedir.

Sayım kesitleri genelinde özel ulaşım araçları trafik içinde en büyük payı almakta, ancak taşınan yolcu içindeki payları birçok noktada bu büyüklüğü göstermemektedir.

Sayım sonuçlarına göre kent yol ağı üzerindeki araç ve yolcu hacimleri **Şekil 3.1.1, 3.1.2, 3.1.3, 3.1.4'**de, kesitler itibariyle araç paylarının yolcu payları ile karşılaştırmaları ve diğer grafik gösterimler **Ekler** bölümünde verilmiştir.

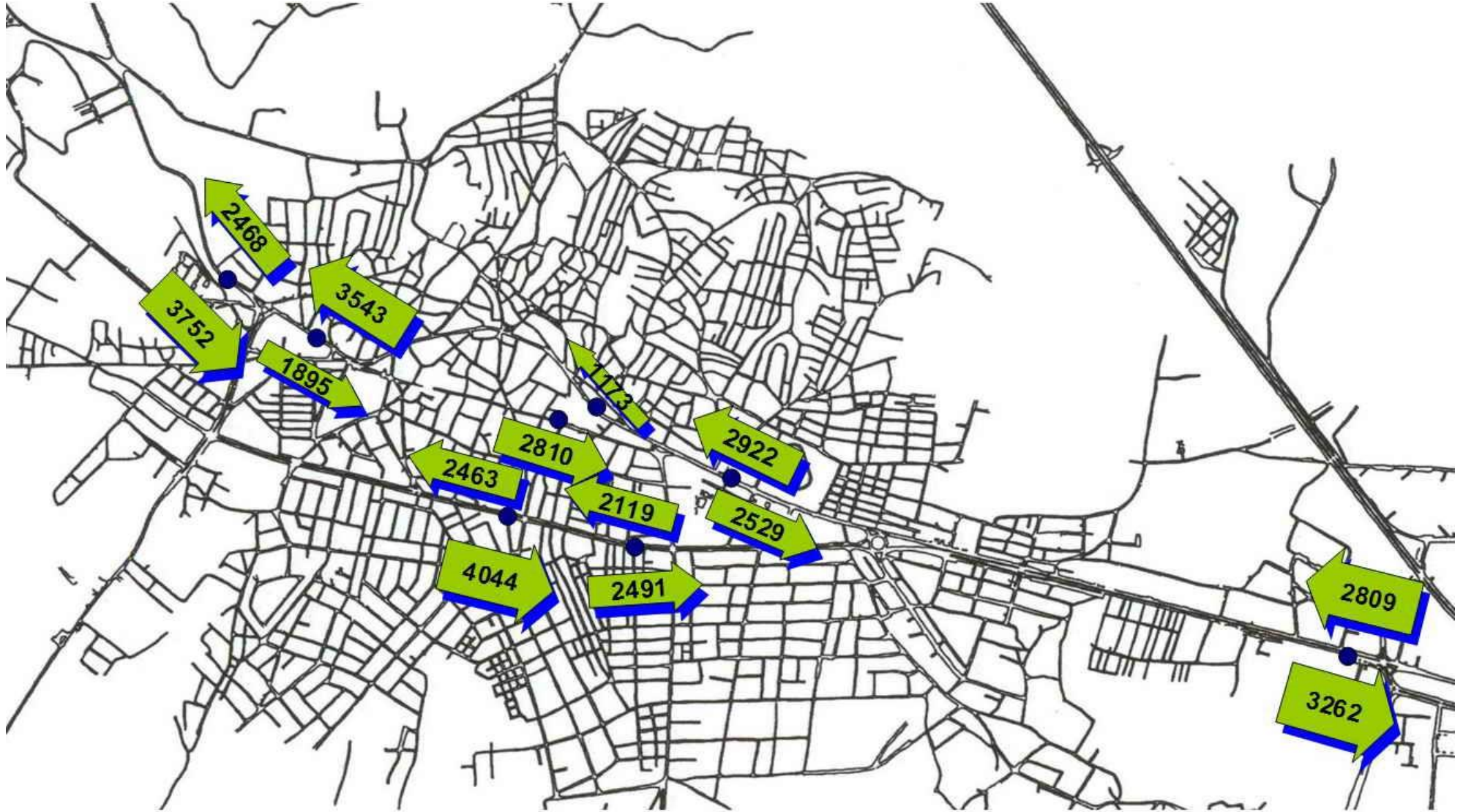
### 3.1.3.3. Araç Dolulukları

Sayım noktalarının tümünden 7-11 saatleri arasında geçen araçlarda saptanan yolcu dolulukları saat ve yönler itibariyle **Tablo-3.10**'da gösterilmiştir.

**Tablo-3.1.10 Sayım Noktalarında Ortalama Araç Dolulukları**

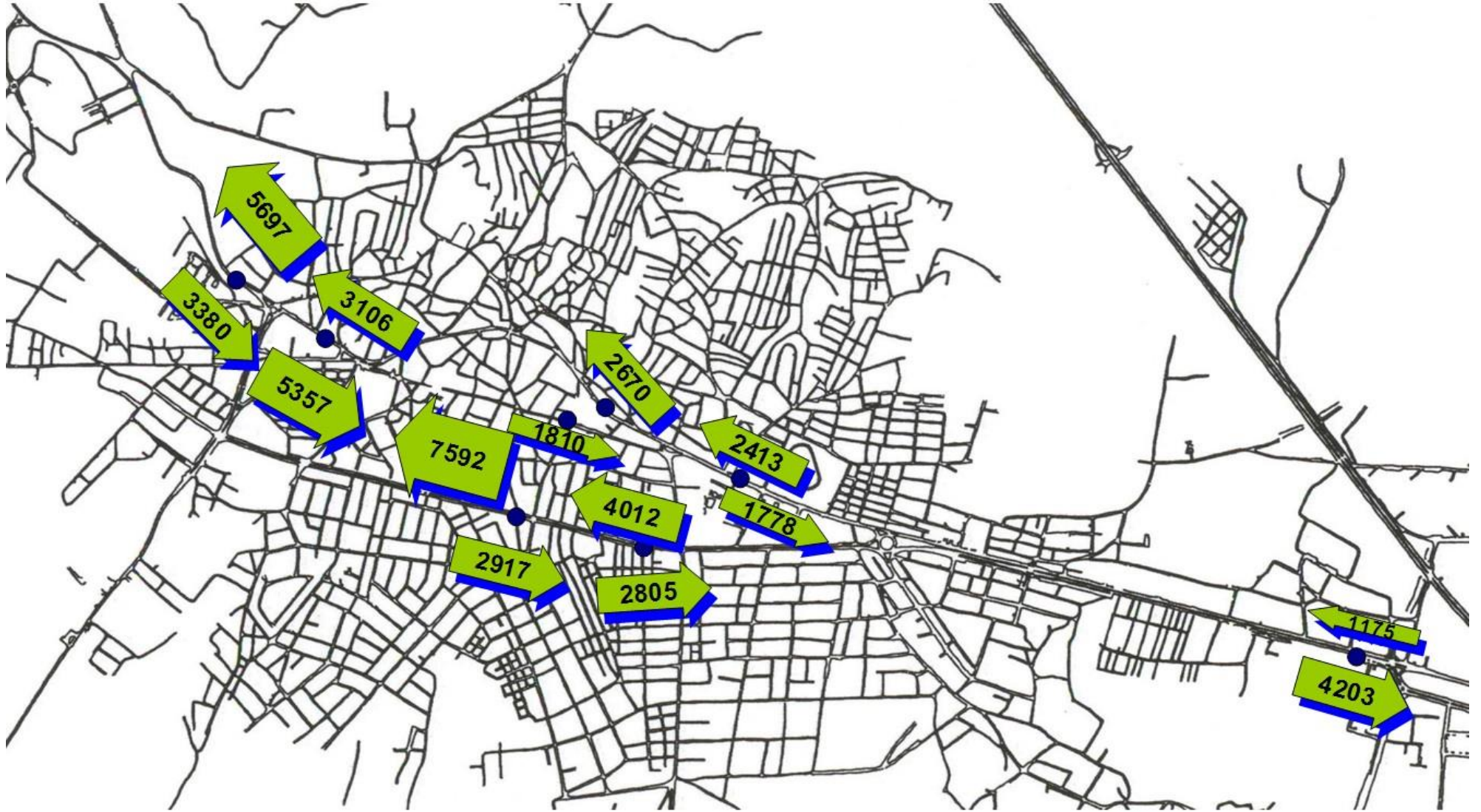
| Kesit No | Saat  | MERKEZ YÖNÜ          |              |                 |              | ÇEVRE YÖNÜ           |              |                 |              |
|----------|-------|----------------------|--------------|-----------------|--------------|----------------------|--------------|-----------------|--------------|
|          |       | Özel Ulaşım ve Diğer | Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü | Özel Ulaşım ve Diğer | Toplu Taşıma | Servis Araçları | Köy Minibüsü |
| 1        | 07:00 | 1,51                 | 13,13        | 11,09           | 14,09        | 1,38                 | 9,23         | 17,40           | 12,29        |
|          | 08:00 | 1,48                 | 14,45        | 12,89           | 16,45        | 1,28                 | 13,90        | 11,66           | 14,93        |
|          | 09:00 | 1,42                 | 12,41        | 5,27            | 13,36        | 1,22                 | 10,10        | 5,45            | 10,00        |
|          | 10:00 | 1,41                 | 11,79        | 5,60            | 13,67        | 1,18                 | 12,51        | 5,78            | 9,44         |
| 2        | 07:00 | 1,42                 | 15,73        | 6,28            | 10,60        | 1,50                 | 24,63        | 12,57           | 25,00        |
|          | 08:00 | 1,42                 | 17,75        | 4,62            |              | 1,60                 | 27,82        | 14,85           |              |
|          | 09:00 | 1,37                 | 15,97        | 4,58            |              | 1,51                 | 15,04        | 6,00            | 25,00        |
|          | 10:00 | 1,34                 | 15,56        | 5,11            | 7,67         | 1,39                 | 16,24        | 6,27            | 25,00        |
| 3        | 07:00 | 1,53                 | 16,35        | 8,88            | 14,20        | 1,52                 | 16,80        | 10,92           | 11,00        |
|          | 08:00 | 1,45                 | 18,05        | 5,69            |              | 1,57                 | 21,64        | 12,49           |              |
|          | 09:00 | 1,49                 | 16,74        | 5,89            |              | 1,43                 | 13,92        | 22,55           | 25,00        |
|          | 10:00 | 1,54                 | 15,98        | 7,20            |              | 1,45                 | 13,60        | 7,57            | 5,00         |
| 4        | 07:00 | 1,46                 | 11,75        | 13,50           | 11,46        | 1,43                 | 7,71         | 14,66           | 10,94        |
|          | 08:00 | 1,40                 | 9,27         | 8,98            | 8,52         | 1,37                 | 8,33         | 11,73           | 13,00        |
|          | 09:00 | 1,33                 | 9,25         | 5,47            | 10,89        | 1,27                 | 10,00        | 8,12            | 9,19         |
|          | 10:00 | 1,37                 | 9,63         | 5,79            | 10,90        | 1,30                 | 7,50         | 7,67            | 8,60         |
| 5        | 07:00 | 1,37                 | 17,73        | 23,50           | 16,78        | 1,61                 | 6,50         | 16,96           | 12,84        |
|          | 08:00 | 1,26                 | 14,70        | 12,15           | 10,07        | 1,38                 | 13,00        | 16,79           | 15,65        |
|          | 09:00 | 1,30                 | 10,17        | 6,35            | 12,00        | 1,40                 | 8,13         | 9,53            | 11,82        |
|          | 10:00 | 1,30                 | 10,78        | 5,47            | 10,87        | 1,36                 | 13,29        | 7,82            | 8,78         |
| 6        | 07:00 | 1,46                 |              | 22,56           | 9,00         | 1,37                 | 11,73        | 10,48           | 14,44        |
|          | 08:00 | 1,46                 |              | 16,74           | 15,15        | 1,34                 | 10,03        | 12,39           | 11,56        |
|          | 09:00 | 1,43                 |              | 10,73           | 9,36         | 1,26                 | 10,57        | 5,02            | 9,48         |
|          | 10:00 | 1,44                 |              | 10,64           | 13,42        | 1,26                 | 11,68        | 4,55            | 10,69        |
| 7        | 07:00 | 1,39                 | 24,87        | 13,41           | 17,16        | 1,41                 | 9,35         | 23,29           | 17,44        |
|          | 08:00 | 1,41                 | 25,35        | 14,70           | 15,25        | 1,35                 | 12,89        | 21,48           | 16,24        |
|          | 09:00 | 1,30                 | 19,09        | 7,56            | 13,75        | 1,23                 | 13,00        | 9,43            | 15,91        |
|          | 10:00 | 1,38                 | 18,09        | 8,03            | 13,40        | 1,26                 | 12,45        | 6,10            | 15,54        |
| Ortalama |       | 1,41                 | 15,19        | 9,60            | 12,52        | 1,38                 | 12,91        | 11,41           | 14,03        |

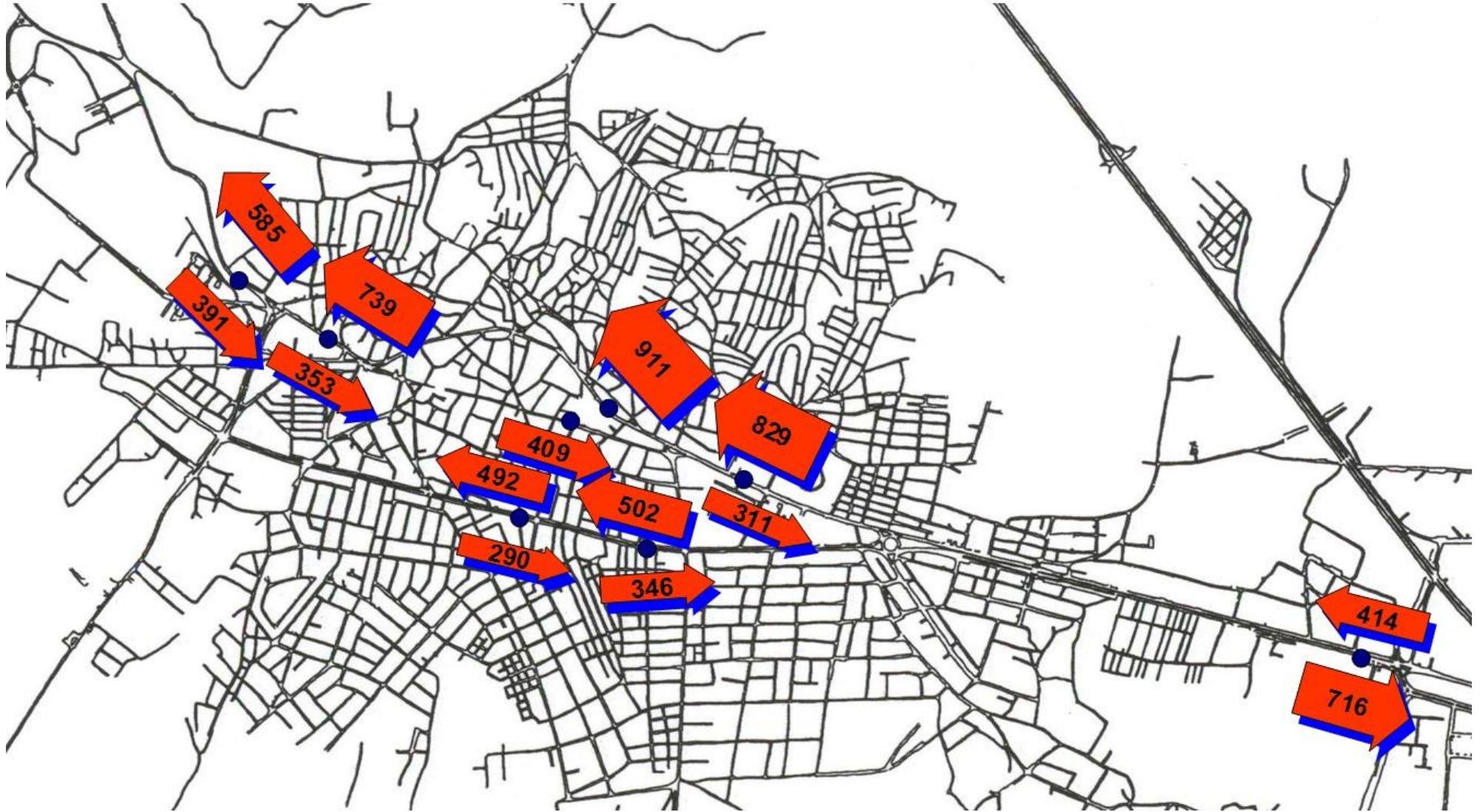


**Şekil-3.1.2 Trafik Sayım Noktalarında Saatlik Toplam Yolcu Sayıları (08:00-09:00)**

**Şekil-3.1.3 Trafik Sayım Noktalarında Saatlik Araç Sayıları (08:00-09:00)**



**Şekil-3.1.4 Trafik Sayım Noktalarında Saatlik Toplutaşım Yolcu Sayıları (07:00-08:00)**

**Şekil-3.1.5 Trafik Sayım Noktalarında Saatlik Toplutaşım Araç Sayıları (07:00-08:00)**



Tablo incelendiğinde araç doluluklarının, özel otolarda saatler ve yönler itibariyle büyük farklılaşma göstermediği görülmektedir. Özel otoların ortalama dolulukları 1,4 kişi düzeyindedir.

Özel halk otobüsleri ve minibüsleri araç başına 14 kişilik dolulukla çalışmaktadır. Bazı kesitlerde bu araçların ortalama dolulukları 25 kişiyi aşmaktadır. 7 no'lu sayım kesitini kentiçi toplu taşıma araçlarının Edirne yönünde 7-8 saat diliminde 24,87 kişi, 8-9 saat diliminde 25,35 kişi ortalama dolulukla, 2 no'lu sayım kesitini İstanbul yönünde 7-8 saat diliminde 24,63 kişi, 8-9 saat diliminde 27,82 kişi ortalama dolulukla geçtikleri saptanmıştır. Bu gurutaki araçlardan minibüslerin 14 koltuklu, midibüslerin 25 koltuklu oldukları gözetildiğinde, araçların bu saat dilimlerinde aşırı yüklü olarak, çok sayıda ayakta yolcu ile çalıştıkları söylenebilmektedir.

Servis araçları ile ortalamada araç başına yaklaşık 10 kişi taşınmaktadır. Servis araçları sadece 5,6,7 no'lu sayım kesitlerinde saat 7-8 arasında 20 kişiyi aşan dolulukla çalışmaktadır. Bu değerler, bu grubun ağırlıkla midibüs tipi araçları içeriyor olmasına rağmen, yolcu kapasitelerinin çok altında kullanıldığını göstermektedir. Köy minibüslerinin araç dolulukları ise bu araçların kente geliş ve gidişlerinde etkin olarak kullanıldıklarını gösterir düzeydedir.

#### **3.1.4. Önemli Bulgular**

Karayolu trafik sayım sonuçlarının ortaya koyduğu temel bulgular şu noktalarda özetlenebilir:

- Çorlu'da yolculuklar 7-8 saatleri arasında doruklaşmaktadır.
- Bir yönde, bir kesitte, bir saatte geçen en çok yolcu sayısı 7592'dir. Bu yolcu büyüklüğüne Atatürk Bulvarında Edirne yönünde gidişlerde ulaşılmaktadır.
- Bir yönde, bir kesitte, bir saatte geçen en çok araç sayısı 1342'dir. Bu araç sayısı Omurtak Caddesinde Cumhuriyet Meydanına gelişte saat 9-10 arasında gerçekleşmektedir.
- En çok yolcunun geçtiği Atatürk Bulvarında, yolcuların % 89'u servis araçları ile taşınmaktadır.
- Atatürk Bulvarından 7-8 saatleri arasında Edirne yönünde geçen servis araçlarının sayısı 289, tüm toplu taşıma araçlarının sayısı 322, İstanbul yönünde geçen servis araçlarının sayısı 140, tüm toplu taşıma araçlarının sayısı 169'dur.
- Kentiçi toplu taşıma araçlarını oluşturan özel halk otobüs ve minibüsleri sabah 7-9 saatleri arasında aşırı dolulukla çalışmaktadır.
- Servis araçları, 7-8 saatleri dışında, kenti atıl kapasite ile geçmektedir.
- Özel araçlarının ortalama dolulukları 1,4 kişidir.



- Köy minibüsleri kent geçişlerini yolcu dolu olarak yapmaktadır.
- Kente bisiklet kullanımı çok azdır.

### 3.2. HIZ SEYAHAT SÜRESİ ve GECİKME ETÜDLERİ

#### 3.2.1. Amaç, Yöntem ve Hazırlıklar

Hız etütleri, Çorlu'da bulunan mevcut yollar üzerinde çeşitli şartlar altında ve çeşitli taşıt türleri için hızların nasıl değiştiğini incelemek, kısa ve orta dönemli karayolu düzenlemelerinde sorunların belirlenmesine yardımcı olmak için yapılmıştır. Gecikme etütleri ise, Çorlu'da mevcut yollar üzerindeki trafiğin maruz kaldığı gecikme veya tıkanmaların tanımlanması ve gecikmelerin sebepleri, yerleri süreleri ve tekrar şekillerinin anlaşılması amacıyla yapılmıştır. Çalışmanın ileriki aşamalarında bu etütler tekrarlanacaktır.

Yukarıda değinilen amaçlara yönelik olarak, hız ve gecikme etütleri için kullanılan yöntemler arasından en verimli yöntem olan, hareketli istasyon yöntemi kullanılmıştır.

Hareketli istasyon yöntemiyle yapılan hız ve gecikme etütlerinde, trafik içinde seyir eden bir otomobil kullanılmakta, daha önceden belirlenen ve uzunluğu bilinen güzergahlarda, araç ile mevcut trafik koşullarında, süre tutularak seyir edilmekte ve bu sırada karşılaşılan tüm gecikmeler sebepleri, yerleri ve süreleri ile belirlenmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, aracı kullanan kişinin hız etüdü yapılmasından dolayı değişik sürüş karakteristikleri ortaya çıkarmamasıdır. Otomobili kullanan kişi, karşılaştığı mevcut trafik koşullarına her zaman nasıl reaksiyon gösteriyorsa o şekilde tepki göstermelidir. Ayrıca, trafikte seyir halindeyken, çok şeritli yollarda orta şerit izlenmeli, normal sayılan sürüş tekniği kullanılmalıdır. Toplanan veriler, daha önceden hazırlanan formlara işlenmektedir.

Genel trafik hız ve gecikme etütleri için Çorlu kentiçi yol ağında 5 güzergah çalışma koridoru olarak belirlenmiştir. Güzergah olarak belirlenen ana caddeler ve yollar üzerinde bulunan kavşaklar veya kolay tanımlanabilecek noktalar kontrol noktaları olarak tespit edilmiştir. Daha sonra bu kontrol noktalarını dikkate alan, merkeze ve çevreye olmak üzere iki ayrı yön için etüt formları hazırlanmıştır.

#### 3.2.2. Uygulama

Seçilen 5 güzergahta yukarıda anlatılan yöntemle hız etütleri yapılmıştır. Tüm kontrol noktalarındaki varış ve kalkış zamanları saniye olarak kaydedilmiştir. Gecikme noktaları ve sebepleri aynı anda görülerek formlara işlenmiştir. Tüm kontrol noktaları ve başlangıç-son noktaları arası mesafeler test aracının kilometre saatinden hesaplanmıştır. Uygulama sırasında, trafik kazası, otomobil arızası veya diğer sebeplerle trafiğin durduğu hiçbir durumla karşılaşılmamış ve otomobil hız ve gecikme

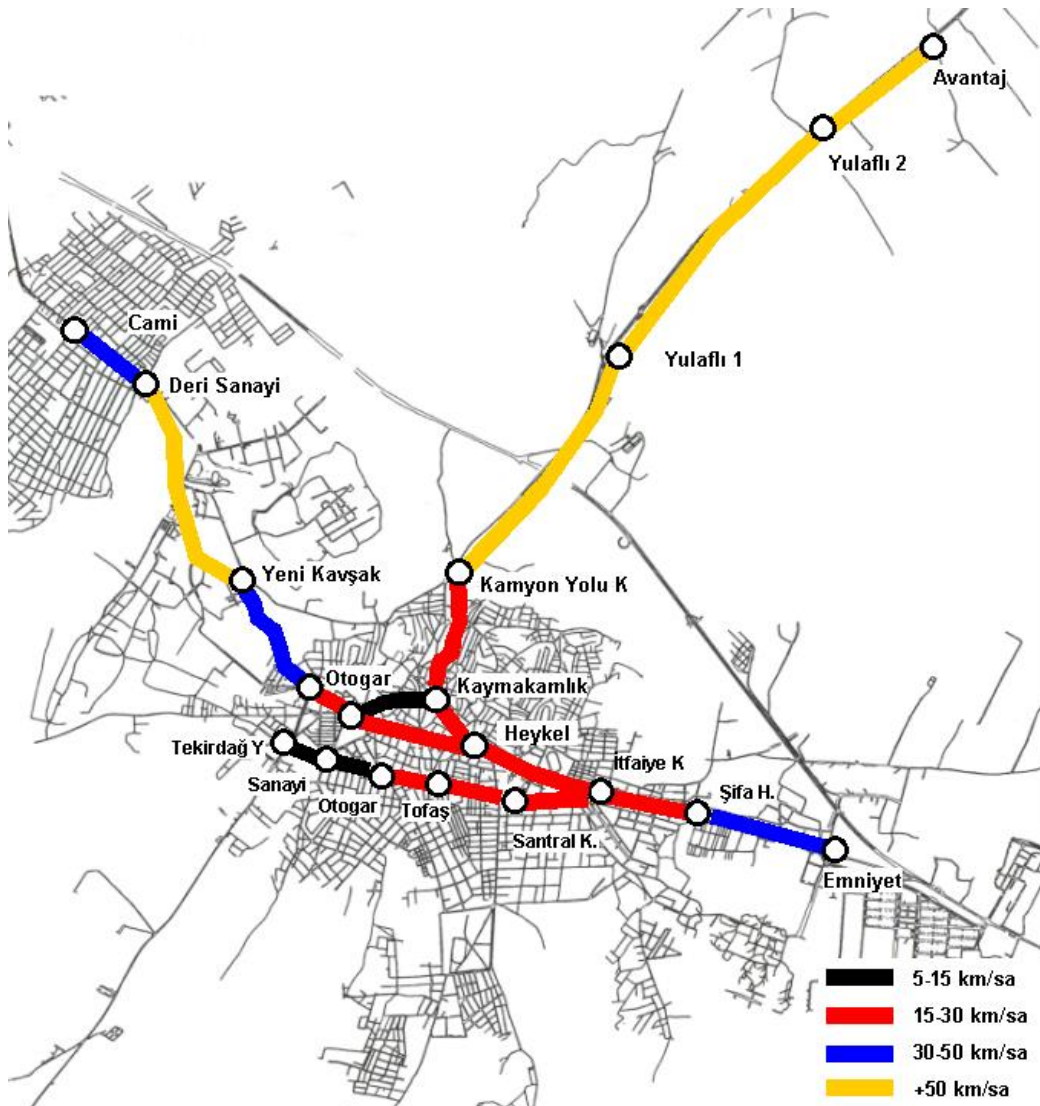
etütleri başarıyla tamamlanmıştır. Kullanılan hız ve gecikme etüdü form örneği , **Ekler Bölümünde** verilmiştir.

### 3.2.3. Toplanan Bilginin Değerlendirilmesi ve Bulgular

Hız ve gecikme etüt verileri etütlerden sonra sayısal ortama geçirilmiştir. Sayısal ortamda, duraklar arasında kalkıştan duruşa, kalkıştan kalkışa ve hattaki ticari hız olmak üzere 3 ayrı hız hesaplaması güzergahın yönüne göre merkeze veya çevreye olmak üzere ayrı ayrı yapılmıştır. Böylece, tespit edilen güzergahlardaki ortalama ticari hızlar elde edilmiştir. Ayrıca, ortalama ticari hızın yanı sıra, belirlenen tüm noktalar arasında da hızlar elde edilmiştir (**Tablo-3.2.1-5**).

Tüm yollar ortalamasında saatte 30 km. hız yapılabildiği merkezi iş alanının sınırlı bazı kesimlerinde hızın saatte 15-20 km.ye hatta daha da altına indiği, ancak kent merkezinden uzaklaştıkça seyir hızlarının 40 km/saatin üzerinde, hatta dış mahallelerde 55 km/saatin (kentiçi hız limitleri ve sinyalizasyon ya da açık kavşak geçişleri düşünüldüğünde en üst sınır) üzerine çıktığı görülmüştür (**Şekil-3.2.1**).

**Şekil-3.2.1 Gecikme-Hız Etüdü Yapılan Koridorlar**



**Tablo-3.2.1 Özel Otolarda Ölçülen Ortalama Hızlar 1 No'lu Koridor**

| HAT ADI: Emniyet G.M. Kavşağı-Tekirdağ Yolu Kavşağı (Atatürk Bulvarı)  |                              |                          |                           |                    |
|------------------------------------------------------------------------|------------------------------|--------------------------|---------------------------|--------------------|
| Yol Parçası                                                            |                              | Kalkıştan Duruşa Hız (A) | Kalkıştan Kalkışa Hız (B) | Ort. Seyir Hızı(C) |
| Emniyet Kavşağı                                                        | Şifa Has. Kavşağı            | 44                       | 44                        | 29,6               |
| Şifa Has. Kavşağı                                                      | İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet) | 39                       | 17                        |                    |
| İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet)                                           | Santral Kavşağı              | 44                       | 25                        |                    |
| Santral Kavşağı                                                        | Tofaş Kavşağı (Güler Market) | 34                       | 17                        |                    |
| Tofaş Kavşağı (Güler Market)                                           | Otogar Kavşağı               | 38                       | 13                        |                    |
| Otogar Kavşağı                                                         | Sanayi Kavşağı               | 47                       | 15                        |                    |
| Sanayi Kavşağı                                                         | Tekirdağ Kavşağı             | 38                       | 10                        |                    |
| HAT ADI: Tekirdağ Yolu Kavşağı-Emniyet G. M. Kavşağı-(Atatürk Bulvarı) |                              |                          |                           |                    |
| Tekirdağ Kavşağı                                                       | Sanayi Kavşağı               | 39                       | 39,8                      | 31,2               |
| Sanayi Kavşağı                                                         | Otogar Kavşağı               | 33                       | 21                        |                    |
| Otogar Kavşağı                                                         | Tofaş Kavşağı (Güler Market) | 31                       | 16                        |                    |
| Tofaş Kavşağı (Güler Market)                                           | Santral Kavşağı              | 36                       | 23                        |                    |
| Santral Kavşağı                                                        | İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet) | 41                       | 34                        |                    |
| İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet)                                           | Şifa Has. Kavşağı            | 44                       | 44                        |                    |
| Şifa Has. Kavşağı                                                      | Emniyet Kavşağı              | 48                       | 48                        |                    |

**Tablo-3.2.2 Özel Otolarda Ölçülen Ortalama Hızlar 2 No'lu Koridor**

| HAT ADI Omurtak Caddesi (Emniyet Kavşağı –Otogar Kavşağı) |                              |    |    |    |
|-----------------------------------------------------------|------------------------------|----|----|----|
| Emniyet Kavşağı                                           | Şifa Hastanesi Kavşağı       | 53 | 33 | 25 |
| Şifa Hastanesi Kavşağı                                    | İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet) | 44 | 44 |    |
| İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet)                              | Devlet Hastanesi             | 33 | 33 |    |
| Devlet Hastanesi                                          | Lise                         | 30 | 30 |    |
| Lise                                                      | Heykel                       | 24 | 24 |    |
| Heykel                                                    | Belediye                     | 21 | 21 |    |
| Belediye                                                  | Kaymakamlık                  | 16 | 16 |    |
| Kaymakamlık                                               | Otogar                       | 15 | 15 |    |
| HAT ADI: Kumyol Caddesi (Otogar kavşağı-Emniyet Kavşağı)  |                              |    |    |    |
| Otogar                                                    | Kolej                        | 22 | 22 | 27 |
| Kolej                                                     | Belediye                     | 25 | 25 |    |
| Belediye                                                  | Heykel                       | 20 | 20 |    |
| Heykel                                                    | Lise                         | 54 | 10 |    |
| Lise                                                      | İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet) | 52 | 52 |    |
| İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet)                              | Şifa Hastanesi Kavşağı       | 29 | 29 |    |
| Şifa Hastanesi Kavşağı                                    | Emniyet Kavşağı              | 33 | 33 |    |

**Tablo-3.2.3 Özel Otolarda Ölçülen Ortalama Hızlar 3 No'lu Koridor**

| HAT ADI: Sağlık Mah-Kaymakamlık Kavşağı Koridor 3 |                       |    |    |    |
|---------------------------------------------------|-----------------------|----|----|----|
| Cami                                              | Deri Sanayi           | 37 | 37 | 33 |
| Deri Sanayi                                       | Yeni Kavşağı          | 63 | 63 |    |
| Yeni Kavşağı                                      | Tekirdağ Yolu Kavşağı | 23 | 15 |    |
| Tekirdağ Yolu Kavşağı                             | Otogar                | 22 | 22 |    |
| Otogar                                            | Kaymakamlık           | 23 | 23 |    |

**Tablo-3.2.4 Özel Otolarda Ölçülen Ortalama Hızlar 4 No'lu Koridor**

| HAT ADI: Emniyet G.M. Kavşağı-Tekirdağ Yolu Kavşağı (Omurtak C.) |                              |    |    |    |
|------------------------------------------------------------------|------------------------------|----|----|----|
| Emniyet Kavşağı                                                  | Şifa Has. Kavşağı            | 50 | 36 | 29 |
| Şifa Has. Kavşağı                                                | İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet) | 34 | 34 |    |
| İtfaiye Kavşağı (Cumhuriyet)                                     | Lise                         | 21 | 21 |    |
| Lise                                                             | Heykel                       | 13 | 13 |    |
| Heykel                                                           | Belediye                     | 21 | 21 |    |
| Belediye                                                         | Kaymakamlık                  | 27 | 27 |    |
| Kaymakamlık                                                      | Otogar                       | 14 | 14 |    |
| Otogar                                                           | Tekirdağ Kavşağı             | 21 | 21 |    |
| Tekirdağ Kavşağı                                                 | Yeni Kavşak                  | 40 | 40 |    |
| Yeni Kavşak                                                      | Deri Sanayi Girişi           | 53 | 53 |    |
| Deri Sanayi Girişi                                               | Cami                         | 35 | 35 |    |

**Tablo-3.2.5 Özel Otolarda Ölçülen Ortalama Hızlar 5 No'lu Koridor**

| HAT ADI: Kaymakamlık-Borsa Meydanı-Çerkezköy Yolu |                     |    |    |    |
|---------------------------------------------------|---------------------|----|----|----|
| Kaymakamlık                                       | Kamyon Yolu Kavşağı | 22 | 22 | 46 |
| Kamyon Yolu Kavşağı                               | Yulaflı 1. Kavşak   | 77 | 55 |    |
| Yulaflı 1. Kavşak                                 | Yulaflı 2. Kavşak   | 63 | 63 |    |
| Yulaflı 2. Kavşak                                 | Avantaj             | 47 | 47 |    |

Merkezde araçların park etmesi ya da park eden araçların yola katılımı, yolun bozuk olması gibi nedenlerle ortalama ticari hızların 10-15 km/sa'e düşebildiği gözlenmiştir. Omurtak Caddesi Emniyet kavşağından İtfaiye kavşağına kadar olan kesimde seyir hızının 40 km/sa üzerine çıkan seyir hızı, İtfaiye kavşağından Otogar kavşağına kadar olan bölümde ortalama 15-20 km/sa'dir. Özellikle Omurtak Caddesi üzerinde Kaymakamlık ile Otogar kavşağı arası hızların 10km/sa'e kadar düşebildiği görülmektedir.

Atatürk Bulvarı üzerinde Tofaş kavşağı ile Tekirdağ Yolu kavşağı arası ortalama seyir hızı 10-15 km/sa 'e düşmektedir.

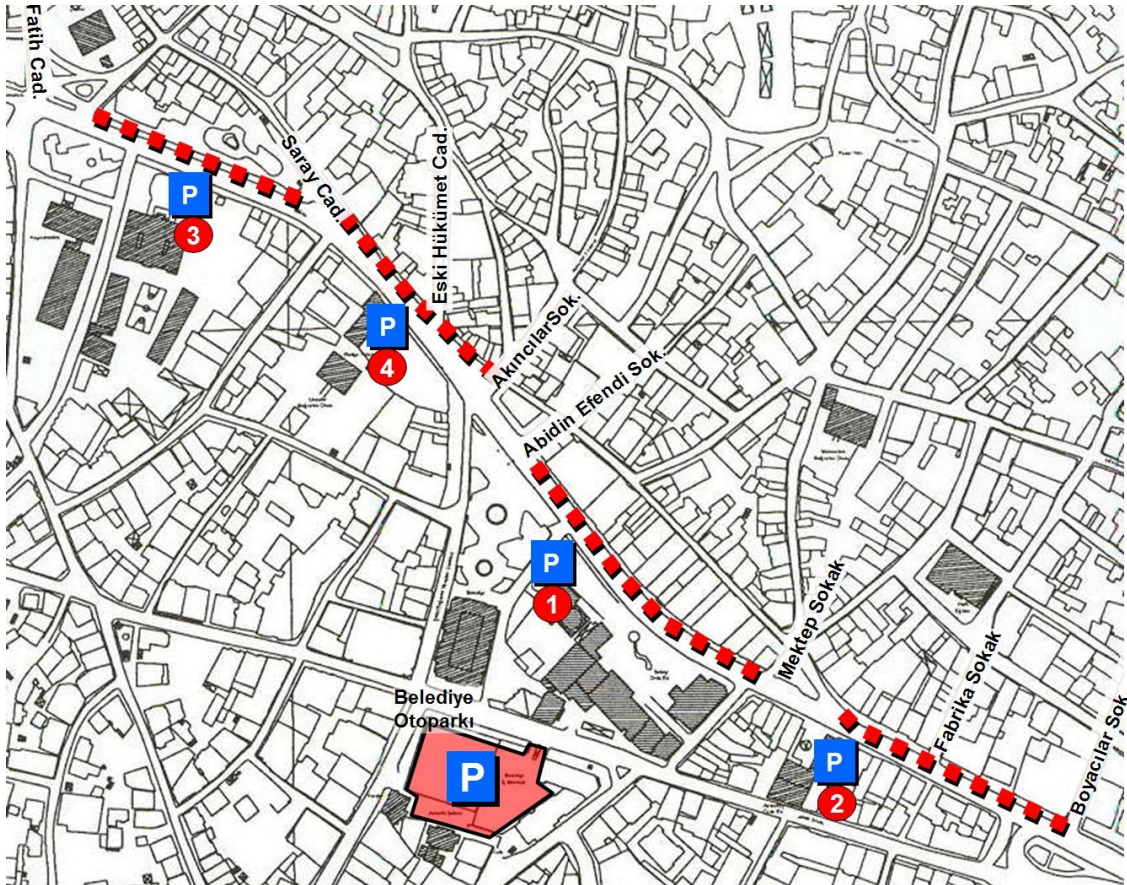
Yapılan hız etütlerinde gecikme nedenleri olarak görülen merkeze yaklaştıkça araçların yol kenarı park etmesi, park eden araçların yola katılması trafik akımını engellemektedir. Bazı kesimlerde kaldırımların yetersizliği veya yokluğu yayaları araç trafiği ile birlikte caddeleri kullanmak zorunda bırakmıştır. Bu da trafiğin kesintiye uğramasına neden olmaktadır. Yol altyapısının bozuk olması da hızların düşük olmasında etkindir. **Tablo-3.2.1, Tablo-3.2.2, Tablo-3.2.3, Tablo-3.2.4, Tablo-3.2.5**'de yol parçalarında yapılan hız ölçümlerinin özeti verilmektedir.

### 3.3. YOL KENARI OTOPARK KULLANIM ETÜDÜ

Yolların yoğun bir şekilde otopark olarak kullanıldığı Çorlu'da özellikle merkez alan-daki tüm yollar, asıl amacı olan yaya ve taşıt trafiğine hizmet etmekten çok park yeri olarak duran taşıtlar tarafından işgal edilmektedir. Yol boyu otoparkın yoğun biçimde görüldüğü, hatta araçların ikinci ve üçüncü sırada park ettiği Omurtak Caddesi üzerindeki park yerlerinin kullanım özelliklerinin belirlenmesi için bir dizi etüt yapılmıştır.

Önceden hazırlanan bir program gereğince yerinde saptanan park yeri düzenine göre hazırlanan etüt formları kullanılarak araçların hangi sürede park yerinde kaldığı saptanmıştır. Etüt konusunda eğitilen görevliler, Omurtak Caddesinin Kaymakamlık Kavşağından Heykel Meydanına kadar olan kesiminde (**Şekil-3.3.1**) yol kenarına park eden araçların plakalarını her 20 dakikada bir dolaşarak kaydetmiştir (**Foto-3.3.1**). Günün farklı saatlerinde yol kenarı otopark davranışlarının saptanabilmesi için 17 ve 18 Şubat 2005 tarihlerinde sabah ve öğleden sonra saatlerinde dört ayrı bölüme ayrılmış alandan birinci ve ikinci bölümlerinde çalışma tekrarlanmıştır. Arazi çalışmasında elde edilen bilgiler elektronik ortama aktarılarak bilgisayarlarda işlenmiş ve kent merkezinin en önemli bu koridorunda öncelikli sorunlardan biri olan yol boyu otopark kullanımına ilişkin özellikler belirlenmiştir.

**Şekil-3.3.1 Yol Kenarı ve Yol Dışı Otopark Etüdü Yerleri**





**Foto-3.3.1 Omurtak Caddesinde Yol Kenarı Otopark Etüdü Gerçekleştirilmesi**

**Omurtak Caddesi 1. Kısım (Abidin Efendi Sokak – Mektep Sokak arası):** Bu kesim kentin yol şebekesinde yol üstü otopark olarak en yoğun şekilde kullanılan bölümdür. Yol kenarı park alanları sabah saatlerinden itibaren dolmakta ve araçlar 2. ve hatta 3. sıra yaparak park etmektedirler. Bu kesimde toplam beş taşıt şeridine hizmet edebilecek genişliğe ulaşan Omurtak Caddesi park eden araçlar sebebiyle bir ya da iki şeridiyle akan trafiğe hizmet edebilmektedir (**Foto-3.3.2**).

**Foto-3.3.2 Omurtak Caddesi 1. Bölüm Etüt Alanında Park Eden Araçlar**

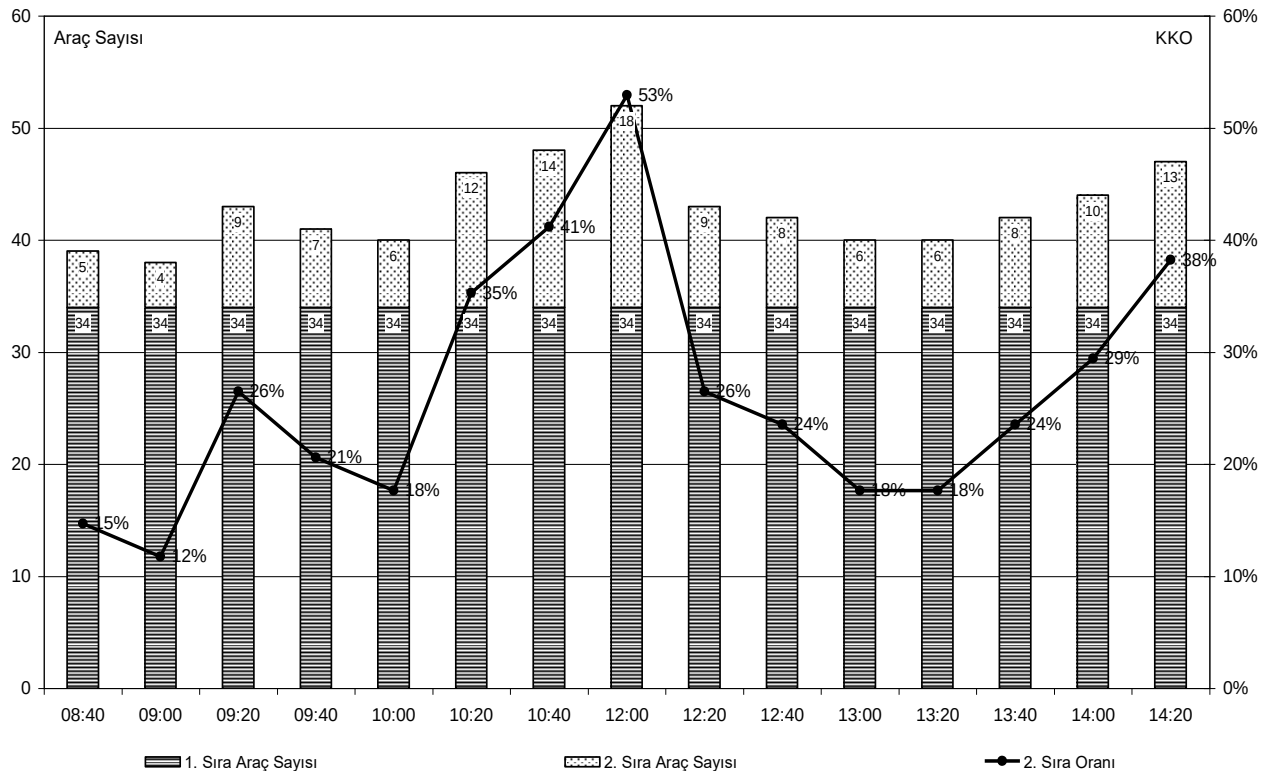
Omurtak Caddesi'nin otopark etüdü yapılan 1. bölümünde sabah 7:30-8:00 arasında kaldırım kenarındaki yasal park yerlerinin tamamı dolmakta ve bu saatten sonra gelen araçlar yasak olmasına rağmen ikinci sırada park etmeye başlamaktadırlar. Gün içinde 2. sırada park eden araçların oranı %50'yi geçmekte, diğer bir deyişle yol kenarında kurallar uygun olarak park eden araç sayısının yarıdan fazlası kadar araç da ikinci sıraya park etmektedir (Tablo-3.3.1, Şekil-3.3.2).

**Tablo-3.3.1 1. Bölümde Park Eden Araçların Saatlere Göre Değişimi (17.02.2005)**

|                     | 08:40 | 09:00 | 09:20 | 09:40 | 10:00 | 10:20 | 10:40 | 12:00 | 12:20 | 12:40 | 13:00 | 13:20 | 13:40 | 14:00 | 14:20 |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. Sıra Araç Sayısı | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    | 34    |
| 2. Sıra Araç Sayısı | 5     | 4     | 9     | 7     | 6     | 12    | 14    | 18    | 9     | 8     | 6     | 6     | 8     | 10    | 13    |
| Toplam Araç         | 39    | 38    | 43    | 41    | 40    | 46    | 48    | 52    | 43    | 42    | 40    | 40    | 42    | 44    | 47    |
| 2. Sıra Oranı       | 15%   | 12%   | 26%   | 21%   | 18%   | 35%   | 41%   | 53%   | 26%   | 24%   | 18%   | 18%   | 24%   | 29%   | 38%   |
| Toplam KKO          | 115%  | 112%  | 126%  | 121%  | 118%  | 135%  | 141%  | 153%  | 126%  | 124%  | 118%  | 118%  | 124%  | 129%  | 138%  |

Çalışma sonucunda elde edilen veriler, genellikle 2. sıraya park eden araçların park etme süresinin 20 dakikayı geçmediğini, dolayısıyla formlara sadece bir kez bu noktada yazıldıklarını göstermekle birlikte, özellikle Omurtak Caddesinin bu kesiminde 2. sırada 3 saati aşan park süreleri bulunduğunu, 2. sıradaki araçların önemli bir bölümünün burada 40-60 dakika arasında beklediklerini göstermiştir.

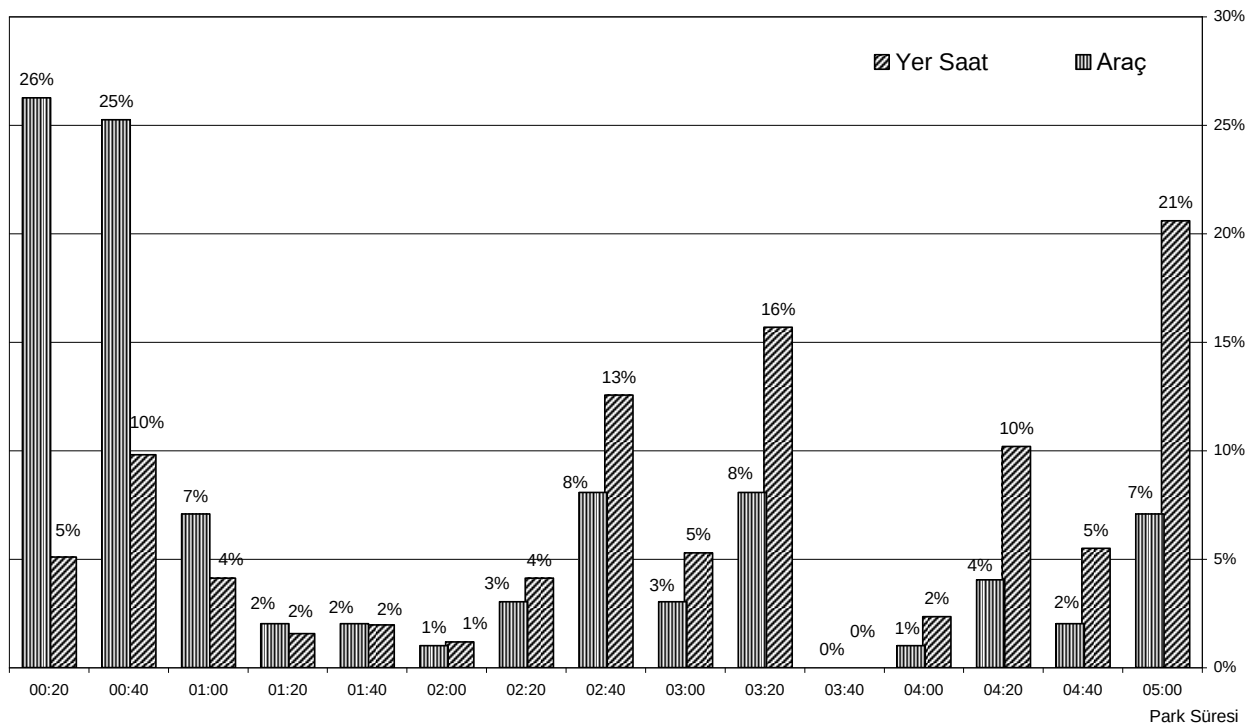
**Şekil-3.3.2 1. Bölümde Park Eden Araçların Gün İçinde Değişimi (17.02.2005)**



Yol kenarında park eden araçların kalış sürelerinin üç grupta yığıldığı görülmektedir. Birinci grup, kısa süreler için merkeze gelerek buradaki ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan ve yol boyu otoparkı 20-40 dakika sürelerle kullanan araçlardır (**Şekil-3.3.3**). Bu gruptakiler merkez koridorunu kısa bir süre kullanarak park yerini boşaltmaktadırlar. İkinci grup ise park yerinde 2-3 saat arasında kalanlardan oluşmaktadır. Bu gruptakiler park yerini daha uzun bir süre işgal etmekte olup, normal koşullarda yol dışı otoparkları kullanmamaları gereken bir gruptur. Üçüncü grup ise park etme süresi 5 saati aşan (uzun süreli park eden) kullanıcılarıdır. Bu araçların sahipleri sabah işe geldiklerinde birinci sıraya park etmekte ve akşam çalışma saatleri sonuna kadar burada araçlarını bırakmaktadırlar. Bu tür otopark ihtiyacı olanların merkezin yol kenarı parkları ve yol dışı parkları kullanması yerine, merkez çevresinde araçlarını bırakmaları ve merkezi uzun süreli park yeri olarak kullanmamaları gerekmektedir.

Otopark kullanımında, park yerini kullanan araç sayısından daha önemli olan park yerinin hangi sürede kullanıldığıdır. Bir tek park yerinin gün içinde kaç araç tarafından kullanıldığı (otopark devri), ya da ortalama “park yeri x saat” değeri, kullanıma ilişkin daha doğru değerlendirme yapılmasını sağlayacak bilgi olmaktadır. Örneğin bir araçlık otopark yeri toplam on saatlik bir dönemde (gün içinde) 10 yer x saatlik kapasite sağlamakta; bu kapasite, park yerinde 10 saat kalan bir tek araçla, ya da ikişer saat kalan beş araçla tam kapasite kullanabilmektedir. Bu park yeri gün içinde beş araç tarafından ikişer saat kullanılıyorsa bu otopark yerinin devri 5, tek araçla 10 saat kullanılıyorsa 1 olmaktadır. Otopark etüdü yapılan 1. Bölümde park eden araç sayısında olduğu gibi kullanılan “yer x saat” değerlerinde de üç grupta yığılma görülmektedir.

**Şekil-3.3.3 1. Bölümde Park Eden Araçlar ve Kalış Sürelerinin Dağılımı (17.02.05)**

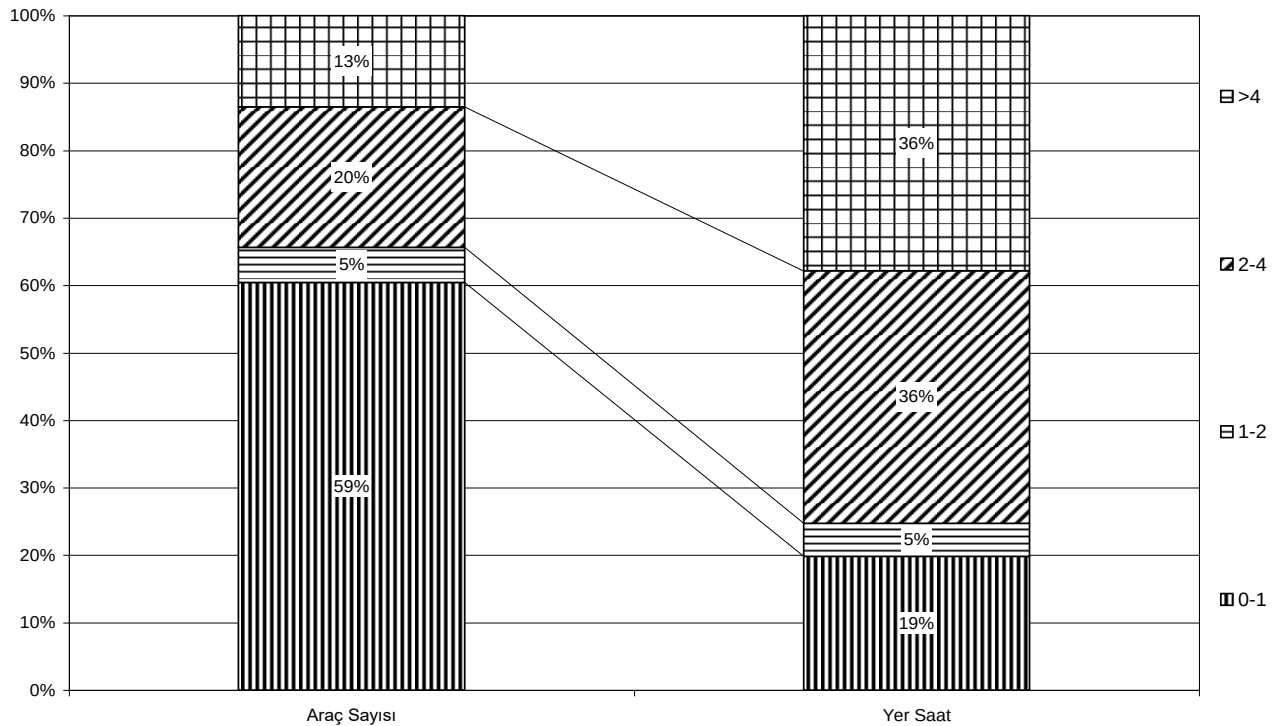


Omurtak Caddesinde 1. sırada park eden araçların sayısı ve kalış sürelerinin bu genel dağılımı daha dar gruplara toplandığında ilk aşamada (**Tablo-3.3.2, Şekil-3.3.4**) park eden araçlardan uzun süreli kalanların sayıları %13 olmakla birlikte, toplam yer saat kapasitenin %36'sını kullandıkları, kısa süreli (0-1 saat) araçların sayısı %59 olmakla birlikte kullandıkları yer x saat'in %19'da kaldığı görülmektedir. Bu değerler uzun süreli park eden araçların kapasiteyi nasıl verimsiz kullandıklarını ortaya koymaktadır.

**Tablo-3.3.2 1. Bölümde Park Eden Araçlar ve Kalış Süreleri (17.02)**

| Park Etme Süresi | Park Eden Araç Sayısı | Kapasite Kullanımı (Yer x Saat) |
|------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 4 Saatten Fazla  | 13%                   | 36%                             |
| 2-4 Saat arası   | 20%                   | 36%                             |
| 1-2 Saat arası   | 5%                    | 5%                              |
| 0-1 Saat arası   | 59%                   | 19%                             |

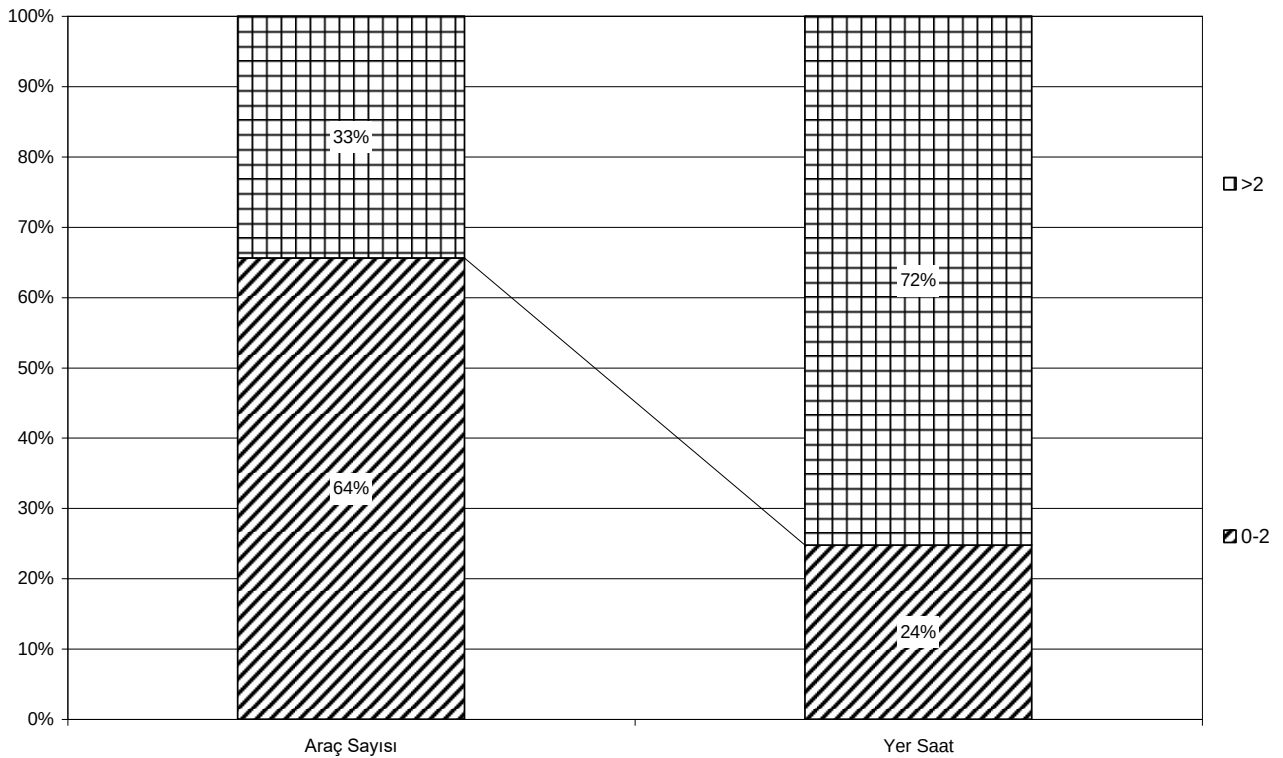
**Şekil-3.3.4 1. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi (17.02)**



Aynı değerlendirme park süresi sadece iki gruba ayrılarak yapıldığında kısa süreli park edenlerin (0-2 saat) toplam kullanıcıların %64'ü olmakla birlikte kullanılan kapasitesinin (yer x saat) sadece %24'ünden yararlandıklarını, 2 saatten daha uzun park edenlerin ise sayıları toplam kullanıcıların 1/3'ü düzeyinde olmakla birlikte kapasitenin 2/3'ünü kullandıkları görülmektedir (**Tablo-3.3.3, Şekil-3.3.5**)

**Tablo-3.3.3 1. Bölümde Park Eden Araçlar ve Kalış Süreleri (17.02)**

| Park Etme Süresi | Park Eden Araç Sayısı | Kapasite Kullanımı (Yer x Saat) |
|------------------|-----------------------|---------------------------------|
| 2 Saatten Fazla  | 33%                   | 72%                             |
| 0-2 Saat arası   | 64%                   | 24%                             |

**Şekil-3.3.5 1. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi (17.02)**

Elde edilen değerlerin kontrolü amacıyla 1.bölümdeki arazi çalışmaları 18.02.05 tarihinde tekrarlanmış ve ikinci günde de benzer sonuçlar elde edilmiştir (**Şekil-3.3.6**).

Bu bölümde derlenen bilgilerden ortaya çıkan sonuçlar ana çizgileri ile özetlendiğinde öne çıkan bulgular şunlar olmaktadır;

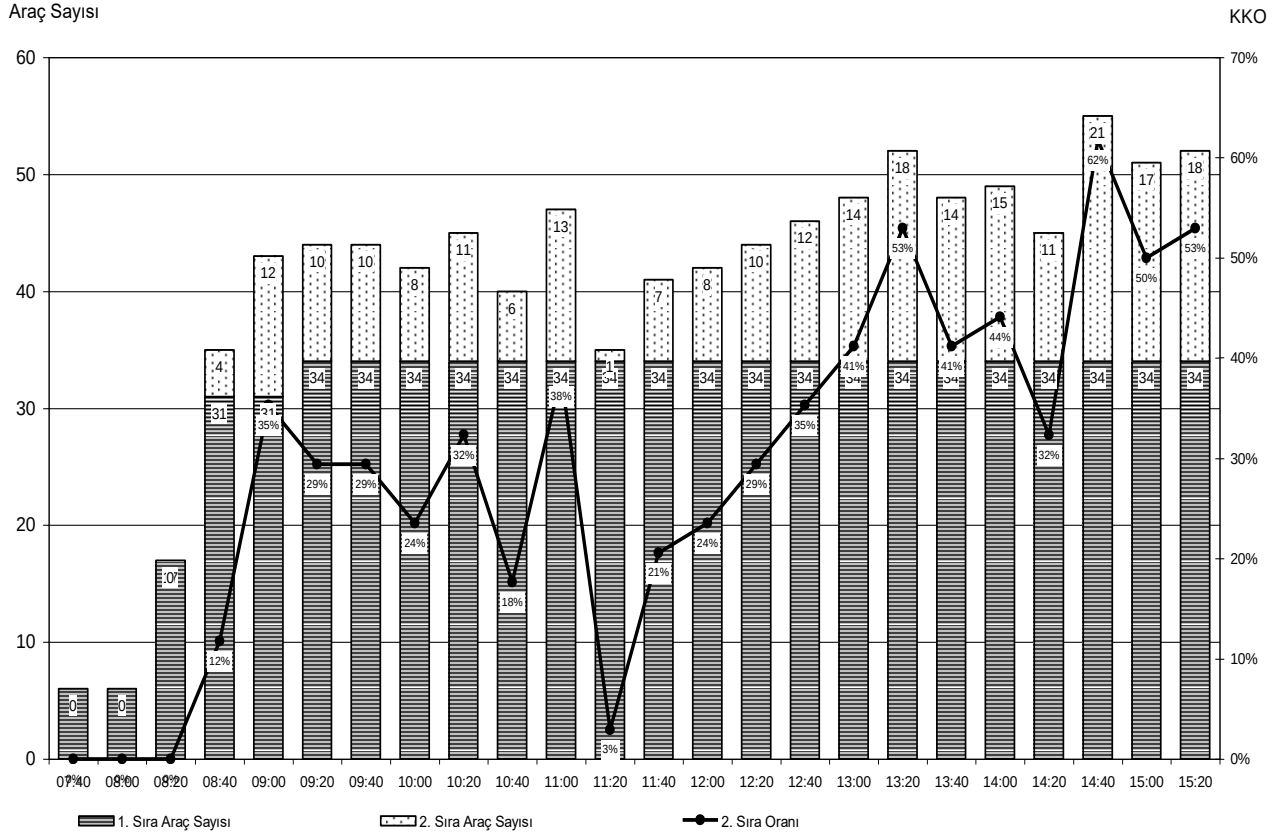
- Bu kesimdeki 1. sıra yol boyu park yerleri saat 09:00'dan önce tamamen dolmaktadır (**Tablo-3.3.4**),
- Boş görülen park yerleri de aslında beton engeller, işaretler, kepenk demirleri ya da sandalye gibi engellerle dükkan sahiplerinin başkalarının park etmesini önledikleri, kendi araçları gelene kadar boş kalan park yerleridir,



- Bu nedenle 1. sıradaki park yerlerinin tamamı dolmadan 2. sıra park yerleri oluşmaktadır,
- 1. sırada boş park yeri bulunmasına rağmen, kısa süreli park edecek kişiler, birinin gelip kendilerinin çıkışını kapatmaması için 2. sıraya park etmektedirler,
- 2. sıraya park eden araçların bir kısmı 1. sırada yer boşalınca oraya alınmaktadır. Bu nedenle aslında çok daha uzun süre park eden bazı araçlar, yer değiştirdikleri için daha kısa süre park etmiş gibi görülmektedir.

**Tablo-3.3.4 1. Bölümde Park Eden Araçlar ve Kalış Süreleri (18.02.2005)**

| Saat Dlimi | 1. Sıra Araç Sayısı | 2. Sıra Araç Sayısı | 2. Sıranın 1. Sıraya Oranı | Toplam Kapasite Kullanım Oranı |
|------------|---------------------|---------------------|----------------------------|--------------------------------|
| 07:40      | 6                   | 0                   | 0%                         | 18%                            |
| 08:00      | 6                   | 0                   | 0%                         | 18%                            |
| 08:20      | 17                  | 0                   | 0%                         | 50%                            |
| 08:40      | 31                  | 4                   | 12%                        | 103%                           |
| 09:00      | 31                  | 12                  | 35%                        | 126%                           |
| 09:20      | 34                  | 10                  | 29%                        | 129%                           |
| 09:40      | 34                  | 10                  | 29%                        | 129%                           |
| 10:00      | 34                  | 8                   | 24%                        | 124%                           |
| 10:20      | 34                  | 11                  | 32%                        | 132%                           |
| 10:40      | 34                  | 6                   | 18%                        | 118%                           |
| 11:00      | 34                  | 13                  | 38%                        | 138%                           |
| 11:20      | 34                  | 1                   | 3%                         | 103%                           |
| 11:40      | 34                  | 7                   | 21%                        | 121%                           |
| 12:00      | 34                  | 8                   | 24%                        | 124%                           |
| 12:20      | 34                  | 10                  | 29%                        | 129%                           |
| 12:40      | 34                  | 12                  | 35%                        | 135%                           |
| 13:00      | 34                  | 14                  | 41%                        | 141%                           |
| 13:20      | 34                  | 18                  | 53%                        | 153%                           |
| 13:40      | 34                  | 14                  | 41%                        | 141%                           |
| 14:00      | 34                  | 15                  | 44%                        | 144%                           |
| 14:20      | 34                  | 11                  | 32%                        | 132%                           |
| 14:40      | 34                  | 21                  | 62%                        | 162%                           |
| 15:00      | 34                  | 17                  | 50%                        | 150%                           |
| 15:20      | 34                  | 18                  | 53%                        | 153%                           |

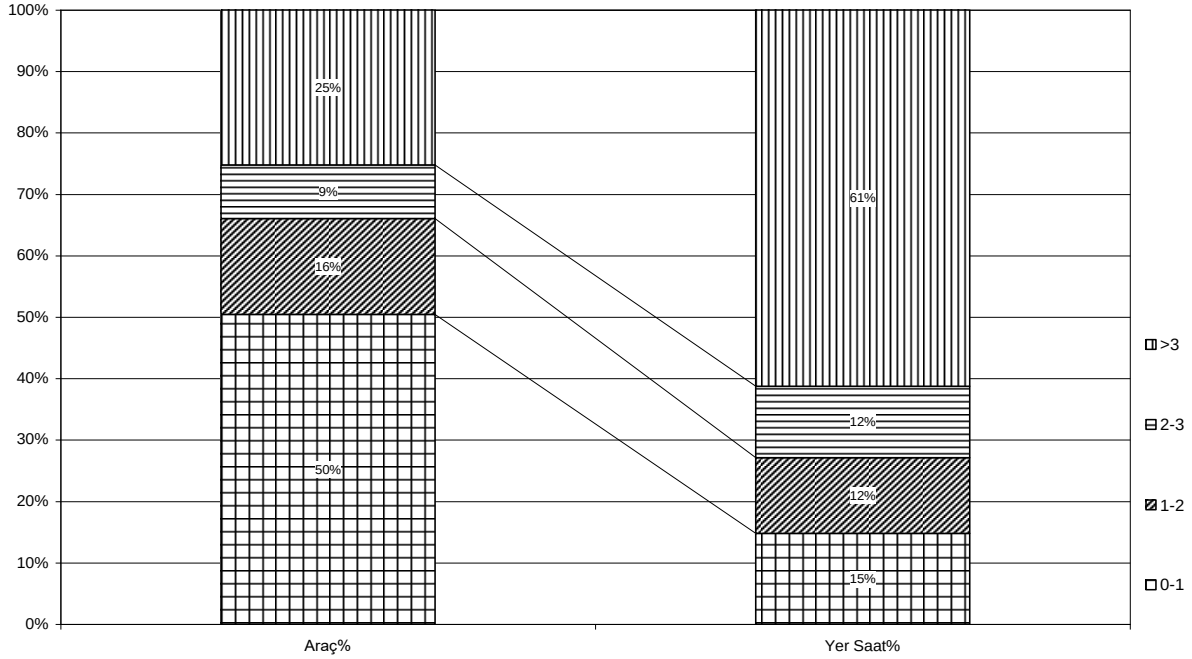
**Şekil-3.3.6 1. Bölümde Saatlere Göre Park Eden Araç Sayıları (18.02)**

İkinci etüt gününde de araç sayısı ve yer kullanımına ilişkin benzer sonuçlar görülmüştür. İkinci günde park eden araçların içinde kısa süreli park edenler %50 düzeyinde olmasına karşılık bunların kullanılan park yerleri içindeki oranı %15'de kalmaktadır. 3 saatten daha uzun süreli park eden araçların sayısı toplam kullanıcıların %25'i iken, toplam park yeri arzının %61'ini kullanmaktadırlar (Tablo-3.3.5, Şekil-3.3.7).

**Tablo-3.3.5 1. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi (18.02.2005)**

|                                        | 0-1<br>saat arası | 1-2<br>saat arası | 2-3<br>saat arası | 3<br>saatten fazla |
|----------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı (%)                  | 50%               | 16%               | 9%                | 25%                |
| Kapasite Kullanım Oranı (Yer x Saat %) | 15%               | 12%               | 12%               | 61%                |

**Şekil-3.3.7 1. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi (18.02.2005)**



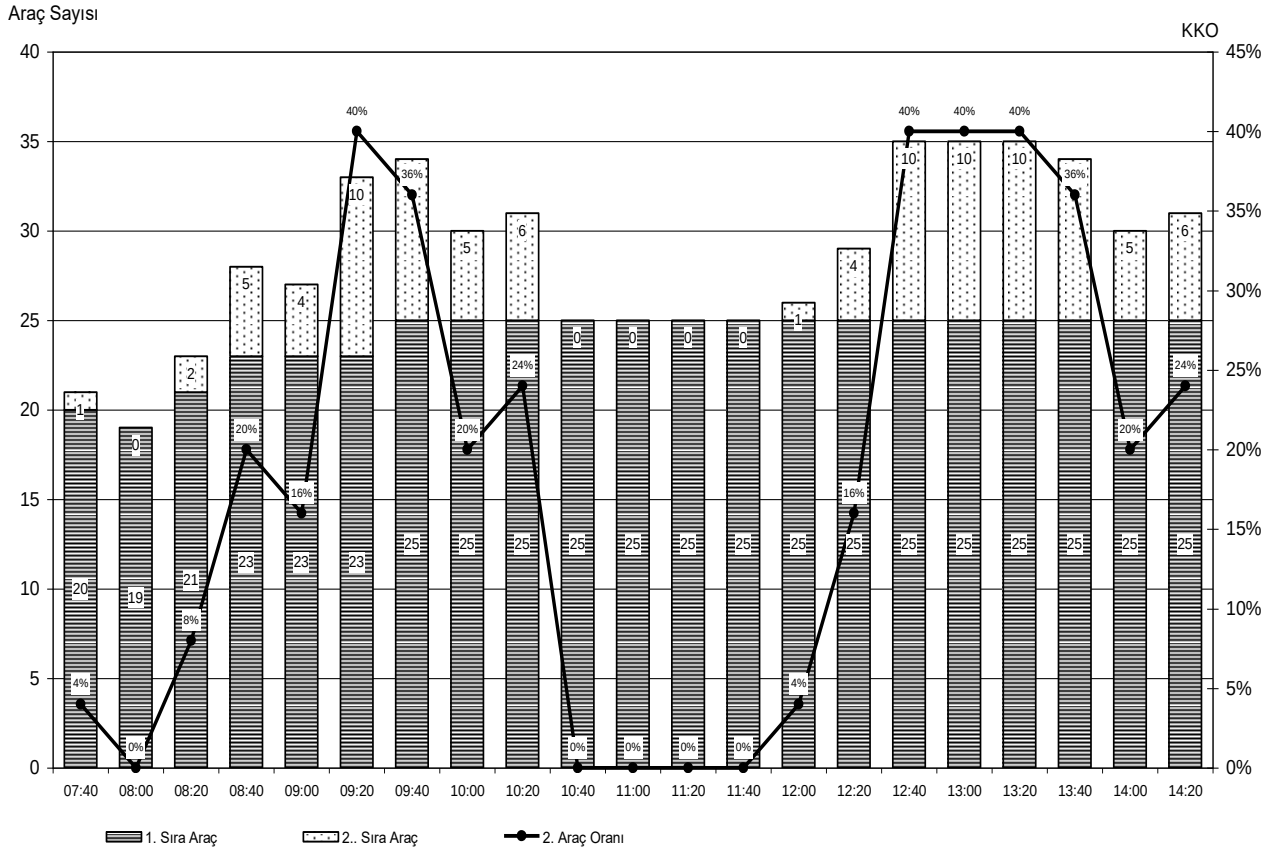
**Omurtak Caddesi 2. Bölüm (Mektep Sokak – Fabrika Sokak- Boyacılar Sokak arası):** Birinci bölümün devamı niteliğinde olan bu bölümde Omurtak Caddesinin genişliği 1. bölüme göre daha dar olduğundan 3. sıra park edilememekte, trafik akışını olumsuz etkilediği için 2. sıra bile önceki bölüme kıyasla daha az kullanılmaktadır (Tablo-3.3.6).

**Tablo-3.3.6 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

|       | 1. Sıra Araç Sayısı | 2. Sıra Araç Sayısı | 2. Sıra Araçların 1. Sıraya Oranı | Toplam Kapasite Kullanım Oranı |
|-------|---------------------|---------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| 07:40 | 20                  | 1                   | 4%                                | 84%                            |
| 08:00 | 19                  | 0                   | 0%                                | 76%                            |
| 08:20 | 21                  | 2                   | 8%                                | 92%                            |
| 08:40 | 23                  | 5                   | 20%                               | 112%                           |
| 09:00 | 23                  | 4                   | 16%                               | 108%                           |
| 09:20 | 23                  | 10                  | 40%                               | 132%                           |
| 09:40 | 25                  | 9                   | 36%                               | 136%                           |
| 10:00 | 25                  | 5                   | 20%                               | 120%                           |
| 10:20 | 25                  | 6                   | 24%                               | 124%                           |
| 10:40 | 25                  | 0                   | 0%                                | 100%                           |
| 11:00 | 25                  | 0                   | 0%                                | 100%                           |
| 11:20 | 25                  | 0                   | 0%                                | 100%                           |
| 11:40 | 25                  | 0                   | 0%                                | 100%                           |
| 12:00 | 25                  | 1                   | 4%                                | 104%                           |
| 12:20 | 25                  | 4                   | 16%                               | 116%                           |
| 12:40 | 25                  | 10                  | 40%                               | 140%                           |
| 13:00 | 25                  | 10                  | 40%                               | 140%                           |
| 13:20 | 25                  | 10                  | 40%                               | 140%                           |
| 13:40 | 25                  | 9                   | 36%                               | 136%                           |
| 14:00 | 25                  | 5                   | 20%                               | 120%                           |
| 14:20 | 25                  | 6                   | 24%                               | 124%                           |

Bu bölümde de yolboyu park yerleri 08:30 da tamamen dolmakta, 2. sıra park kullanımı başlamaktadır. Ancak bu kesimde 2. sıra parkın hem sayısı, hem de oranları daha düşük düzeyde kalmaktadır. 2. sırada park eden araçların kalış süreleri de bu bölümde daha kısa olmakta, çoğunlukla 20 dakikanın altında kalmaktadır (**Şekil-3.3.8**).

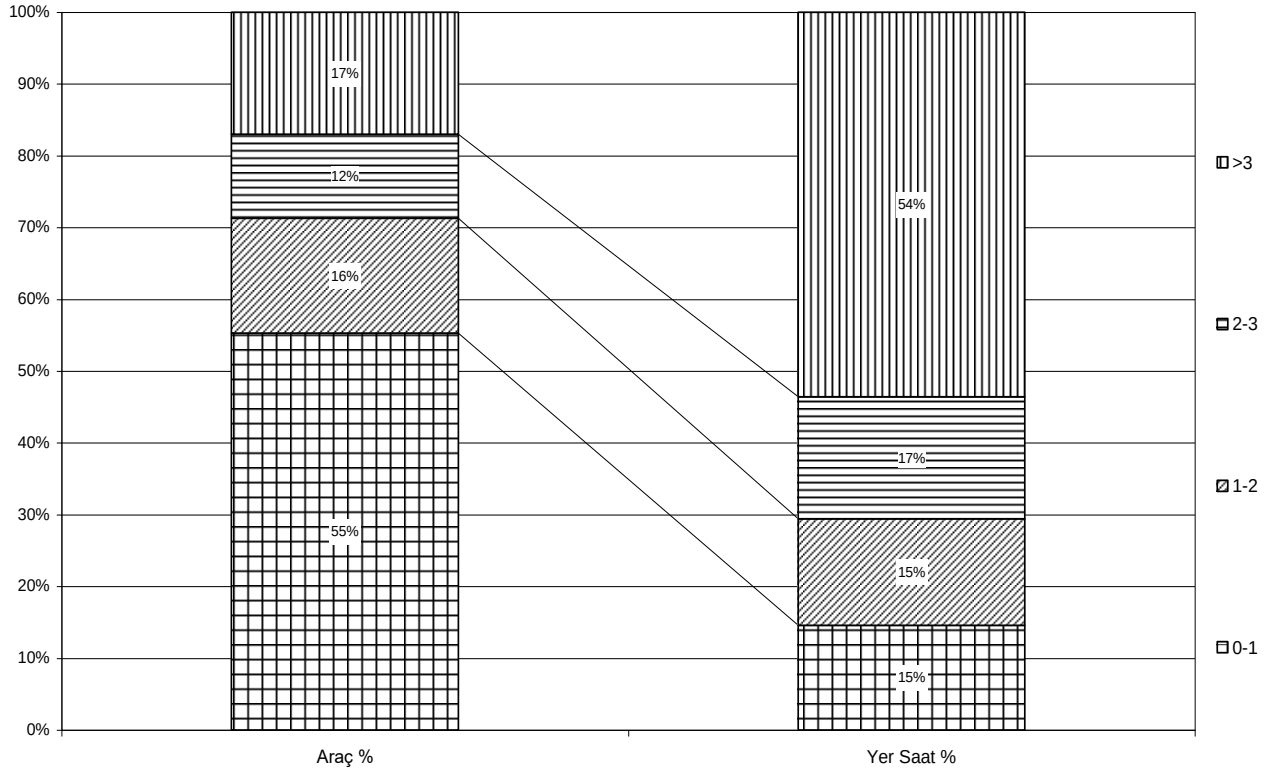
**Şekil-3.3.8 2. Bölümde Park Eden Araçların Gün İçinde Değişimi**



Bu bölümde 3 saatten fazla kalan araçların tüm kullanıcılar içindeki oranı %17 iken sunulan kapasiteyi (yer x saat) kullanım oranları %54'ü bulmaktadır. Diğer bir deyişle uzun süreli kalan %17'lik bir kullanıcı kitlesi kapasitenin yarısından fazlasını kullanmaktadır (**Tablo-3.3.7, Şekil-3.3.9**).

**Tablo-3.3.7 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

| Kalış Süresi                           | 0-1<br>Saat arası | 1-2<br>Saat arası | 2-3<br>Saat arası | 3<br>Saatten fazla |
|----------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı (%)                  | 55%               | 16%               | 12%               | 17%                |
| Kapasite Kullanım Oranı (Yer x Saat %) | 15%               | 15%               | 17%               | 54%                |

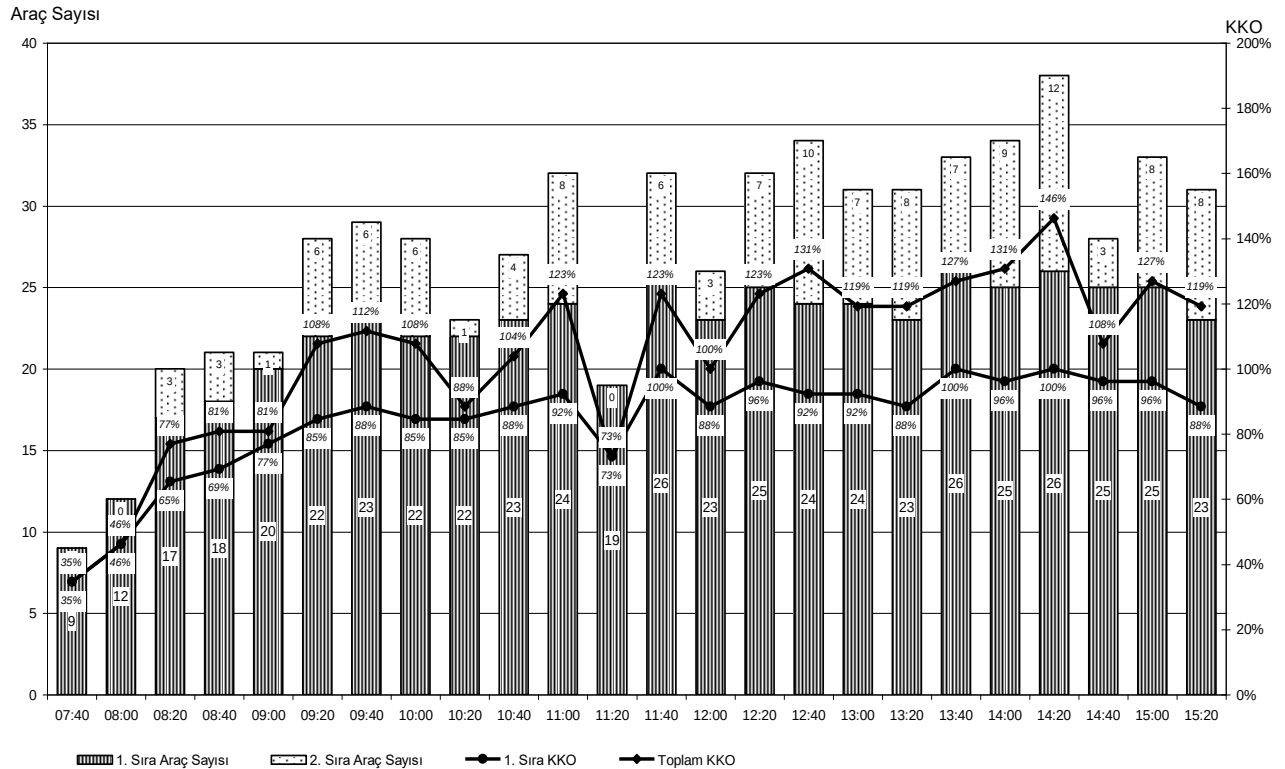
**Şekil-3.3.9 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

Omurtak Caddesi 2. Bölümde (Mektek Sokak – Fabrika Sokak- Boyacılar Sokak arası) ikinci gün yapılan çalışmada da benzer değerler elde edilmiştir. Birinci sıra park yerlerinin saat 09:20'ye kadar dolmadığı görülmesine karşılık, henüz dolmamış park yerlerinin dükkan sahipleri tarafından kapatılan yerlerden oluştuğu belirlenmiştir. Benzer durum bazı park yerlerinde araç olmamasına karşılık (dükkan sahiplerinin kendilerine ayırdığı park yerleri sebebiyle) 2. sıra parkın oluşması ile de gün içinde çeşitli saatlerde görülmektedir (**Tablo-3.3.8, Şekil-3.3.10**). Bu bölümde 2. sıra park uygulaması birinci bölüme kıyasla (yolun darlığı sebebiyle) hem sayıca az, hem de daha kısa süreli olmaktadır.



**Tablo-3.3.8 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

|       | 1. Sıra Araç Sayısı | 2. Sıra Araç Sayısı | 1. Sıranın Kapasite Kullanımı | Toplam Kapasite Kullanımı |
|-------|---------------------|---------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 07:40 | 9                   | 0                   | 35%                           | 35%                       |
| 08:00 | 12                  | 0                   | 46%                           | 46%                       |
| 08:20 | 17                  | 3                   | 65%                           | 77%                       |
| 08:40 | 18                  | 3                   | 69%                           | 81%                       |
| 09:00 | 20                  | 1                   | 77%                           | 81%                       |
| 09:20 | 22                  | 6                   | 85%                           | 108%                      |
| 09:40 | 23                  | 6                   | 88%                           | 112%                      |
| 10:00 | 22                  | 6                   | 85%                           | 108%                      |
| 10:20 | 22                  | 1                   | 85%                           | 88%                       |
| 10:40 | 23                  | 4                   | 88%                           | 104%                      |
| 11:00 | 24                  | 8                   | 92%                           | 123%                      |
| 11:20 | 19                  | 0                   | 73%                           | 73%                       |
| 11:40 | 26                  | 6                   | 100%                          | 123%                      |
| 12:00 | 23                  | 3                   | 88%                           | 100%                      |
| 12:20 | 25                  | 7                   | 96%                           | 123%                      |
| 12:40 | 24                  | 10                  | 92%                           | 131%                      |
| 13:00 | 24                  | 7                   | 92%                           | 119%                      |
| 13:20 | 23                  | 8                   | 88%                           | 119%                      |
| 13:40 | 26                  | 7                   | 100%                          | 127%                      |
| 14:00 | 25                  | 9                   | 96%                           | 131%                      |
| 14:20 | 26                  | 12                  | 100%                          | 146%                      |
| 14:40 | 25                  | 3                   | 96%                           | 108%                      |
| 15:00 | 25                  | 8                   | 96%                           | 127%                      |
| 15:20 | 23                  | 8                   | 88%                           | 119%                      |

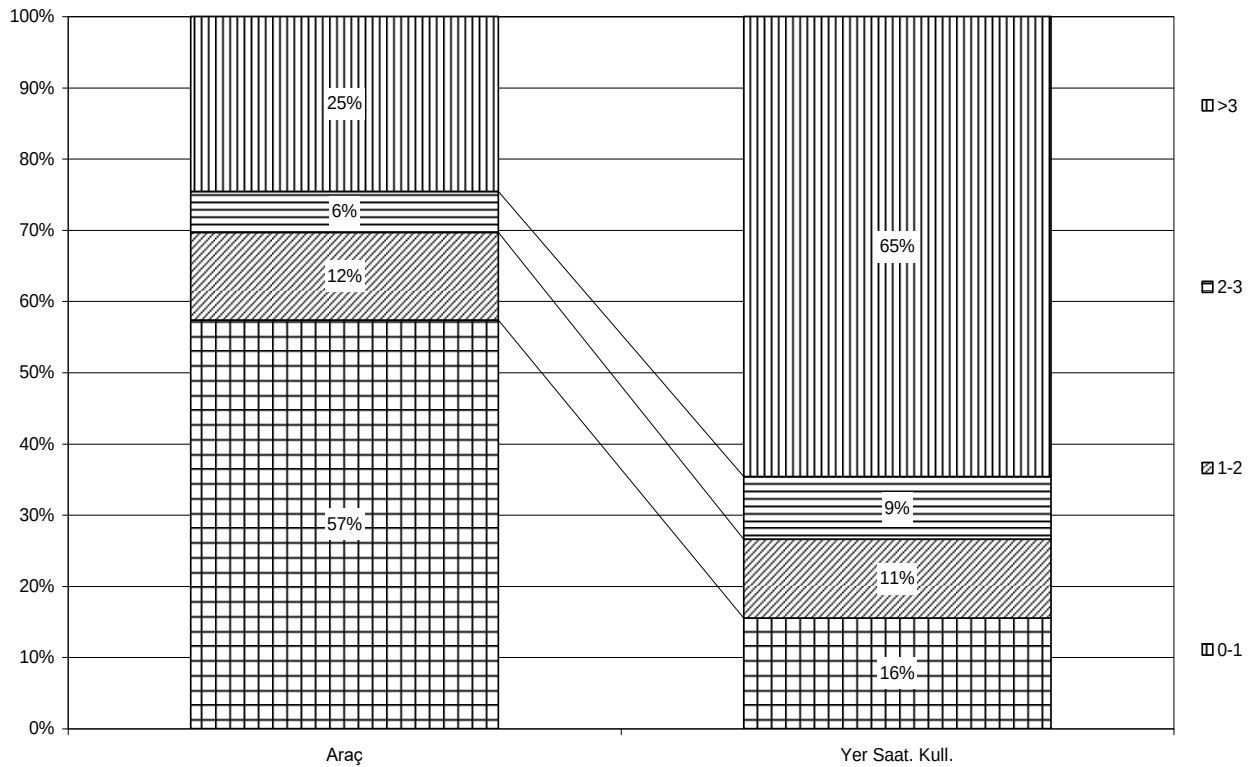
**Şekil-3.3.10 2. Bölümde Park Eden Araçların Gün İçinde Değişimi**

Omurtak Caddesinin İkinci etüt kesiminde ikinci gün verilerine göre 1. sıra yol boyu park yerlerini kullananlar içinde 3 saatten fazla park edenlerin oranı %25 iken, bunların kullandıkları park yeri arzı (yer x saat) oranı %64 düzeylerine ulaşmaktadır. Diğer bir deyişle uzun süreli park eden 1/4'lük kesim, kapasitenin 2/3'ünden yararlanmaktadır (**Tablo-3.3.9, Şekil-3.3.11**).

**Tablo-3.3.9 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

| Grup Araç                                 | 0-1<br>Saat arası | 1-2<br>Saat arası | 2-3<br>Saat arası | 3<br>Saatten fazla |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı<br>(%)                  | 57%               | 12%               | 6%                | 25%                |
| Kapasite Kullanım Oranı<br>(Yer x Saat %) | 16%               | 11%               | 9%                | 64%                |

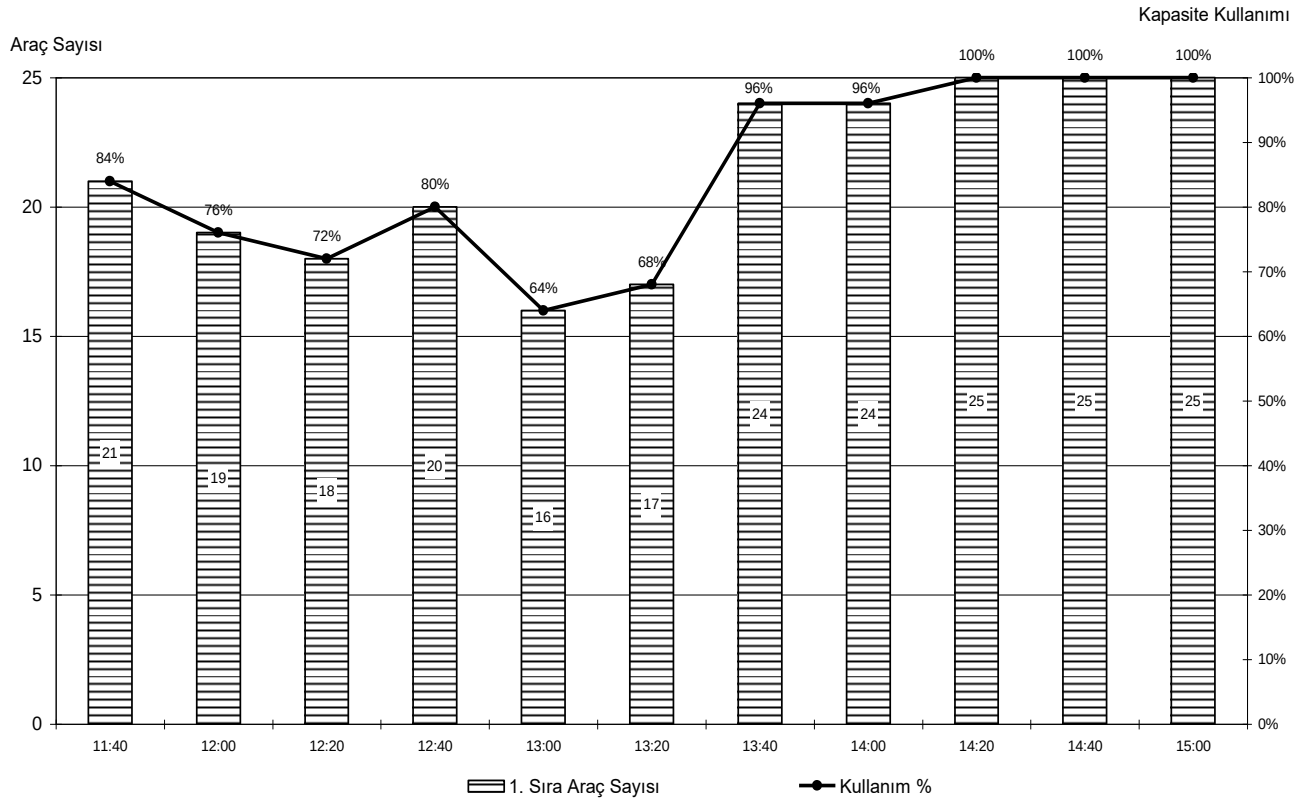
**Şekil-3.3.11 2. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**



**Omurtak Caddesi 3. Bölüm (Hükümet Önü – Saray Caddesi):** Omurtak Caddesinin bu kesiminde ticarethanelerin bulunmaması, Kolordu ve Hükümet binaları karşısında olması ve cadde genişliğinin diğer kesimlere kıyasla daha dar olması sebebiyle ikinci sıra parklanma görülmemektedir. Yoğun ticari kullanımlar bulunmaması sebebiyle genellikle boş yer kaldığı, gün ortasından itibaren kapasitenin dolduğu ortaya çıkmaktadır (**Tablo-3.3.10, Şekil-3.3.12**).

**Tablo-3.3.10 3. Bölümde Park Eden Araç Sayılarının Gün İçinde Değişimi**

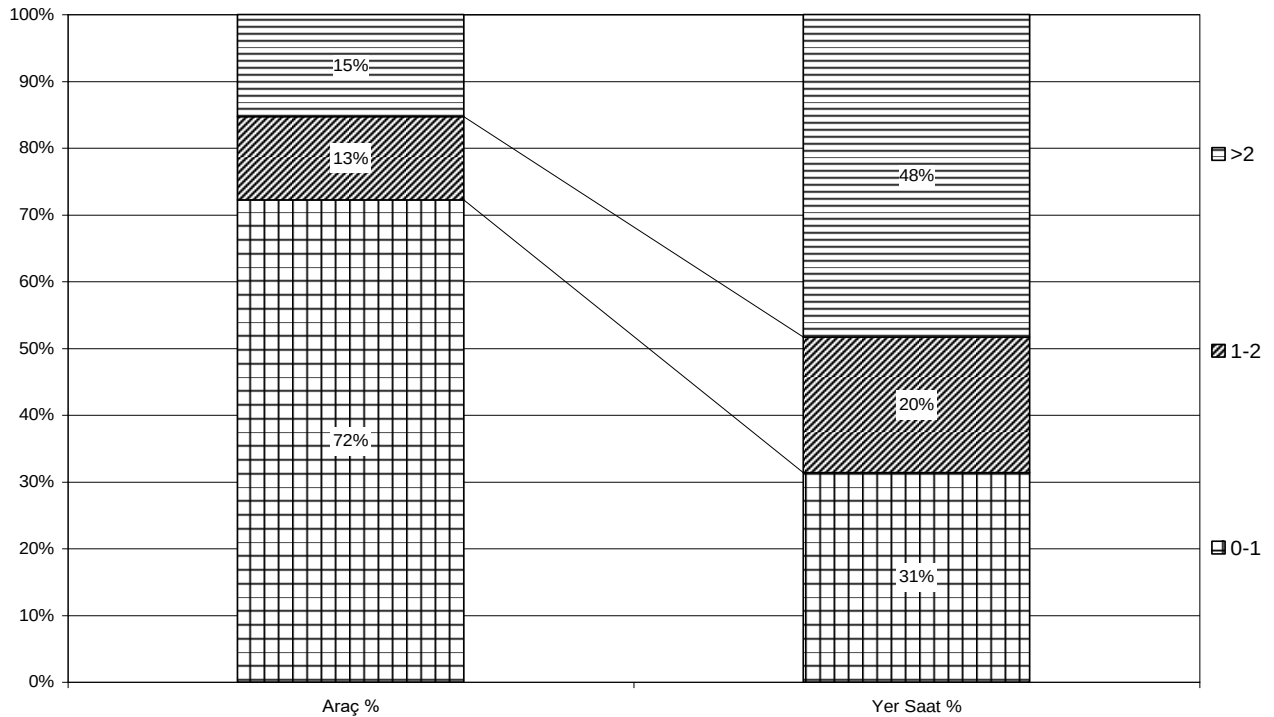
|                       | 11:40 | 12:00 | 12:20 | 12:40 | 13:00 | 13:20 | 13:40 | 14:00 | 14:20 | 14:40 | 15:00 |
|-----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 1. Sıra Araç Sayısı   | 21    | 19    | 18    | 20    | 16    | 17    | 24    | 24    | 25    | 25    | 25    |
| Araç Sayısı Oranı (%) | 84%   | 76%   | 72%   | 80%   | 64%   | 68%   | 96%   | 96%   | 100%  | 100%  | 100%  |

**Şekil-3.3.12 3. Bölümde Park Eden Araçların Gün İçindeki Değişimi**

Yolun kenarında ticarethanelerin bulunmaması sebebiyle park süreleri de daha kısa olmakta, kullanıcıların büyük bölümü (%72'si) 1 saatten daha kısa sürelerle otoparkı kullanmaktadır. Park yerlerini kullananların %15'lik bölümü ise 2 saatten uzun kalış süresi ile sunulan kapasitenin yarısına yakın bölümünden yararlanmaktadırlar (**Tablo-3.3.11, Şekil-3.3.13**). Gün boyu araçlarını burada park eden yaklaşık %10'luk bir kullanıcı diliminin büyük bölümü bu iki resmi kurum çalışanlarından oluşmaktadır.

**Tablo-3.3.11 3. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

|                                           | 0-1<br>Saat arası | 1-2<br>Saat arası | 2<br>Saatten fazla |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı<br>(%)                  | 72%               | 13%               | 15%                |
| Kapasite Kullanım Oranı<br>(Yer x Saat %) | 31%               | 20%               | 48%                |

**Şekil-3.3.13 3.Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

#### **Omurtak Caddesi 4. Bölüm (Saray Caddesi – Eski Hükümet Caddesi – Akıncılar Sokak arası):**

Omurtak Caddesinin, kendisine bağlanan üç yol nedeniyle genişlediği ve tanımsız alanların bulunduğu bu kesimin uzunluğu az olmasına karşılık yola dik park edilmesi ve yol giriş çıkışları sebebiyle büyük bir karmaşa oluşmaktadır. Bu kesimde de erken saatlerde 1. sıranın dolmasından sonra 2. ve 3. sıra park ve beklemler görülmektedir (**Tablo-3.3.12, Şekil-3.3.14**).

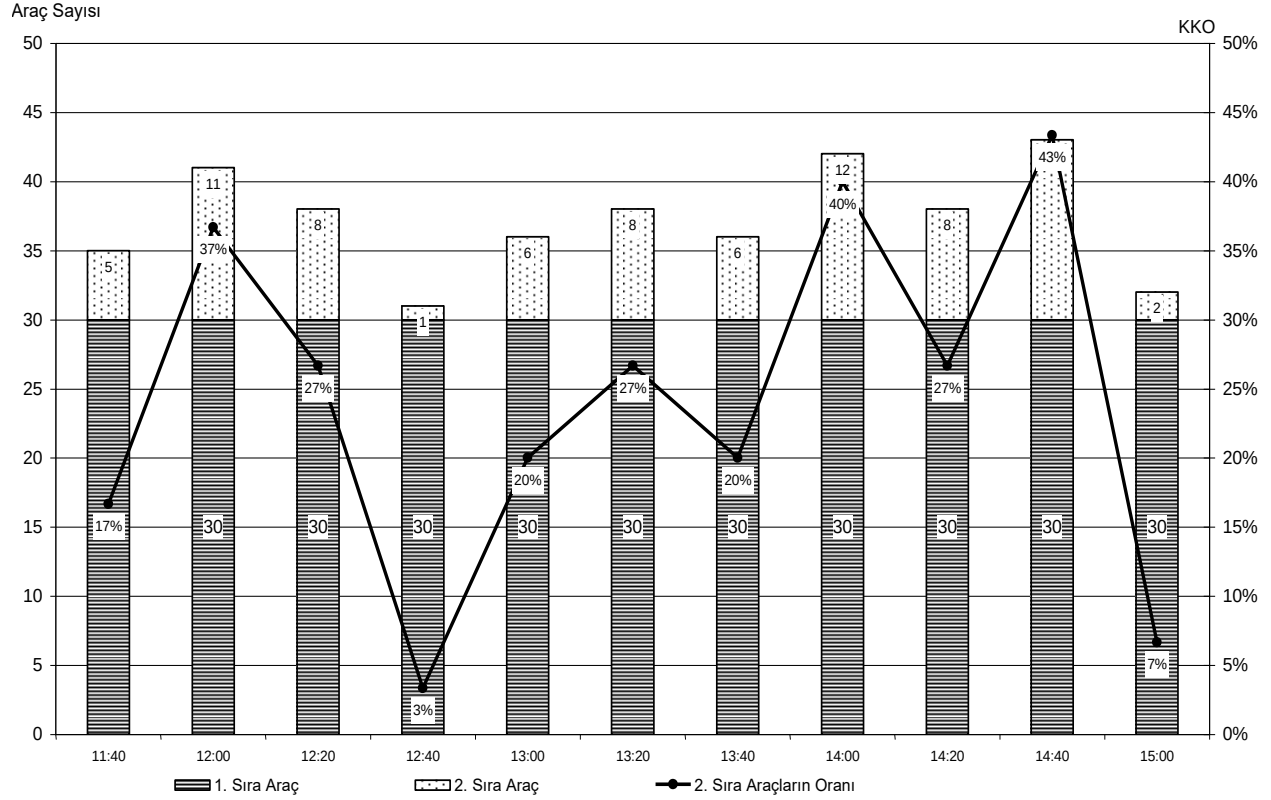
**Tablo-3.3.12 4. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

| Saatler | 1. Sıra Araçların Sayısı | 2. Sıra Araçların Sayısı | Toplam Araçların Sayısı | 2. Sıra Araçların 1. Sıra Araçlara Oranı | Toplam Kapasite Kullanımı |
|---------|--------------------------|--------------------------|-------------------------|------------------------------------------|---------------------------|
| 11:40   | 30                       | 5                        | 35                      | 17%                                      | 117%                      |
| 12:00   | 30                       | 11                       | 41                      | 37%                                      | 137%                      |
| 12:20   | 30                       | 8                        | 38                      | 27%                                      | 127%                      |
| 12:40   | 30                       | 1                        | 31                      | 3%                                       | 103%                      |
| 13:00   | 30                       | 6                        | 36                      | 20%                                      | 120%                      |
| 13:20   | 30                       | 8                        | 38                      | 27%                                      | 127%                      |
| 13:40   | 30                       | 6                        | 36                      | 20%                                      | 120%                      |
| 14:00   | 30                       | 12                       | 42                      | 40%                                      | 140%                      |
| 14:20   | 30                       | 8                        | 38                      | 27%                                      | 127%                      |
| 14:40   | 30                       | 13                       | 43                      | 43%                                      | 143%                      |
| 15:00   | 30                       | 2                        | 32                      | 7%                                       | 107%                      |

1. sıradaki araçların dik park etmesi sebebiyle, park eden sayısı artmakta, ancak 2. sıra park edenler yola paralel park ettikleri için sayıları daha az olmaktadır. Bu iki farklı park etme biçimi sebebiyle araç sayısındaki kapasite kullanım oranı %140'ları aşmamakla birlikte, yol kesiminin tamamı iki sıra park eden araçlar tarafından kullanılmaktadır (**Foto-3.3.3**).

**Foto-3.3.3 4. Bölümde Yola Dik ve Paralel Park Eden Araçlar**

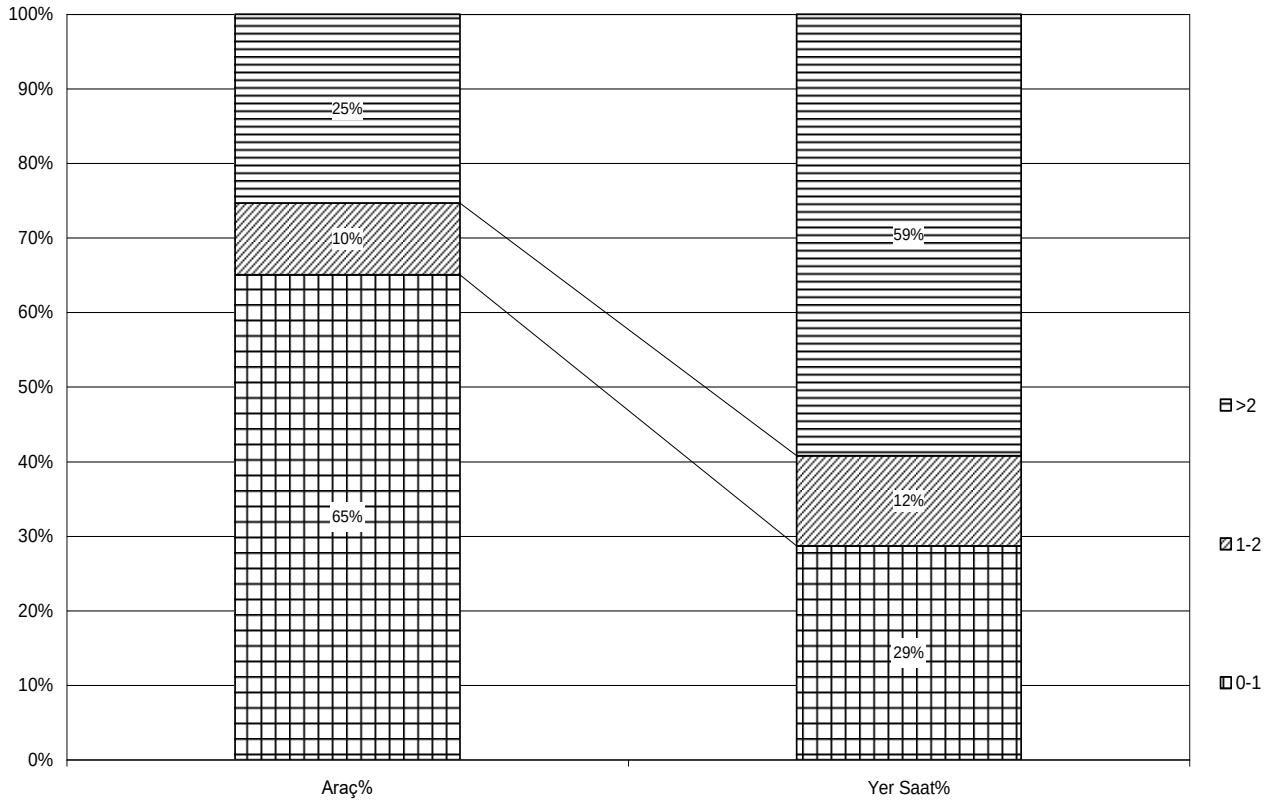


**Şekil-3.3.14 4. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

4. bölümde park eden araçların %25'i 2 saatten fazla park ederken, sunulan kapasitenin yaklaşık %60'ını kullanmakta, bir saatten az park eden %65 oranındaki kullanıcılar ise sunulan kapasitenin %29'unu kullanarak işlerini görmektedirler (**Tablo-3.3.13, Şekil-3.3.15**).

**Tablo-3.3.13 4. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

|                                           | 0-1<br>Saat arası | 1-2<br>Saat arası | 2<br>Saatten fazla |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı<br>(%)                  | 65%               | 10%               | 25%                |
| Kapasite Kullanım Oranı<br>(Yer x Saat %) | 29%               | 12%               | 59%                |

**Şekil-3.3.15 4. Bölümde Park Eden Araç Sayıları ve Kalış Süreleri İlişkisi**

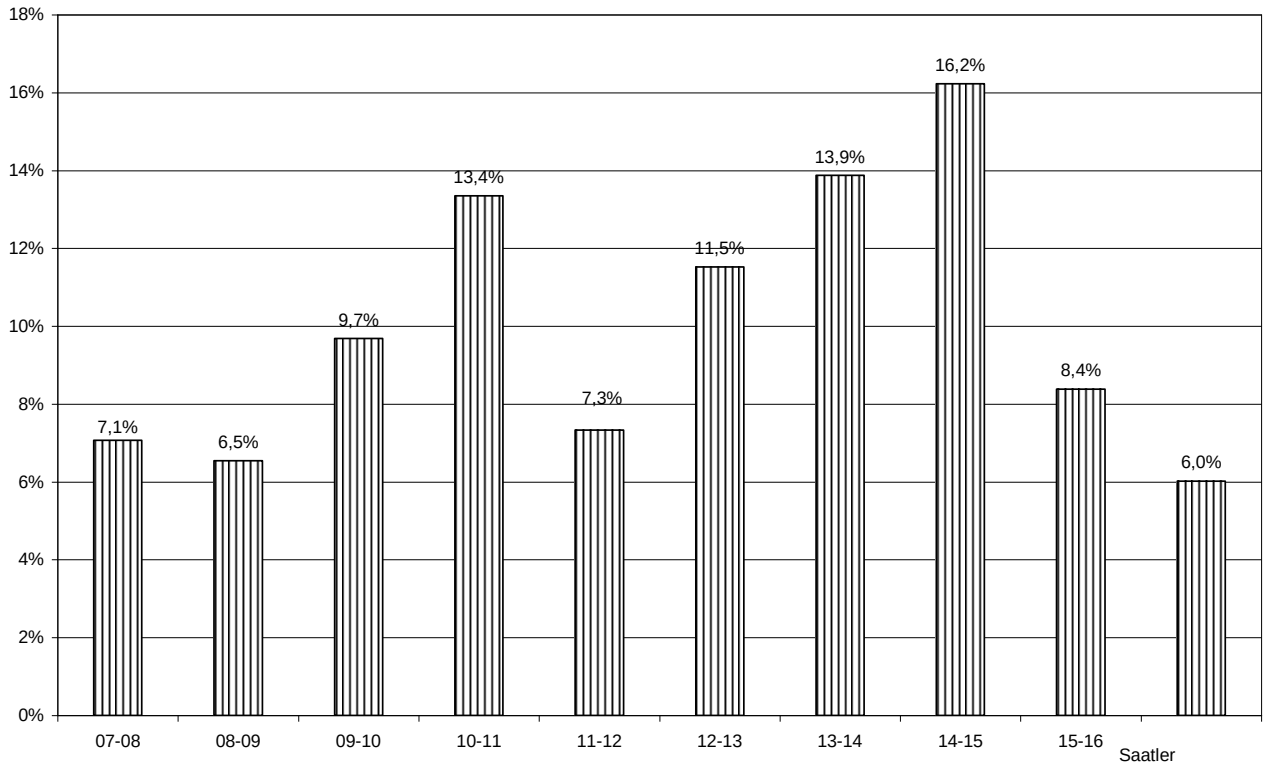
### 3.4. YOL DIŞI OTOPARK KULLANIM ETÜDÜ

Çorlu Belediyesi'ne ait olan Kumyol Caddesi üzerindeki Belediye Otoparkı'nın açık katında yapılan otopark etüdü sırasında otoparka giren ve çıkan araçların plakaları kaydedilmiş ve daha sonra bu bilgiler bilgisayarda eşleştirilerek araçların otoparka giriş saatleri ve kalış süreleri belirlenmiştir. Bu otopark kullanıcıları ile yapılan anketlerle bu kullanım bilgileri desteklenmiştir.

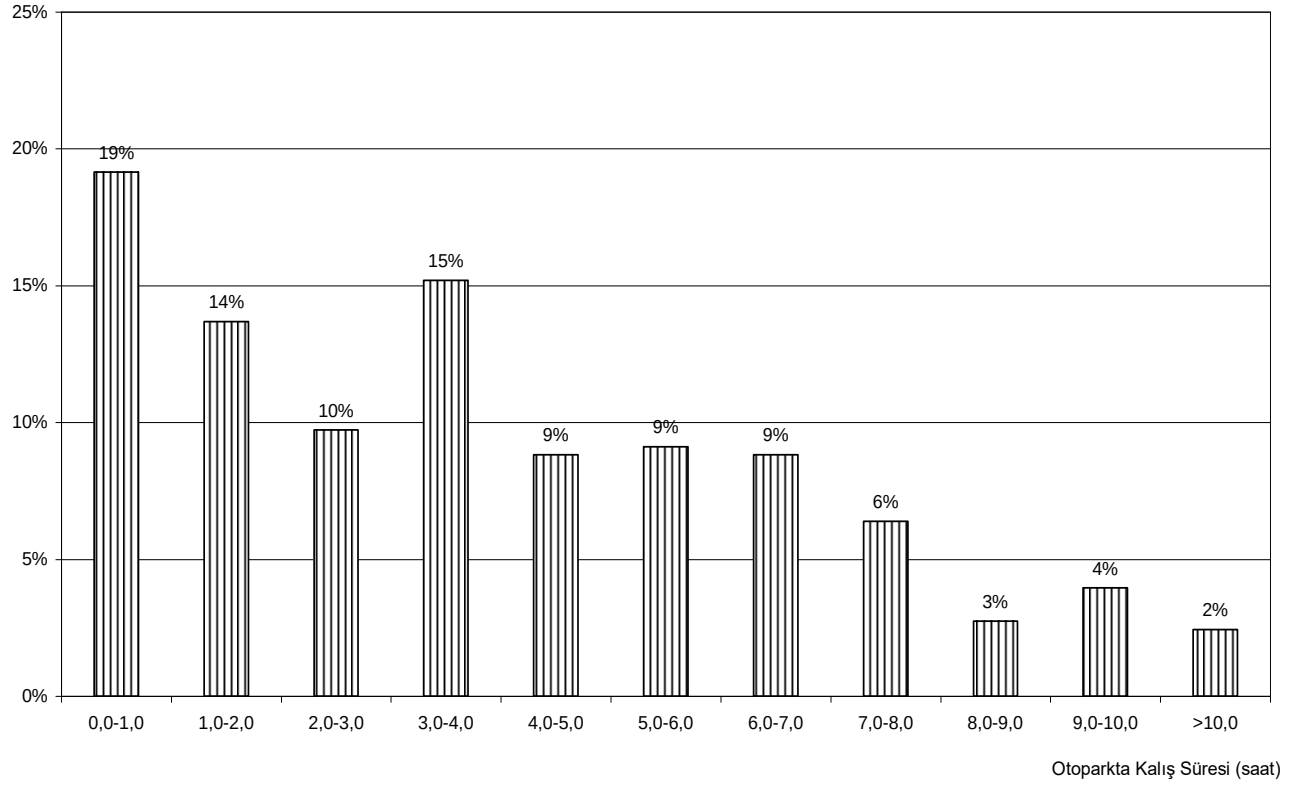
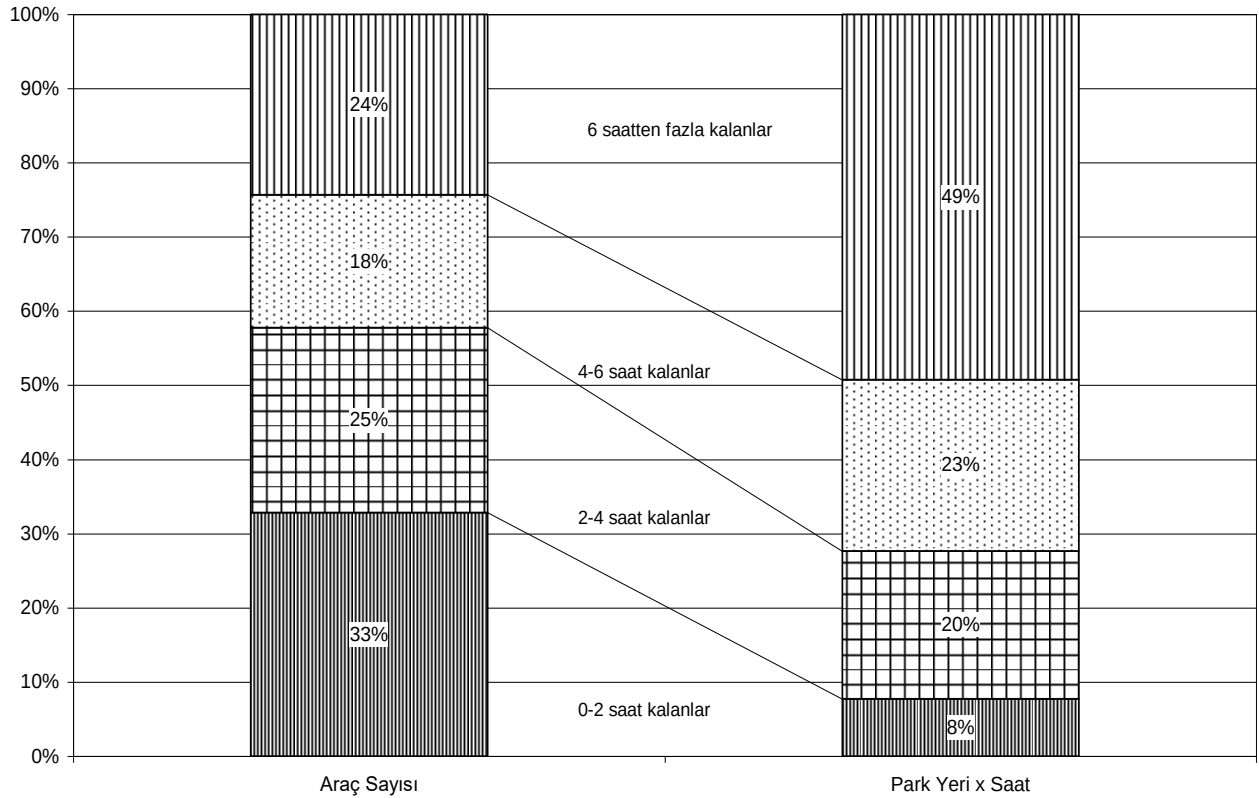
Otoparkın kapasitesinin sınırlı olması nedeniyle saat 10:00 sularında otoparkın kapasitesi dolmakta ve çıkan araç olmadıkça içeriye yeni araç kabul edilmemektedir. Öğle saatlerinde bazı araçların çıkmasından sonra boşalan yerlere araç kabul eden otoparkta, saat 15:00'den sonra yine kapasiteye erişilmekte ve ancak otoparktan çıkan araç sayısı kadar araca kontrollü giriş verilmektedir. Otoparkta yaşanan bu kapasite sınırı sebebiyle sayım değerleri gerçek talebi yansıtmamaktadır (**Tablo-3.4.1, Şekil-3.4.1**).

**Tablo-3.4.1 Belediye Açık Otoparkı Giren Araçların Saatlere Dağılımı**

| Saatler           | 07-08 | 08-09 | 09-10 | 10-11 | 11-12 | 12-13 | 13-14 | 14-15 | 15-16 | 16-17 | Toplam |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|
| Giren Araç Sayısı | 27    | 25    | 37    | 51    | 28    | 44    | 53    | 62    | 32    | 23    | 382    |
| Oranı (%)         | 7,07  | 6,54  | 9,69  | 13,35 | 7,33  | 11,52 | 13,87 | 16,23 | 8,38  | 6,02  | 100,00 |

**Şekil-3.4.1 Belediye Açık Otoparkına Giren Araçların Saatlere Dağılımı**

Belediye Açık Otoparkında araçların kalış süresi saatlik dilimler olarak değerlendirildiğinde en büyük bölümü kısa süreli (0-1 saat süreli park edenler %19, 1-2 saat park edenler %14) park eden araçların oluşturduğu görülmektedir (**Şekil-3.4.2**). Ancak daha geniş bir grupta yapıldığında park sürelerindeki asıl yoğunluğun yarım gün ya da tam gün park edenlerde olduğu (**Tablo-3.4.2**, **Şekil-3.4.3**) anlaşılmaktadır. İş takibi için gelen kişilerden oluşan 2-4 saatlik park edenler kullanıcıların %25'ini oluştururken, öğle tatili için çıkan 4-6 saatlik park edenler (aslında tüm gün kullanıcıları) ve 6 saatten uzun park eden uzun süreli kullanıcılar %42'lik bir paya sahip olmaktadır. Uzun süreli bu grubun sunulan otopark kapasitesini (yer x saat) kullanmadaki payı %72'ye ulaşmaktadır. Diğer bir deyişle 4 saatten fazla otoparkta park eden kullanıcıların %42'si sunulan otopark arzının  $\frac{3}{4}$ 'ünü kullanmakta, park yerleri dolduğu için kısa süreli kullanıcılar için otoparkın kapıları kapanmakta, kısa süreli park edecekler yol üzerine ya da yol üzeri ikinci sıraya park etmek zorunda kalmaktadırlar.

**Şekil-3.4.2 Belediye Açık Otoparkı Araçların Kalış Sürelerine Göre Dağılımı****Şekil-3.4.3 Belediye Açık Otoparkı Araçların Sayısı ve Park Yeri Kullanımı**

**Tablo-3.4.2 Belediye Açık Otoparkına Giren Araçların Kalış Sürelerine Dağılımı**

| Kalış Süresi                              | 0-2<br>Saat Arası | 2-4<br>Saat Arası | 4-6<br>Saat Arası | 6<br>Saatten Fazla |
|-------------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------------|
| Araç Sayısı Oranı<br>(%)                  | 33%               | 25%               | 18%               | 24%                |
| Kapasite Kullanım Oranı<br>(Yer x Saat %) | 8%                | 20%               | 23%               | 49%                |

### 3.5. OTOPARK KULLANICI ANKETLERİ

Otopark Kullanıcı Anketi çalışması 18.02.2005 tarihinde Çorlu kent merkezinde gerçekleştirilmiştir. Açık ve yol boyu otopark kullanıcılarına; yolculuğun amacı, otomobil kullanım sıklığı, park süresi, otoparklardan şikayetleri ve önerilerine yönelik sorular sorulmuştur.

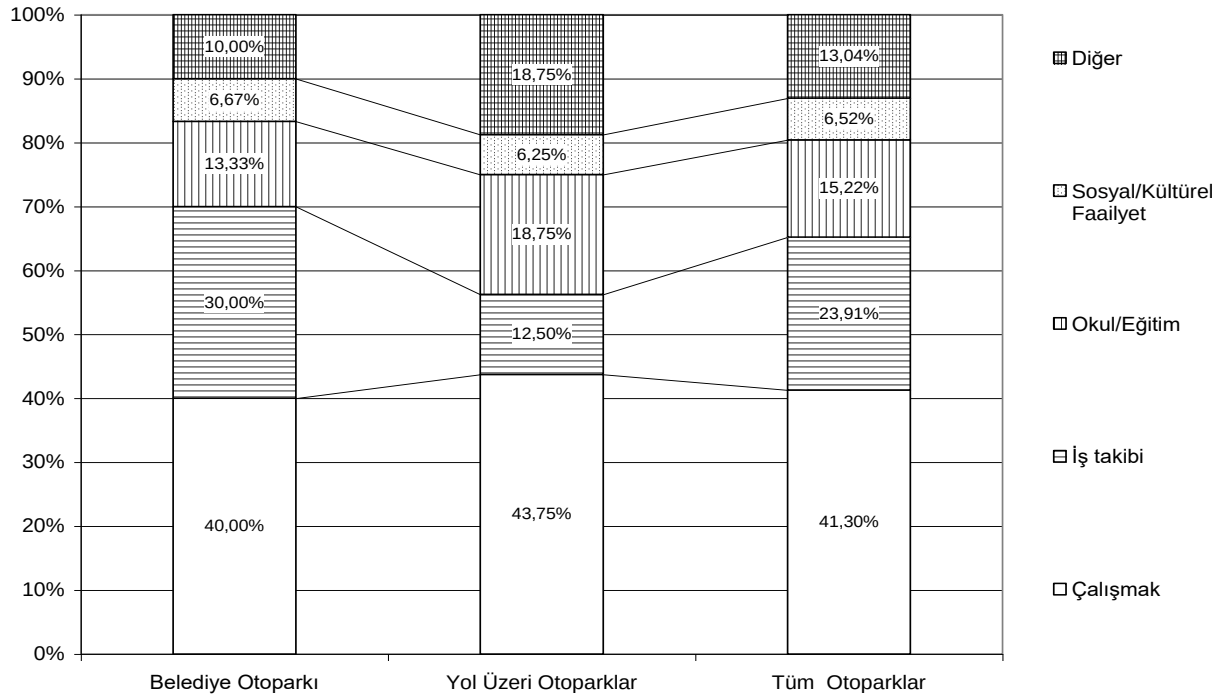
Toplam 46 anket görüşmesinin; 16 tanesi yol boyu otopark kullanıcılarıyla, 30 tanesi Belediye Otoparkı kullanıcılarıyla yapılmıştır.

Otoparklar ayrı ayrı incelendiğinde; belediye otoparkı kullanıcılarının büyük kısmı, çalışma ve iş takibi amaçlarıyla yolculuklarını gerçekleştirmektedirler. Bunları daha düşük paylarla; okul/eğitim, sosyal/kültürel faaliyet ve diğer amaçlarla yapılan yolculuklar takip etmektedir. Yol üzeri otoparklardaki seyahat amaçları incelendiğinde ise Belediye Otoparkında olduğu gibi birinci sırayı çalışma amacı alırken, ikinci sırayı Belediye Otoparkından farklı olarak okul/eğitim, diğer amaçlar almaktadır. İş takibi ve sosyal/kültürel faaliyetler bunlardan sonra gelmektedir. Tüm otoparklardaki seyahat amaçları genel olarak incelendiğinde çalışma ve iş takibi amaçlarının çoğunlukta olduğu dikkati çekmektedir (**Tablo-3.5.1, Şekil-3.5.1**).

**Tablo-3.5.1 Otopark Kullanıcılarının Yolculuk Amaçları**

|                      | Çalışmak | İş takibi | Okul/Eğitim | Sosyal/Kültürel<br>Faailyet | Diğer  | Toplam |
|----------------------|----------|-----------|-------------|-----------------------------|--------|--------|
| Belediye Otoparkı    | %40,00   | %30,00    | %13,33      | %6,67                       | %10,00 | %100   |
| Yol Üzeri Otoparklar | %43,75   | %12,50    | %18,75      | %6,25                       | %18,75 | %100   |
| Tüm Otoparklar       | %41,30   | %23,91    | %15,22      | %6,52                       | %13,04 | %100   |

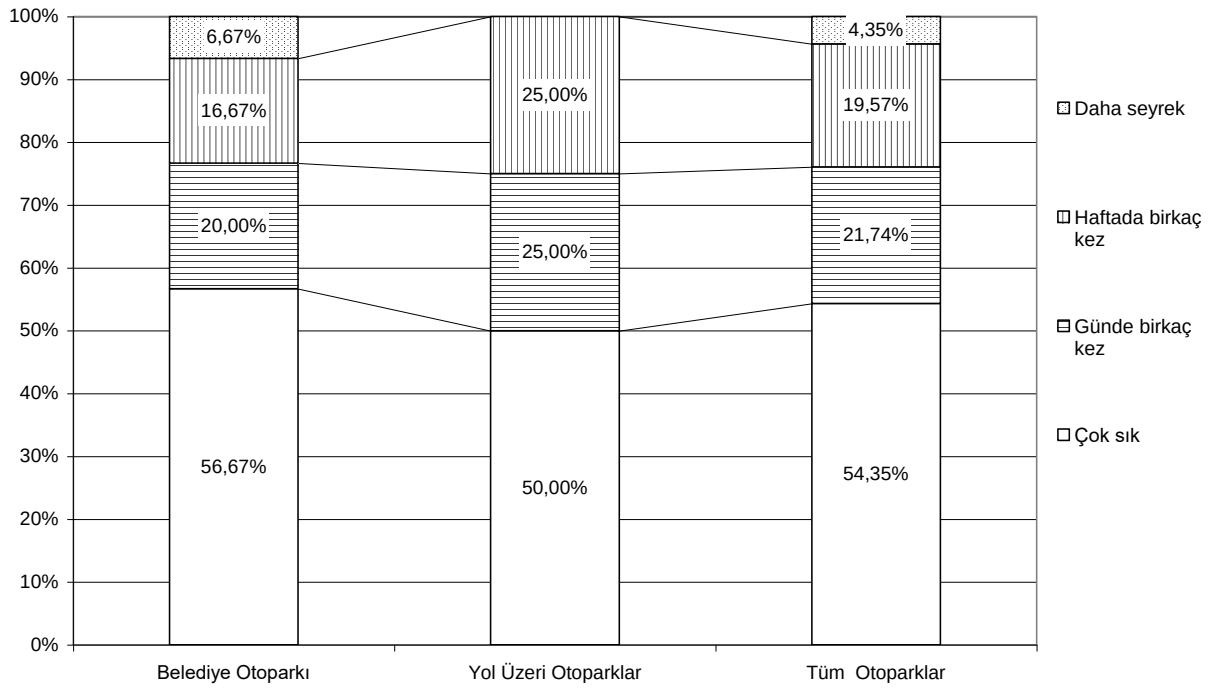


**Şekil 3.5.1 Otopark Kullanıcılarının Yolculuk Amaçları**

Farklı otoparkların kullanıcılarının otomobil kullanım sıklıkları birbirleriyle benzer yapılar sahiptir. Belediye ve yol üzeri otopark kullanıcılarının çoğunluğu, çok sık olarak otomobil kullanan kişilerdir. Belediye otoparkının kullanıcıları arasında; günde birkaç kez otomobil kullananlar ikinci sırayı alırken, yol üzeri otopark kullanıcıları arasında günde birkaç kez ve haftada birkaç kez otomobil kullananların eşit miktarda olduğu görülmektedir. Belediye otoparkı kullanıcıları arasında yol üzeri otopark kullanıcıları arasında olmayan daha seyrek otomobil kullananlar da bulunmaktadır (**Tablo-3.5.2, Şekil-3.5.2**).

**Tablo-3.5.2 Otopark Kullanıcılarının Otomobil Kullanım Sıklıkları**

|                      | Çok Sık | Günde Birkaç Kez | Haftada Birkaç Kez | Daha Seyrek | Toplam |
|----------------------|---------|------------------|--------------------|-------------|--------|
| Belediye Otoparkı    | %56,67  | %20,00           | %16,67             | %6,67       | %100   |
| Yol Üzeri Otoparklar | %50,00  | %25,00           | %25,00             |             | %100   |
| Tüm Otoparklar       | %54,35  | %21,74           | %19,57             | %4,35       | %100   |

**Şekil-3.5.2 Otopark Kullanıcılarının Otomobil Kullanım Sıklıkları**

Çorlu İlçe merkezinde otopark kullanıcıları ile yapılan görüşmeler, amaç ve otomobil kullanım sıklıkları açısından birlikte ele alındığında; tüm kullanım sıklıklarında en çok görülen amaç çalışmadır. Otomobili çok sık kullanan kişilerin arasında çalışma amaçlı yolculuk yapan kullanıcılar %30,43'le çoğunluktadır ve bunun ardından %15,22 ile iş takibi amaçlı olanlar gelmektedir (Tablo-3.5.3).

**Tablo-3.5.3 Yolculuk Amaçları ve Otomobil Kullanım Sıklıkları Değerlendirmesi**

|                    | Çalışmak | İş takibi | Okul/ Eğitim | Sosyal/Kültürel Faaliyet | Diğer  | Toplam  |
|--------------------|----------|-----------|--------------|--------------------------|--------|---------|
| Çok sık            | 30,43%   | 15,22%    | 2,17%        | 4,35%                    | 2,17%  | 54,35%  |
| Günde birkaç kez   | 6,52%    | 2,17%     | 4,35%        |                          | 8,70%  | 21,74%  |
| Haftada birkaç kez | 2,17%    | 4,35%     | 8,70%        | 2,17%                    | 2,17%  | 19,57%  |
| Daha seyrek        | 2,17%    | 2,17%     |              |                          |        | 4,35%   |
| Toplam             | 41,30%   | 23,91%    | 15,22%       | 6,52%                    | 13,04% | 100,00% |

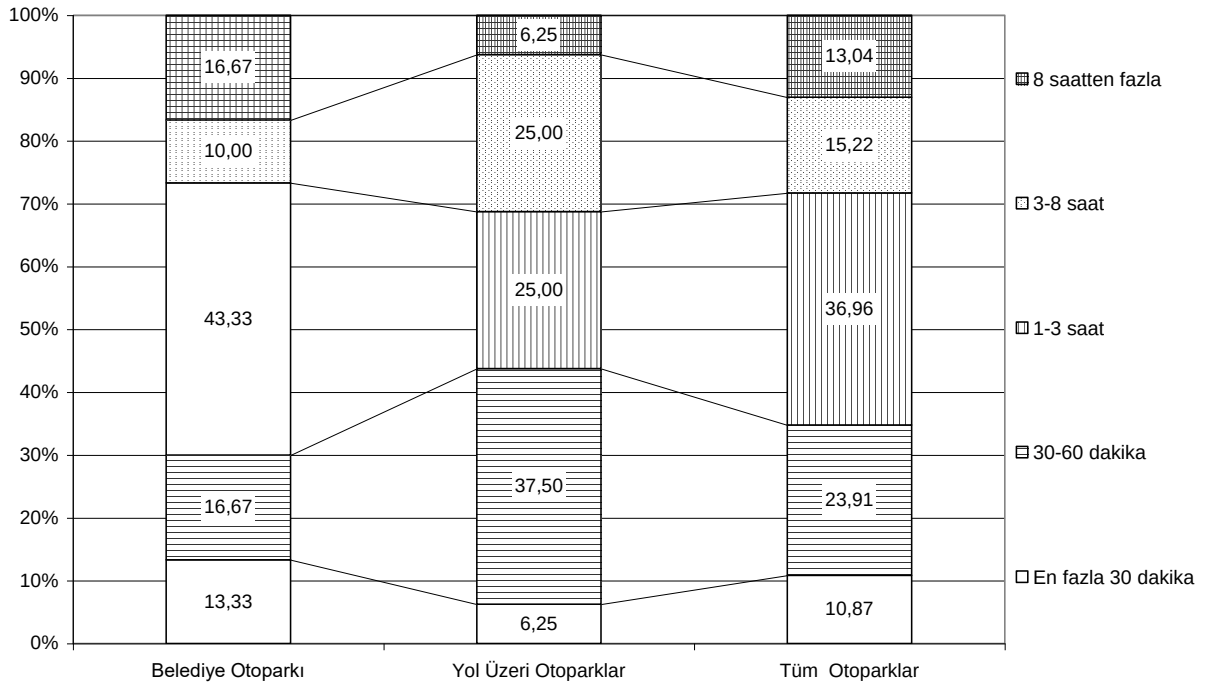
Otopark kullanıcılarıyla yapılan anketler sonucunda, Belediye otoparkında parkeden araç sahiplerinin büyük kısmının 1-3 saat park yerini kullandıkları cevabı alınmıştır. 8 saatten fazla park yerini kullananlar ve 30-60 dakika süreyle park edenler ikinci sırayı almaktadır. Yol üzeri otoparklarda ise 30-60 dakika park eden kullanıcılar %37,50'lik paya sahipken, bunu %25'lik paylarla 1-3 saat ve 3-8 saat süreyle park edenler izlemektedir. Yol üzeri otoparklarda dağılım bu üç süre aralığında yoğunlaş-

makta, en fazla 30 dakika parkedenler ve 8 saatten fazla park edenler Belediye otoparkına kıyasla daha az miktarda saptanmıştır (**Tablo-3.5.4, Şekil-3.5.3**).

**Tablo-3.5.4 Park Süreleri**

|                      | En fazla 30 dakika | 30-60 dakika | 1-3 saat | 3-8 saat | 8 saatten fazla | Toplam |
|----------------------|--------------------|--------------|----------|----------|-----------------|--------|
| Belediye Otoparkı    | %13,33             | %16,67       | %43,33   | %10,00   | %16,67          | %100   |
| Yol Üzeri Otoparklar | %6,25              | %37,50       | %25,00   | %25,00   | %6,25           | %100   |
| Tüm Otoparklar       | %10,87             | %23,91       | %36,96   | %15,22   | %13,04          | %100   |

**Şekil-3.5.3 Park Süreleri**



Çorlu merkezi otopark kullanıcıları yolculuk amaçları ve park süreleri bakımından değerlendirildiğinde, çalışma amaçlı yolculuk yapanlar 8 saatten fazla ve 3-8 saat süre aralıklarında çoğunlukta görünmektedir. 1-3 saat ve 30-60 dakika süre aralıklarında çalışma ve iş takibi amaçları eşit ağırlıkta çoğunluğa sahiptir. En fazla 30 dakika park edenler de ise çoğunlukta olan amaç iş takibidir. Okul- eğitim amacıyla yolculuk yapanlarda 1-3 saat aralığında park süresi yoğun olmakla beraber bu amaçla 3 saatten fazla park eden yoktur. Sosyal/kültürel faaliyet amacıyla merkezde bulunan otopark kullanıcılarının park süresi ise 30 dakika – 8 saat arasındaki aralıklarda eşit olarak dağılmaktadır.

8 saatten fazla park yerini kullananlarda günde bir kaç kez otomobille yolculuk yapanlar çoğunlukta; diğer tüm park etme süre aralıklarında çok sık otomobil kullananlar çoğunluktadır (**Tablo-3.5.5, Tablo-3.5.6**).

**Tablo-3.5.5 Yolculuk Amaçları ve Park Süreleri Değerlendirmesi**

|                    | Çalışmak | İş takibi | Okul/Eğitim | Sosyal/Kültürel Faaliyet | Diğer  | Toplam  |
|--------------------|----------|-----------|-------------|--------------------------|--------|---------|
| En fazla 30 dakika | 2,17%    | 4,35%     | 2,17%       |                          | 2,17%  | 10,87%  |
| 30-60 dakika       | 6,52%    | 6,52%     | 4,35%       | 2,17%                    | 4,35%  | 19,56%  |
| 1-3 saat           | 10,87%   | 10,87%    | 8,70%       | 2,17%                    | 4,35%  | 32,61%  |
| 3-8 saat           | 8,70%    | 2,17%     |             | 2,17%                    | 2,17%  | 15,22%  |
| 8 saatten fazla    | 13,04%   |           |             |                          |        | 13,04%  |
| Toplam             | 41,30%   | 23,91%    | 15,22%      | 6,52%                    | 13,04% | 100,00% |

**Tablo-3.5.6 Park Süreleri ve Otomobil Kullanım Sıklıkları Değerlendirmesi**

|                    | Çok sık | Günde birkaç kez | Haftada birkaç kez | Daha seyrek | Toplam |
|--------------------|---------|------------------|--------------------|-------------|--------|
| En fazla 30 dakika | 6,52%   | 4,35%            |                    |             | 10,87% |
| 30-60 dakika       | 13,04%  | 2,17%            | 6,52%              | 2,17%       | 23,92% |
| 1-3 saat           | 19,57%  | 6,52%            | 10,87%             |             | 36,96% |
| 3-8 saat           | 13,04%  | 2,17%            |                    |             | 15,22% |
| 8 saatten fazla    | 2,17%   | 6,52%            | 2,17%              | 2,17%       | 13,04% |
| Toplam             | 54,35%  | 21,73%           | 19,57%             | 4,35%       | 100%   |

Belediye Otopark kullanıcılarının şikayetlerinin arasında da en çok rastlanan, otoparkların yetersiz olmasıdır. Belediye Otoparkının kapasitesi dolduktan sonra girişi kapanmakta ve kullanıcılar güçlüklerle karşılaşmaktadır. Yol üzeri otopark kullanıcılarının en büyük şikayeti ise, istenilen yerde otopark bulunmamasıdır (**Tablo-3.5.7, Şekil-3.5.4**).

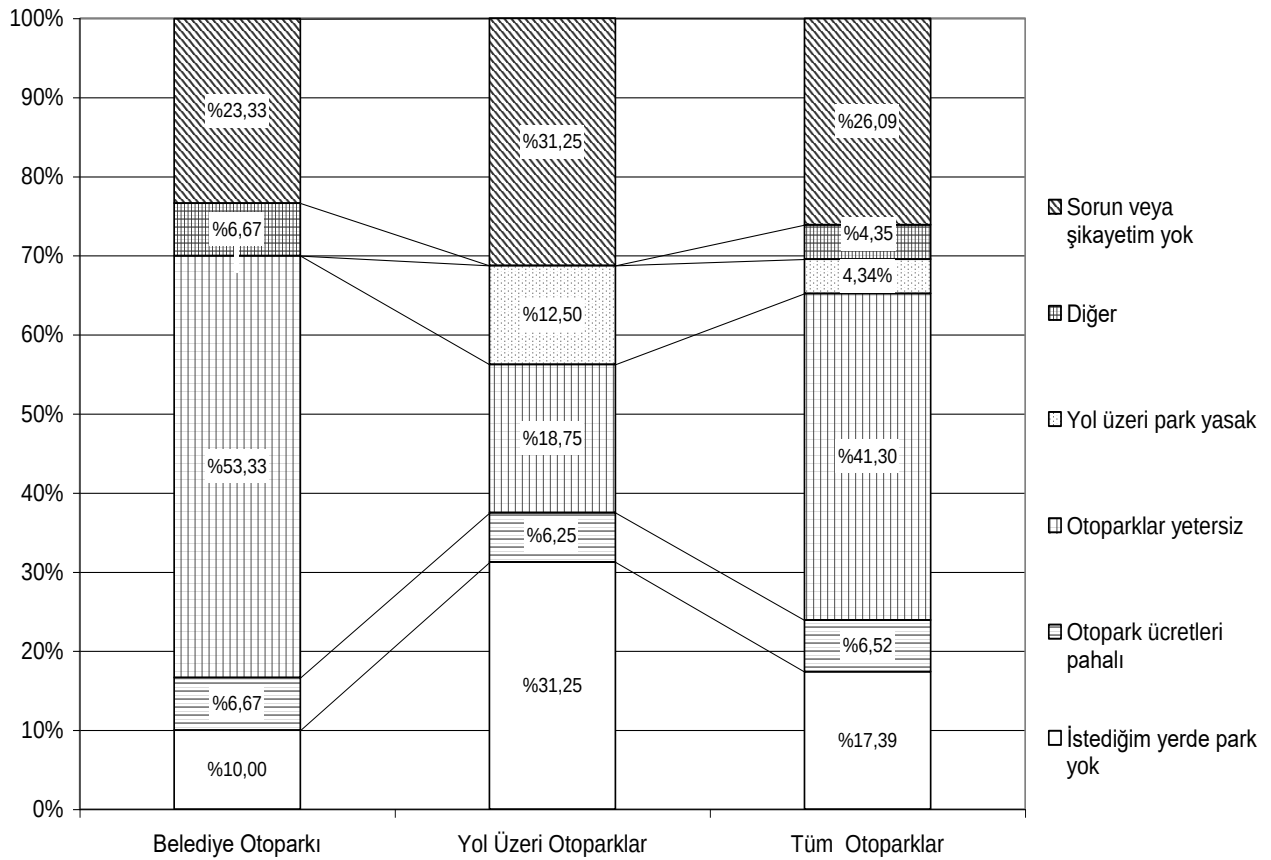
Yol üzerine park edenlerin % 12,50'si yol üzerine parkın yasak olmasından şikayet ederken, belediye otoparkı kullanıcılarının bu konuda herhangi bir şikayeti bulunmamaktadır. Her iki tür otopark kullanıcıları arasında eşit oranlarda azınlık olarak otopark ücretlerinin pahalı olmasından şikayetler bulunmaktadır.

Her iki otopark kullanıcıları arasında önemli oranlara sahip herhangi bir sorun veya şikayeti bulunmayan kesimler de bulunmaktadır.

**Tablo-3.5.7 Otopark Kullanıcılarının Şikayetleri**

|                      | İstediğim yerde park yok | Otopark ücretleri pahalı | Otoparklar yetersiz | Yol üzeri park yasak | Diğer | Sorun veya şikayetim yok | Toplam |
|----------------------|--------------------------|--------------------------|---------------------|----------------------|-------|--------------------------|--------|
| Belediye Otoparkı    | %10,00                   | %6,67                    | %53,33              |                      | %6,67 | %23,33                   | %100   |
| Yol Üzeri Otoparklar | %31,25                   | %6,25                    | %18,75              | %12,50               |       | %31,25                   | %100   |
| Tüm Otoparklar       | %17,39                   | %6,52                    | %41,30              | %4,35                | %4,35 | %26,09                   | %100   |

**Şekil-3.5 4 Otopark Kullanıcılarının Şikayetleri**



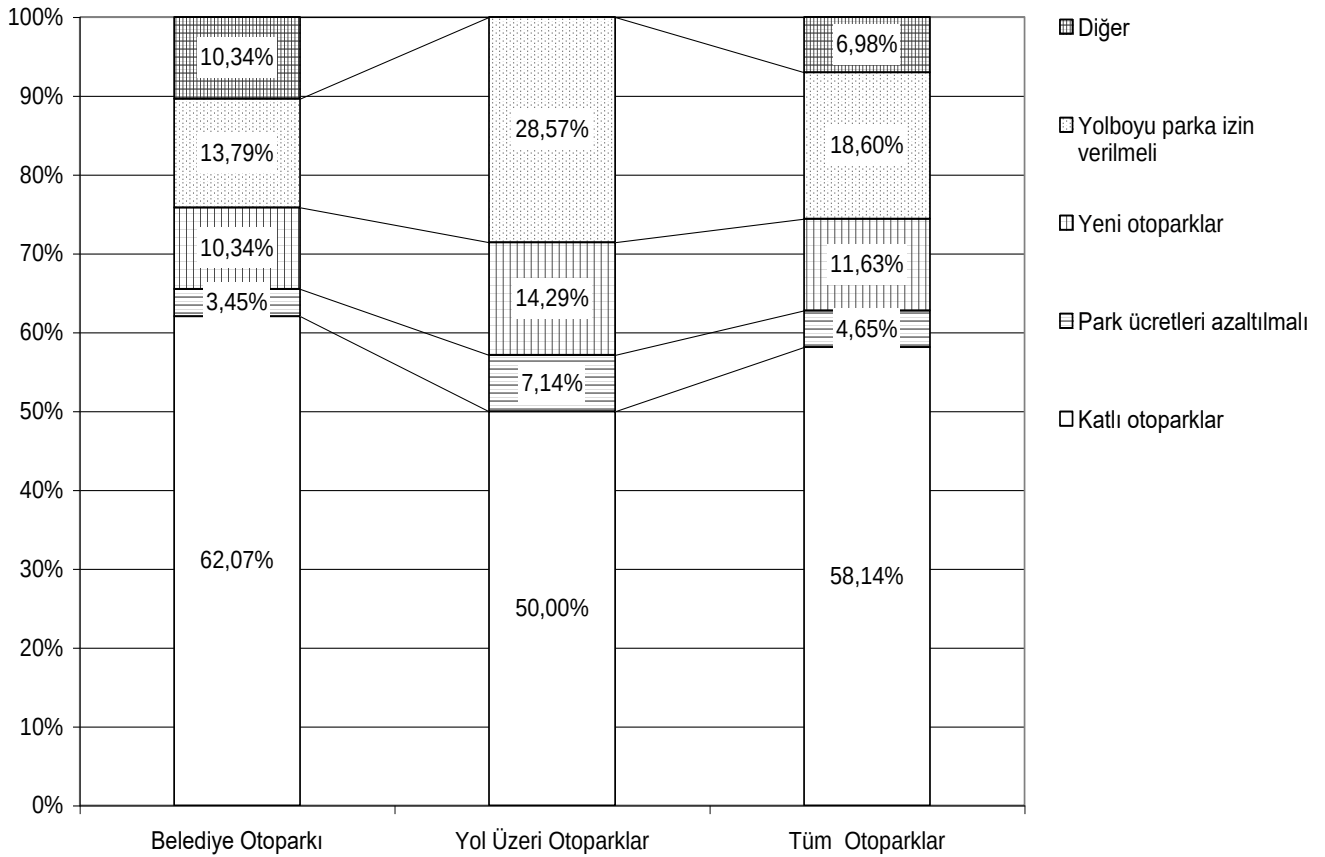
Çorlu kent merkezindeki otopark konusunda sorun veya şikayeti olan yol üzeri otopark ve belediye otoparkı kullanıcıları katlı otoparkları sorunlara çözüm olarak

görmektedirler. Her iki kullanıcı grubunda da ikinci olarak yol boyu otoparka izin verilmesini önerenler bulunmaktadır. Park ücretlerinin azaltılmasını önerenler ise her iki kullanıcı grubunda da azınlıktadır (**Tablo-3.5.8, Şekil-3.5.5**).

**Tablo-3.5.8 Şikayeti veya Sorunu Olan Otopark Kullanıcılarının Önerileri**

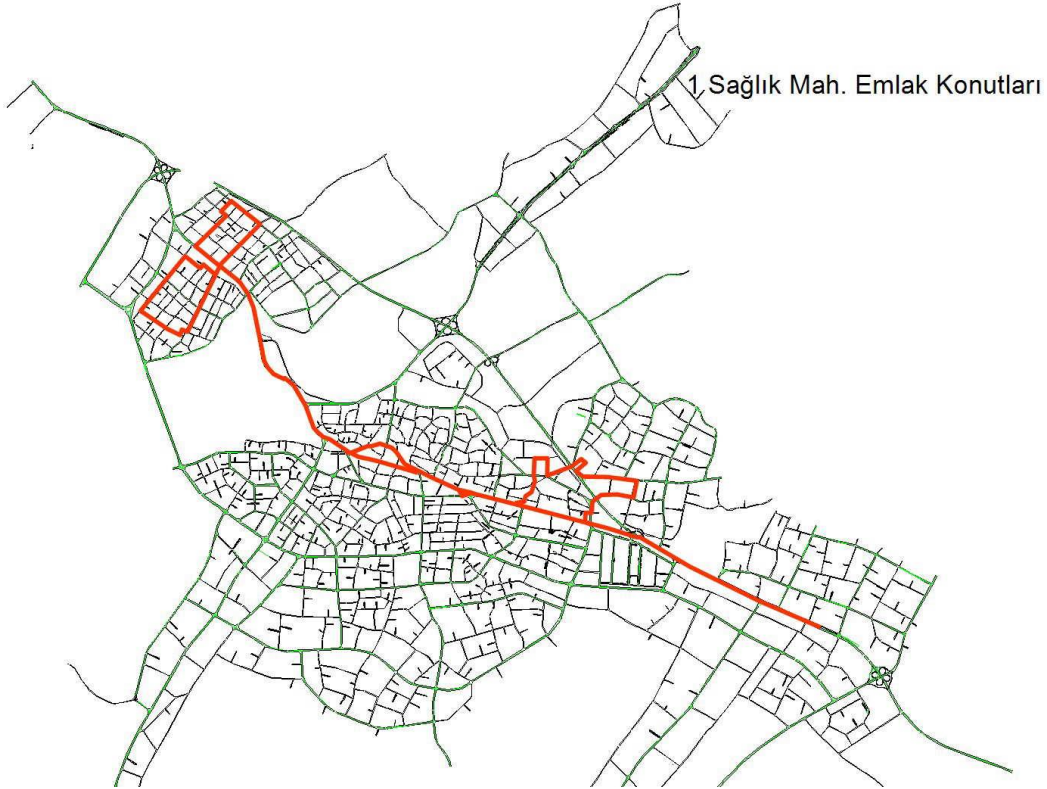
|                      | Katlı otoparklar | Park ücretleri azaltılmalı | Yeni otoparklar | Yolboyu parka izin verilmeli | Diğer  | Toplam |
|----------------------|------------------|----------------------------|-----------------|------------------------------|--------|--------|
| Belediye Otoparkı    | 62,07%           | 3,45%                      | 10,34%          | 13,79%                       | 10,34% | 100%   |
| Yol Üzeri Otoparklar | 50,00%           | 7,14%                      | 14,29%          | 28,57%                       |        | 100%   |
| Tüm Otoparklar       | 58,14%           | 4,65%                      | 11,63%          | 18,60%                       | 6,98%  | 100%   |

**Şekil-3.5.5 Şikayeti veya Sorunu Olan Otopark Kullanıcılarının Önerileri**





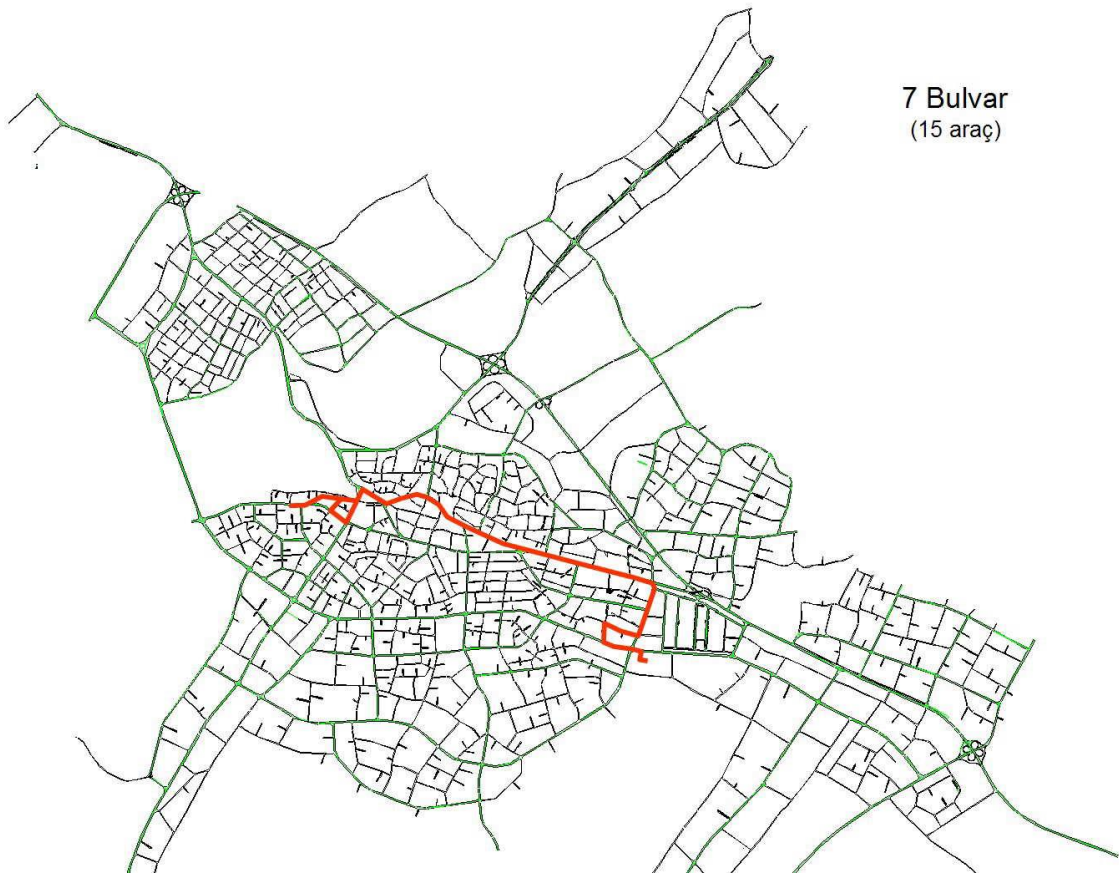
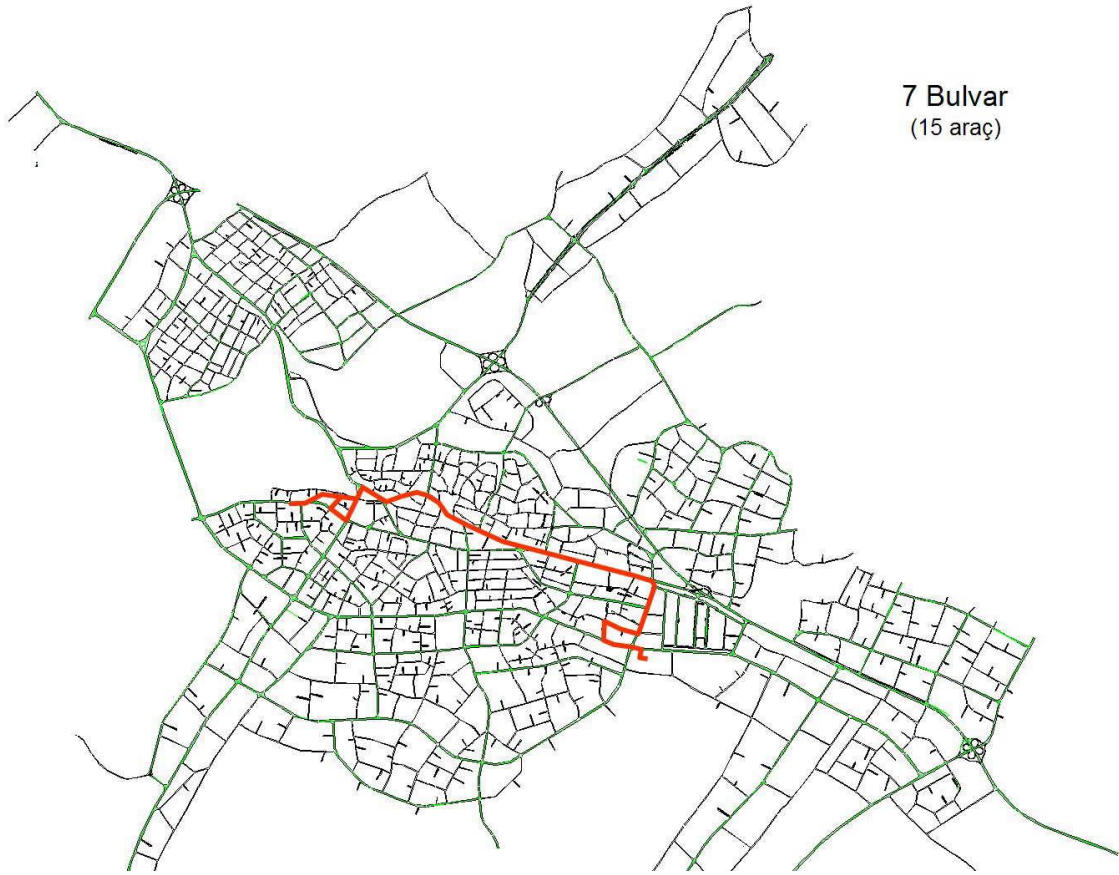
## 4. EKLER

**EK-1 ÖZEL HALK OTOBÜS VE MİNİBÜSLERİ GÜZERGAH ŞEMALARI**









## EK-2 OTOBÜS VE MİNİBÜSLERİN DURAKLI GÜZERGAH LİSTESİ

### (1) Sağlık Mahallesi- Emlak Konutları Hattı

Gidiş: Sağlık Mah.-Kızılay-Şato-İstasyon-176-Hayat Kışla-Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Lise-Hastane-Kız Meslek-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Cezaevi-Şifa Hastanesi-Gima-Burç Hotel-Orion-Emlak Konutları-Doburca Sitesi

Dönüş: Doburca Sitesi-Cezaevi-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Kız Meslek-Hastane-Lise-Heykel-Çeşme-Postane-Tonguçlar-Tahtalı Camii-Garaj-Sanayi Çeşmesi-Hayat Kışla-Dört Yol-176-İstasyon-Şato-Kızılay-Yeşiltepe-Sağlık Mahallesi-M. Akif Ersoy Cad.-Yunus Emre Cad.- H. Edip Adıvar Cad.- Şehit Er İdris Özgür Cad.- Işık Cad.-E 5 3.Sokak-4.Sokak-Sümbül Sokak-5.Sokak-Cem Sultan Caddesi-Selimiye Cad.-Arın Cad.-3.Sokak-Son Durak

### (2) Sağlık Mahallesi-Yeni Sanayi Hattı

Gidiş: Sağlık Mah.-Kızılay-Şato-İstasyon-176-Hayat Kışla-Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Lise-Hastane-Kız Meslek-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Cezaevi-Şifa Hastanesi-Gima-Burç Hotel-Orion-Yeni Sanayi-Ağır Bakım-Yurt-Yüksek Okul-Toyoto-Hundai-Pejo-105.Topçu Alayı

Dönüş: 105.Topçu Alayı- Pejo- Hundai-Toyoto-Ford-Reno-Tofaş-Yüksek Okul-Yurt-Ağır Bakım—Honda-Opel-Yeni Sanayi-Uğur Dershanesi-Orion-Kültür Dershanesi-Burç Hotel-Gima-Şifa Hastanesi-Cezaevi- -4/D Millet Hastanesi- İtfaiye- Kız Meslek-Hastane-Lise-Heykel-Çeşme-Postane-Tonguçlar-Tahtalı Camii-Garaj-Sanayi Çeşmesi-Hayat Kışla-Dört Yol-176-İstasyon-Şato-Kızılay- Sağlık Mahallesi-M. Akif Ersoy Cad.-Yunus Emre Cad.- E 5 3.Sokak-Arın Cad.- Selimiye Cad.-Cem Sultan Cad.-4.Sokak.-3.Sokak-Son Durak

### (3) Havuzlar Hattı

Gidiş: Havuzlar-Çiğdem Yapı-Lunapark-Telefon Kulübesi-Güvenç Taksi Durağı-Bakkallar Gıda-Santral-Askeri Hastane Arkası-Devlet Hastanesi Arkası-Kız Meslek Arkası-Kız Meslek Önü-Devlet Hastane Önü- Lise-Heykel-Çeşme-Postane-Tonguçlar-Tahtalı Camii-Cum. İlk.Okul Durağı-Sanayi Çeşmesi-Hayat Kışla

Dönüş: Hayat Kışla-Dökümlü Durağı- Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Santral Işıkları- Santral Işıkları Altı-Bakkallar Gıda-Güvenç Taksi Durağı-Telofon Kulübesi-Lunapark-Çiğdem Yapı-Taksi Durağı-Havuzlar-SSK

### (4) Kıvanç Hattı

Gidiş: Kıvanç-Cezzar Mustafa Ersin İlk.Öğrt. Ok.-İmam Hatip Lisesi-Dökümlü Durağı- Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Hastane-Kız Meslek-Salı Pazarı-Hazimler-Bağlar-Yuvam-Zafer Koleji-Anadolu Lisesi-Karaağaç Mah.-Ağır Bakım Evleri

Dönüş: Ağır Bakım Evleri-Karaağaç Mah.-Anadolu Lisesi-Zafer Koleji- Yuvam-Bağlar- Hazimler- Salı Pazarı- Kız Meslek- Hastane- Heykel-Belediye- Hanife Şefik-Garaj- Dökümlü-End. Meslek Lisesi-İmam Hatip Lisesi-Cezzarmus.Ersin İlk.Öğrt.Okulu-Kıvanç Durağı

### (5) PTT Hattı

Gidiş: Mimar Sinan Lisesi-Luna Park-MTA Lojmanları-PTT Askent Lojmanları-BİM-Çoban Çeşme-Pazartesi Pazarı-Güler Market-Bulvar Yolu-İhlas Işıkları-İşbilen Kavşağı-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Lise-Hastane-Kız Meslek-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Şifa Hastanesi-Gima-Burç Hotel-Orion-Sanayi İçi

Dönüş: Sanayi İçi- Orion- Uğur Dershanesi-Gima- Şifa Hastanesi-Cezaevi-4/D Millet Hastanesi-İtfaiye-Kız Meslek-Hastane-Lise-Heykel-Çeşme-Postane-Tonguçlar-Tahtalı Cami-Garaj- Hanife Şefik-Belediye-Karakol Sokak-Güler Market-Pazartesi Pazarı-



Çoban Çeşme-BİM-PTT-Askent Lojmanları-MTA Lojmanları\_Lunapark-Mimar Sinan Lisesi

#### **(6) Avantaj Hattı**

Gidiş: Avantaj-Kayalar Bakır-Fabrikalar-Fakülte-Kore-Borsa Meydanı-Tahtalı Camii-Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Lise-Hastane-Kız Meslek-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Cezaevi-Şifa Hastanesi-Gima-Burç Hotel-Orion-Emlak Konutları-Ticaret Borsa Lisesi-Jandarma-Sağlık Meslek Lisesi

Dönüş: Sağlık Meslek Lisesi-Jandarma-Ticaret Borsa Lisesi-Emlak Konutları-Alşahin-Burç Hotel-Kültür Derşanesi-Gima-Şifa Hastanesi-Cezaevi-4/D Millet Hastanesi-İtfaiye-Kız Meslek-Hastane-Lise-Heykel-Postane-Tonguçlar-Borsa Meydanı-Kore-Fakülte-Fabrikalar-Avantaj

#### **(7) Bulvar Hattı**

Gidiş: Kamyon Garajı-Atakent-Orion-Uğur Derşanesi-Burç Hotel-Kültür Derşanesi-Gima-Şifa Hastanesi-Cezaevi-4/D Millet Hastanesi-İtfaiye- Kız Meslek-Hastane-Lise-Heykel-Çeşme-Postane-Tonguçlar-Tahtalı Camii-Garaj-Hayat Kışla-Sarılyolu-Sindirella Düğün Salonu

Dönüş: Sindirella Düğün Salonu-Endüstri Meslek Lisesi-Hayat Kışla-Dökümhane Durağı- Garaj-Hanife Şefik-Belediye-Heykel-Lise-Hastane-Kız Meslek-İtfaiye-4/D Millet Hastanesi-Cezaevi-Şifa Hastanesi-Gima-Burç Hotel-Orion-Atakent-Kamyon Garajı

#### **(7-A) Hattı**

Gidiş: Yüksek Okul-Toyota Kavşağı-Ford- Reno- Tofaş-Ağır Bakım-Honda- Opel-Orion-Uğur Derşanesi- Burç Hotel-Kültür Derşanesi-Gima- Şifa Hastanesi-Cezaevi-4/D Millet Hastanesi-İtfaiye-Kız Meslek Arkası-Santral Işıkları-Atatürk İlk Öğr.-Güler Market-İhlas Kavşağı-İmam Hatip Işıkları-Garaj- Garaj Yanı-İmam Hatip Işıkları-End. Meslek Lisesi-İpek Düğün Salonu

Dönüş: İpek Düğün Salonu-Deveci Market-End. Meslek Lisesi-İmam Hatip Işıkları-Garaj Cami Sokak-Garaj-Garaj Yanı-İmam Hatip Işıkları-İhlas Kavşağı-Güler Market-Atatürk İlk Öğr.-Santral Işıkları-Askeri Hastane Arkası-Devlet Hastane Arkası-Kız Meslek Arkası-İtfaiye-4/D Hastanesi-Şifa Hastanesi-Gima-Kültür Derşanesi-Burç Hotel-Uğur Derşanesi-Orion-Yenisanayi-Opel-Honda-Ağır Bakım-Yurt- Yüksek Okul

**EK-3 TRAFİK KESİT SAYIMLARI UYGULAMA KILAVUZU****Çorlu Belediyesi Ulaşım ve Trafik Etüdü****TRAFİK KESİT SAYIMLARI UYGULAMA KILAVUZU****1. AMAÇ VE KAPSAM**

Kent içindeki ana ulaşım bağlantılarından geçen araç ve yolcu sayılarının, yolculukların ulaşım türlerine dağılımının, araç ve kişi yolculuklarının saatlere ve yönlere göre değişiminin belirlenmesi amacıyla kent genelinde karayolu trafik sayımları düzenlenmiştir. Kentin mevcut ulaşım altyapısı ve üzerindeki işletme sisteminin incelenmesi amacıyla bir kısmı (07:00-19:00 saatleri arasındaki 12 saatlik dilimde) gün boyu sürecektir, diğer bir kısmı ise sabah trafiğinin yoğun olduğu saatlerde (7:00-10:00 arasında) yapılacak trafik sayımlarıyla, sayım noktalarından geçen araçların sayıları, cinsleri, doluluk oranları saptanacaktır.

Sayım öncesinde sayım noktalarındaki trafiğin zirve saatlerdeki yoğunluğu gözlenerek, her noktadaki sayım görevlilerinin sayısı önceden belirlenmektedir. Farklı yoğunluktaki trafik değerleri için 2 ve 4 kişiden oluşan sayım ekipleri meydana getirilmiş olup, sayımlar sırasında sayım ekipleri gerektiğinde yedeklerle desteklenecektir.

**2. TRAFİK SAYIMLARI UYGULAMA ESASLARI**

Bu doküman, arazide sayım yapacak görevlilerin yapacakları işleri tanımlamak ve sayım formlarının nasıl doldurulacağını açıklamak üzere hazırlanmıştır. Bu uygulama kılavuzu sayım görevlilerine verilen eğitim çalışmaları sırasında ayrıntılı olarak örnekleriyle anlatılacak ve görevli olduklarını belirten bir yazı ile birlikte, sayımlar sırasında yanlarında taşımak üzere kendilerine verilecektir.

**3. SAYIM İSTASYONLARI**

Kentin çeşitli yerlerinde, o noktadan geçen trafiğin sayılacağı trafik sayım noktaları belirlenmiş bulunmaktadır. Her sayım noktası, çevresindeki başka sayım noktaları ile birlikte planlandığından ve herhangi bir noktadaki bilgiler diğer sayım noktalarında toplanan bilgilerle birlikte değerlendirileceği için, her noktadaki sayım değerleri önemli olup, sayım sırasında aksaklık ve yanlışlıklara izin verilmemelidir. Her sayım görevlisine, sayım yapacağı sayım noktasının yerini gösteren krokiler ile sayım formları verilecek, sayımı yapacağı tarih ve saat bildirilecektir.

**4. SAYIM EKİPLERİNİN ORGANİZASYONU:**

İstasyondaki görevli ekipteki personel sayısı o noktadaki trafiğin yoğunluğuna göre iki veya dört kişiden oluşmaktadır.

**a. İki Kişilik Ekipte Sayım Yapılması:** Trafik yoğunluğunun düşük olduğu noktalarda her yön için bir kişi görevlendirilecek ve her kişi sorumlu olduğu yöndeki trafik için (merkeze veya çevreye giden) hem TS1 hem de TS2 formunu dolduracaktır.

**b. Dört Kişilik Ekipte Sayım Yapılması:** Trafik hacimlerinin yüksek olduğu noktalarda, her yön için iki kişi görevlendirilecek, görevlilerden biri TS-1 formunu, diğeri ise TS-2 formunu dolduracaktır. Bu görevliler aşağıda belirlenen yöntemle araçların doluluk oranlarını belirleyerek sayım yapacaklardır.

**5.SAYIMLARIN GERÇEKLEŞTİRİLMESİ:**

**a. Sabah Zirve Saat Sayımları:** Sabah saat 7:00'da başlayacak olan sayımlar kesintisiz bir şekilde saat 10:00'a kadar sürecektir. Sayım görevlileri sayım formları üzerine 15

dakikalık toplamaları hesaplayarak yazacak ve sayım formlarını kontrol görevlilerine teslim edeceklerdir.

**b. Gün Boyu Sürecek Sayımlar:** Gün boyu sürecek sayımlar iki vardiya halinde gerçekleştirilecektir. Sabah saat 7:00'da başlayacak olan sayımlar akşam saat 19:00'a kadar süreceğinden, gün boyu sayım yapılacak sayım istasyonunda birbiri ardından görev alan ekiplerle iki vardiyalı sayım yapılacaktır.

Birinci vardiyadaki sayım ekipleri saat 7:00'de sayıma başlayacak ve saat 13:00'e kadar (kesintisiz 6 saat) sayım yaparak, bu saatte görevi ikinci vardiyadaki ekibe teslim edecektir.

Birinci vardiyadaki görevliden saat 13:00'de işi devralan ikinci vardiya sayım görevlisi saat 19:00'a kadar (kesintisiz 6 saat) sayıma devam edecektir.

Her sayım görevlisi sayım süresi sonunda 15 dakikalık toplamaları hesaplayarak form üzerine yazıp formları kontrol görevlilerine teslim edecektir.

## 6. SAYIM FORMLARI:

Sayım görevlisi, yöneticiler tarafından kendisine bildirilen sayım noktası numarasını formun baş tarafındaki sayım noktasının karşısına yazacaktır. Sayım yönü bölümü olan formlarda sayım yönü sayım görevlisince işaretlenecektir. Tarih bölümüne sayımın yapıldığı tarih, Sayım Görevlisi karşısına sayımcının adı ve soyadı, Anket Saatleri karşısına sayımın yapıldığı saatler (7:00-10:00 veya 7:00-13:00 gibi) sayımcı tarafından yazılacaktır.

Sayım formlarındaki yatay çizgilerle ayrılmış aralıklar 15 dakikalık zaman dilimleri için kullanılacak, bu bölüm yetmezse ikinci yatay aralığa geçilecektir.

### a. Trafik Sayımı-1 (TS-1) Formları:

Bazı araçların doluluk oranları grafik ölçekte işaretlenecektir. Toplutaşıma araçları ile servis araçlarının yer aldığı TS1 formunda her taşıt cinsi için beş farklı doluluk kolonu bulunmaktadır.

| Otobüs / Minibüs |             |                |                     |     |                           |
|------------------|-------------|----------------|---------------------|-----|---------------------------|
| Aşırı dolu       | Ayakta dolu | Oturaklar dolu | Oturaklar yarı dolu | Boş |                           |
|                  |             |                |                     |     |                           |
|                  |             |                |                     |     | ↑ Ayakta durma kapasitesi |
|                  |             |                |                     |     | ↑ Oturma kapasitesi       |
|                  |             |                |                     |     |                           |

Kolon üstünde grafik olarak gösterilen bu doluluk sınıflamasında yatay çizgilerden alttaki, aracın oturma yeri kapasitesini; üstteki yatay çizgi ise ayakta yolcu taşıma kapasitesini belirtmektedir. Buradan hareketle her taşıt cinsinde soldan başlayarak;

- ilk kolon taşıtın, ayakta yolcu taşıma kapasitesinin üzerinde dolu, diğer bir deyişle aşırı dolulukta olduğunu,
- ikinci kolon ise taşıtın, ayakta yolcu kapasitesi düzeyinde dolu olduğunu, ayakta yolcu olmakla birlikte aşırı dolu olmadığını,
- üçüncü kolon, taşıtın oturma kapasitesinde, yani yaklaşık bütün oturma yerlerinin dolu olduğunu,
- dördüncü kolon, taşıtta yolcu bulunduğunu, ancak tüm oturma yerlerinin dolu olmadığını, oturma kapasitesinin altında yolcu bulunduğunu,
- beşinci kolon ise, taşıtta sürücü dışında hiç yolcu olmadığını veya sadece 2-3 yolcu olduğunu belirlemektedir.

**b. Trafik Sayımı-2 (TS-2) Formları:** TS2 formunda küçük araçlar (otomobil, taksi,) grafik bölümünde yer alan sayılar yolcu sayısını belirlemektedir. **Otomobil ve taksilerde** sadece sürücü bulunuyorsa "1" kolonu işaretlenecektir. Araçta sürücüden başka bir kişi varsa "2" kolonu, iki kişi varsa "3" kolonu, 3 kişi varsa "4" kolonu, 4 kişi varsa "5" kolonu işaretlenecektir.

Yolcu taşıtı olmayan ve **yük taşımakta kullanılan araçlar** (kamyon, kamyonet, pikap, treyler, traktör, iş makinası, at arabası gibi) için doluluk oranı belirlenmeyecek, sadece araç sayısı işaretlenecektir.

**Motosiklet ve bisiklette** birden fazla yolcu varsa, bu araçların üzerindeki her kişi ayrı bir araç gibi işaretlenecektir. Seleli motosiklet, triportör tipi araçlar motosiklet olarak işaretlenecektir.

**Şehirlerarası otobüslerin** yolcu sayısı saptanmayacak, sadece geçen otobüs sayısı işaretlenecektir.

Genellikle yük taşımak amacıyla şirketlerin kullandığı minibüs büyüklüğündeki araçlar (van, minivan, panelvan gibi) yük aracı olarak kamyon/ kamyonet bölümüne işaretlenecektir.

Yukarıda ve sayım formunda belirtilmeyen araçlar "diğer" kolonunda işaretlenecek, tekerlekli işporta arabaları sayımda gösterilmeyecektir.

## 7. SAYIMLARIN DEVAMLILIĞI

Sayım noktaları sayım süresince hiçbir şekilde terkedilmeyecek, sayımların sürekliliği sağlanacaktır.

Sayım görevlilerinin su ve yiyecek ihtiyaçları kontrol görevlileri tarafından sağlanacak, tuvalet ihtiyaçları gezici ekip geldiğinde giderilecektir.

Gerekli durumlarda üçüncü şahıslara ve güvenlik güçlerine, sayım görevlilerine verilen resmi yazılar gösterilerek, resmi bir görev yapıldığı açıklanacaktır. Çevredeki kişilerle gereksiz konuşmalar yapıp sayım aksatılmayacaktır. Herhangi bir olağan dışı durumda sayım görevlilerine verilen telefon numaralarına haber iletilerek gezici ekibin gelmesi istenecektir.

**EK-4 TRAFİK KESİT SAYIMLARI SAYIM FORMLARI**

Form :TS-1

Sayım Noktası:.....

Sayım Yönü: Merkeze / Çevreye

**Çorlu Belediyesi  
Çorlu Ulaşım ve Trafik Etüdü  
TRAFİK KESİT SAYIMLARI**

Tarih:.....

Sayım Görevlisi:.....

Sayım Saatleri:.....

|        | BELEDİYE HALK OTOBÜSÜ / MİNİBÜSÜ |          |          |           |     |                      |          |          |           |     | FABRİKA VE OKUL SERVİS ARAÇLARI |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     | KÖY MİNİBÜSLERİ   |          |          |           |     |
|--------|----------------------------------|----------|----------|-----------|-----|----------------------|----------|----------|-----------|-----|---------------------------------|----------|----------|-----------|-----|------------------------|----------|----------|-----------|-----|----------|----------|----------|-----------|-----|-------------------|----------|----------|-----------|-----|
|        | Halk Otobüsü (Sarı-Yeşil)        |          |          |           |     | Halk Minibüsü (Mavi) |          |          |           |     | Otobüs                          |          |          |           |     | Midibüs (Küçük Otobüs) |          |          |           |     | Minibüs  |          |          |           |     | Otobüs ve Minibüs |          |          |           |     |
|        | aş. dolu                         | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş | aş. dolu             | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş | aş. dolu                        | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş | aş. dolu               | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş | aş. dolu | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş | aş. dolu          | ay. dolu | ot. dolu | yanı dolu | boş |
| Saat   |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
|        |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
| Toplam |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
|        |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
| Toplam |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
|        |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
| Toplam |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
|        |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |
| Toplam |                                  |          |          |           |     |                      |          |          |           |     |                                 |          |          |           |     |                        |          |          |           |     |          |          |          |           |     |                   |          |          |           |     |

Form :TS-2

Sayım Noktası:.....

Sayım Yönü: Merkeze / Çevreye

**Çorlu Belediyesi**  
**Çorlu Ulaşım ve Trafik Etüdü**  
**TRAFİK KESİT SAYIMLARI**

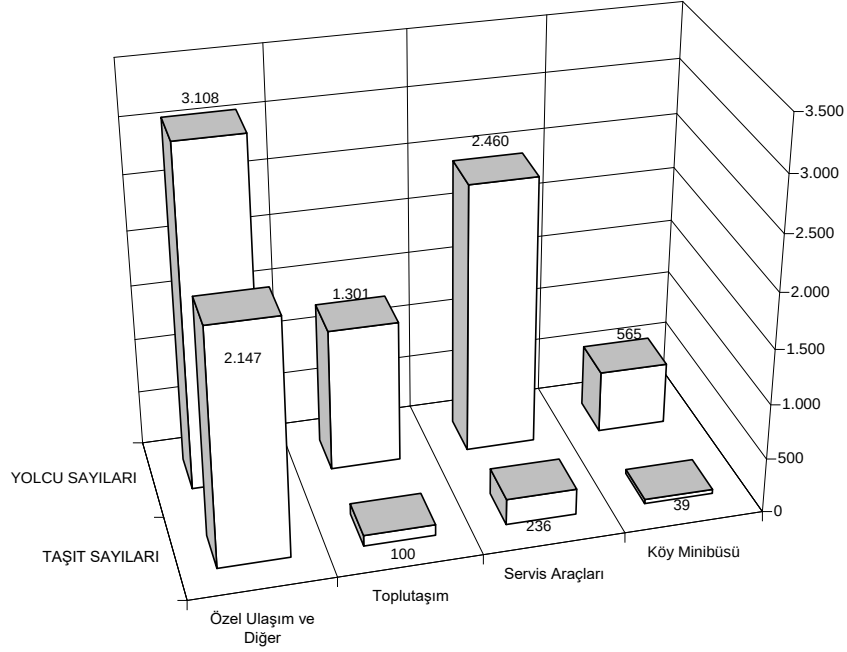
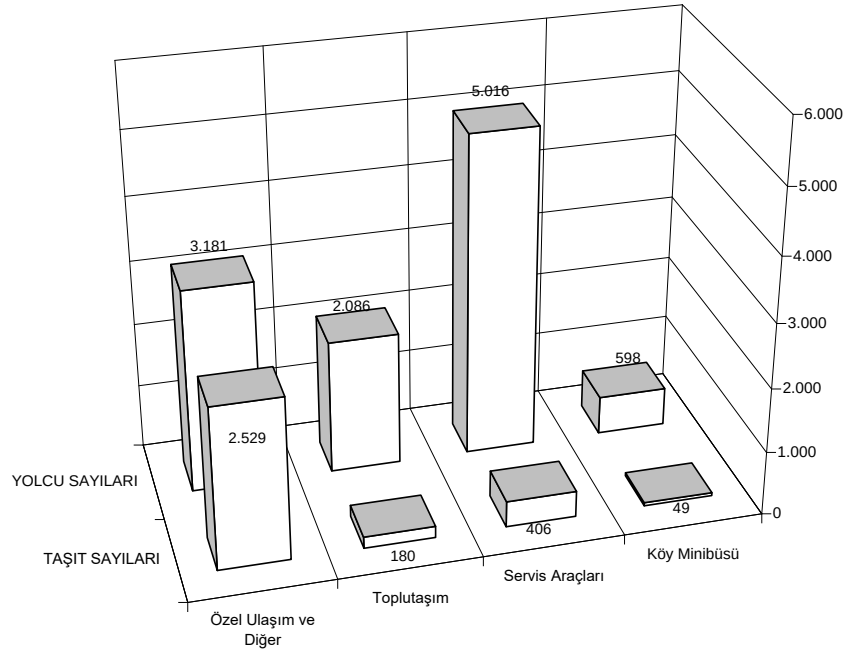
Tarih:.....

Sayım Görevlisi:.....

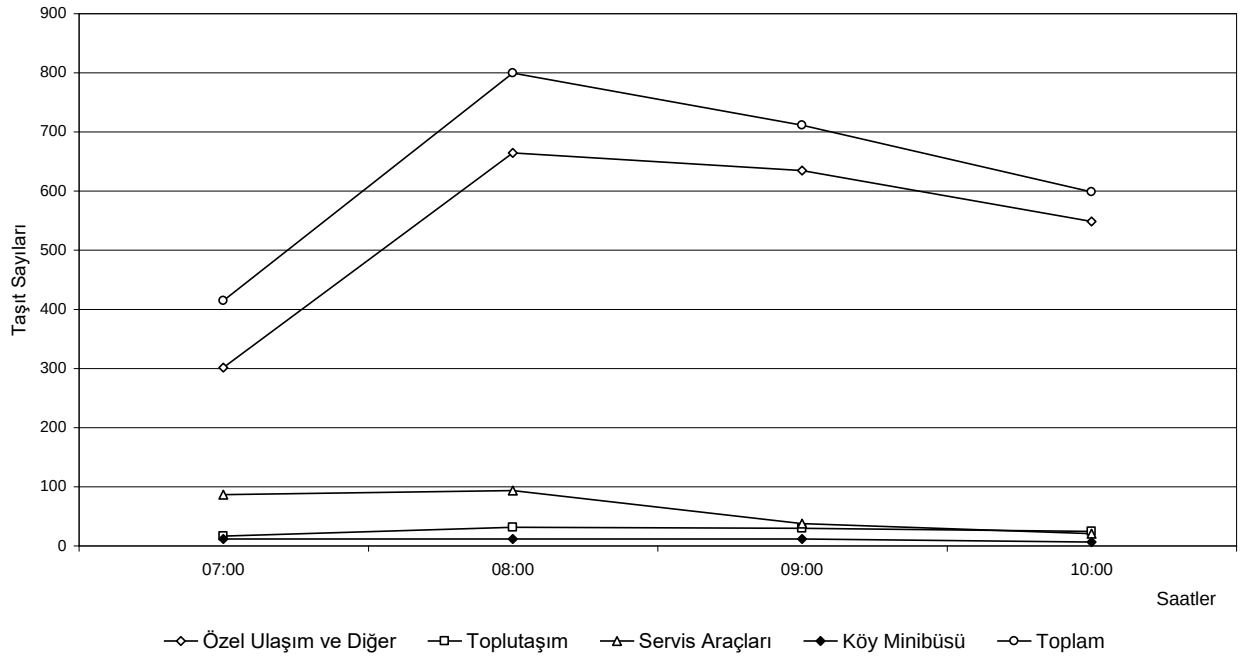
Sayım Saatleri:.....

| Saat   | Otomobil / Taksi |   |   |   |   | Kamyon/ Kamyonet | Şehirlerarası Otobüs | Bisiklet/<br>Motosiklet | At Arabası | Diğer |
|--------|------------------|---|---|---|---|------------------|----------------------|-------------------------|------------|-------|
|        | 5                | 4 | 3 | 2 | 1 |                  |                      |                         |            |       |
|        |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
| Toplam |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
|        |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
| Toplam |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
|        |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
| Toplam |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
|        |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |
| Toplam |                  |   |   |   |   |                  |                      |                         |            |       |

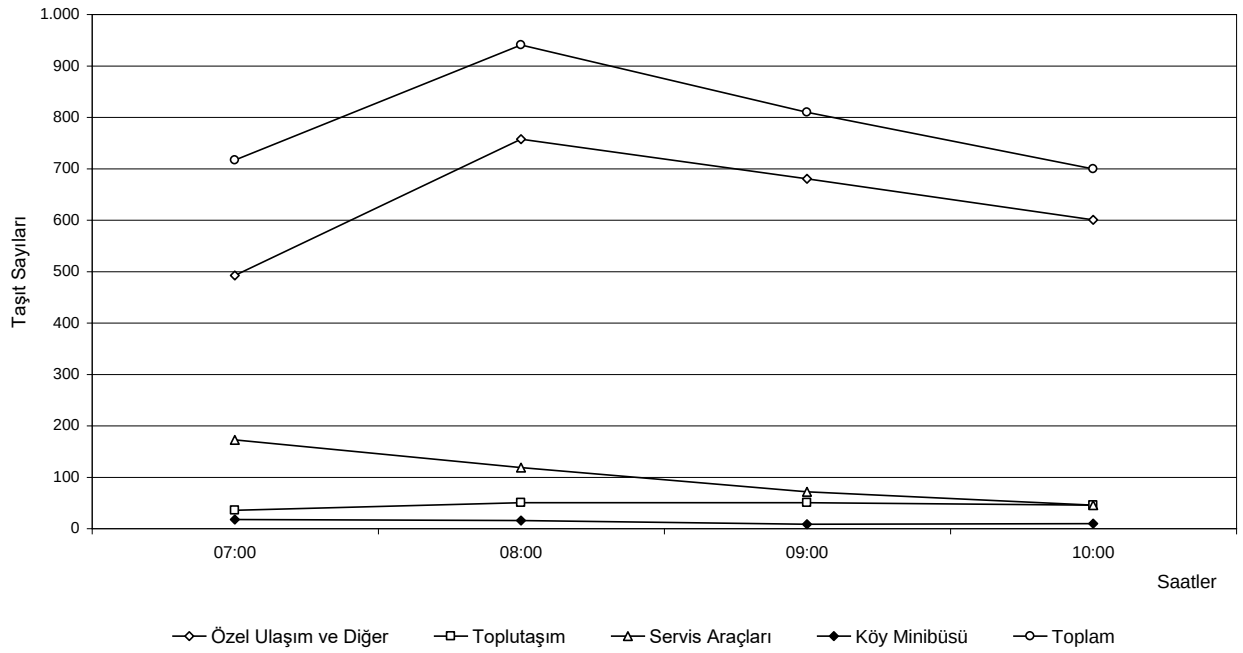


**EK-5 TRAFİK SAYIMLARI GRAFİK GÖSTERİMLERİ****Sayım Noktası: 1****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

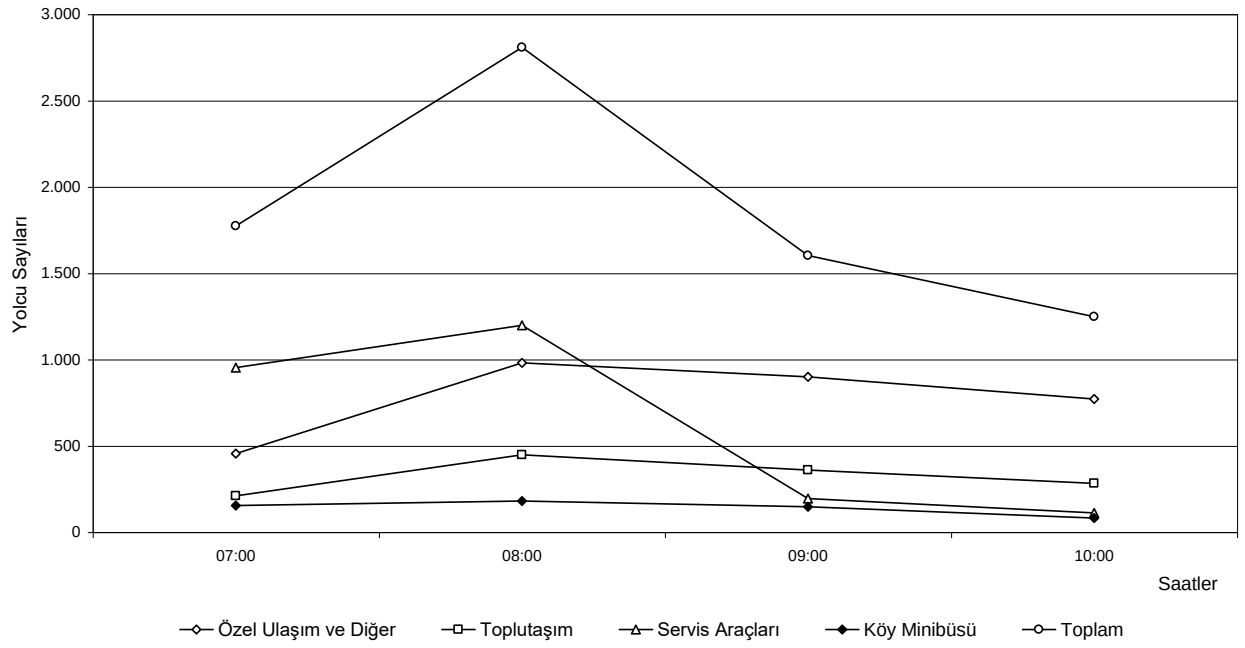
## Merkez'e Gidenler



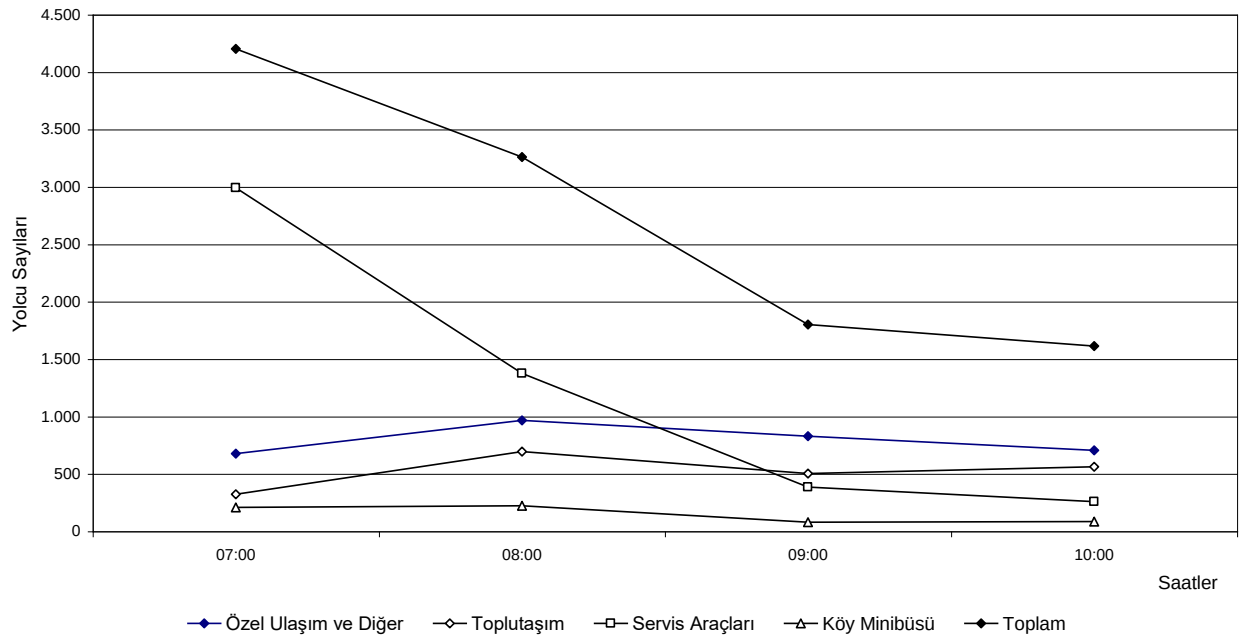
## Çevreye Gidenler

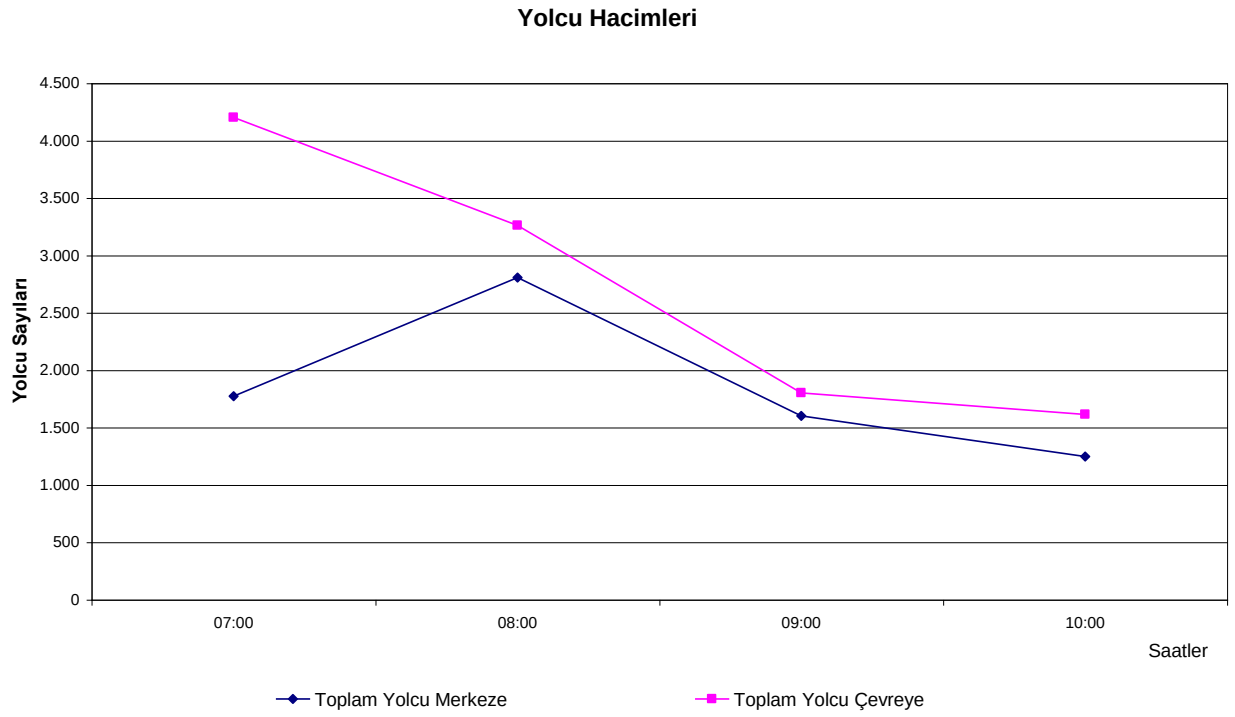
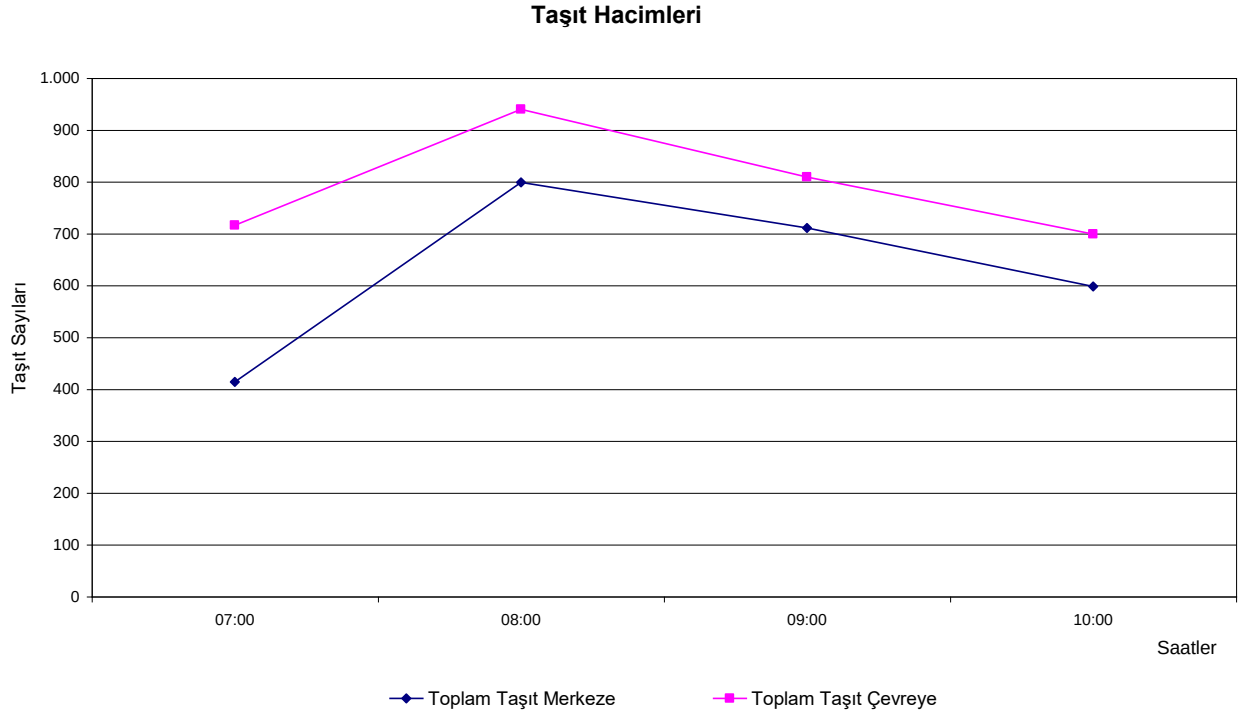


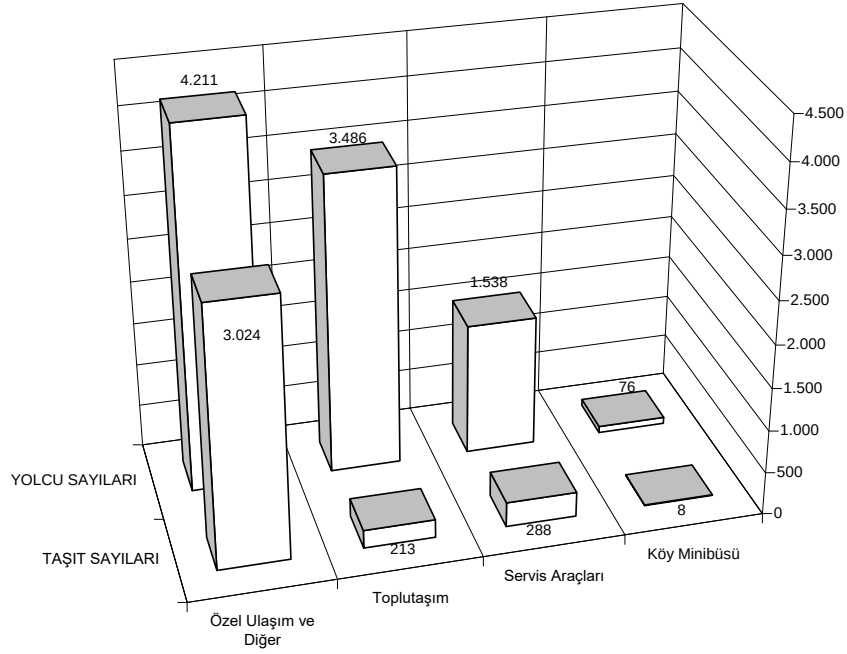
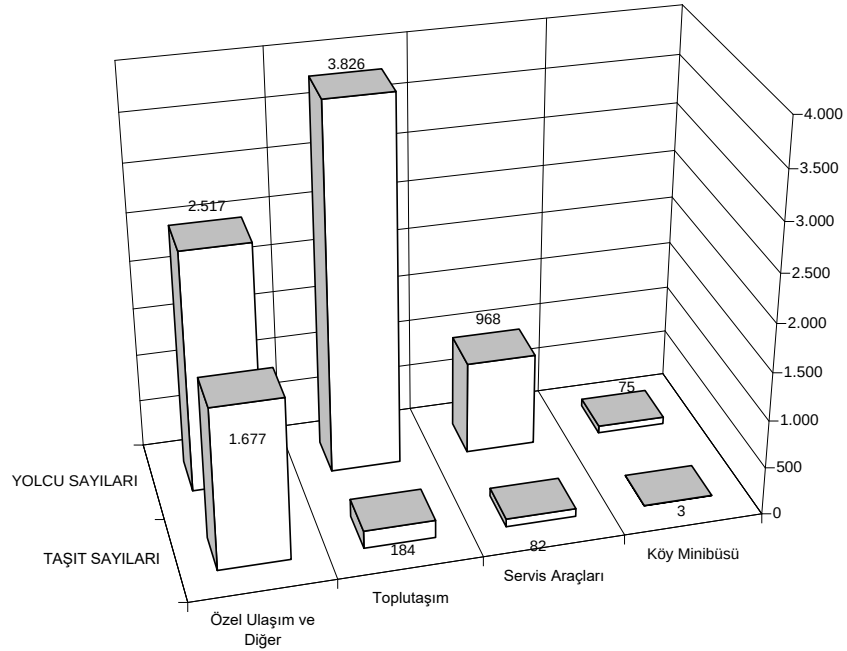
## Merkeze Gidenler



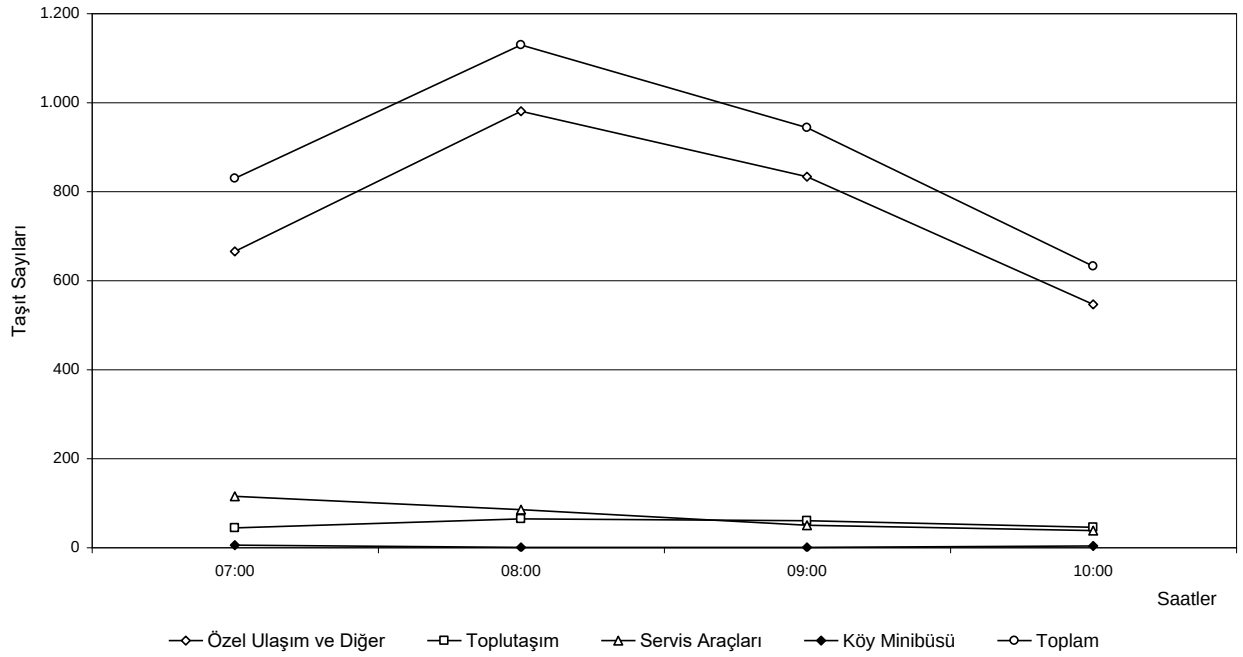
## Çevreye Gidenler



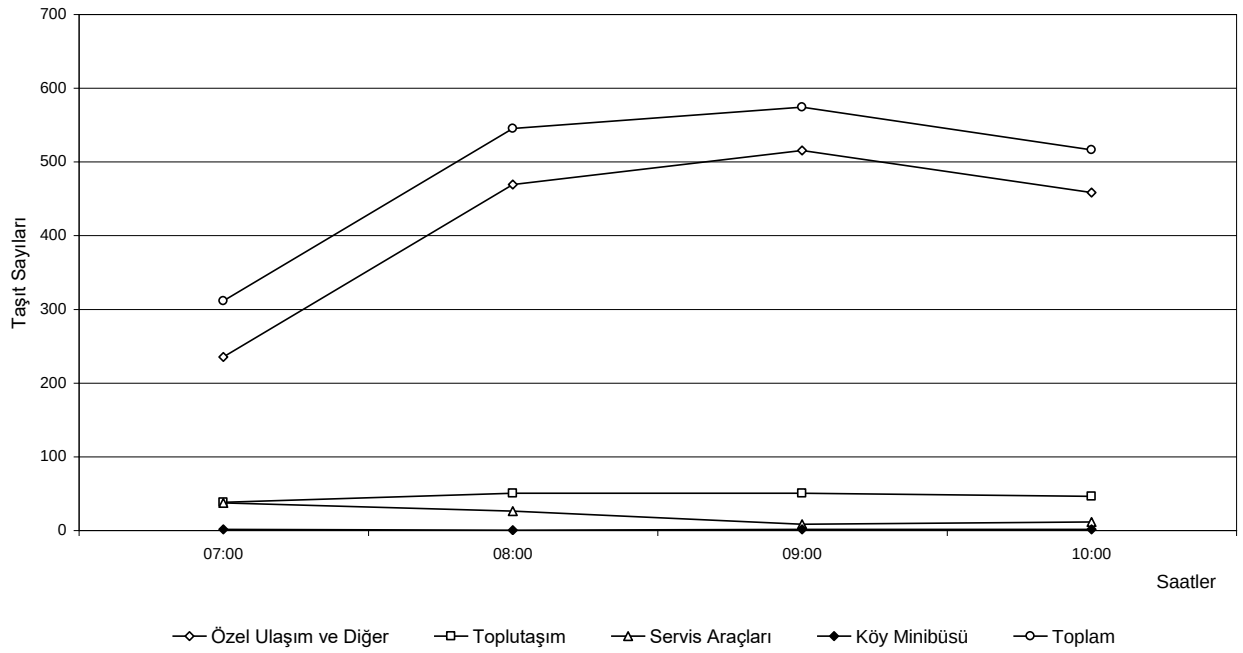


**Sayım Noktası: 2****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

## Merkez'e Gidenler

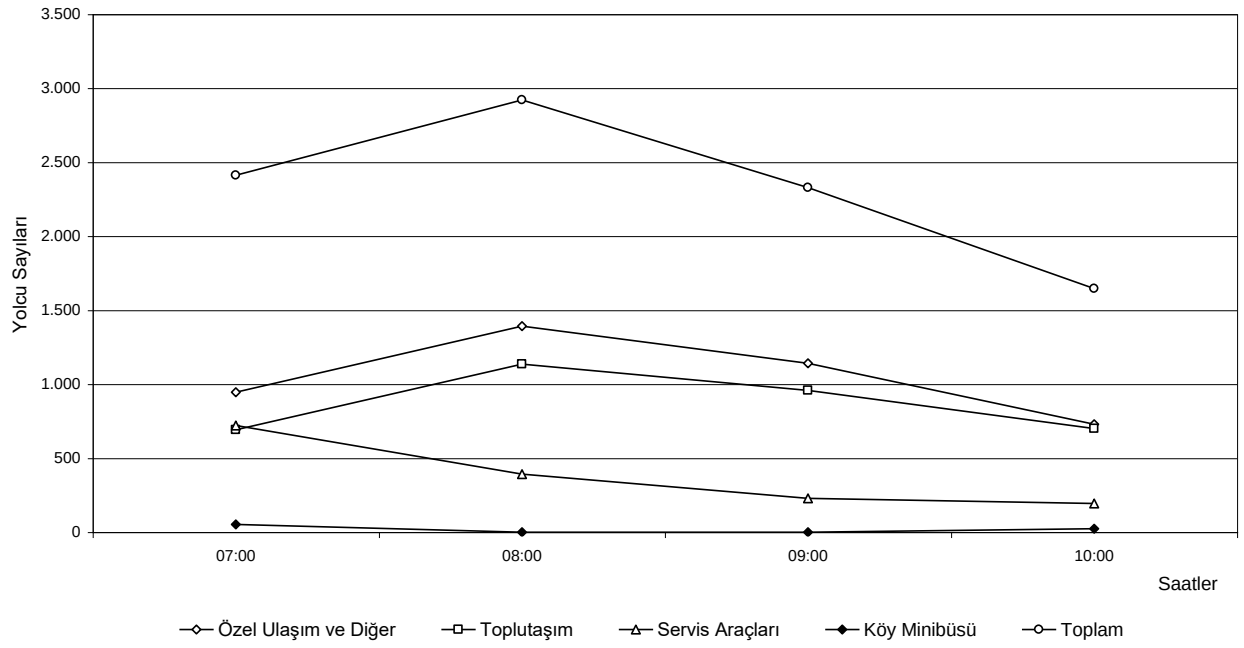


## Çevreye Gidenler

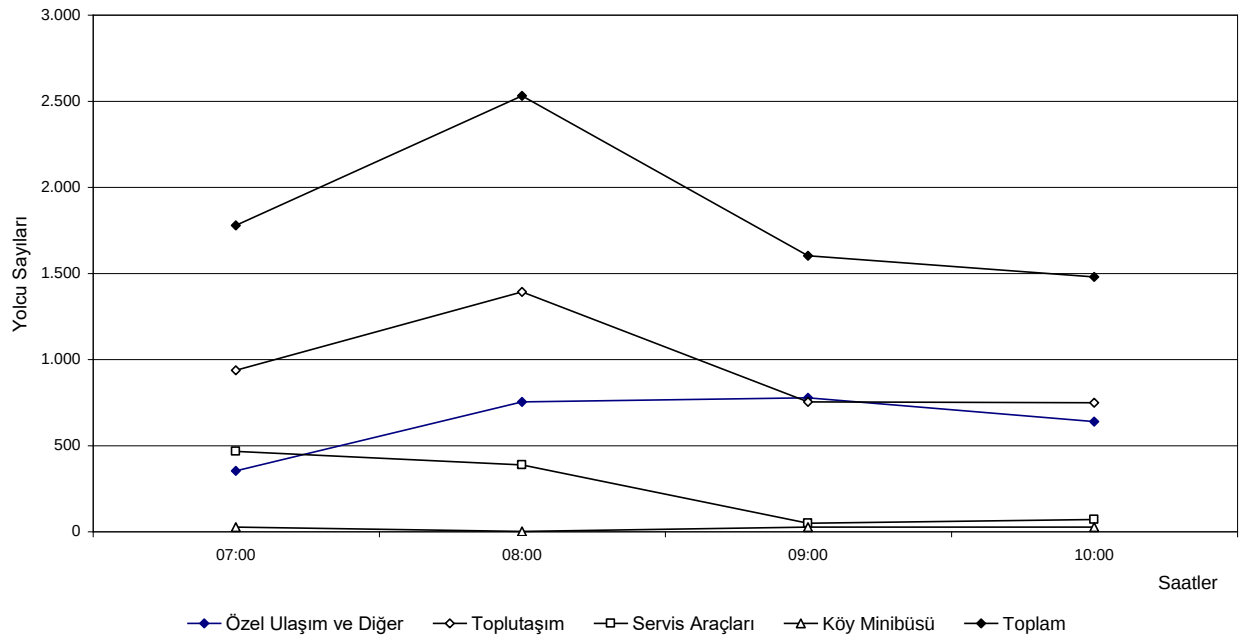


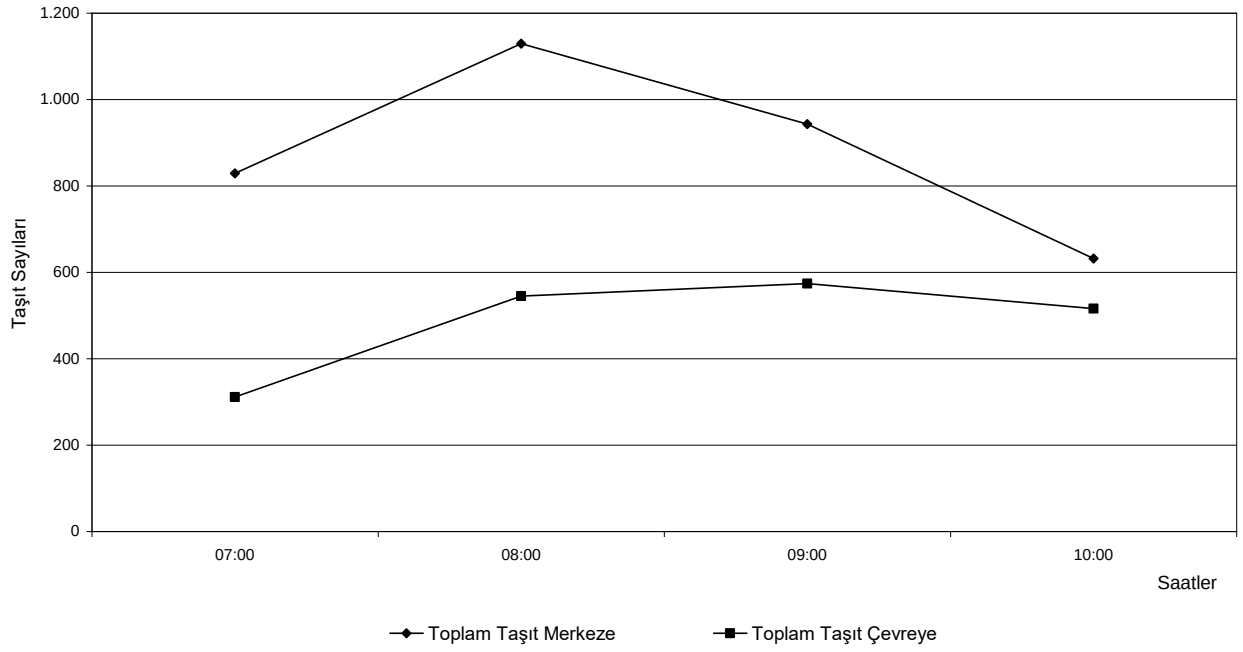
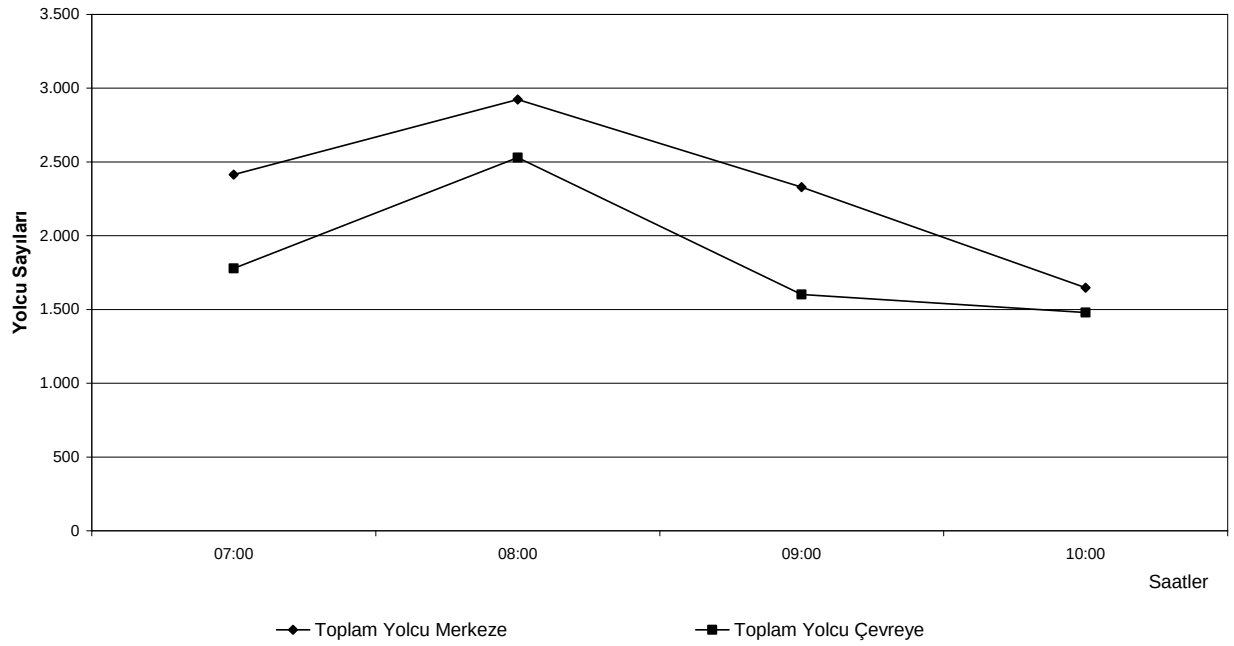


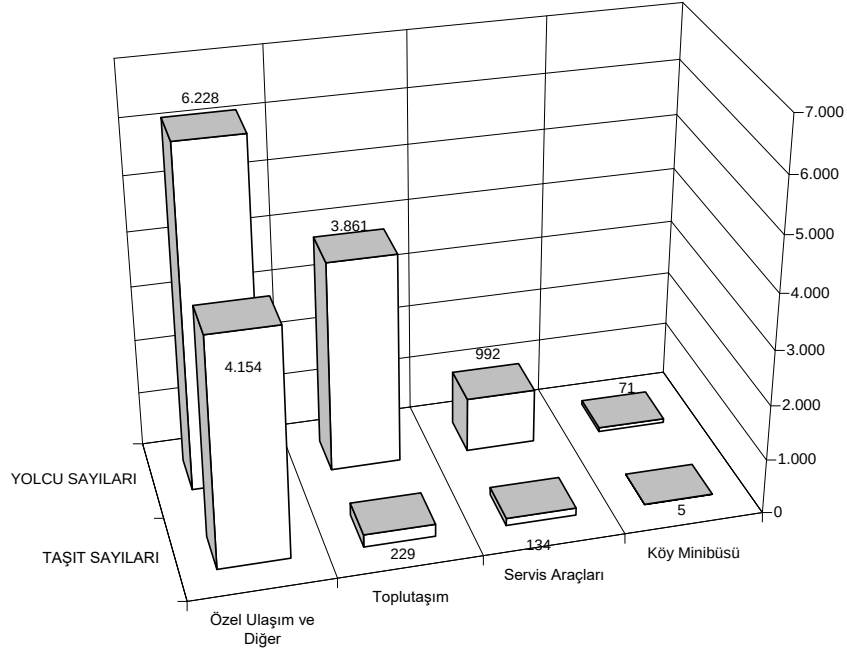
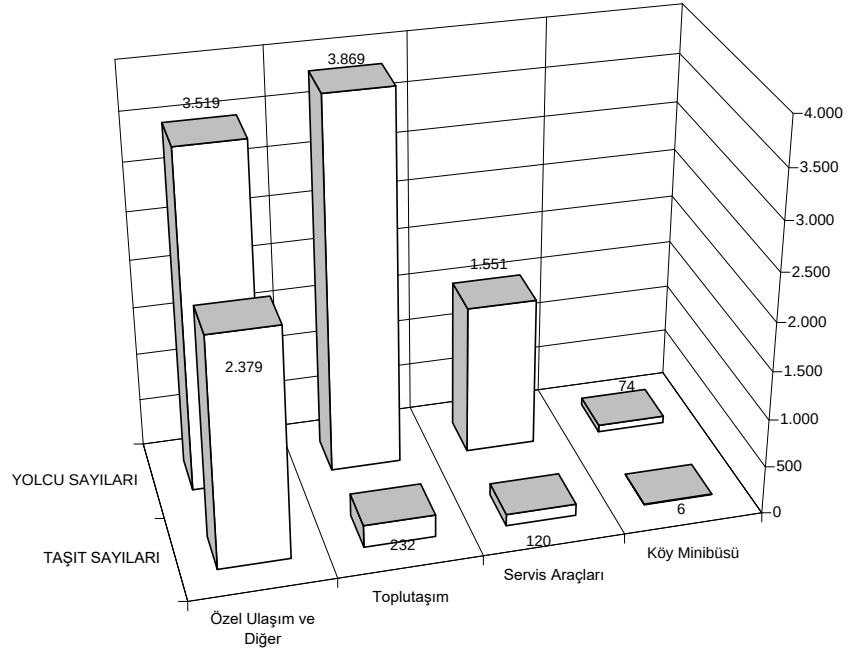
## Merkeze Gidenler

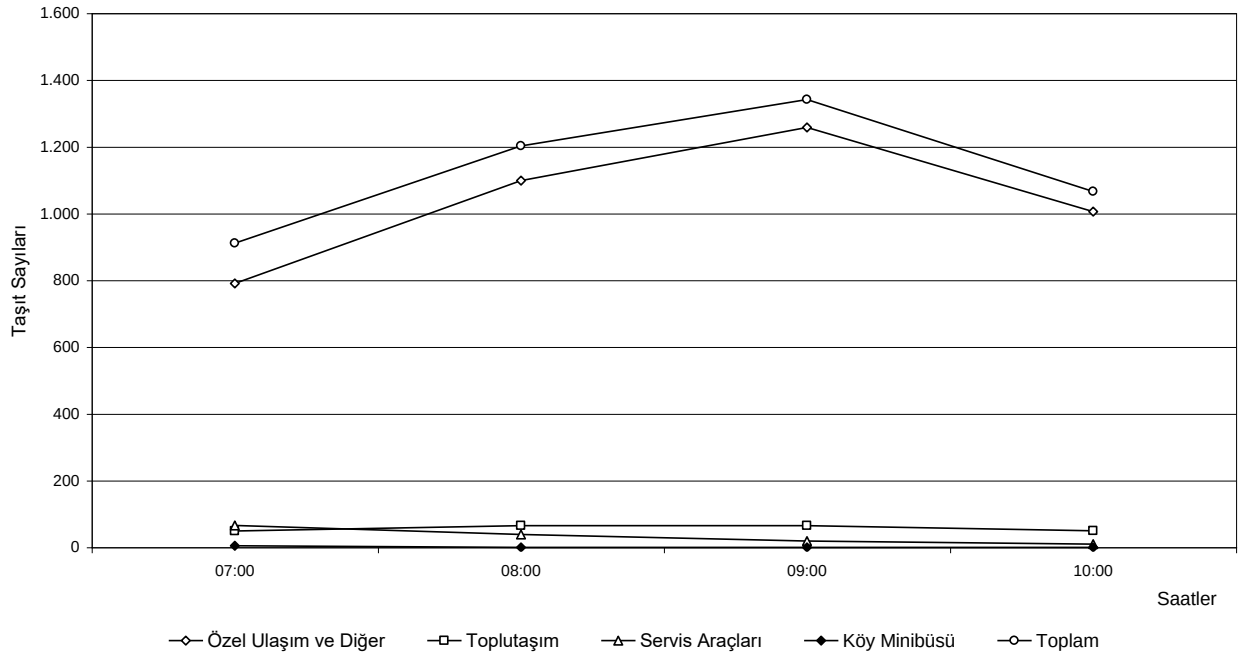
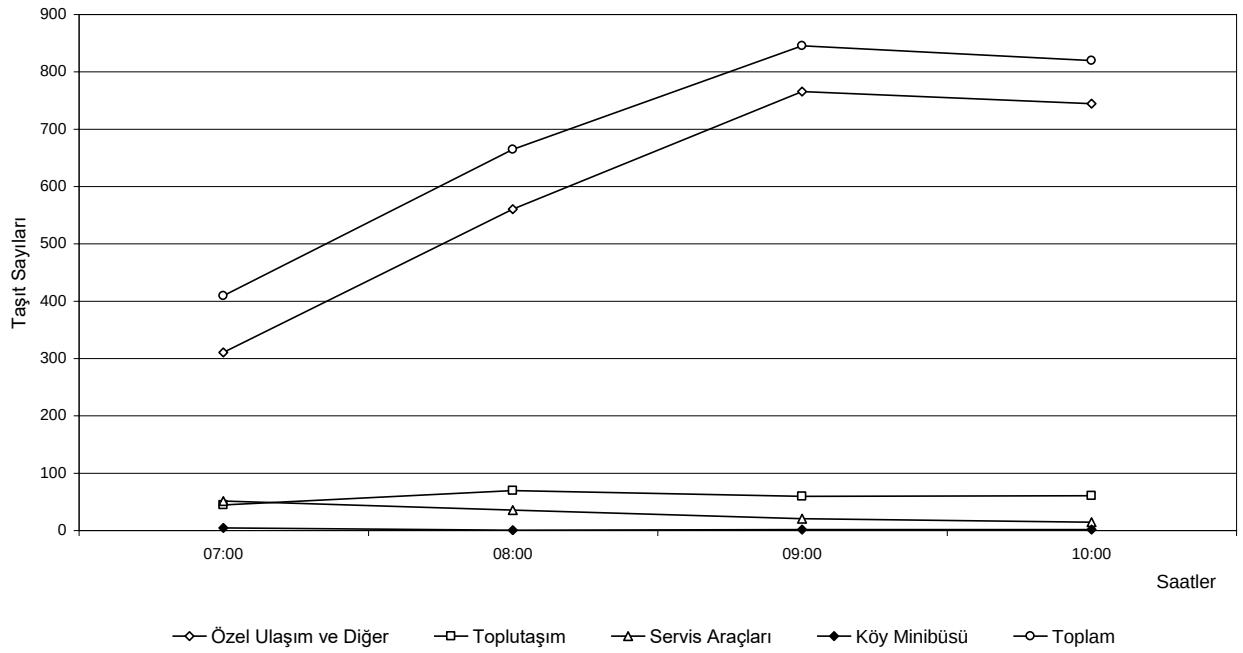


## Çevreye Gidenler

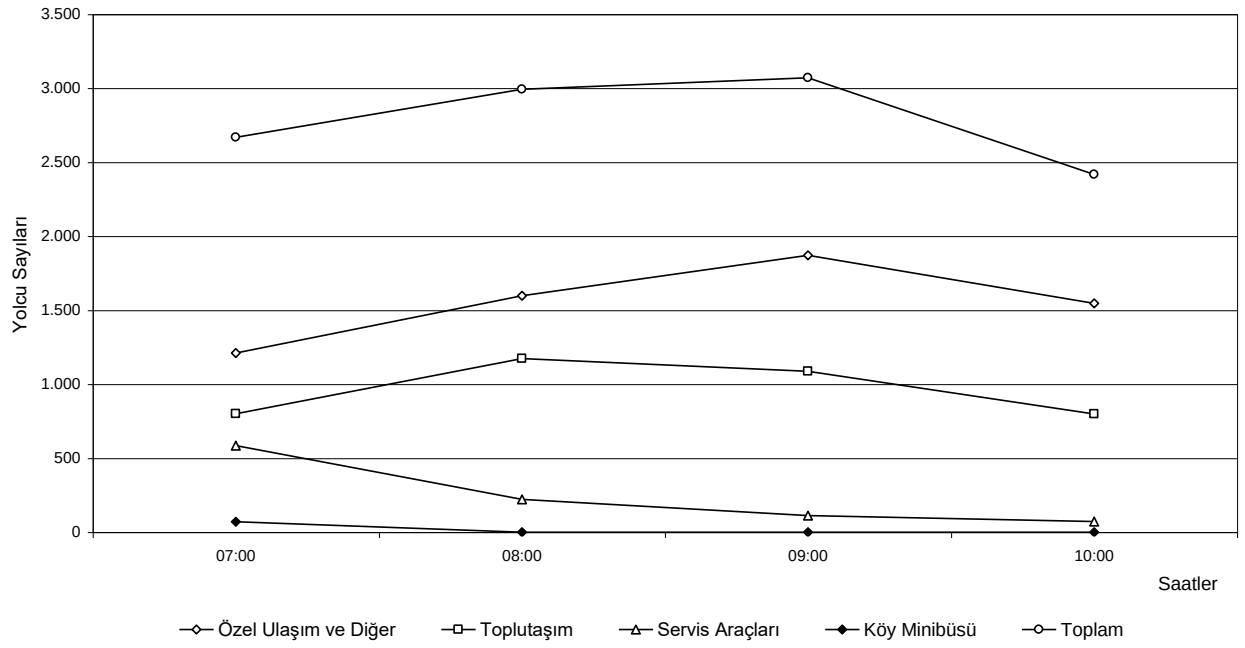


**Taşıt Hacimleri****Yolcu Hacimleri**

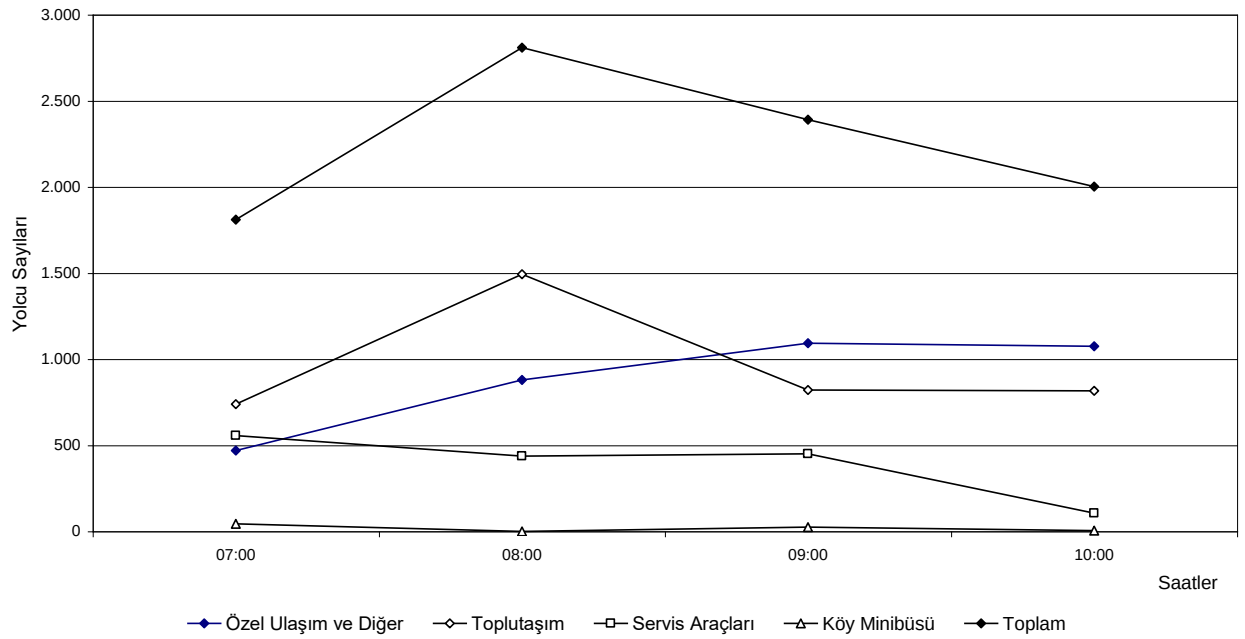
**Sayım Noktası: 3****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

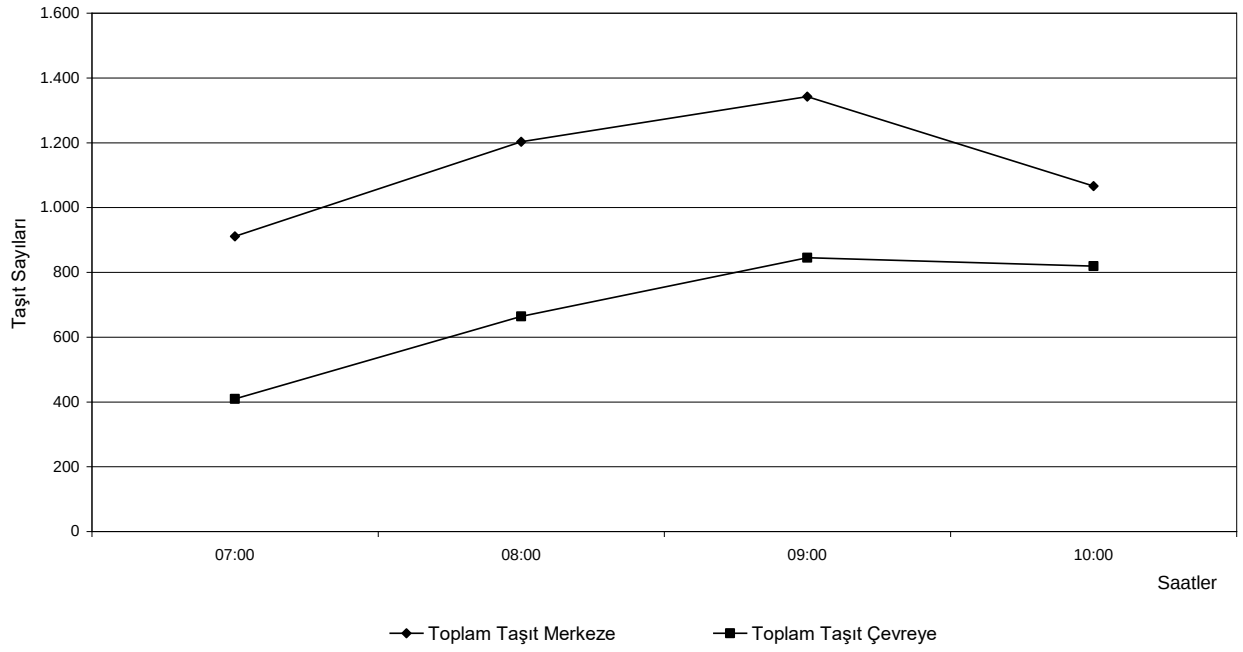
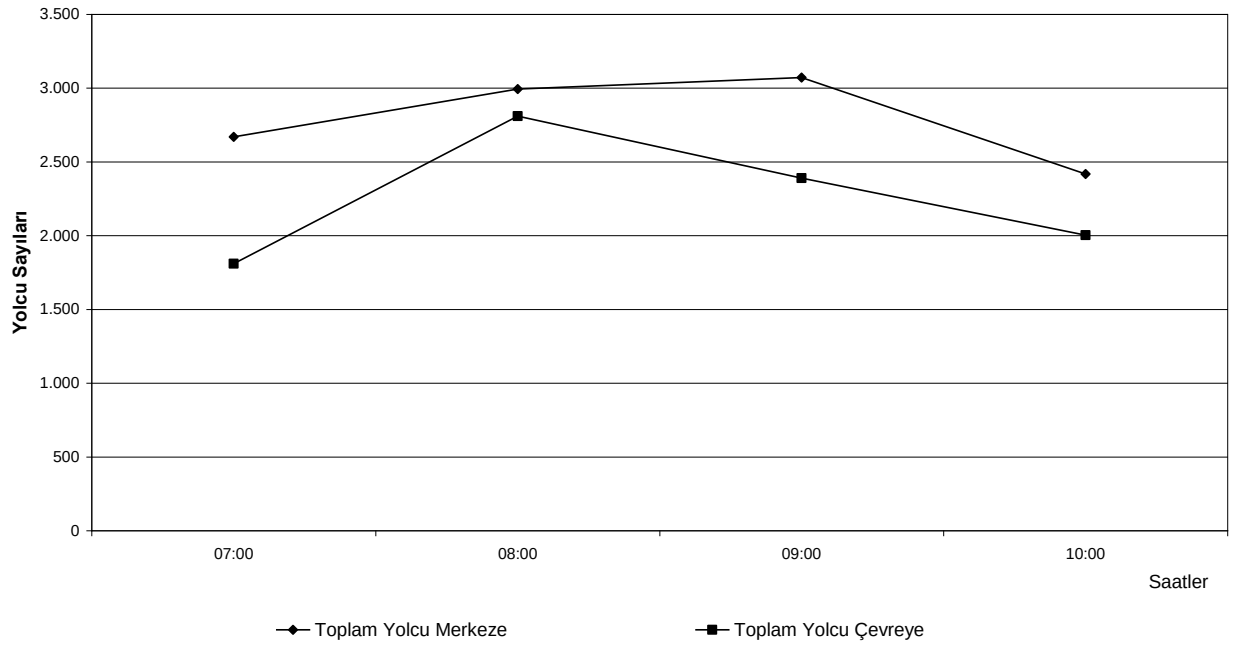
**Merkeze Gidenler****Çevreye Gidenler**

## Merkeze Gidenler

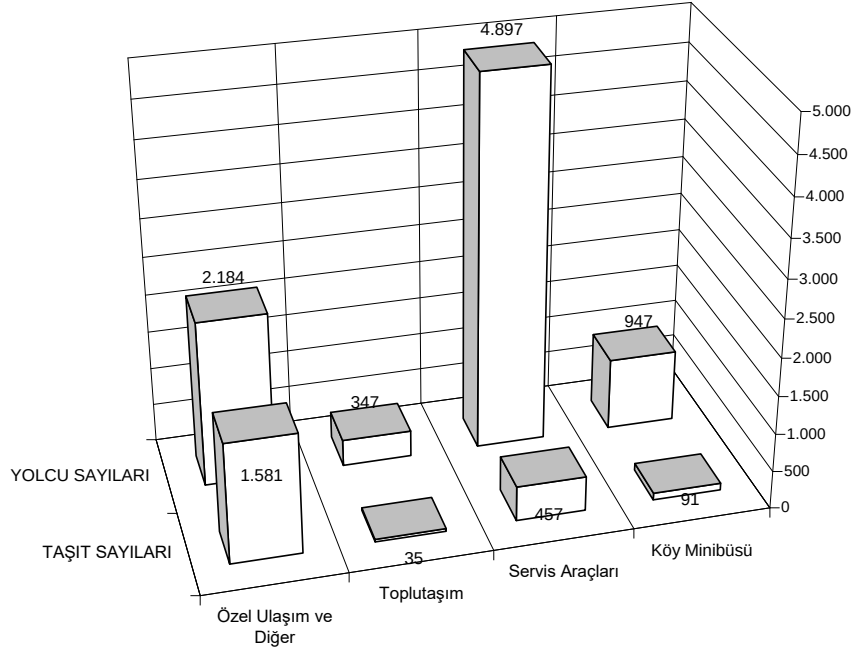
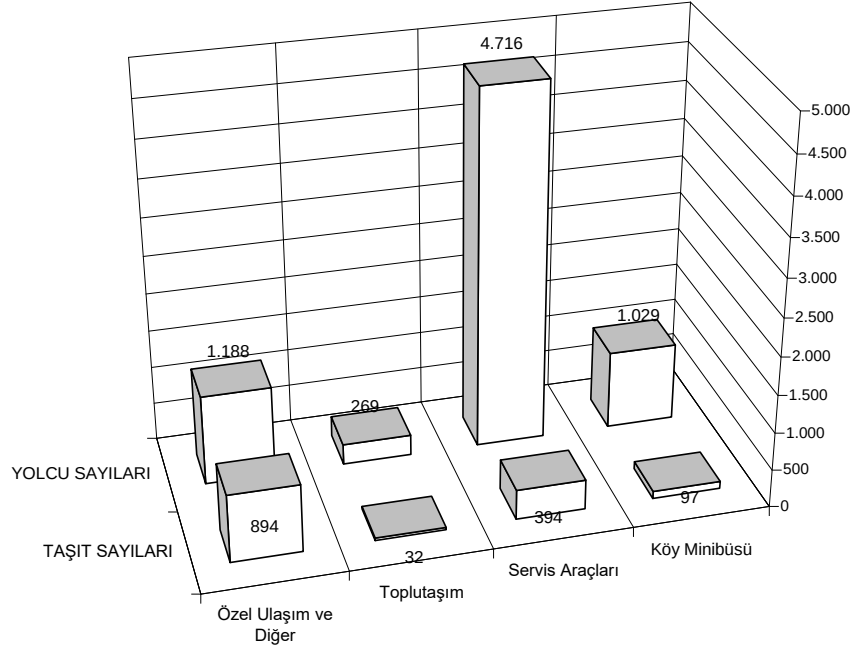


## Çevreye Gidenler

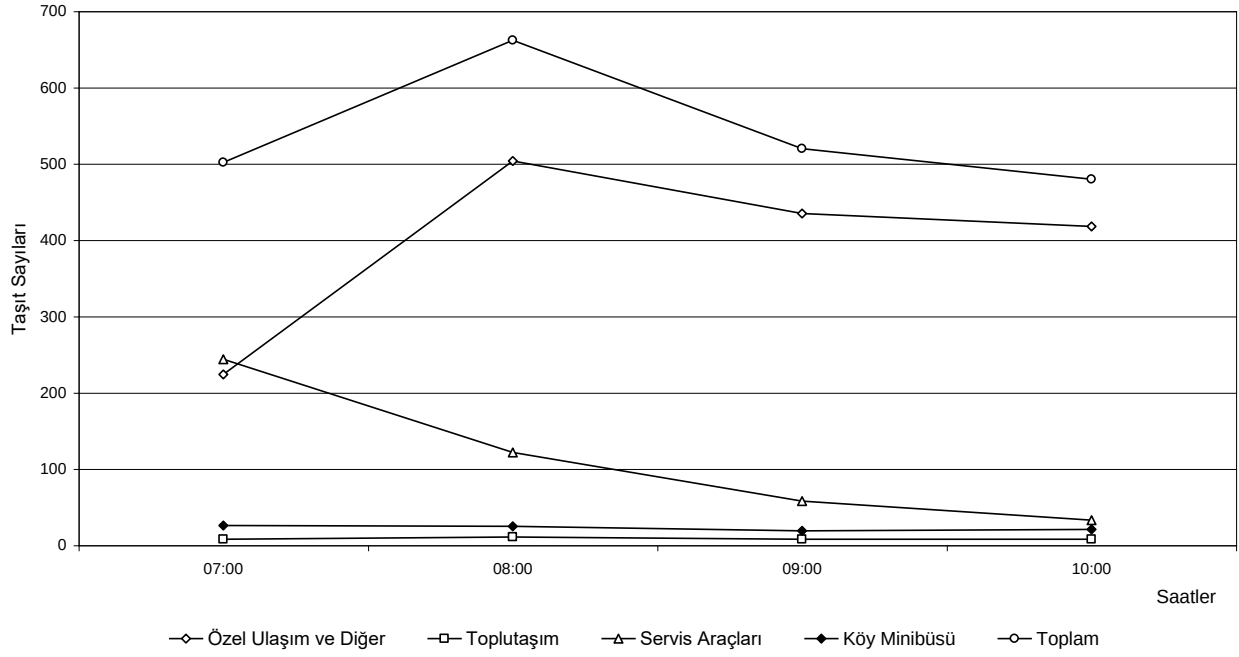


**Taşıt Hacimleri****Yolcu Hacimleri**

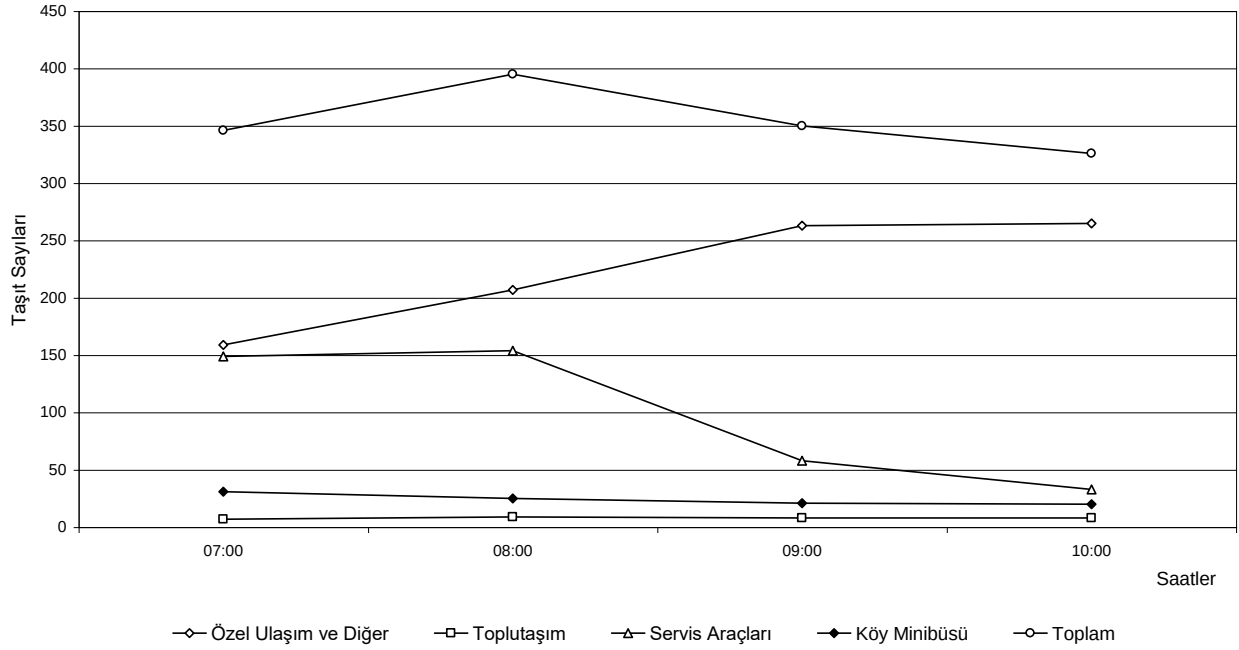


**Sayım Noktası: 4****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

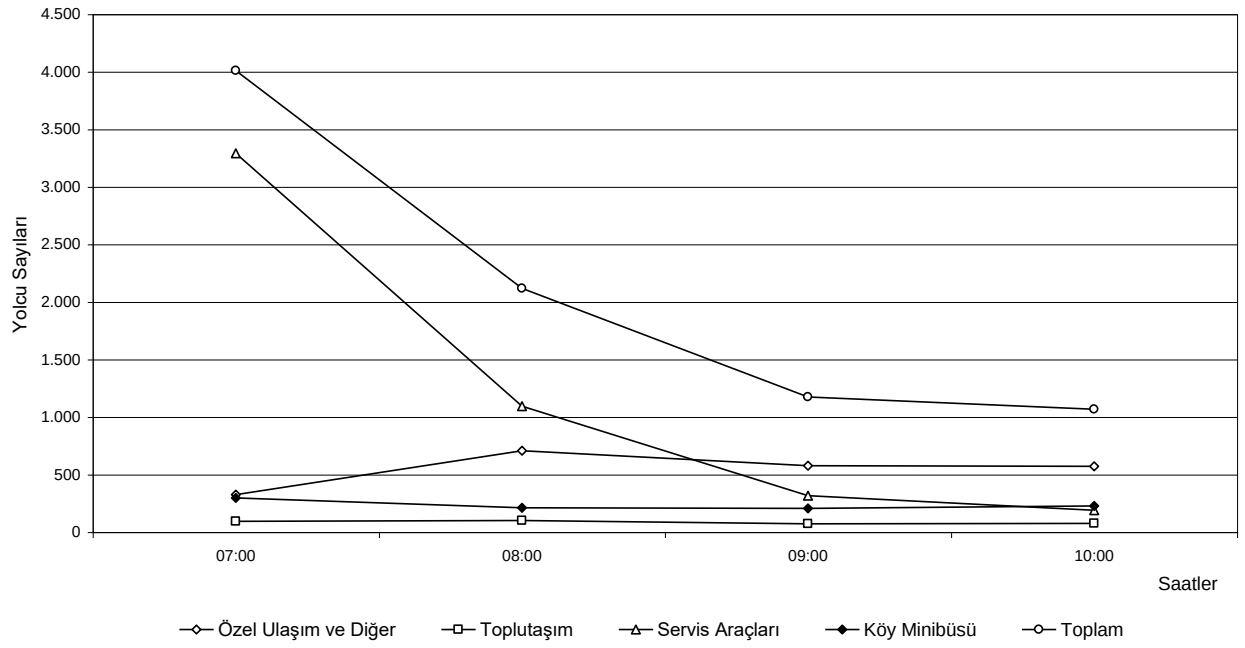
## Merkeze Gidenler



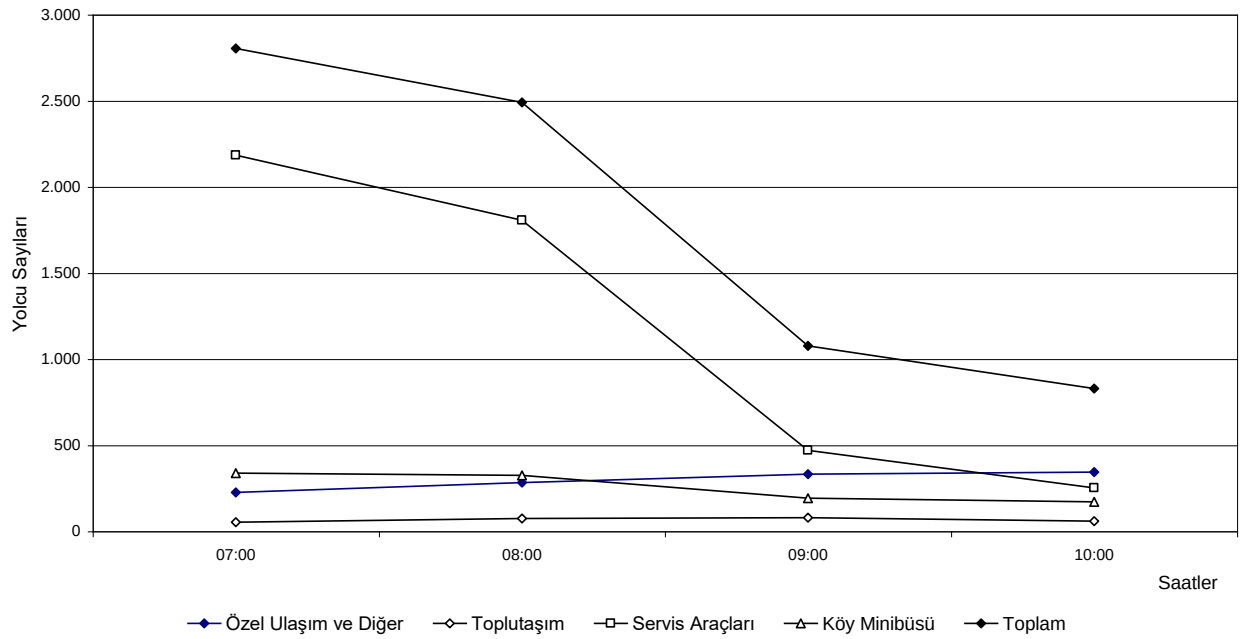
## Çevreye Gidenler

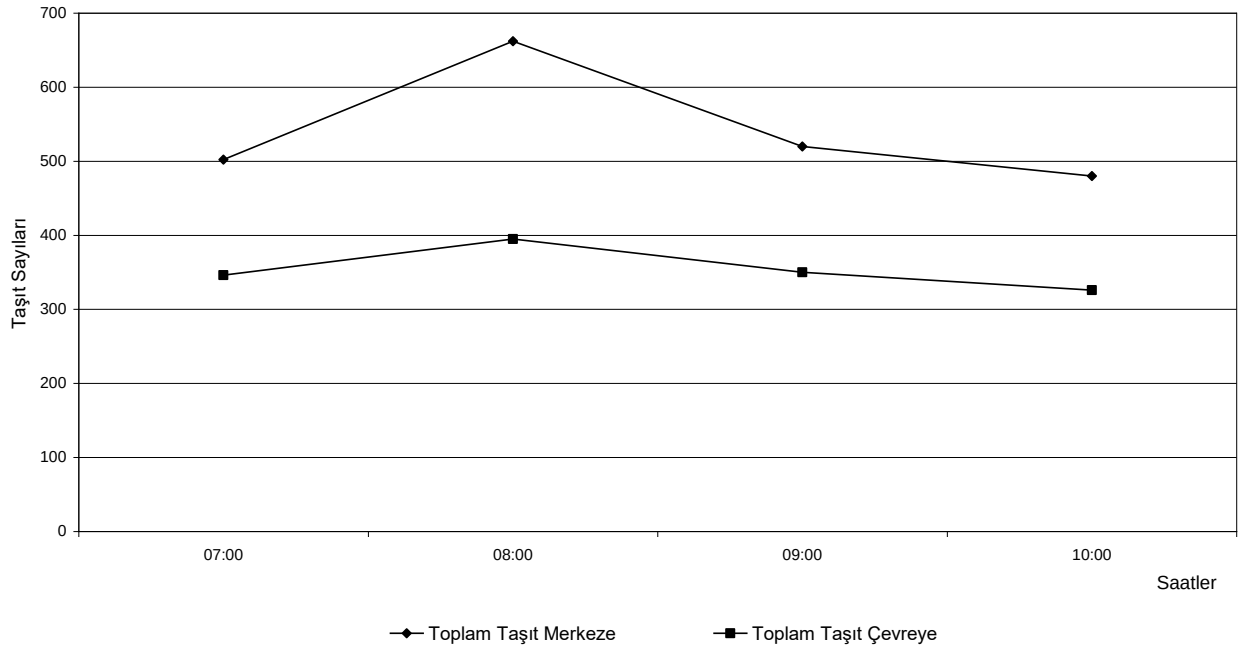
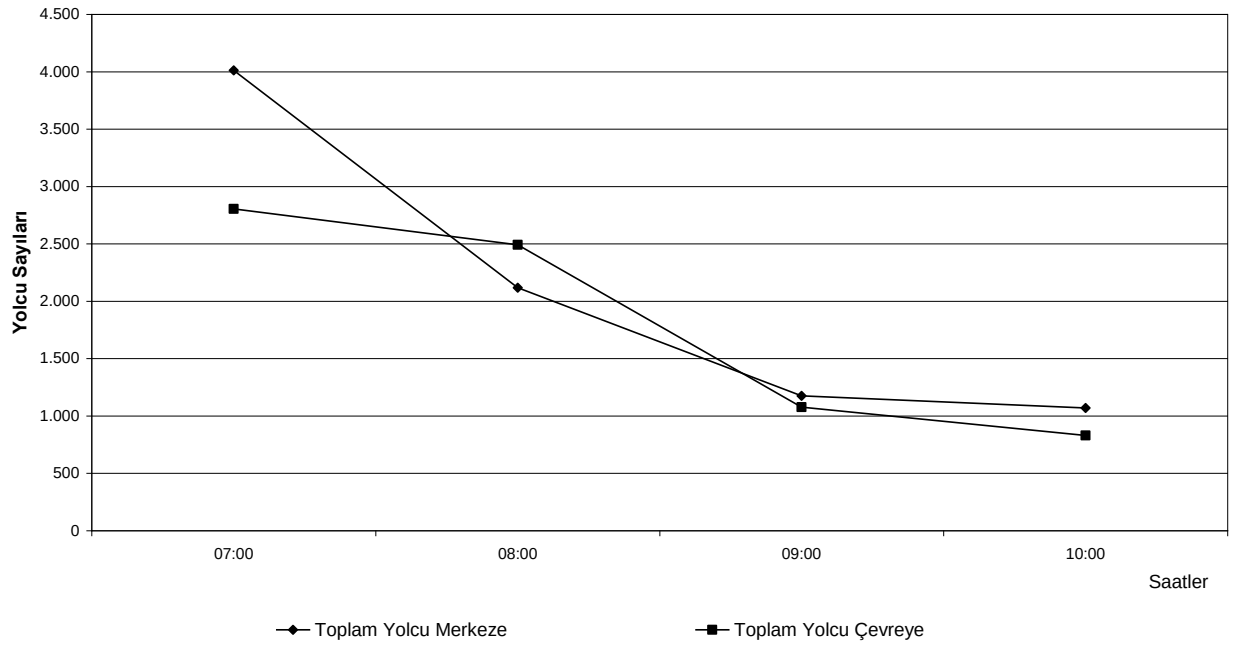


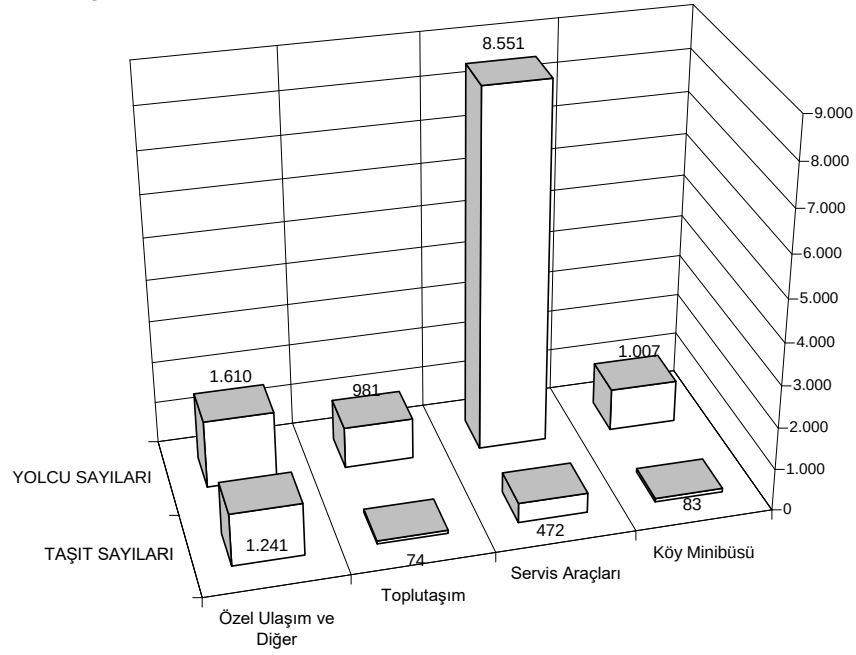
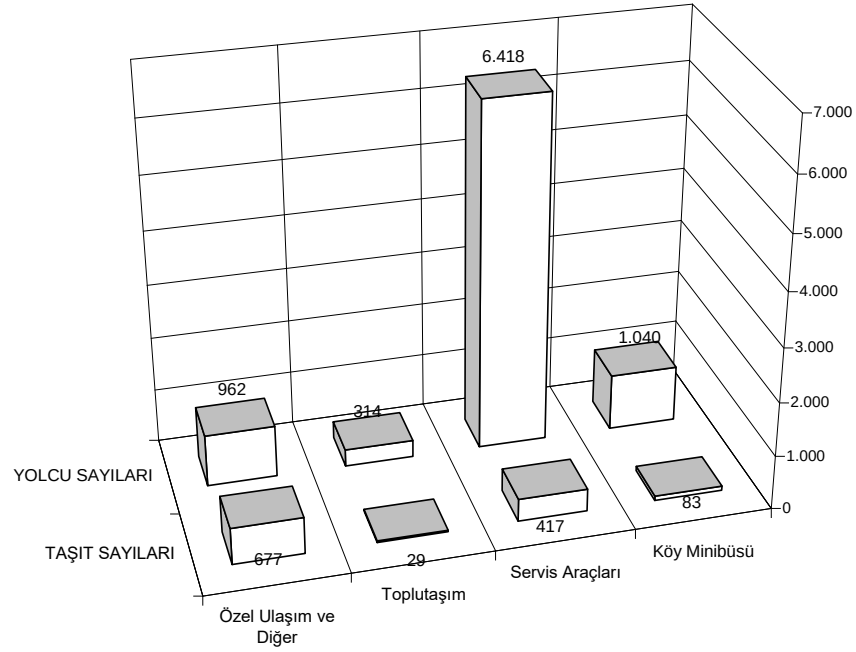
## Merkeze Gidenler



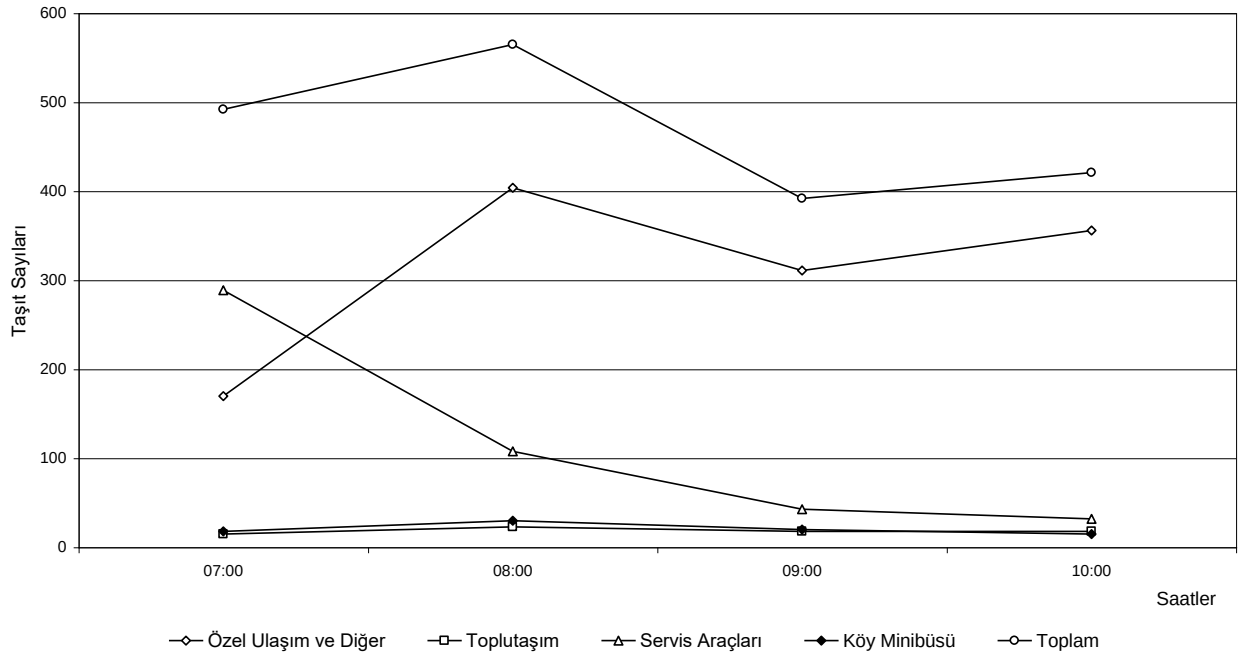
## Çevreye Gidenler



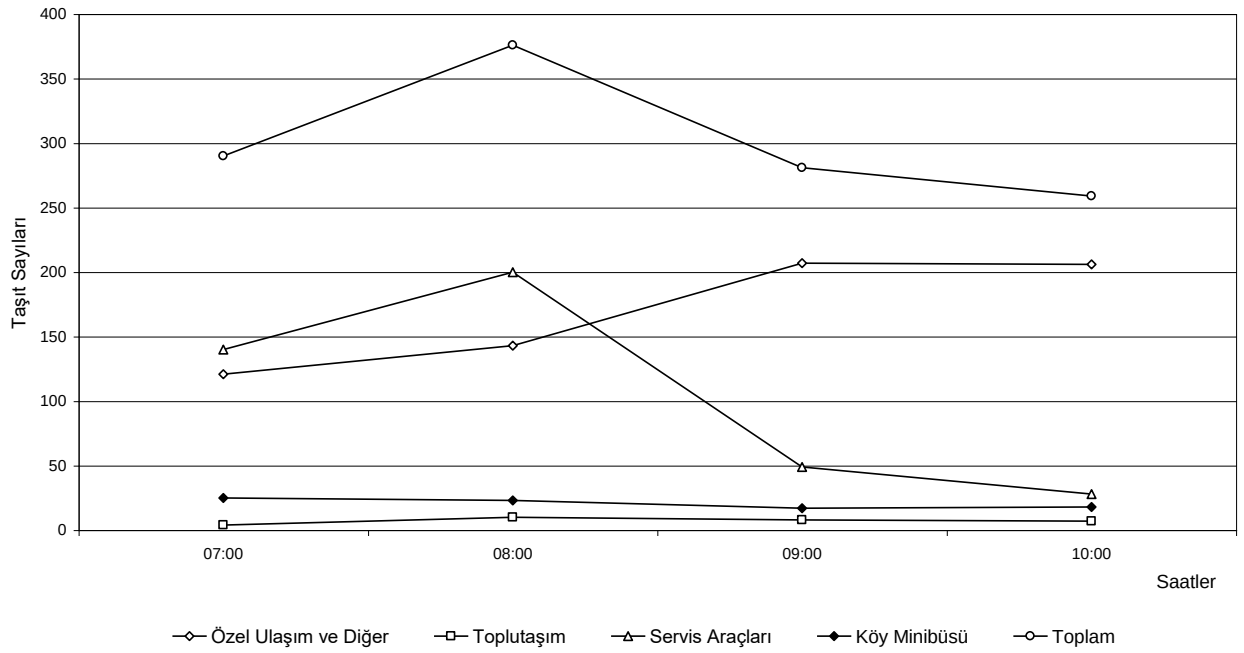
**Taşıt Hacimleri****Yolcu Hacimleri**

**Sayım Noktası: 5****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

## Merkeze Gidenler

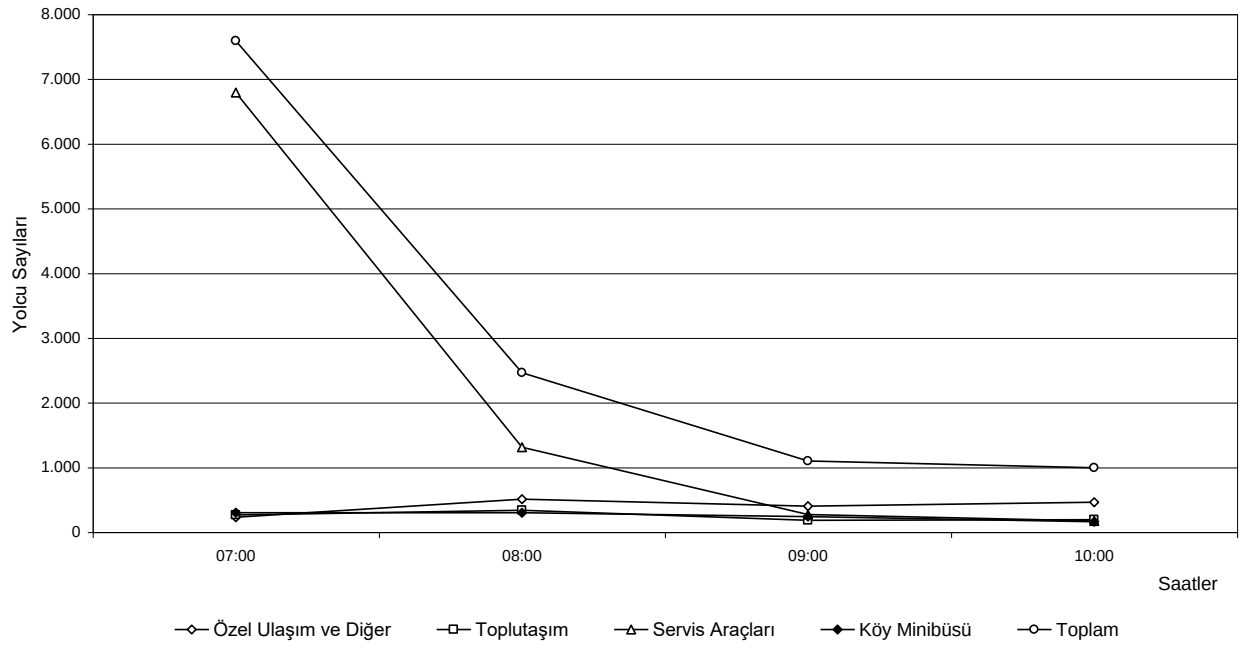


## Çevreye Gidenler

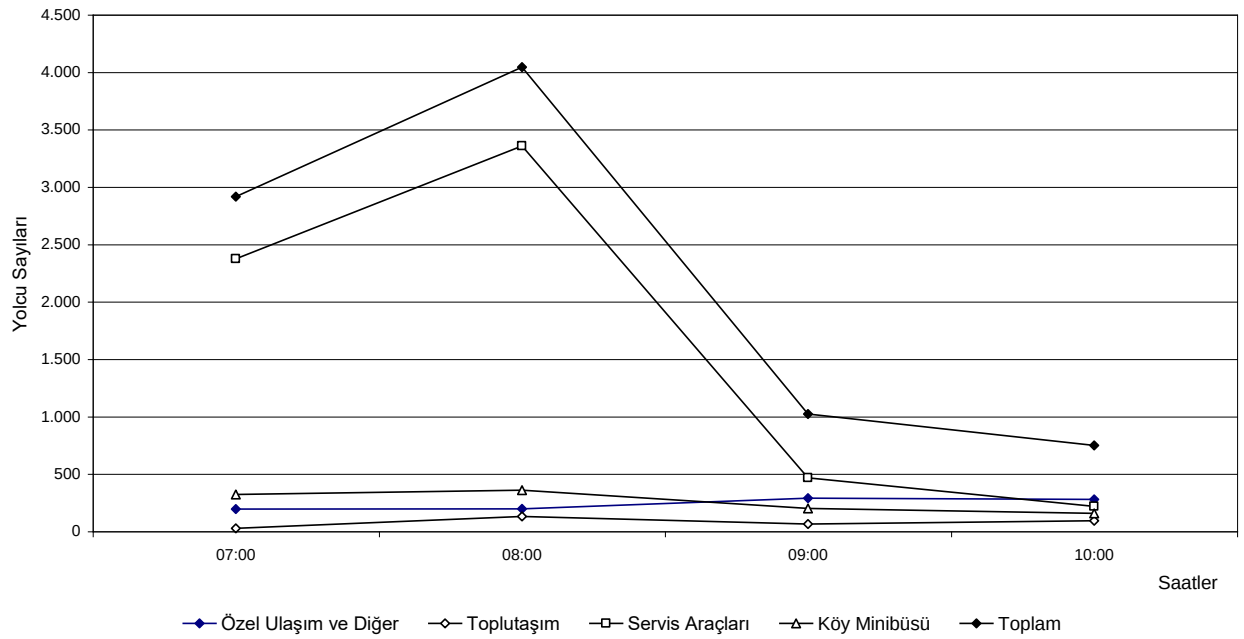




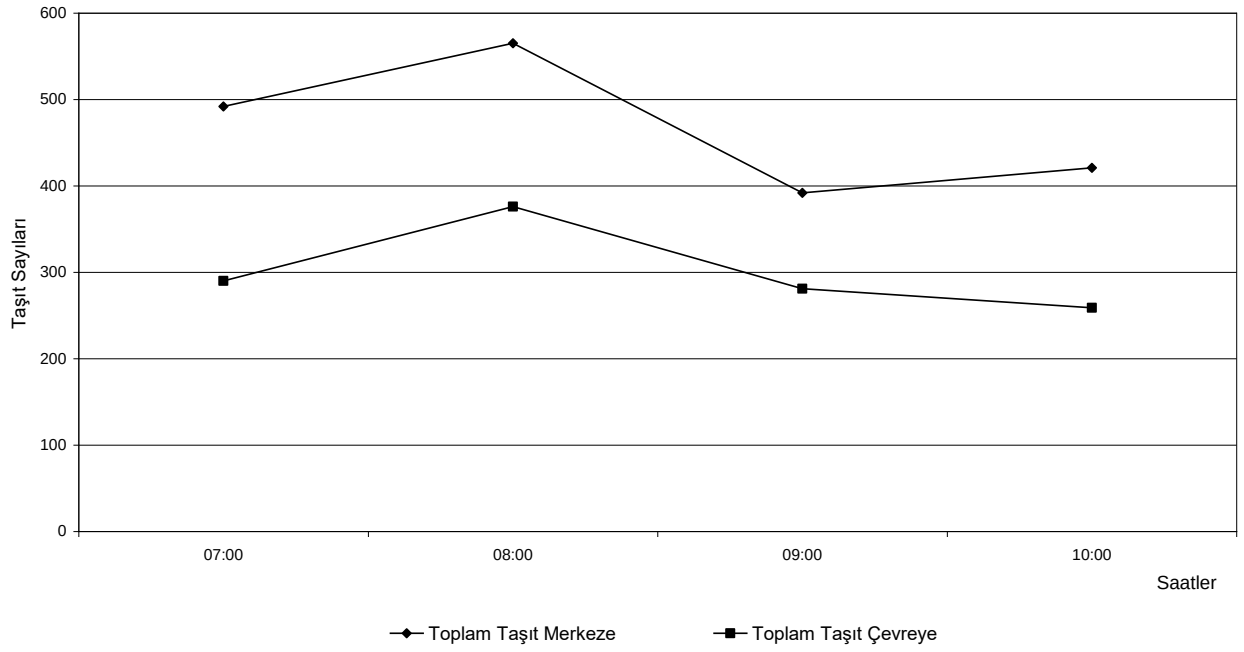
## Merkeze Gidenler



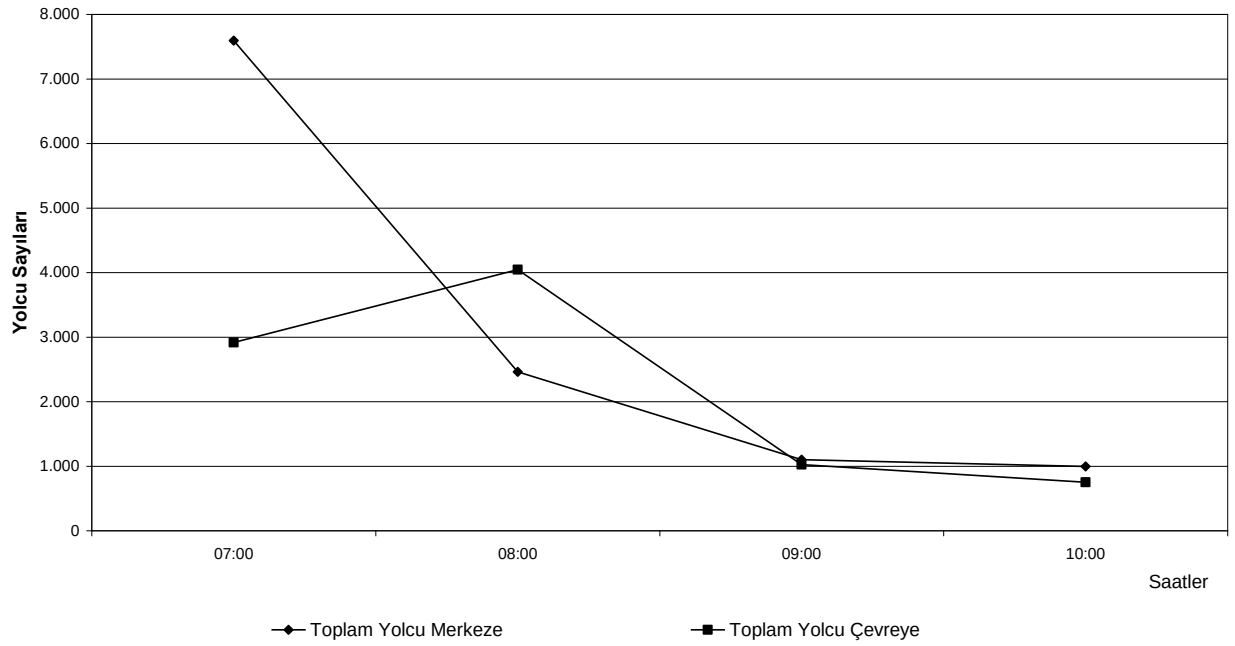
## Çevreye Gidenler

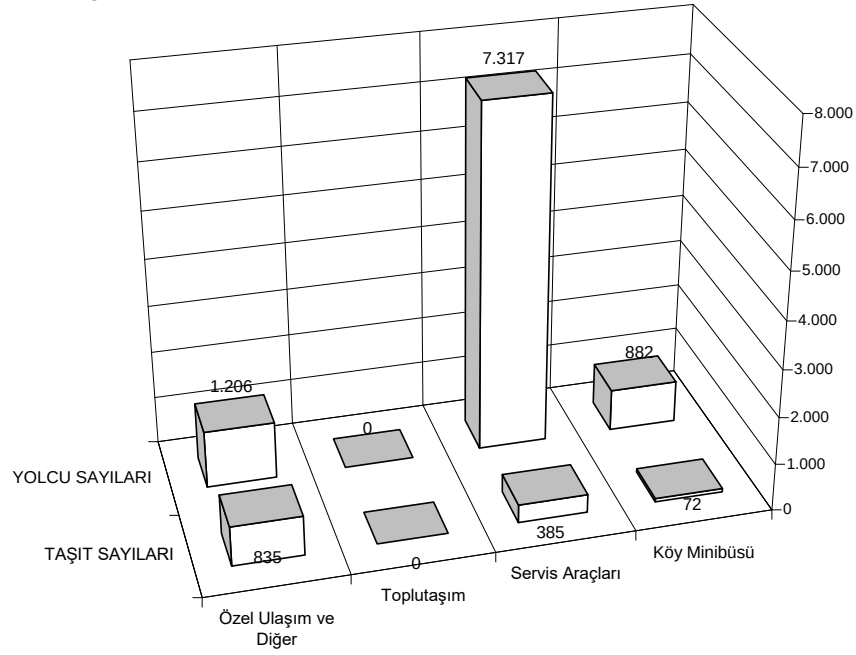
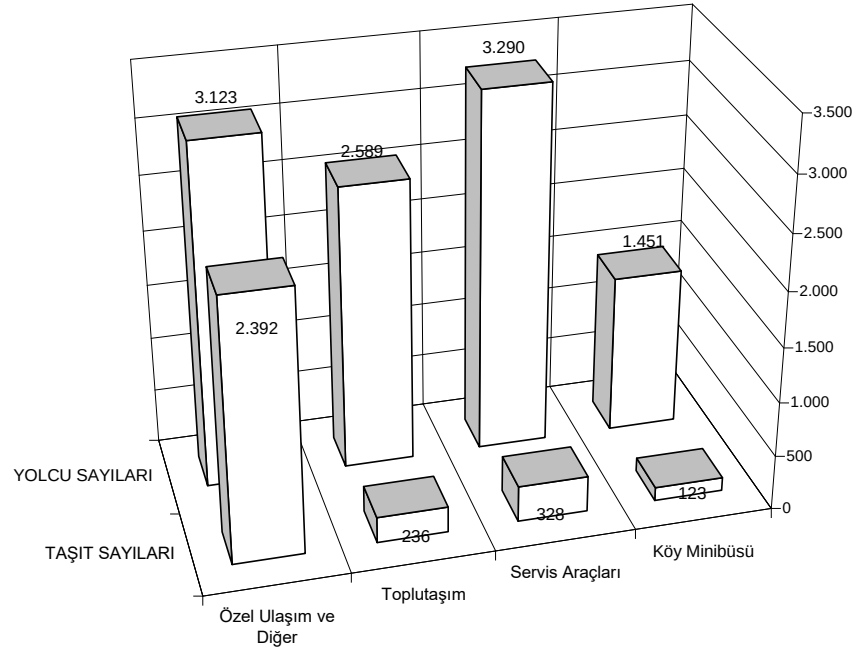


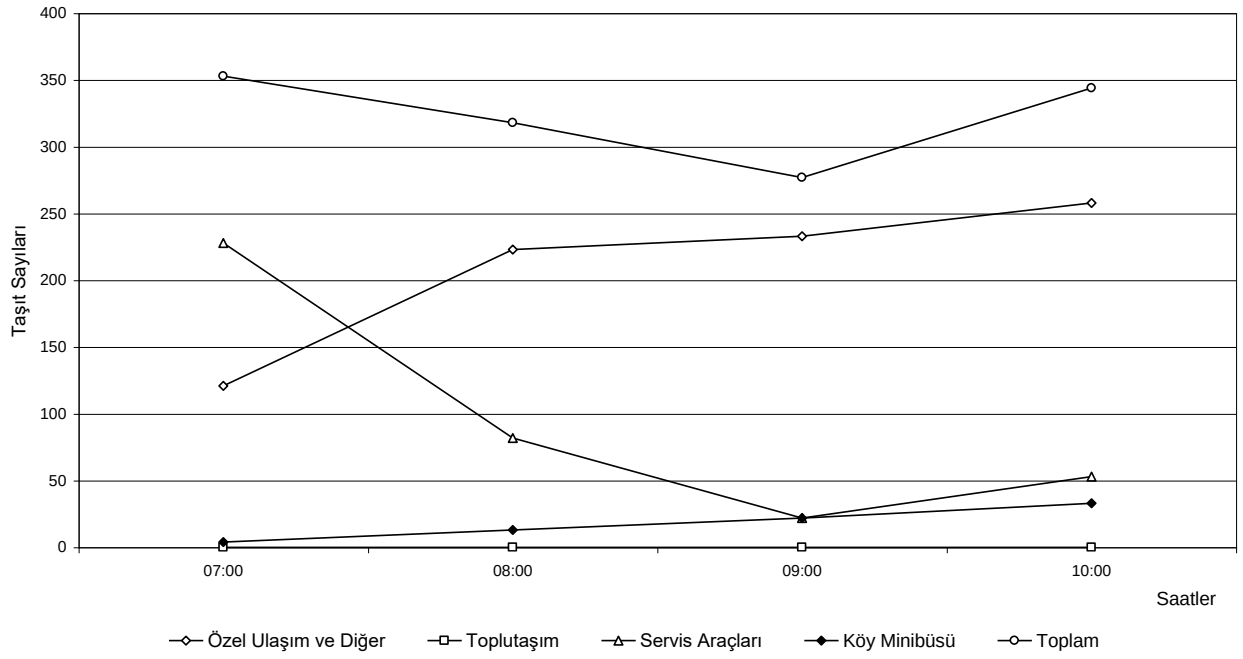
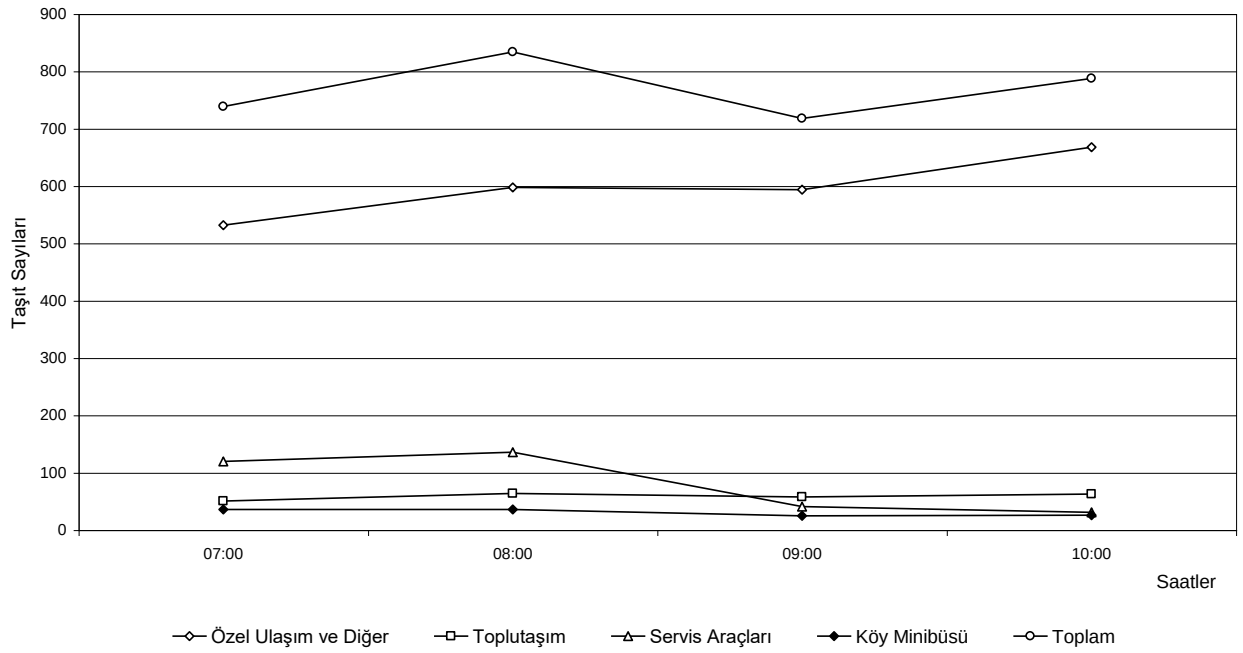
### Taşıt Hacimleri

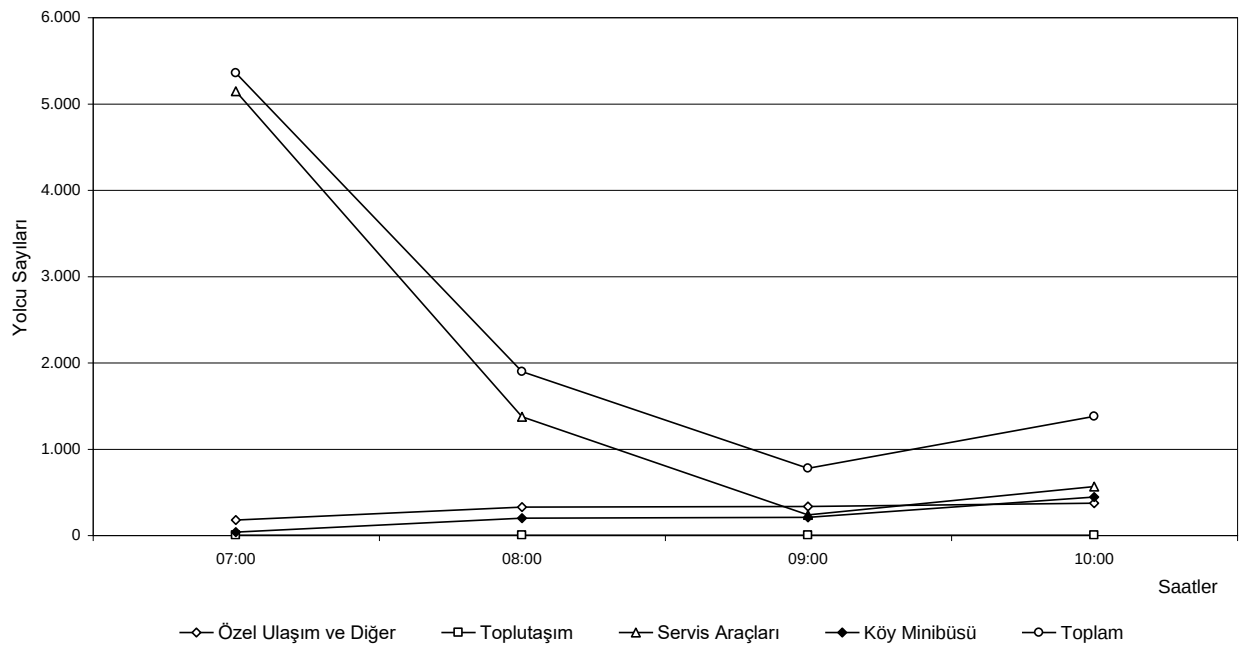
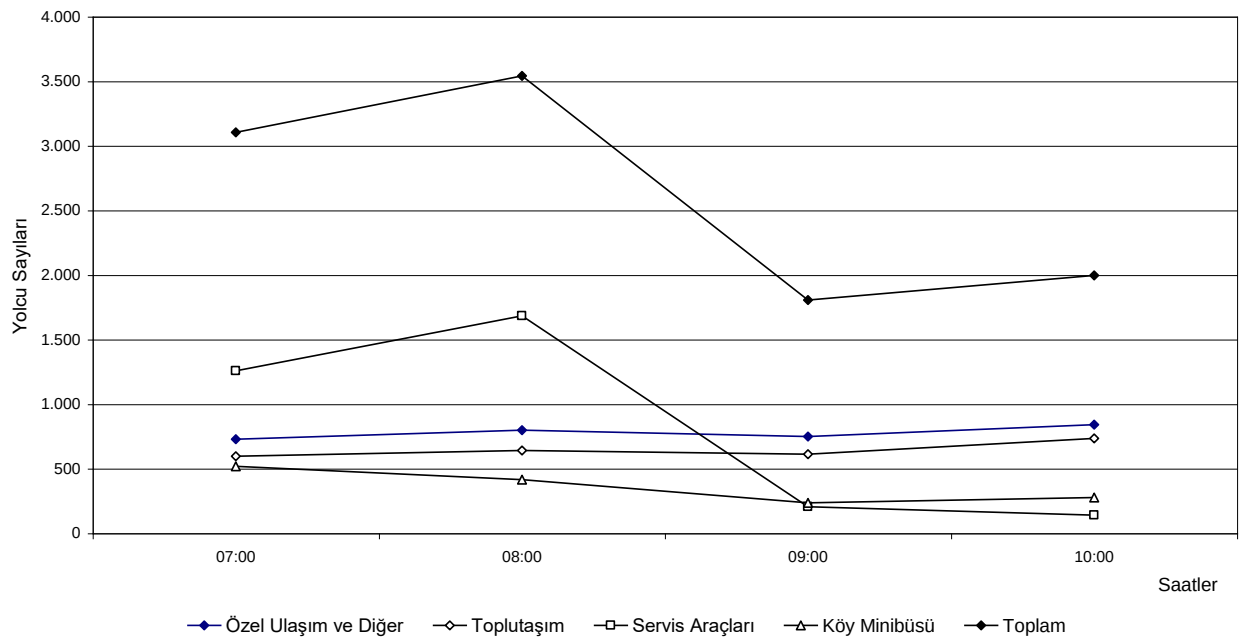


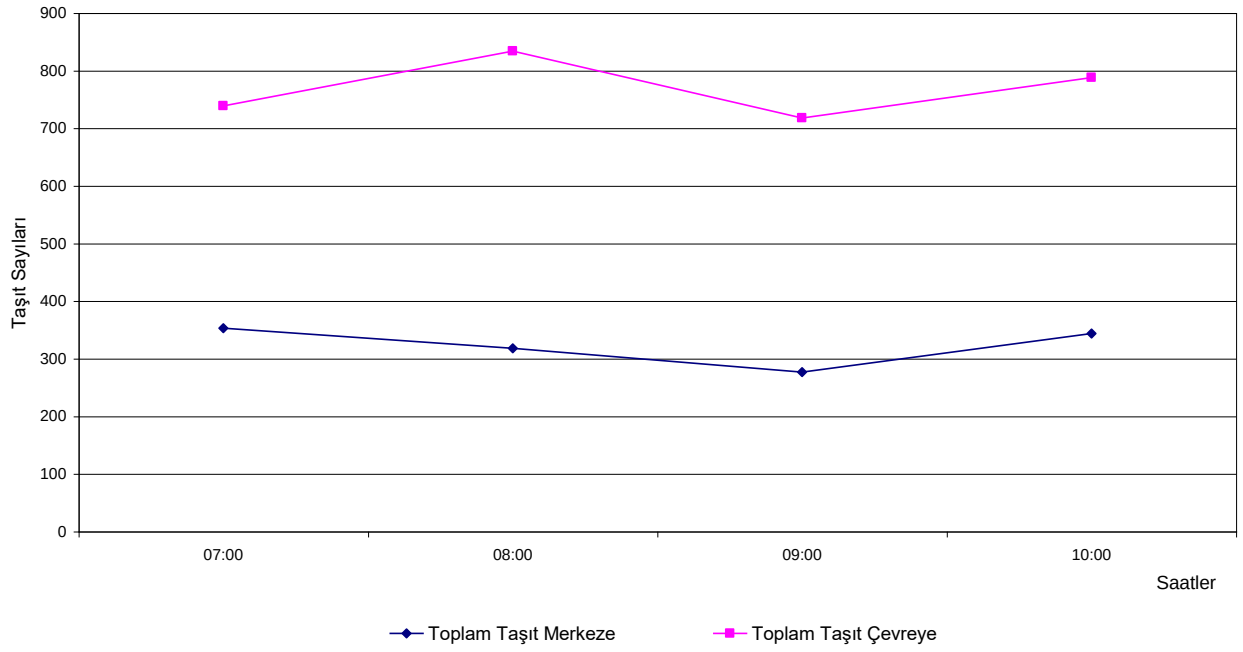
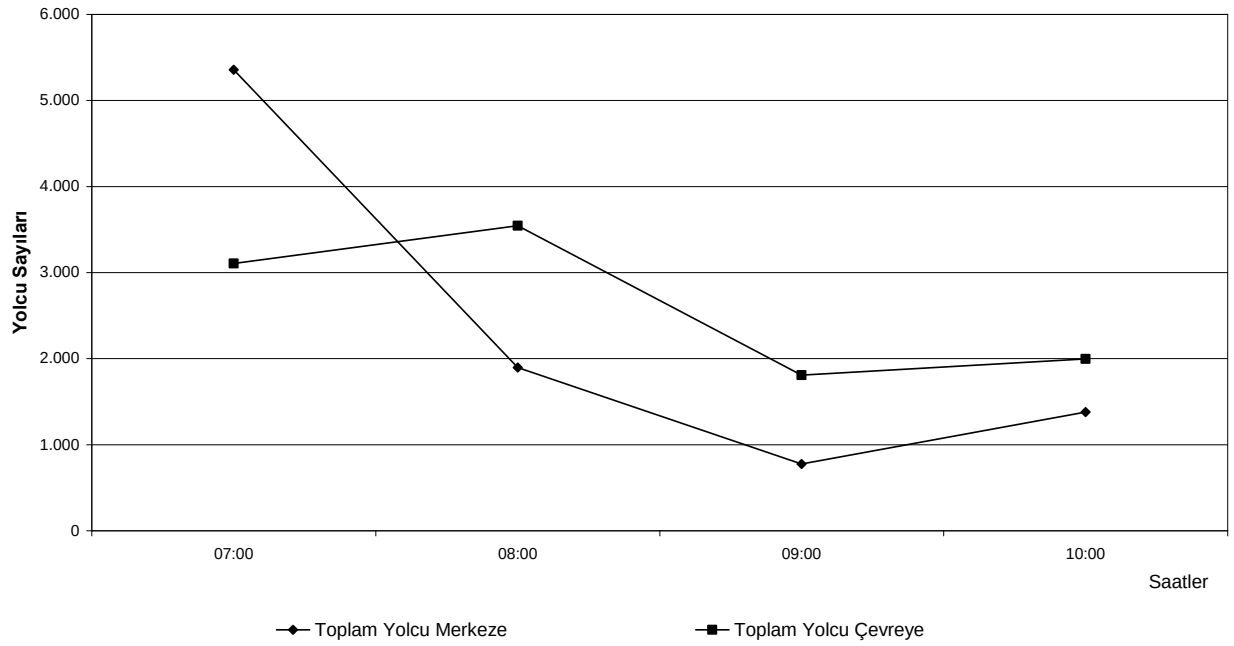
### Yolcu Hacimleri



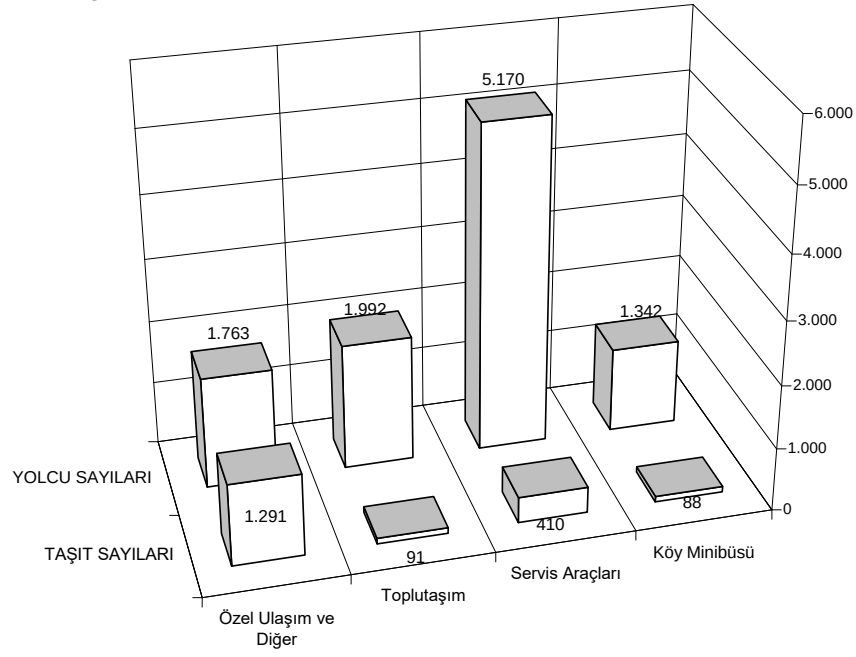
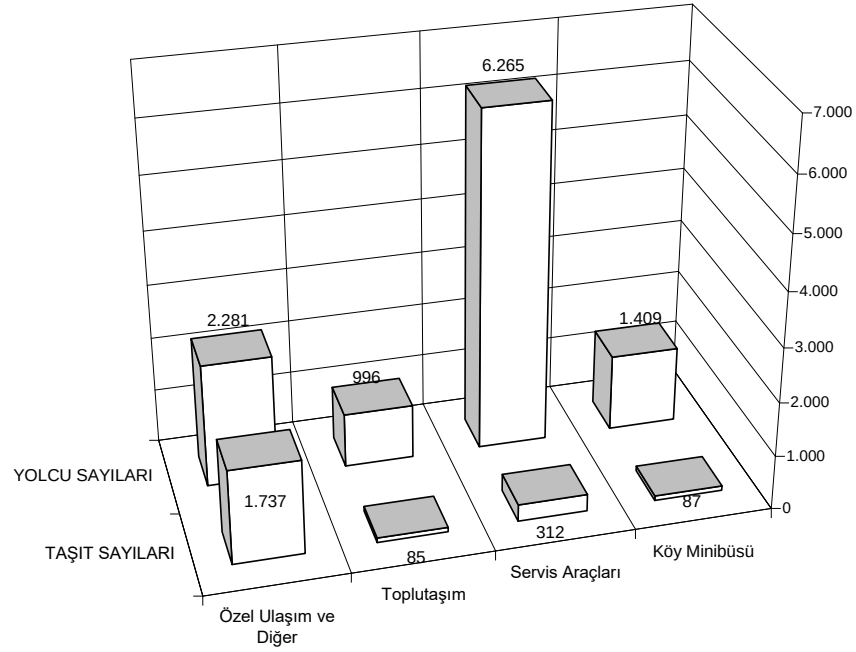
**Sayım Noktası: 6****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

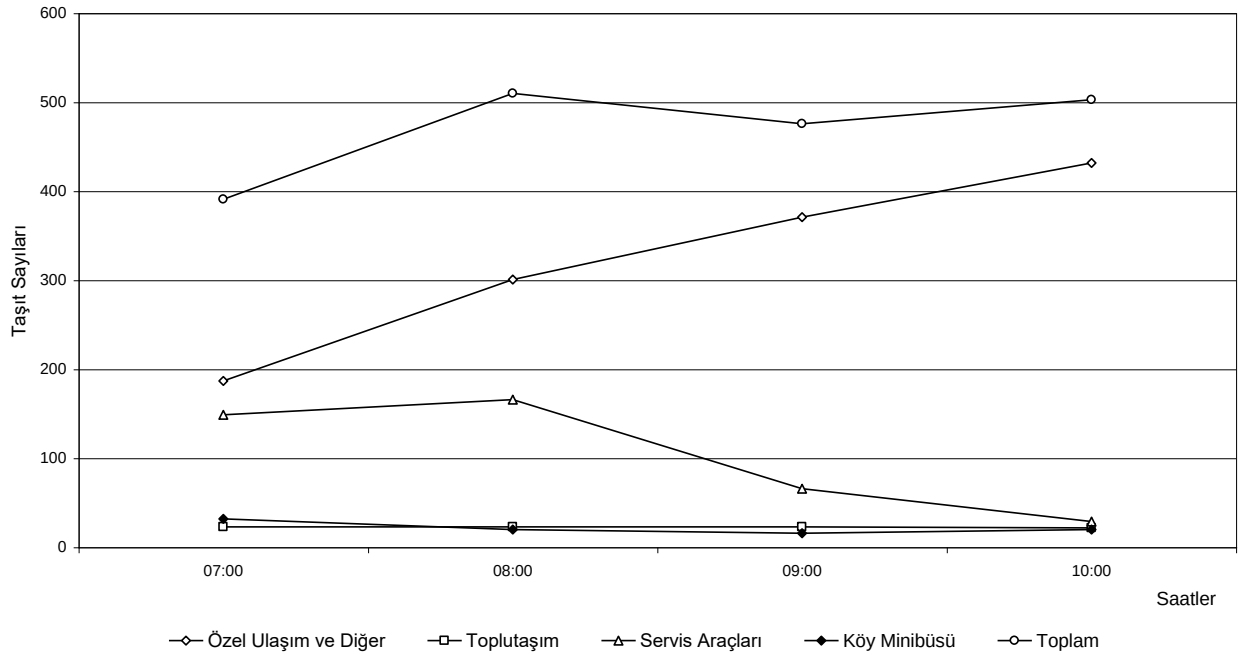
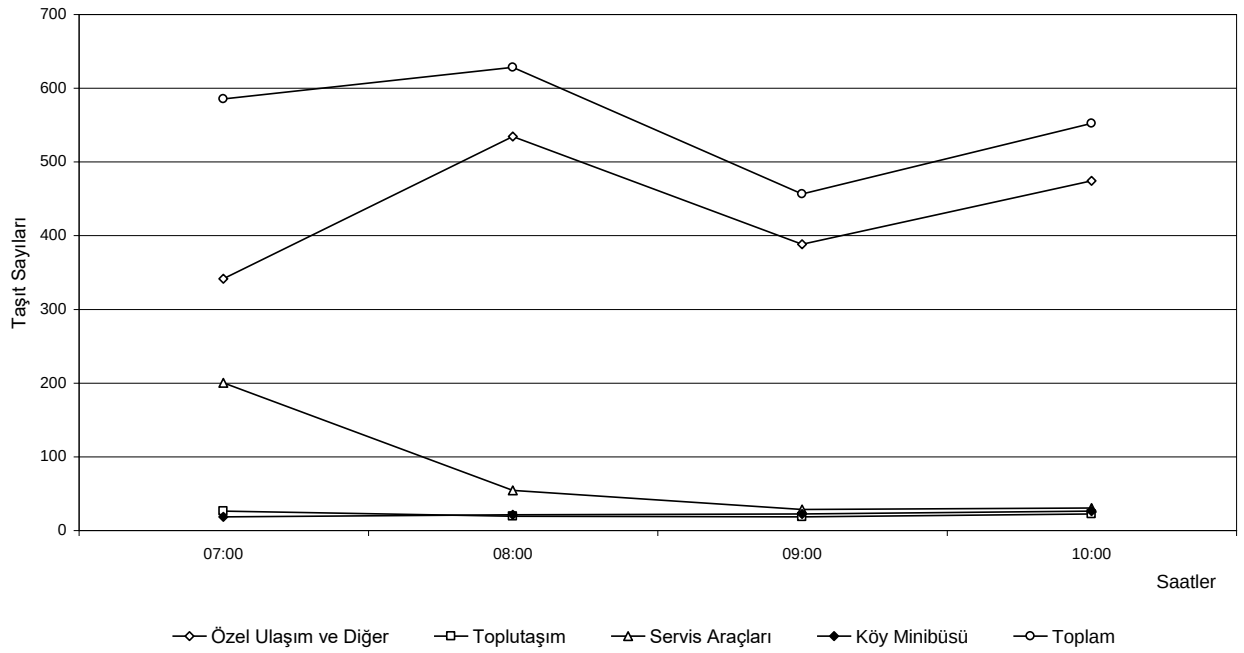
**Merkeze Gidenler****Çevreye Gidenler**

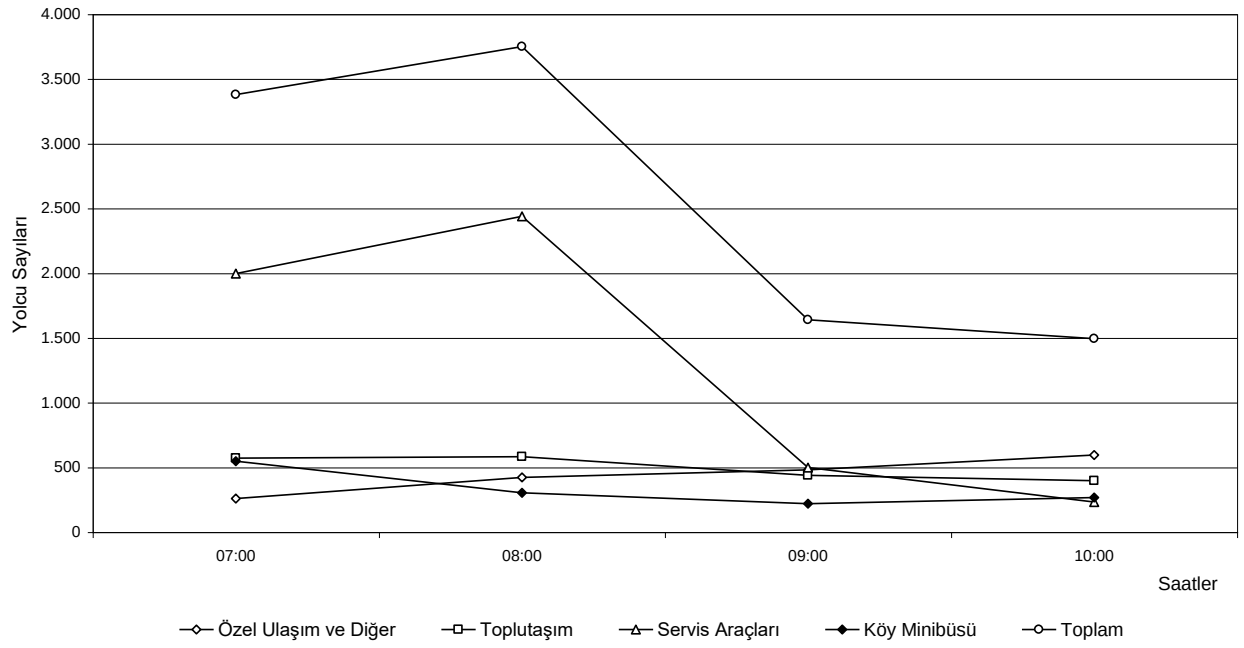
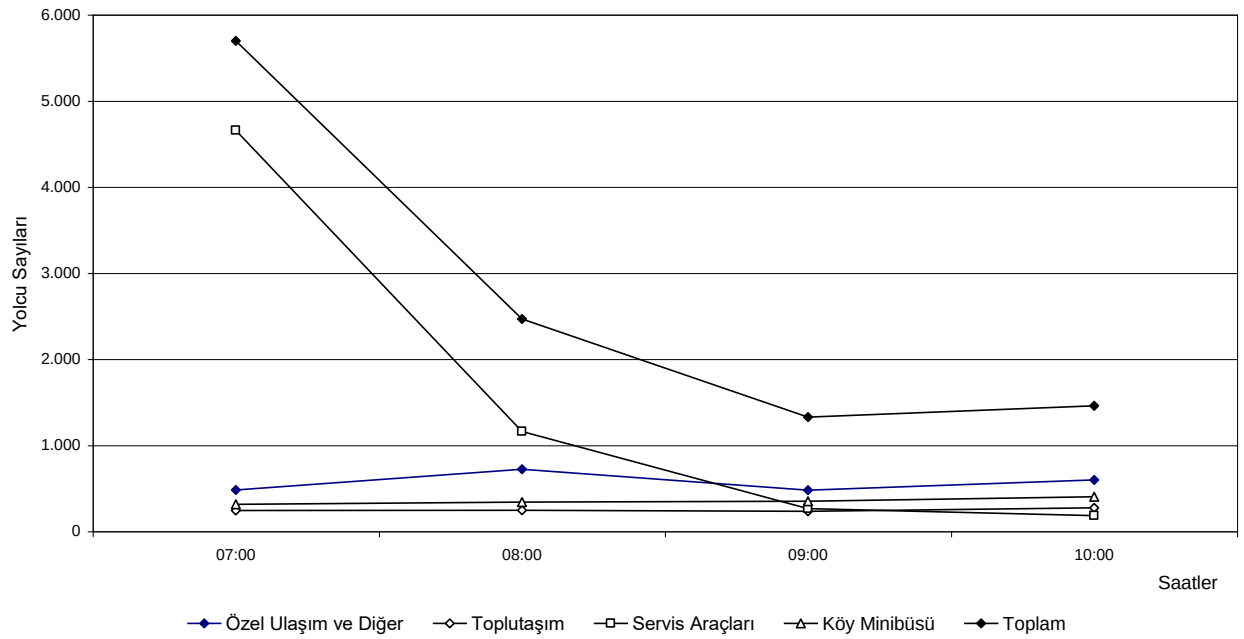
**Merkeze Gidenler****Çevreye Gidenler**

**Taşıt Hacimleri****Yolcu Hacimleri**

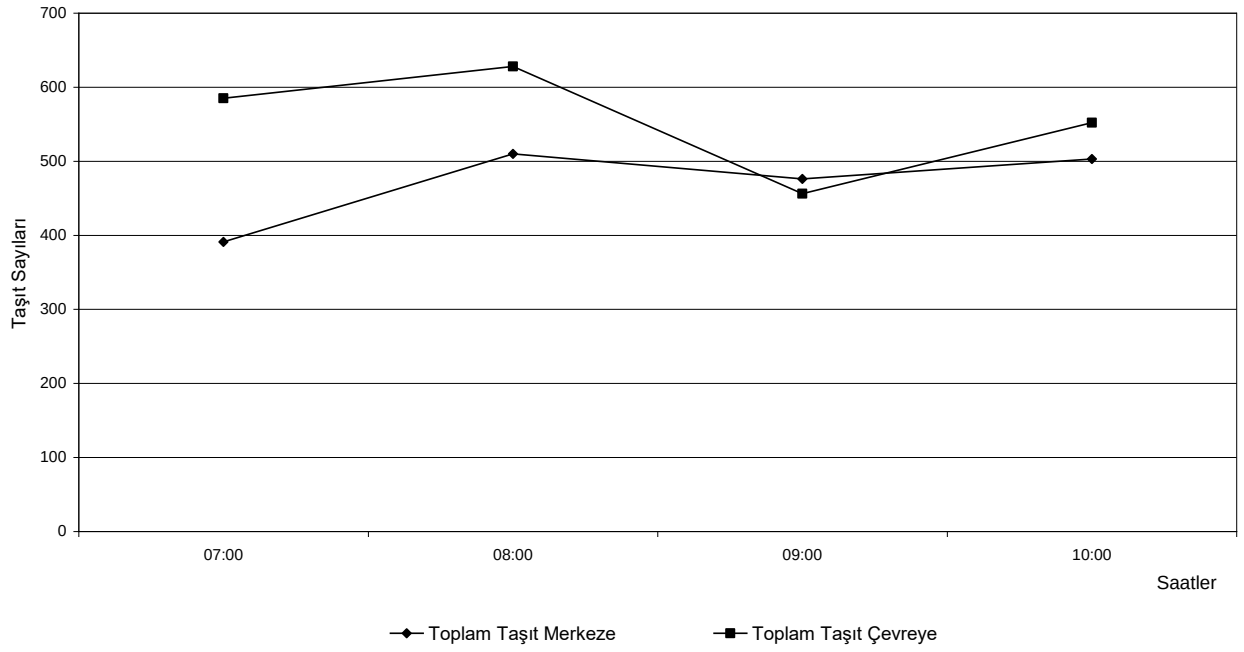


**Sayım Noktası: 7****MERKEZE GİDENLER****ÇEVREYE GİDENLER**

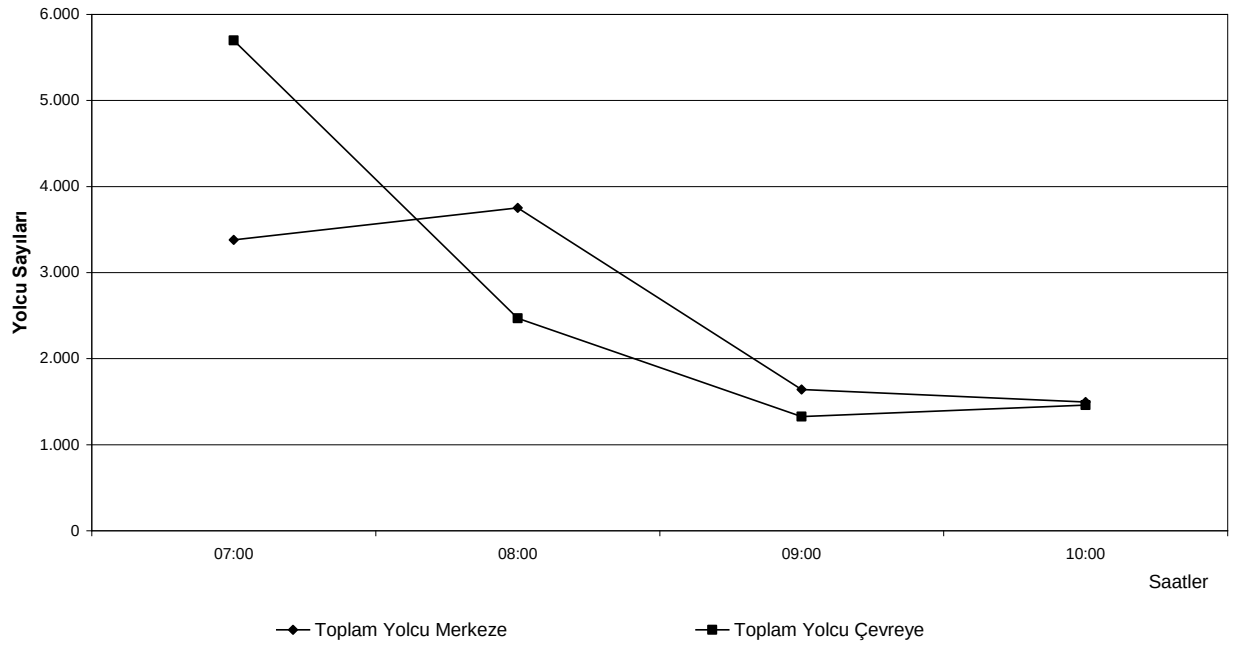
**Merkeze Gidenler****Çevreye Gidenler**

**Merkeze Gidenler****Çevreye Gidenler**

### Taşıt Hacimleri



### Yolcu Hacimleri





**EK-7 OTOPARK KULLANICI ANKET FORMU**

Yer:.....

Tarih:.....

Otopark Cinsi: Açık-Parsel, Yolboyu, Katlı

|                                                                                                                                                                                                                                                      |                  |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|
| Yaşı: (07-15) (16-24) (25-40) (41-80)                                                                                                                                                                                                                | İş/Mesleği:..... |
| <b>a) Bu yolculuğunuzun amacı nedir (neydi) ?</b><br>(1) Çalışmak (3) Okul/eğitim (5) İş takibi<br>(2) Alışveriş (4) Sosyal-kültürel faaliyet (6) Diğer amaçlar.....                                                                                 |                  |
| <b>b) Yolculuklarınızda otomobili hangi sıklıkta kullanırsınız?</b><br>(1) Yolculuklarımı hep otomobille yaparım (3) Haftada birkaç kez<br>(2) Günde birkaç kez (4) Daha seyrek                                                                      |                  |
| <b>c) Bu park yerinde ne kadar kalacaksınız (kaldınız)?</b><br>(1) En fazla 30 dakika (3) 1-3 saat (5) 8 saatten fazla<br>(2) 30-60 dakika (4) 3-8 saat (6) 24 saatten fazla                                                                         |                  |
| <b>d) Çorlu'da otopark konusundaki şikayetleriniz nelerdir?</b><br>(1) Herhangibir sorun ve şikayetim yok (3) Otopark ücretleri pahalı (5) Yollara park yasak<br>(2) Otoparkların kapasitesi yetersiz (4) İstediğim yerde otopark yok (6) Diğer..... |                  |
| <b>e) Çorlu'da otopark konusunda neler yapılmalı?</b><br>(1) Yeni otoparklar (3) Park ücretleri azaltılmalı (5) Herhangibir şey yapılmasına gerek yok.<br>(2) Katlı otoparklar (4) Yolboyu parka izin verilmeli (6) Diğer .....                      |                  |