

ÇORLU BELEDİYESİ TRAFİK DÜZENLEME ve SİRKÜLASYON PROJESİ



MEVCUT DURUM ANALİZİ VE SENARYOLAR RAPORU

ÇORLU BELEDİYESİ
KAVŞAK SAYIM RAPORU



T.C.
ÇORLU BELEDİYESİ

PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ



PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ

	ADI SOYADI	UNVANI	GÖREVİ	İMZA
ÇALIŞMA EKİBİ	Prof. Dr. Soner HALDENBİLEN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Proje Yürütücü	
	Doç. Dr. Hüseyin CEYLAN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Koordinatör	
	Yrd. Dr. Görken GÜLHAN	Şehir Bölge Planlayıcı	Araştırmacı	

ÇORLU BELEDİYESİ

	ADI SOYADI	UNVANI	GÖREVİ	İMZA
DEĞERLENDİRME KURULU	Ahmet Sarıkurt		Belediye Başkan Yardımcı	
	Melih Yamaç		Fen İşleri Müdürü	
	Kerem Savaş		İnşaat Mühendisi	

ÇORLU BELEDİYESİ

	ADI SOYADI	UNVANI	GÖREVİ	İMZA
ONAY				

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	I
TABLolar LİSTESİ	II
ŞEKİLLER LİSTESİ	V
1. GİRİŞ	1
1.1. Giriş	1
1.2. Sosyal ve Demografik Özellikler	1
1.3. Çorlu İlçesi'nin Ulaşım Planlaması Geçmişi	2
2. KAVŞAK SAYIMLARI VE SAATLİK HACİMLER	4
2.1. Giriş	4
2.2. ÇK01 Kavşağı	5
2.3. ÇK02 Kavşağı	9
2.4. ÇK03 Kavşağı	13
2.5. ÇK04 Kavşağı	17
2.6. ÇK05 Kavşağı	21
2.7. ÇK06 Kavşağı	25
2.8. ÇK07 Kavşağı	29
2.9. ÇK08 Kavşağı	33
2.10. ÇK09 Kavşağı	37
2.11. ÇK10 Kavşağı	48
2.12. ÇK11 Kavşağı	52
2.13. ÇK12 Kavşağı	56
2.14. ÇK13 Kavşağı	60
2.15. ÇK14 Kavşağı	64
2.16. ÇK15 Kavşağı	68
2.17. ÇK16 Kavşağı	72
2.18. Kesit Sayımları	76
2.19. Sonuç	77
3. MEVCUT DURUM VE SENARYOLAR	78
3.1. Giriş	78
3.2. Mevcut Durum Analizi	78
3.2.1. Sabah Zirve Saat İçin Modelleme Çalışmaları	79
3.2.2. Akşam Zirve Saat İçin Modelleme Çalışmaları	88
3.3. Senaryolar	97
3.3.1. Senaryo 1	98
3.3.2. Senaryo 2	100
3.3.3. Senaryo 3	103
3.3.4. Senaryo 4	105
3.3.5. Senaryoların Değerlendirilmesi	107
4. SONUÇ VE ÖNERİLER	108

TABLolar LİSTESİ – I

Tablo 1.1. Çorlu ilçesi mahalle bazında nüfus durumu (TÜİK, 2015).....	2
Tablo 2.1. ÇK01 kavşağı sabah sayımları	6
Tablo 2.2. ÇK01kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	6
Tablo 2.3. ÇK01 kavşağı öğlen sayımları	7
Tablo 2.4. ÇK01 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	7
Tablo 2.5. ÇK01 kavşağı akşam sayımları.....	8
Tablo 2.6. ÇK01kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	9
Tablo 2.7. ÇK02 kavşağı sabah sayımları	10
Tablo 2.8. ÇK02 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	10
Tablo 2.9. ÇK02 kavşağı öğlen sayımları	11
Tablo 2.10. ÇK02 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	11
Tablo 2.11. ÇK02 kavşağı servis saatleri sayımları	12
Tablo 2.12. ÇK02 kavşağı akşam sayımları	12
Tablo 2.13. ÇK02 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	13
Tablo 2.14. ÇK03 kavşağı sabah sayımları	14
Tablo 2.15. ÇK03 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	14
Tablo 2.16. ÇK03 kavşağı öğlen sayımları	15
Tablo 2.17. ÇK03 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	15
Tablo 2.18. ÇK03 kavşağı akşam sayımları.....	16
Tablo 2.19. ÇK03 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	16
Tablo 2.20. ÇK04 kavşağı sabah sayımları	18
Tablo 2.21. ÇK04 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	18
Tablo 2.22. ÇK04 kavşağı öğlen sayımları	19
Tablo 2.23. ÇK04 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	19
Tablo 2.24. ÇK04 kavşağı servis saatleri sayımları	20
Tablo 2.25. ÇK04 kavşağı akşam sayımları.....	20
Tablo 2.26. ÇK04 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	21
Tablo 2.27. ÇK05 kavşağı sabah sayımları	22
Tablo 2.28. ÇK05 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	22
Tablo 2.29. ÇK05 kavşağı öğlen sayımları	23
Tablo 2.30. ÇK05 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	23
Tablo 2.31. ÇK05 kavşağı akşam sayımları.....	24
Tablo 2.32. ÇK05 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	24
Tablo 2.33. ÇK06 kavşağı sabah sayımları	26
Tablo 2.34. ÇK06 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	26
Tablo 2.35. ÇK06 kavşağı öğlen sayımları	27
Tablo 2.36. ÇK06 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	27
Tablo 2.37. ÇK06 kavşağı servis saatleri sayımları.....	28
Tablo 2.38. ÇK06 kavşağı akşam sayımları.....	28
Tablo 2.39. ÇK06 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	29
Tablo 2.40. ÇK07 kavşağı sabah sayımları	30
Tablo 2.41. ÇK07 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	30
Tablo 2.42. ÇK07 kavşağı öğlen sayımları	31
Tablo 2.43. ÇK07 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	31
Tablo 2.44. ÇK07 kavşağı akşam sayımları.....	32
Tablo 2.45. ÇK07 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	32
Tablo 2.46. ÇK08 kavşağı sabah sayımları	34
Tablo 2.47. ÇK08 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	34
Tablo 2.48. ÇK08 kavşağı öğlen sayımları	35
Tablo 2.49. ÇK08 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	35
Tablo 2.50. ÇK08 kavşağı akşam sayımları.....	36
Tablo 2.51. ÇK08 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	36
Tablo 2.52. ÇK09-1 kavşağı sabah sayımları	38
Tablo 2.53. ÇK09-1 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	38
Tablo 2.54. ÇK09-1 kavşağı öğlen sayımları	39
Tablo 2.55. ÇK09-1 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	39
Tablo 2.56. ÇK09-1 kavşağı servis saatleri sayımları	40
Tablo 2.57. ÇK09-1 kavşağı akşam sayımları.....	40
Tablo 2.58. ÇK09-1 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi.....	41
Tablo 2.59. ÇK09-2 kavşağı sabah sayımları	41
Tablo 2.60. ÇK09-2 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi.....	42
Tablo 2.61. ÇK09-2 kavşağı öğlen sayımları	42
Tablo 2.62. ÇK09-2 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	43

TABLolar LİSTESİ – II

Tablo 2.63. ÇK09-2 kavşağı servis saatleri sayımları	43
Tablo 2.64. ÇK09-2 kavşağı akşam sayımları	44
Tablo 2.65. ÇK09-2 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	44
Tablo 2.66. ÇK09-3 kavşağı sabah sayımları	45
Tablo 2.67. ÇK09-3 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	45
Tablo 2.68. ÇK09-3 kavşağı öğlen sayımları	46
Tablo 2.69. ÇK09-3 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	46
Tablo 2.70. ÇK09-3 kavşağı servis saatleri sayımları	47
Tablo 2.71. ÇK09-3 kavşağı akşam sayımları	47
Tablo 2.72. ÇK09-3 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	48
Tablo 2.73. ÇK10 kavşağı sabah sayımları	49
Tablo 2.74. ÇK10 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	49
Tablo 2.75. ÇK10 kavşağı öğle sayımları	50
Tablo 2.76. ÇK10 kavşağı öğle sayımları saatlik trafik hacmi	50
Tablo 2.77. ÇK10 kavşağı servis saatleri sayımları	51
Tablo 2.78. ÇK10 kavşağı akşam sayımları	51
Tablo 2.79. ÇK10 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	52
Tablo 2.80. ÇK11 kavşağı sabah sayımları	53
Tablo 2.81. ÇK11 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	53
Tablo 2.82. ÇK11 kavşağı öğlen sayımları	54
Tablo 2.83. ÇK11 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	54
Tablo 2.84. ÇK11 kavşağı akşam sayımları	55
Tablo 2.85. ÇK11 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	55
Tablo 2.86. ÇK12 kavşağı sabah sayımları	57
Tablo 2.87. ÇK12 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	57
Tablo 2.88. ÇK12 kavşağı öğlen sayımları	58
Tablo 2.89. ÇK12 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	58
Tablo 2.90. ÇK12 kavşağı akşam sayımları	59
Tablo 2.91. ÇK12 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	59
Tablo 2.92. ÇK13 kavşağı sabah sayımları	61
Tablo 2.93. ÇK13 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	61
Tablo 2.94. ÇK13 kavşağı öğlen sayımları	62
Tablo 2.95. ÇK13 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	62
Tablo 2.96. ÇK13 kavşağı akşam sayımları	63
Tablo 2.97. ÇK13 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	63
Tablo 2.98. ÇK14 kavşağı sabah sayımları	65
Tablo 2.99. ÇK14 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	65
Tablo 2.100. ÇK14 kavşağı öğlen sayımları	66
Tablo 2.101. ÇK14 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	66
Tablo 2.102. ÇK14 kavşağı akşam sayımları	67
Tablo 2.103. ÇK14 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	67
Tablo 2.104. ÇK15 kavşağı sabah sayımları	69
Tablo 2.105. ÇK15 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	69
Tablo 2.106. ÇK15 kavşağı öğlen sayımları	70
Tablo 2.107. ÇK15 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	70
Tablo 2.108. ÇK15 kavşağı akşam sayımları	71
Tablo 2.109. ÇK15 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	71
Tablo 2.110. ÇK16 kavşağı sabah sayımları	73
Tablo 2.111. ÇK16 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi	73
Tablo 2.112. ÇK16 kavşağı öğlen sayımları	74
Tablo 2.113. ÇK16 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi	74
Tablo 2.114. ÇK16 kavşağı akşam sayımları	75
Tablo 2.115. ÇK16 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi	75
Tablo 3.1. O-D matrisinin elde edilmesi için link trafik hacimleri ve ölçülen değerler(oto./sa)	80
Tablo 3.2. Sabah sayımları için O-D matrisi	84
Tablo 3.3. Sabah zirve için hacim/kapasite oranları	85
Tablo 3.4. Akşam zirve O-D matrisinin elde edilmesi için link trafik hacimleri ve ölçülen değerler(oto./sa)	88
Tablo 3.5. Akşam zirve sayımları için O-D matrisi	93
Tablo 3.6. Akşam zirve için hacim/kapasite oranları	93
Tablo 3.7 Senaryo 1 ve 1-1 için ana aksların karşılaştırılması	100
Tablo 3.8 Senaryo 2 ve 2-1 için ana aksların karşılaştırılması	102
Tablo 3.9 Senaryo 3 ve 3-1 için ana aksların karşılaştırılması	105
Tablo 3.10 Senaryo 4 için ana aksların karşılaştırılması	106

ŞEKİLLER LİSTESİ – I

Şekil 1.1. Çorlu ilçesinin konumu	1
Şekil 2.1 Çorlu ilçesinde sayımı yapılan kavşakların uydu görüntüleri.....	4
Şekil 2.2. ÇK01 Kavşağı görüntüsü ve kollar	5
Şekil 2.3. ÇK02 Kavşağı görüntüsü ve kollar	9
Şekil 2.4. ÇK03 Kavşağı görüntüsü ve kollar	13
Şekil 2.5. ÇK04 Kavşağı görüntüsü ve kollar	17
Şekil 2.6. ÇK05 Kavşağı görüntüsü ve kollar	21
Şekil 2.7. ÇK06 Kavşağı görüntüsü ve kollar	25
Şekil 2.8. ÇK07 Kavşağı görüntüsü ve kollar	29
Şekil 2.9. ÇK08 Kavşağı görüntüsü ve kollar	33
Şekil 2.10. ÇK09 Kavşağı görüntüsü ve kollar	37
Şekil 2.11. ÇK09 Kavşağı uydu görüntüsü ve kollar	37
Şekil 2.12. ÇK10 Kavşağı görüntüsü ve kollar	48
Şekil 2.13. ÇK11 Kavşağı görüntüsü ve kollar	52
Şekil 2.14. ÇK12 Kavşağı görüntüsü ve kollar	56
Şekil 2.15. ÇK13 Kavşağı görüntüsü ve kollar	60
Şekil 2.16. ÇK14 Kavşağı görüntüsü ve kollar	64
Şekil 2.17. ÇK15 Kavşağı görüntüsü ve kollar	68
Şekil 2.18. ÇK16 Kavşağı görüntüsü ve kollar	72
Şekil 2.19. Kesit sayımları yapılan kavşaklar	76
Şekil 3.1. Mevcut durum için modellenen Ulaşım ağı	78
Şekil 3.2. Modellenen ulaşım ağındaki zonlar, linkler ve kavşaklar	79
Şekil 3.3. Sabah zirve için modellenen ulaşım ağı performansı	88
Şekil 3.4. Sabah zirve için modellenen ulaşım ağı performansı	96
Şekil 3.5 Senaryo 1 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi.....	98
Şekil 3.6 Senaryo 1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları.....	99
Şekil 3.7 Senaryo 1_1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları	100
Şekil 3.8 Senaryo 2 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi.....	101
Şekil 3.9 Senaryo 2 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları.....	101
Şekil 3.10 Senaryo 2_1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları	102
Şekil 3.11 Senaryo 3 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi.....	103
Şekil 3.12 Senaryo 3 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları	104
Şekil 3.13 Senaryo 3_1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları	104
Şekil 3.14 Senaryo 4 kapsamında aktif hale getirilmesi düşünülen kavşak.....	105
Şekil 3.15 Senaryo 4 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları	106

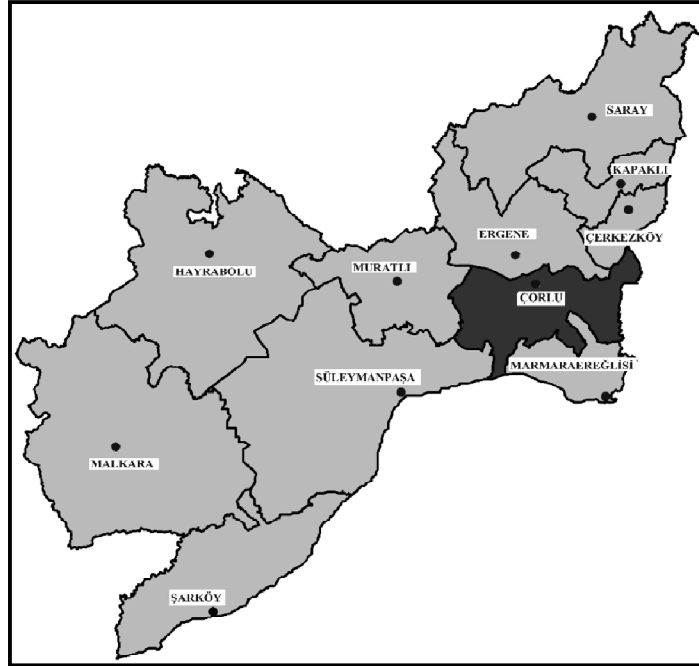
1. GİRİŞ

1.1. Giriş

Bu rapor, Çorlu Belediyesi ve Pamukkale Üniversitesi Teknoloji Geliştirme Bölgesi Teknoloji Transfer Ofisi arasında “**Kentiçi Ulaşım Ağında Düzenleme Ve İyileştirme Çalışmaları**” işi için yapılan sözleşme kapsamında hazırlanmıştır. Rapor 1. Ara rapor niteliğinde olup, 16 adet kavşaktaki sabah, öğle ve akşam zirve saatlerdeki trafik hacim sayımlarını, idarece belirlenen noktalardaki kesit sayımlarını ve elde edilen veriler sonucunda modellenen trafik ağının mevcut performans sonuçlarını içermektedir.

1.2. Sosyal ve Demografik Özellikler

Mekânsal büyüklüğü ve ticaret hacmi ile Çorlu, İstanbul'dan sonra Trakya'daki en büyük yerleşim merkezidir. Demografik açıdan Süleymanpaşa'dan, Kırklareli'nden ve Edirne'den büyük olan ilçe, her yönden bu üç ilden de daha gelişmiş vaziyettedir. Çorlu, elverişli doğal yapısı, güçlü ulaşım bağlantıları ve stratejik önemi ile Tekirdağ'ın en gelişmiş ilçesidir. Şekil 2.1'de Çorlu İlçesi'nin konumu gösterilmektedir. İstanbul'un hinterlandında yer alan ilçe doğu batı aksında hızlı gelişen, büyüyen bir yapıya sahiptir¹.



Şekil 1.1. Çorlu ilçesinin konumu

¹ Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genelinde Trafik Düzenleme Ve Sirkülasyon Projeleri ile Yol Ve Kavşak Ön Projelerinin Hazırlanması, 2015, Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi

Tablo 1.1’de Çorlu ilçesi ve mahallelerinin nüfus durumu görülmektedir.

Tablo 1.1. Çorlu ilçesi mahalle bazında nüfus durumu²

No	Mahalle	Toplam	No	Mahalle	Toplam
1	Muhittin	35505	14	Rumeli	5582
2	Şeyhsinan	33444	15	Hürriyet	4101
3	Reşadiye	32346	16	Hatip	3121
4	Nusratiye	16386	17	Silahtarağa	2726
5	Kemalettin	14180	18	Seymen	2350
6	Esentepe	11354	19	Önerler	2093
7	Havuzlar	9474	20	Yenice	1721
8	Kazımiye	9434	21	Türkgücü	1055
9	Hıdırağa	8843	22	Cumhuriyet	510
10	Çobançeşme	8630	23	Şahpaz	498
11	Cemaliye	7974	24	Sarılar	456
12	Alipaşa	7645	25	Maksutlu	86
13	Zafer	5955	26	Deregündüzlü	68
Toplam			225540		

Tablo 1.1 incelendiği zaman görülmektedir ki Çorlu’da 26 tane mahalle vardır ve Muhittin, Şeyhsinan ve Reşadiye mahalleleri en fazla nüfusa sahip olan mahallelerdir. 2015 yılı TÜİK verilerine göre ilçe nüfusu 225 binin üstündedir. Bu oran Tekirdağ İli’nin yaklaşık %25’ini oluşturmaktadır.

1.3. Çorlu İlçesi’nin Ulaşım Planlaması Geçmişi

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genelinde Trafik Düzenleme Ve Sirkülasyon Projeleri ile Yol Ve Kavşak Ön Projelerinin Hazırlanması

Mevcut yolağı altyapısının standartlarının iyileştirilmesi ve daha verimli kullanımının sağlanması, yolculuk süresi ve trafik yoğunluklarının azaltılması, ulaşım maliyetlerinin azaltılması, ulaşımın çevreye olan olumsuz etkilerinin azaltılarak çevrenin korunması ve geliştirilmesine katkı sağlanması, trafik güvenliğinin sağlanarak kazaların azaltılması, yaya yolculuklarının koşullarının iyileştirilmesi ve bölgede daha güvenli ve konforlu yolculuklar için dolaşımın sağlanması amacıyla 2015 yılında Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi tarafından “Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi

² TÜİK 2015 verileri, www.tuik.gov.tr

Genelinde Trafik Düzenleme Ve Sirkülasyon Projeleri ile Yol Ve Kavşak Ön Projelerinin Hazırlanması” başlıklı Ortak Hizmet projesi yapılmıştır. Bu kapsamda elde edilen veriler, analizler ve optimizasyon teknikleri kullanılarak, trafik sirkülasyon haritaları, sinyalize kavşak trafik kontrol parametrelerinin optimizasyonu ve geometrik öneriler gerçekleştirilmiştir.

Kentiçi Ulaşım Ve Trafik Planı İle Ulaşım Ve Trafik İyileştirme Etüt Ve Projeleri Hazırlanması İşi

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 **"Kentiçi Ulaşım Ve Trafik Planı İle Ulaşım Ve Trafik İyileştirme Etüt Ve Projeleri Hazırlanması İşi"** kapsamında dört adet rapor hazırlamıştır.

Rapor-1; Kentteki mevcut ulaşım altyapısı ve işletmeciliğinin durumunu, imkanlarını ve kısıtlarını tespit edebilmek için yapılan farklı niteliklerde bilgi toplama ve değerlendirme çalışmalarını aktarmış.

Rapor-2; 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.

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.

Rapor-4; Rapor-3 kapsamında aktarılan “İyileştirme Planları” ile önerilen kararlar ve düzenlemelerin en kısa sürede uygulamaya konabilmesi amacıyla hazırlanan avan projeleri tanımlanmaktadır.

2. KAVŞAK SAYIMLARI VE SAATLİK HACİMLER

2.1. GİRİŞ

Çorlu genelinde belirlenen kavşaklarda 28.07.2016 tarihi ile başlayan çekimler 4 gün boyunca sürmüş ve 02.08.2016 tarihi ile tamamlanmıştır. Kavşak çekimleri için insansız hava araçları (**drone**) kullanılmıştır. Zirve saatlerinde, öğlen saatlerinde ve servis araçlarının yoğun olduğu saatlerde birer saatlik çekimler yapılmıştır. Her kavşak için günlük ortalama 3 saat, toplam da ise 42,5 saat (2550 dk) çekim yapılmıştır. Çekimler sırasında her kavşak için ortalama 3 defa olmak üzere toplamda 45 kere drone uçurulmuş ve dronelar ortalama 19 dk havada kalmıştır. ÇK02, ÇK04 ve ÇK06 kavşaklarında servislerin yoğun olduğu saatlerde kesit sayımları yapılmıştır. Kavşak sayımlarında otomobil, otobüs, kamyon/kamyonet ve minibüs olmak üzere 4 araç sınıfı tanımlanmıştır. Şekil 2.1'de Çorlu ilçesinde sayımı yapılan kavşakların uydu görüntüleri verilmiştir.

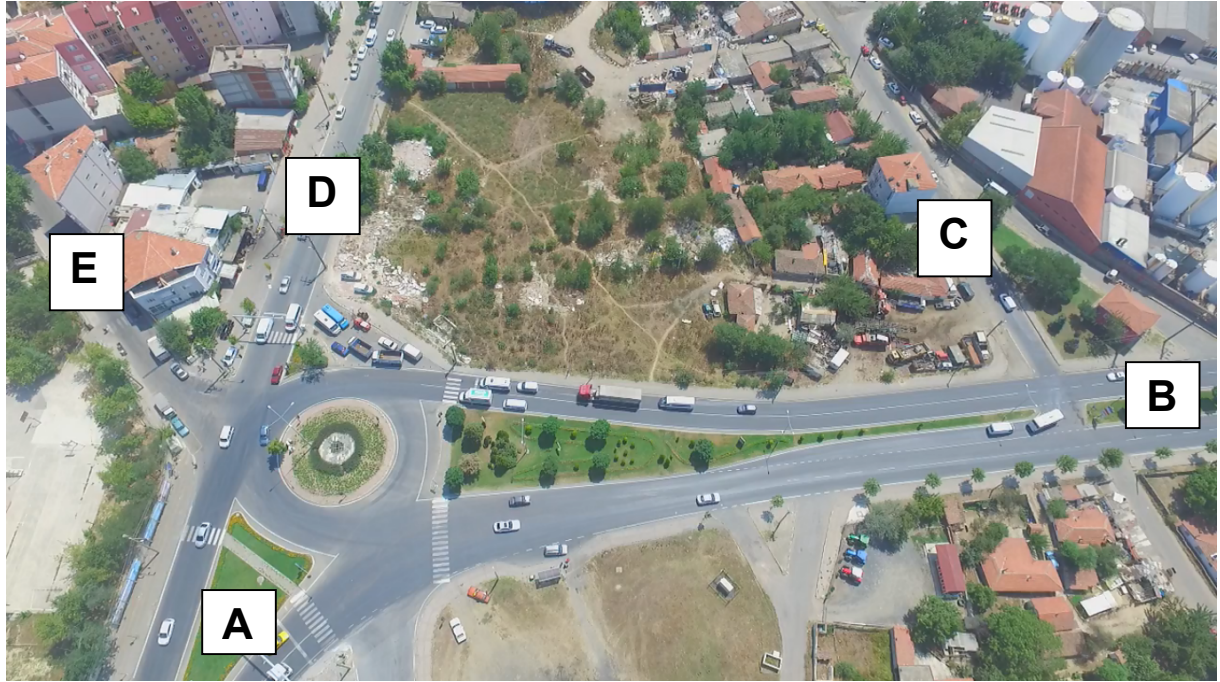


Şekil 2.1. Çorlu ilçesinde sayımı yapılan kavşakların uydu görüntüleri

2.2. ÇK01 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
29.07.2016	07:06-08:09	11:48-12:43	18:54-20:13

ÇK01 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 5 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Ayrıca kavşak içinde bir dönel ada mevcuttur. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.2 'de verilmiştir.



Şekil 2.2. ÇK01 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.1. ÇK01 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'17"																				
A	0	0	0	0	28	23	4	23	28	17	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0
B	81	83	9	55	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	38	6	2	16
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	38	19	0	25	23	5	0	9	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1
E	0	0	0	2	4	1	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD - 18'1"																				
A	0	0	0	0	56	11	11	16	36	10	0	14	0	0	0	0	1	0	0	0
B	150	31	13	42	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	1	1	9
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	74	21	2	12	35	6		6	0	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	2
E	2	0	0	1	20	0	2	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD - 17'25"																				
A	0	0	0	0	55	14	13	23	34	12	0	19	0	0	0	0	1	0	0	0
B	170	20	14	17	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	60	2	1	11
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	56	6	1	14	27	3	1	9	7	1	0	0	0	0	0	0	5	0	0	1
E	0	0	0	1	14	1	0	4	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.2. ÇK01kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	154	53	31	69	109	43	1	51	0	0	0	0	2	0	0	0	514
B	446	149	40	127	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	194	10	4	40	1013
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	187	51	3	57	94	16	1	27	8	1	0	1	0	0	0	0	13	0	0	4	463
E	2	0	0	4	42	2	2	11	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	74
TOPLAM	634	200	43	188	291	72	34	107	126	46	1	54	0	0	0	0	210	10	4	44	2066

Tablo 2.3. ÇK01 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD -12'51"																				
A	0	0	0	0	39	0	19	15	31	5	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
B	49	1	16	4	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	3
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	37	7	2	15	21	2	1	6	8	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
E	2	0	0	0	15	0	3	4	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD -14'14"																				
A	0	0	0	0	57	0	21	9	49	6	1	12	0	0	0	0	1	0	0	0
B	57	0	28	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	0	3	7
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	41	9	2	9	31	2	1	4	4	0	0	4	0	0	0	0	5	0	0	0
E	3	0	0	0	14	0	0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD -15'47"																				
A	0	0	0	0	60	0	16	17	49	11	1	11	0	0	0	0	2	0	0	0
B	54	1	16	14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	1	1	7
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	62	7	0	18	38	4	0	8	4	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
E	3	0	0	1	14	0	2	1	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.4. ÇK01 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	218	0	78	57	180	31	3	42	0	0	0	0	4	0	0	0	613
B	223	3	84	46	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	93	1	6	24	483
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	195	32	6	59	126	11	3	25	22	0	0	7	0	0	0	0	10	0	0	0	495
E	11	0	0	1	60	0	7	10	13	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	106
TOPLAM	430	35	89	106	403	11	88	92	218	31	3	53	0	0	0	0	107	1	6	24	1697

Tablo 2.5. ÇK01 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD - 17'03"																				
A	0	0	0	0	155	16	12	29	83	10	0	16	0	0	0	0	2	1	0	0
B	99	15	6	22	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	37	2	0	2
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	63	7	1	12	90	4	0	4	8	1	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1
E	2	0	0	0	46	0	2	8	8	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD - 17'1"																				
A	0	0	0	0	129	3	7	22	61	8	0	14	0	0	0	0	4	0	0	0
B	110	13	8	34	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	18	0	2	6
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	58	10	1	20	81	6	0	6	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	4	0	0	0	34	0	0	4	6	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD - 16'24"																				
A	0	0	0	0	107	0	14	12	54	6	1	14	0	0	0	0	0	0	0	0
B	117	6	9	19	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	24	0	0	6
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	62	8	0	15	54	4	0	5	3	1	2	0	0	0	0	0	4	0	0	0
E	3	0	0	1	30	0	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.PERİYOD - 16'2"																				
A	0	0	0	0	112	6	4	12	49	4	0	12	0	0	0	0	1	0	0	0
B	100	1	8	11	2	0	0	0	3	2	1	0	0	0	0	0	18	0	0	4
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	66	5	1	9	42	6	0	4	3	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	2
E	3	0	0	2	29	0	2	3	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0

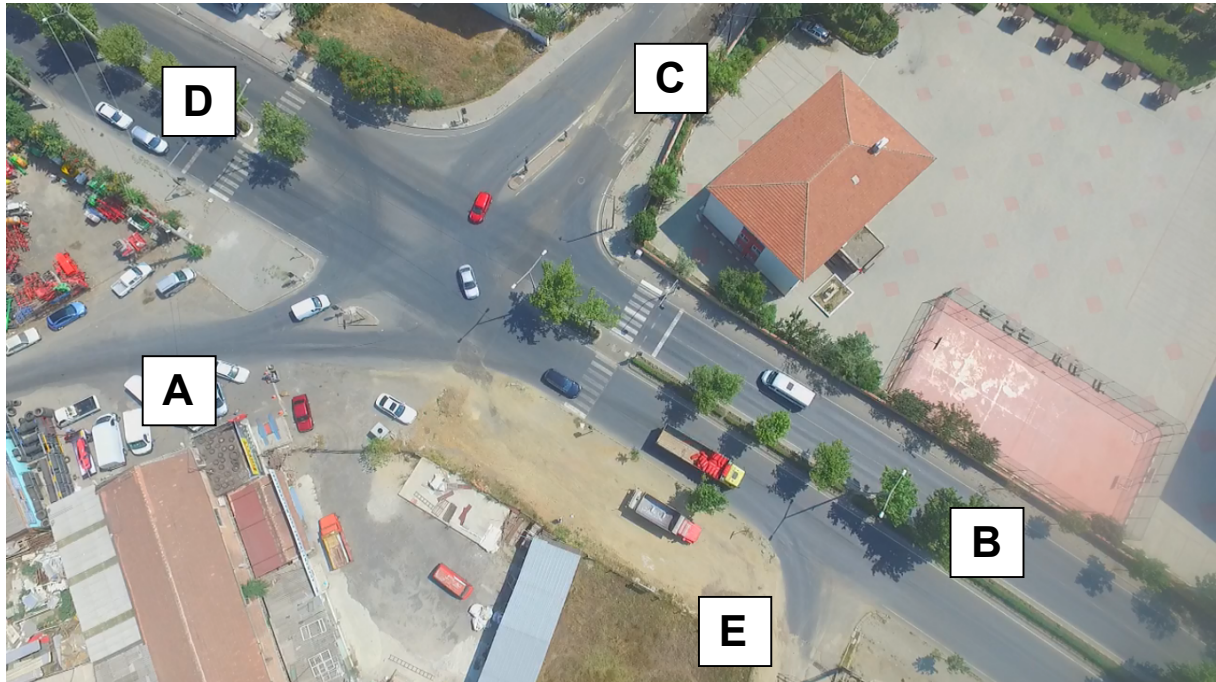
Tablo 2.6. ÇK01 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	457	23	34	68	225	25	1	51	0	0	0	0	6	1	0	0	891
B	387	32	28	78	2	0	0	0	4	2	1	2	0	0	0	0	88	2	2	16	644
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	226	27	3	51	243	18	0	17	19	3	2	2	0	0	0	0	6	0	0	3	620
E	11	0	0	3	126	0	4	16	17	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	181
TOPLAM	625	59	31	132	828	41	37	102	265	31	4	57	0	0	0	0	101	3	2	19	2335

2.3. ÇK02 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları			
	Sabah	Öğle	Servis Saatleri	Akşam
28.07.2016	07:03-08:05	12:01-13:02	15:01-15:17 / 16:35-16:54	19:01-20:09

ÇK02 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 5 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.3 'de verilmiştir.



Şekil 2.3. ÇK02 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.7. ÇK02 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'7"																				
A	0	0	0	0	5	6	0	4	8	4	0	10	9	7	1	5	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	0	5	14	17	1	22	0	0	0	0
C	0	0	0	0	32	28	1	31	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	11	68	0	22	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 16'32"																				
A	0	0	0	0	10	2	1	3	4	0	0	1	10	4	0	5	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	6	2	1	0	20	7	0	9	0	0	0	0
C	0	0	0	0	67	12	2	20	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	70	14	2	21	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'10"																				
A	0	0	0	0	16	6	0	4	4	2	0	2	10	5	0	4	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	42	5	0	22	0	0	0	0
C	0	0	0	0	91	19	0	18	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0
D	0	0	0	0	72	18	1	28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo2.8. ÇK02 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	35	16	1	12	18	7	0	15	33	18	1	16	0	0	0	0	170
B	0	0	0	0	0	0	0	0	8	10	1	6	85	33	1	59	0	0	0	0	203
C	0	0	0	0	216	68	3	79	0	0	0	0	3	0	0	1	0	0	0	0	371
D	0	0	0	0	172	112	3	80	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	370
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	0	0	0	0	423	196	8	170	28	18	1	20	121	50	2	76	0	0	0	0	1115

Tablo 2.9. ÇK02 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 17'20"																				
A	0	0	0	0	25	0	1	4	27	0	0	0	18	4	4	4	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	12	1	0	3	51	2	0	6	0	0	0	0
C	0	0	0	0	11	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	22	0	0	4
D	0	0	0	0	45	5	2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0
E	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 17'46"																				
A	0	0	0	0	21	2	1	7	20	0	0	2	16	3	3	6	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	0	2	55	2	2	6	0	0	0	0
C	0	0	0	0	9	1	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	19	0	2	6
D	0	0	0	0	40	3	4	6	5	0	0	1	0	0	0	0	4	0	0	0
E	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'4"																				
A	0	0	0	0	16	4	0	9	12	0	0	4	14	1	1	7	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	1	58	1	3	5	0	0	0	0
C	0	0	0	0	7	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	3	7
D	0	0	0	0	34	0	5	9	7	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0
E	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.10. ÇK02 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	69	7	2	22	66	0	0	7	54	8	8	19	0	0	0	0	263
B	0	0	0	0	0	0	0	0	25	2	0	7	185	5	5	19	0	0	0	0	247
C	0	0	0	0	31	3	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0	63	0	5	19	134
D	0	0	0	0	134	8	12	19	15	0	0	3	0	0	0	0	14	0	0	0	205
E	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
TOPLAM	0	0	0	0	239	19	19	49	107	2	0	17	239	14	14	37	76	0	5	19	854

Tablo 2.11. ÇK02 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD - 16'36"																				
A	0	0	0	0	14	1	0	4	13	0	0	0	25	2	0	2	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	8	1	1	3	39	8	1	15	0	0	0	0
C	0	0	0	0	13	7	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	18	2	1	9
D	0	0	0	0	32	26	1	10	4	0	0	0	0	0	0	0	12	3	0	2
E	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2. PERİYOD - 18'31"																				
A	0	0	0	0	22	6	2	5	14	0	2	2	22	7	1	8	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	22	5	4	5	77	39	1	28	0	0	0	0
C	0	0	0	0	13	6	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	13	3	3	6
D	0	0	0	0	42	13	4	7	3	3	1	3	0	0	0	0	3	1	0	1
E	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.12. ÇK02 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD - 20'23"																				
A	0	0	0	0	36	7	1	5	20	0	1	7	37	3	0	7	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	16	2	0	2	88	3	1	26	0	0	0	0
C	0	0	0	0	21	2	0	17	0	0	0	0	0	0	0	0	33	1	0	12
D	0	0	0	0	57	27	0	14	12	3	1	0	0	0	0	0	6	0	0	2
E	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD - 20'9"																				
A	0	0	0	0	34	5	0	8	17	1	1	5	35	3	1	4	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	15	1	1	1	80	4	3	17	0	0	0	0
C	0	0	0	0	20	4	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	30	3	1	8
D	0	0	0	0	52	19	1	16	13	2	1	1	0	0	0	0	6	0	0	2
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD - 19'21"																				
A	0	0	0	0	16	3	1	4	15	2	0	2	33	2	1	2	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	1	0	73	4	4	8	0	0	0	0
C	0	0	0	0	21	4	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	26	4	1	4
D	0	0	0	0	72	5	2	9	13	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	1
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

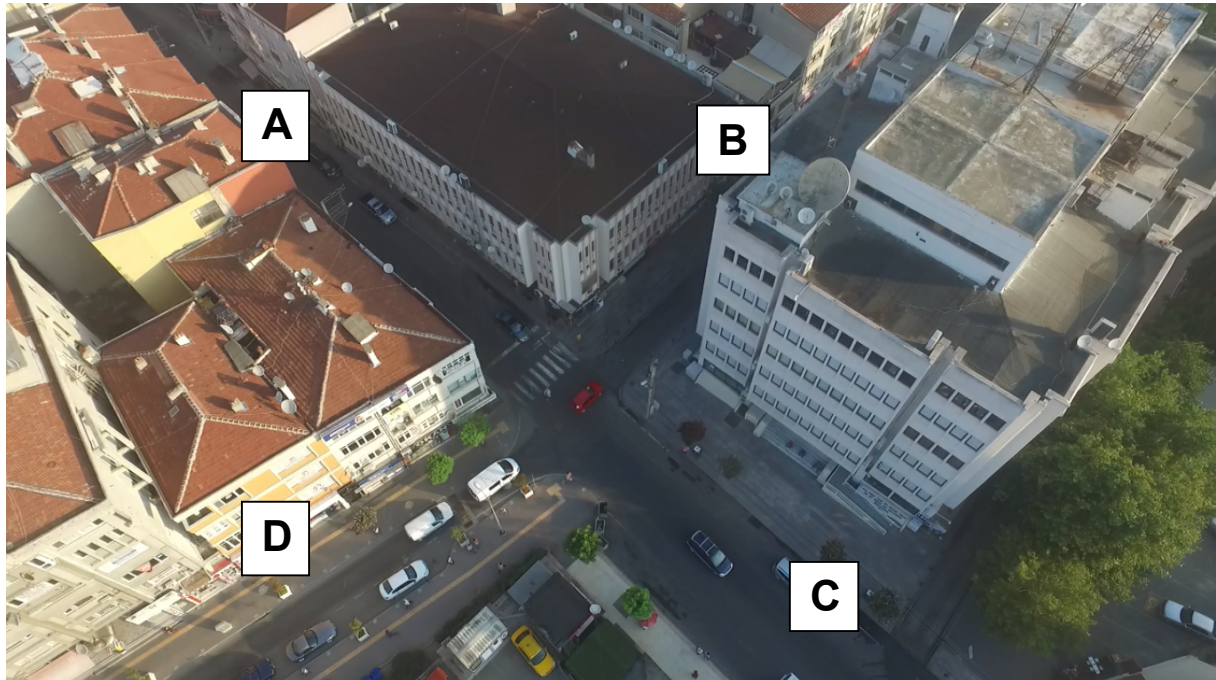
Tablo 2.13. ÇK02 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	52	10	2	9	50	3	2	10	150	9	4	26	0	0	0	0	326
B	0	0	0	0	20	4	0	6	29	2	1	2	161	7	5	34	30	3	1	8	313
C	0	0	0	0	94	25	1	34	13	2	1	1	0	0	0	0	65	5	1	18	260
D	0	0	0	0	129	32	2	23	25	3	1	2	0	0	0	0	11	0	0	3	231
E	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
TOPLAM	0	0	0	0	298	71	5	72	117	10	5	15	311	16	9	60	106	8	2	29	1133

2.4. ÇK03 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
28.07.2016	07:22-08:26	12:06-13:11	19:07-20:12

ÇK03 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.4 'de verilmiştir.



Şekil 2.4. ÇK03 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.14. ÇK03 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'5"																
A	0	0	0	0	15	0	0	0	82	17	8	8	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	106	0	2	19	31	0	3	5	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'48"																
A	0	0	0	0	15	0	0	3	121	16	7	11	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	122	0	2	11	35	0	1	4	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'10"																
A	0	0	0	0	15	0	1	1	133	15	10	17	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	91	0	2	12	36	0	1	4	0	0	0	0

Tablo 2.15. ÇK03 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	44	0	1	4	330	47	25	35	0	0	0	0	487
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	314	0	6	41	100	0	5	13	0	0	0	0	479
TOPLAM	0	0	0	0	358	0	7	45	431	47	30	48	0	0	0	0	966

Tablo 2.16. ÇK03 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'19"																
A	0	0	0	0	27	1	1	1	183	15	16	10	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	81	0	3	4	54	1	1	4	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'31"																
A	0	0	0	0	29	0	1	1	172	9	7	13	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	42	0	4	5	78	0	5	3	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'39"																
A	0	0	0	0	19	0	0	1	174	9	9	16	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	48	0	1	9	81	1	2	9	0	0	0	0

Tablo 2.17. ÇK03 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	29	75	1	2	3	526	33	32	39	0	0	0	0	739
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	170	0	8	18	212	2	8	16	0	0	0	0	434
TOPLAM	0	0	0	29	245	1	10	21	738	35	40	55	0	0	0	0	1173

Tablo 2.18. ÇK03 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	17	0	0	2	216	10	5	10	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	64	0	0	4	86	0	0	5	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'9"																
A	0	0	0	0	20	0	0	1	218	11	5	8	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	69	0	1	7	76	0	1	5	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	21	0	0	1	197	11	2	7	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	70	0	3	7	88	0	0	3	0	0	0	0

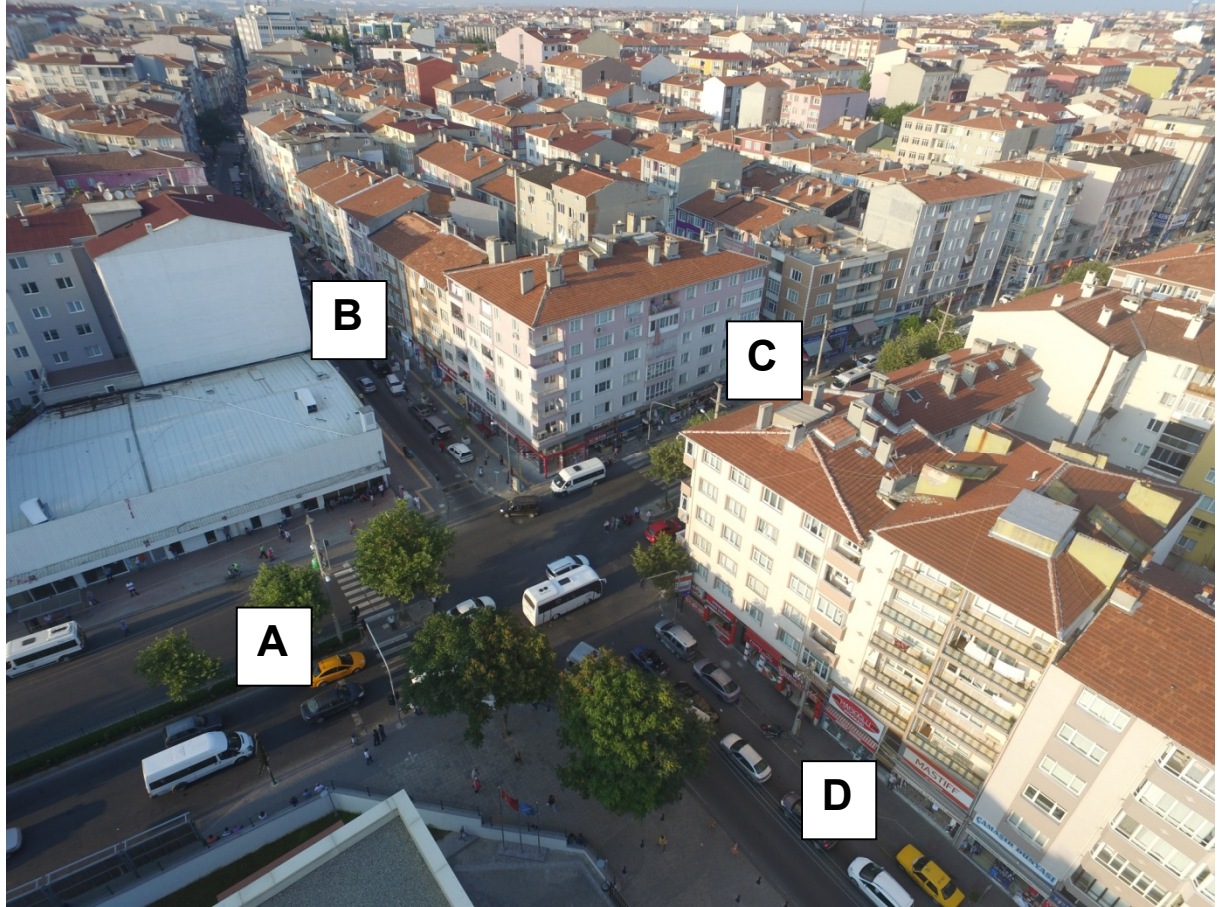
Tablo 2.19. ÇK03 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	58	0	0	4	631	32	12	25	0	0	0	0	762
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	203	0	4	18	250	0	1	13	0	0	0	0	489
TOPLAM	0	0	0	0	261	0	4	22	881	32	13	38	0	0	0	0	1251

2.5. ÇK04 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları			
	Sabah	Öğle	Servis Saatleri	Akşam
29.07.2016	07:07-08:11	11:47-12:56	15:11-15:31; 16:40-17:00	19:10-20:15

ÇK04 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.5 'de verilmiştir.



Şekil 2.5. ÇK04 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.20. ÇK04 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD -20'1"																
A	0	0	0	0	30	1	2	3	22	44	0	39	3	5	1	2
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	13	94	1	48	1	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	5
D	10	29	0	21	41	4	2	4	2	1	0	3	0	0	0	0
2. PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	30	0	0	3	51	21	2	33	7	2	0	2
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	63	12	1	35	34	0	0	7	0	0	0	0	25	0	0	0
D	36	4	0	8	74	0	0	12	13	2	0	6	0	0	0	0
3. PERİYOD – 19'58"																
A	0	0	0	0	28	0	0	4	75	17	0	33	11	0	0	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	60	18	1	18	44	0	0	4	0	0	0	0	30	1	0	7
D	19	4	2	10	68	1	0	2	13	1	0	3	0	0	0	0

Tablo 2.21. ÇK04 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	88	1	2	10	148	82	2	105	21	7	1	7	474
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	136	124	3	101	79	0	0	11	0	0	0	0	66	2	0	12	534
D	65	37	2	39	183	5	2	18	28	4	0	12	0	0	0	0	395
TOPLAM	201	161	5	140	350	6	4	39	176	86	2	117	87	9	1	19	1403

Tablo 2.22. ÇK04 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD -18'59"																
A	0	0	0	0	22	0	0	1	76	4	4	6	15	0	0	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	74	6	5	11	37	0	2	5	0	0	0	0	37	0	2	5
D	23	3	0	4	54	0	0	5	22	0	1	4	0	0	0	0
2. PERİYOD – 19'37"																
A	0	0	0	0	25	0	0	1	76	5	2	17	15	0	0	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	80	5	3	13	37	0	3	5	23	0	2	4	19	0	1	3
D	24	2	2	4	46	0	2	4	21	0	1	3	0	0	0	0
3. PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	27	0	0	1	76	6	0	27	14	0	0	2
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	85	4	0	15	36	0	3	5	45	0	4	8	0	0	0	0
D	25	0	4	3	37	0	4	3	19	0	0	2	0	0	0	0

Tablo 2.23. ÇK04 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	76	0	0	3	234	15	6	51	45	0	0	8	438
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	245	15	8	40	113	0	8	15	69	0	6	12	57	0	3	8	600
D	74	5	6	11	140	0	6	12	63	0	2	9	0	0	0	0	328
TOPLAM	319	20	14	51	328	0	14	31	367	15	14	72	102	0	3	15	1366

Tablo 2.24. ÇK04 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD -20'8"																
A	0	0	0	0	27	0	2	0	100	16	0	16	20	7	0	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	83	40	2	30	35	0	0	0	0	0	0	0	27	1	2	3
D	19	17	4	15	48	0	1	6	13	1	0	1	0	0	0	0
2. PERİYOD – 19'57"																
A	0	0	0	0	20	0	0	7	79	54	4	26	16	11	1	5
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	38	5	1	23	34	0	1	4	0	0	0	0	57	1	2	8
D	22	1	0	10	36	0	0	4	12	1	1	3	0	0	0	0

Tablo 2.25. ÇK04 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD -19'54"																
A	0	0	0	0	31	0	0	1	146	32	0	38	21	4	1	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	76	25	0	24	27	0	0	2	0	0	0	0	63	5	0	9
D	31	2	0	11	54	0	0	1	21	0	0	4	0	0	0	0
2. PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	22	0	0	2	140	8	0	19	20	2	1	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	115	11	1	19	39	0	0	2	0	0	0	0	80	0	1	11
D	31	1	0	5	53	0	2	8	18	0	0	3	0	0	0	0
3. PERİYOD – 20'10"																
A	0	0	0	0	28	0	0	2	117	14	2	17	17	0	0	3
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	127	5	2	9	39	0	0	6	0	0	0	0	73	0	1	5
D	18	0	0	4	53	0	0	3	30	0	0	3	0	0	0	0

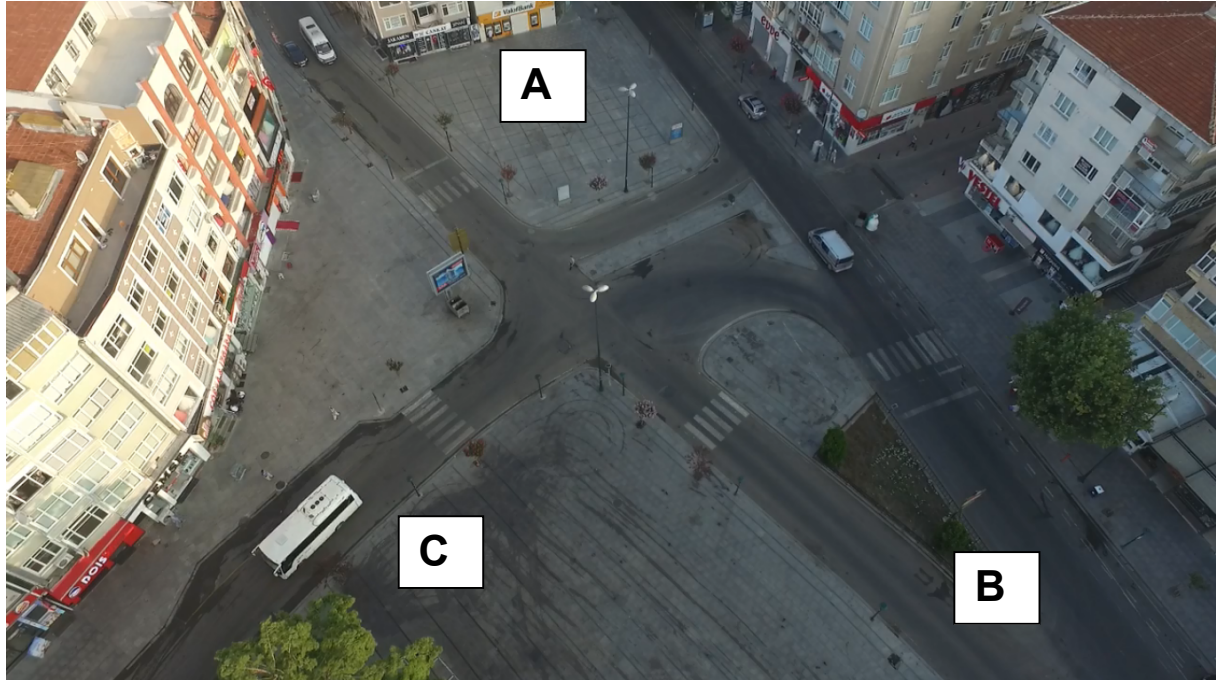
Tablo 2.26. ÇK04 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	81	0	0	5	403	54	2	74	58	6	2	9	694
B	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	318	41	3	52	105	0	0	10	10	0	0	0	216	5	2	25	787
D	80	3	0	20	160	0	2	12	69	0	0	10	0	0	0	0	356
TOPLAM	398	44	3	72	346	0	2	27	482	54	2	84	274	11	4	34	1837

2.6. ÇK05 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
29.07.2016	07:02-08:02	11:47-12:48	18:57-19:58

ÇK05 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 3 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.6 'de verilmiştir.



Şekil 2.6. ÇK05 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.27. ÇK05 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'4"												
A	8	0	0	2	38	8	1	7	14	1	0	5
B	105	14	0	20	0	1	0	0	40	2	0	15
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'1"												
A	22	0	0	0	83	14	2	8	24	2	1	7
B	152	16	6	17	5	0	0	1	48	1	0	15
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'25"												
A	20	0	0	2	104	3	0	13	32	3	0	12
B	207	18	0	9	5	2	0	1	47	0	0	12
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.28. ÇK05 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	52	0	0	4	235	26	3	29	73	6	1	25	455
B	484	50	6	48	10	3	0	2	141	3	0	44	792
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	536	50	6	52	245	29	3	31	214	9	1	69	1247

Tablo 2.29. ÇK05 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'1"												
A	37	0	0	3	166	10	0	11	49	2	0	15
B	167	13	1	16	8	0	0	0	60	0	0	12
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 18'32"												
A	41	0	0	3	112	9	1	5	67	3	2	5
B	136	9	0	8	4	1	0	0	75	0	0	10
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'32"												
A	27	0	0	2	148	9	2	17	69	1	1	8
B	150	13	0	4	10	2	0	1	62	0	1	6
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.30. ÇK05 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	111	0	0	8	448	29	3	35	195	6	3	29	868
B	477	37	1	29	23	3	0	1	207	0	1	29	809
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	587	37	1	38	472	33	3	36	402	6	4	59	1678

Tablo 2.31. ÇK05 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'2"												
A	35	0	0	3	158	8	0	6	94	2	0	6
B	139	14	0	5	11	1	0	0	131	0	0	12
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'0"												
A	36	0	0	0	138	11	0	7	78	2	0	4
B	156	10	0	4	18	1	0	0	103	0	1	12
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'27"												
A	42	0	0	4	147	12	5	8	73	1	0	6
B	135	10	2	3	13	0	0	1	98	1	0	8
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

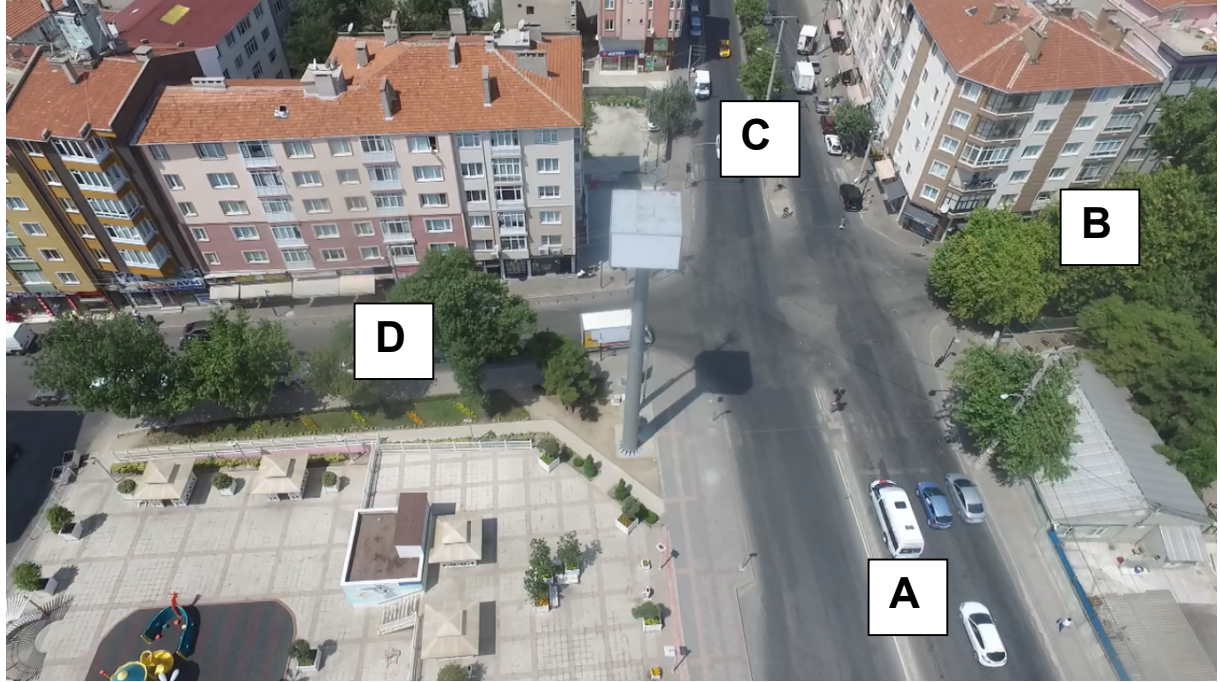
Tablo 2.32. ÇK05 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	116	0	0	7	454	32	5	22	251	5	0	16	909
B	441	35	2	12	43	2	0	1	341	1	1	33	912
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Toplam	557	35	2	19	497	34	5	23	592	6	1	49	1821

2.7. ÇK06 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları			
	Sabah	Öğle	Servis Saatleri	Akşam
28.07.2016	07:19-08:21	12:00-13:20	15:01-15:21; 16:31-16:50	18:57-20:06

ÇK06 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.7 'de verilmiştir.



Şekil 2.7. ÇK06 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.33. ÇK06 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'6"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	28	17	0	24	14	1	0	8
B	21	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	6	35	2	0	7
C	51	32	1	38	0	0	0	0	0	0	0	0	7	2	0	6
D	4	16	0	8	0	0	0	0	57	4	0	15	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'35"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	58	18	1	21	26	1	0	8
B	39	0	0	3	0	0	0	0	17	0	0	4	37	1	0	5
C	88	13	2	25	0	0	0	0	0	0	0	0	13	4	0	7
D	18	4	1	6	0	0	0	0	80	7	0	9	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'5"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	78	12	2	23	19	0	1	7
B	26	0	0	6	0	0	0	0	20	0	0	6	42	2	0	9
C	96	19	0	20	0	0	0	0	0	0	0	0	16	1	1	10
D	24	5	0	4	0	0	0	0	91	3	0	15	0	0	0	0

Tablo 2.34. ÇK06 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	164	47	3	68	59	2	1	23	367
B	86	0	0	9	0	0	0	0	49	0	0	16	114	5	0	21	300
C	235	64	3	83	0	0	0	0	0	0	0	0	36	7	1	23	452
D	46	25	1	18	0	0	0	0	228	14	0	39	0	0	0	0	371
TOPLAM	367	89	4	110	0	0	0	0	441	61	3	123	209	14	2	67	1490

Tablo 2.35. ÇK06 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'0"																
A	5	0	0	0	0	0	0	0	98	3	0	9	31	0	0	7
B	38	1	0	3	0	0	0	0	25	1	0	4	49	1	0	8
C	90	4	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	23	0	0	11
D	24	3	0	2	0	0	0	0	86	0	0	6	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'0"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	92	4	0	13	31	0	0	8
B	32	0	0	4	0	0	0	0	23	0	0	7	49	1	0	2
C	92	5	1	30	0	0	0	0	0	0	0	0	18	0	1	3
D	22	2	0	4	0	0	0	0	77	1	0	9	0	0	0	0
3.PERİYOD – 17'1"																
A	3	0	0	0	0	0	0	0	76	5	1	13	21	0	0	1
B	33	0	0	5	0	0	0	0	23	0	0	6	42	1	0	4
C	80	2	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	1	1
D	14	1	2	2	0	0	0	0	61	0	0	6	0	0	0	0

Tablo 2.36. ÇK06 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	8	0	0	0	0	0	0	0	280	13	1	37	87	0	0	17	443
B	108	1	0	13	0	0	0	0	75	1	0	18	147	3	0	15	381
C	276	12	1	57	0	0	0	0	0	0	0	0	58	0	2	16	421
D	63	6	2	8	0	0	0	0	236	1	0	22	0	0	0	0	339
TOPLAM	456	19	3	78	0	0	0	0	591	15	1	77	293	3	2	47	1584

Tablo 2.37. ÇK06 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'8"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	100	42	0	19	29	10	0	10
B	52	0	0	5	0	0	0	0	28	0	0	6	52	2	2	3
C	94	8	0	21	0	0	0	0	0	0	0	0	23	2	0	7
D	16	5	0	4	0	0	0	0	59	19	1	13	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'35"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	92	15	1	28	35	14	0	9
B	48	0	0	2	0	0	0	0	28	0	0	0	62	3	0	6
C	60	35	0	27	0	0	0	0	0	0	0	0	10	15	0	12
D	20	3	0	3	0	0	0	0	68	5	0	12	0	0	0	0

Tablo 2.38. ÇK06 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'0"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	138	26	0	23	59	5	0	11
B	80	0	0	3	0	0	0	0	29	0	0	7	96	3	0	8
C	111	23	0	43	0	0	0	0	0	0	0	0	26	5	0	7
D	19	4	0	5	0	0	0	0	77	5	0	19	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'50"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	103	12	0	22	55	1	1	9
B	82	0	1	6	0	0	0	0	31	0	0	3	103	2	1	5
C	121	6	1	22	0	0	0	0	0	0	0	0	32	2	1	6
D	26	2	1	10	0	0	0	0	83	1	0	9	0	0	0	0
3.PERİYOD – 11'5"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	56	3	3	8	13	1	0	1
B	32	0	0	3	0	0	0	0	19	1	0	1	45	1	1	4
C	73	4	1	17	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	5
D	19	2	0	0	0	0	0	0	42	1	0	8	0	0	0	0
4.PERİYOD – 5'49"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	35	3	0	6	12	0	0	2
B	19	0	0	5	0	0	0	0	4	0	0	1	33	0	0	2
C	38	3	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	11	1	0	1
D	6	1	1	0	0	0	0	0	26	2	0	3	0	0	0	0

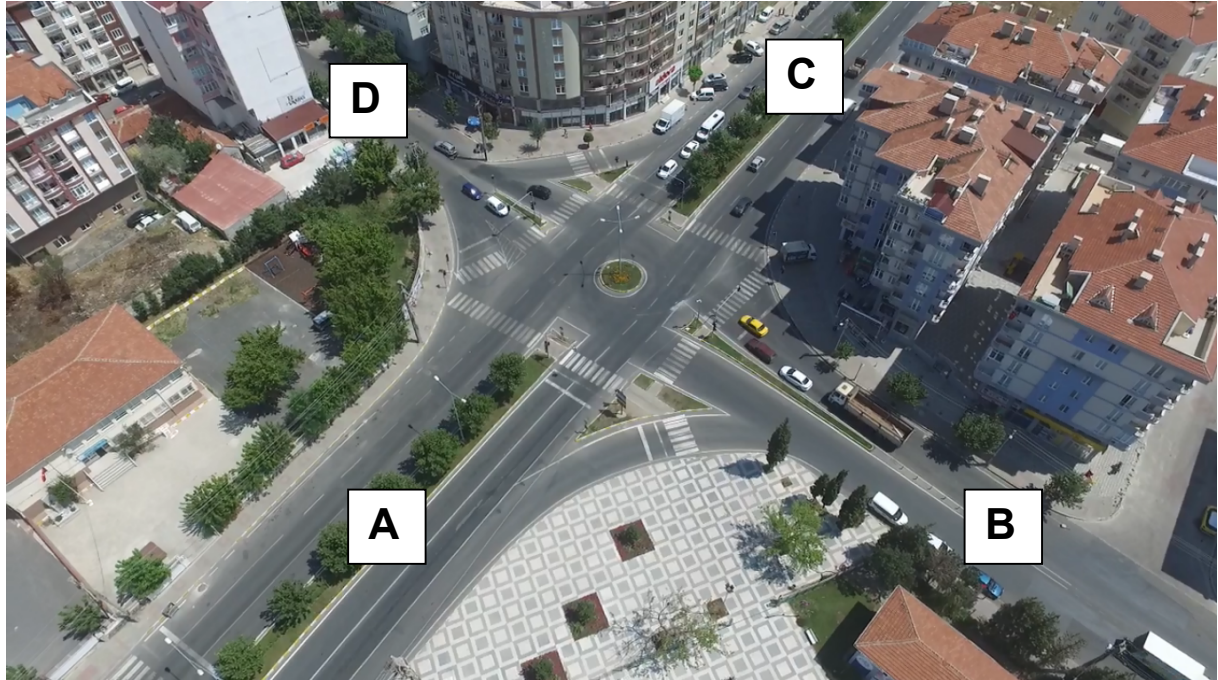
Tablo 2.39. ÇK06 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	0	0	0	0	349	46	3	62	146	7	1	24	640
B	224	0	1	18	0	0	0	0	87	1	0	13	292	6	2	20	664
C	361	38	2	95	0	0	0	0	0	0	0	0	95	8	1	20	620
D	74	9	2	16	0	0	0	0	240	9	0	41	0	0	0	0	392
TOPLAM	659	47	5	128	0	0	0	0	677	57	3	116	533	22	4	64	2316

2.8. ÇK07 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
01.08.2016	07:10-08:14	12:15-13:18	19:00-20:02

ÇK07 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Ayrıca kavşak içinde bir dönel ada mevcuttur. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.8 'de verilmiştir.



Şekil 2.8. ÇK07 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.40. ÇK07 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	8	2	0	2	92	7	3	19	11	2	0	7
B	22	0	0	9	0	0	0	0	20	5	0	7	32	41	0	28
C	75	6	6	15	42	2	3	18	10	0	0	0	15	2	2	7
D	23	7	0	12	23	10	0	10	25	1	0	7	0	0	0	0
2.PERİYOD – 21'2"																
A	0	0	0	0	8	0	0	1	148	4	4	13	9	1	0	3
B	26	0	2	2	0	0	0	0	62	1	0	3	34	6	0	8
C	132	12	8	11	22	5	0	3	17	0	0	1	31	2	0	3
D	29	0	0	3	25	2	0	7	44	3	0	10	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	20	1	1	2	179	10	12	17	10	2	2	5
B	28	2	1	2	0	0	0	0	52	1	5	8	37	5	0	15
C	118	9	6	18	47	4	1	7	11	0	0	5	33	2	1	12
D	17	0	0	4	19	2	1	11	44	0	0	12	0	0	0	0

Tablo 2.41. ÇK07 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	35	3	1	5	412	21	19	48	30	5	2	15	595
B	75	2	3	13	0	0	0	0	132	7	5	18	101	51	0	50	456
C	320	27	20	43	109	11	4	28	37	0	0	6	78	6	3	22	712
D	68	7	0	19	66	14	1	28	111	4	0	29	0	0	0	0	345
TOPLAM	462	35	23	75	210	28	6	60	692	31	24	100	209	62	5	87	2109

Tablo 2.42. ÇK07 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'26"																
A	0	0	0	0	16	0	1	6	97	3	8	11	10	0	2	2
B	21	0	1	5	0	0	0	0	25	0	0	3	42	2	0	5
C	100	1	11	17	30	0	1	4	4	0	0	2	30	0	1	4
D	21	0	1	3	42	2	1	4	33	0	0	6	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'33"																
A	0	0	0	0	15	0	1	4	103	4	8	13	12	0	1	3
B	17	0	2	3	0	0	0	0	28	1	2	4	41	3	0	6
C	96	3	8	14	29	0	1	3	5	0	0	3	26	0	1	6
D	22	0	1	2	42	2	1	4	32	0	0	8	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'15"																
A	0	0	0	0	14	0	1	1	108	4	8	14	13	0	0	3
B	13	0	2	1	0	0	0	0	30	1	4	4	39	3	0	7
C	91	4	5	10	28	0	1	2	5	0	0	3	22	0	1	7
D	22	0	1	1	41	2	0	4	31	0	0	9	0	0	0	0

Tablo 2.43. ÇK07 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	44	0	3	10	302	10	24	37	34	0	3	7	475
B	50	0	4	9	0	0	0	0	81	1	6	10	120	7	0	18	307
C	282	7	24	40	86	0	3	9	13	0	0	7	77	0	3	16	567
D	63	0	3	6	122	6	1	12	94	0	0	22	0	0	0	0	330
TOPLAM	395	7	31	55	252	6	7	31	491	12	30	77	230	7	6	41	1679

Tablo 2.44. ÇK07 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'37"																
A	0	0	0	0	36	5	0	6	142	16	6	14	33	1	0	4
B	22	5	1	4	0	0	0	0	25	6	1	6	37	11	0	19
C	147	17	7	24	59	9	2	10	15	0	0	1	23	1	0	1
D	23	2	0	4	57	11	1	11	33	2	0	7	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'12"																
A	0	0	0	0	39	1	0	5	141	9	4	18	23	0	0	5
B	33	0	0	5	0	0	0	0	30	1	2	4	65	4	0	13
C	196	6	12	24	81	6	2	9	17	0	1	2	26	0	0	4
D	26	2	0	1	67	9	0	13	43	0	0	3	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'11"																
A	0	0	0	0	27	0	0	5	113	4	1	8	37	1	0	1
B	22	1	1	4	0	0	0	0	30	2	1	2	57	4	0	5
C	147	3	4	11	72	1	1	8	16	0	0	0	50	1	0	3
D	40	0	0	1	58	2	0	6	34	1	1	8	0	0	0	0

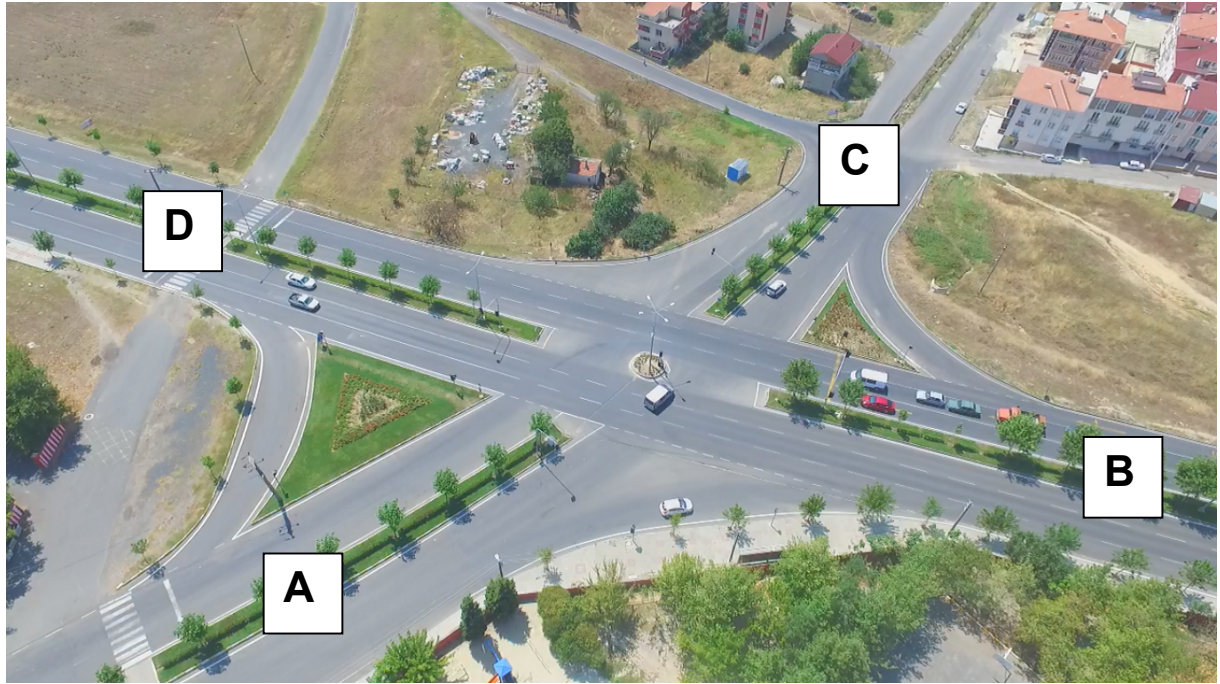
Tablo 2.45. ÇK07 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	102	6	0	16	396	29	11	40	93	2	0	10	705
B	77	6	2	13	0	0	0	0	85	9	4	12	159	19	0	37	423
C	490	26	23	59	212	16	5	27	48	0	1	3	99	2	0	8	1019
D	89	4	0	6	182	22	1	30	110	3	1	18	0	0	0	0	466
TOPLAM	656	36	25	78	496	44	6	73	639	41	17	73	351	23	0	55	2613

2.9.ÇK08 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
01.08.2016	07:10-08:12	12:17-13:22	18:52-19:56

ÇK08 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Ayrıca kavşak içinde bir dönel ada mevcuttur. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.9 'de verilmiştir.



Şekil 2.9. ÇK08 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.46. ÇK08 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 17'54"																
A	0	0	0	0	10	4	0	4	8	3	0	1	9	2	0	7
B	38	9	0	23	0	0	0	0	7	1	0	4	104	9	0	26
C	17	0	80	8	16	2	0	3	0	0	0	0	2	0	0	0
D	2	3	0	0	54	4	7	17	2	0	1	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 9'46"																
A	0	0	0	0	6	1	0	1	3	2	0	1	18	1	0	1
B	30	1	0	9	4	0	0	0	9	0	0	2	112	3	2	27
C	9	0	0	1	18	0	2	3	0	0	0	0	4	0	0	0
D	2	0	0	0	42	6	3	5	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'15"																
A	0	0	0	0	15	0	0	3	7	2	0	1	37	1	1	3
B	62	5	2	10	0	0	0	0	8	0	0	2	213	4	10	32
C	14	0	1	1	17	0	0	3	0	0	0	0	5	0	0	1
D	8	0	1	1	114	7	5	17	2	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.47. ÇK08 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	39	6	0	10	23	9	0	4	80	5	1	14	190
B	163	19	3	53	5	0	0	0	30	1	0	10	536	20	15	106	960
C	50	0	101	13	64	3	3	11	0	0	0	0	14	0	0	1	259
D	15	4	1	1	263	21	19	49	5	0	1	0	0	0	0	0	379
TOPLAM	228	23	105	66	370	30	21	70	58	10	1	14	630	25	16	121	1788

Tablo 2.48. ÇK08 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'2"																
A	0	0	0	0	13	0	1	1	14	1	1	1	10	0	1	3
B	43	2	1	5	0	0	0	0	10	0	1	1	77	2	9	19
C	14	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
D	5	0	0	1	101	1	9	21	8	0	3	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'43"																
A	0	0	0	0	16	0	0	2	16	1	0	0	11	0	2	0
B	44	1	0	7	0	0	0	0	7	0	0	0	104	2	6	5
C	17	0	0	1	12	0	2	2	0	0	0	0	1	0	0	0
D	8	0	0	2	115	5	8	16	10	0	0	2	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'31"																
A	0	0	0	0	16	0	0	1	11	1	3	1	11	0	1	0
B	59	1	2	9	0	0	0	0	7	0	0	0	115	3	10	15
C	8	0	1	0	5	0	2	1	0	0	0	0	3	0	0	0
D	6	0	1	1	96	2	6	11	6	0	3	1	0	0	0	0

Tablo 2.49. ÇK08 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	47	0	1	4	42	3	4	2	33	0	4	3	144
B	151	4	3	22	0	0	0	0	25	0	1	1	306	7	26	40	587
C	40	0	1	2	28	0	4	3	0	0	0	0	7	0	0	0	86
D	20	0	1	4	323	8	24	50	25	0	6	3	0	0	0	0	463
TOPLAM	211	4	5	28	397	8	29	57	92	3	11	6	347	7	30	43	1280

Tablo 2.50. ÇK08 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'1"																
A	0	0	0	0	46	1	1	3	37	4	0	4	15	0	0	1
B	79	7	1	12	0	0	0	0	15	1	0	2	114	7	6	15
C	14	0	0	2	7	1	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0
D	12	1	0	1	212	14	5	26	14	0	0	1	3	0	0	0
2.PERİYOD – 19'4"																
A	0	0	0	0	38	0	0	5	18	3	0	3	18	0	1	3
B	78	6	0	10	0	0	0	0	14	0	0	2	146	6	8	15
C	18	1	0	2	22	1	0	2	0	0	0	0	3	0	0	0
D	18	0	0	0	187	11	9	15	18	0	0	2	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	24	0	2	0	26	2	0	2	10	0	0	1
B	77	1	0	5	0	0	0	0	15	1	0	2	123	3	2	20
C	15	0	0	1	7	0	0	0	0	0	0	0	7	0	0	0
D	20	0	0	0	183	3	7	11	11	0	1	1	0	0	0	0

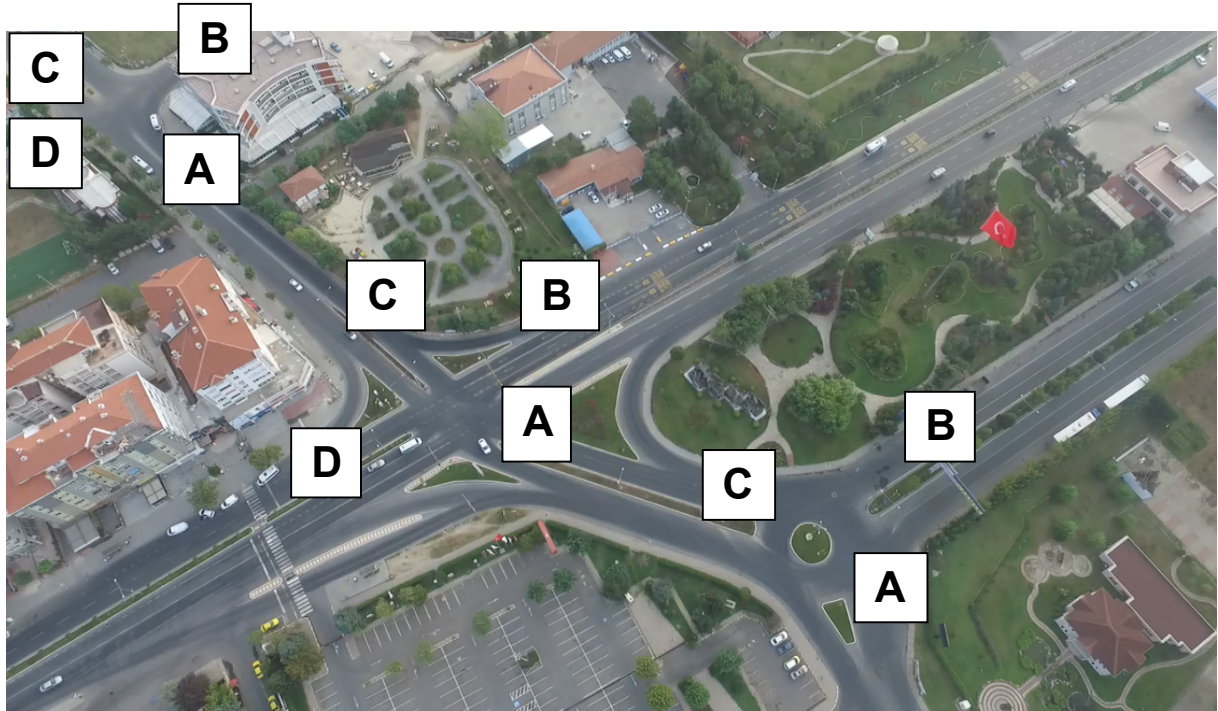
Tablo 2.51. ÇK08 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	112	1	3	8	84	9	0	9	44	0	1	5	277
B	242	14	1	28	0	0	0	0	46	2	0	6	396	17	17	52	820
C	49	1	0	5	37	2	1	3	0	0	0	0	12	0	0	0	111
D	52	1	0	1	602	29	22	54	44	0	1	4	3	0	0	0	813
TOPLAM	342	17	1	34	751	32	26	65	174	11	1	20	456	17	18	57	2021

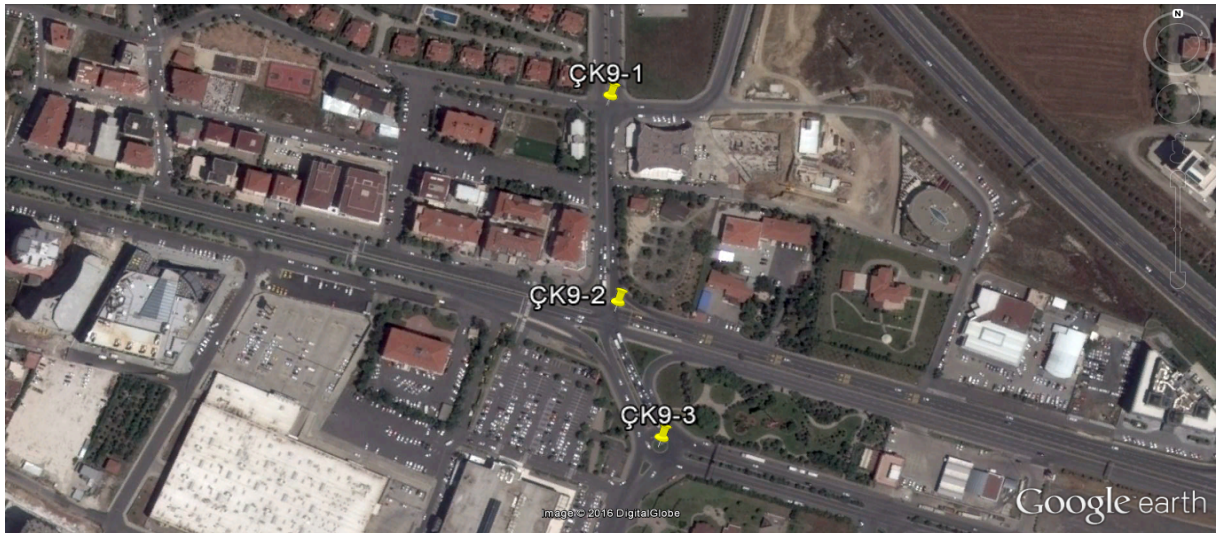
2.10. ÇK09 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları			
	Sabah	Öğle	Servis Saatleri	Akşam
02.08.2016	: 07:02-08:07	11:50-12:54	14:50-15:10; 16:31-16:49	18:37-20:05

ÇK09 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup üst ve alt taraflarındaki kavşaklarla birlikte hacim sayımları yapılmıştır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.10 'da verilmiştir.



Şekil 2.10. ÇK09 Kavşağı görüntüsü ve kollar



Şekil 2.11. ÇK09 Kavşağı uydu görüntüsü ve kollar

Tablo 2.52. ÇK09-1 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'57"																
A	0	0	0	0	12	2	1	60	8	0	0	8	0	0	0	0
B	78	2	0	49	0	0	0	0	2	0	0	23	10	0	0	5
C	37	0	0	19	6	0	0	13	0	0	0	0	0	0	0	1
D	15	0	0	4	4	0	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'3"																
A	0	0	0	0	47	3	1	45	25	0	0	7	5	0	0	1
B	131	1	1	41	0	0	0	0	3	0	0	2	25	0	1	2
C	116	0	2	18	7	0	0	8	0	0	0	0	2	0	0	0
D	37	0	0	3	11	0	0	8	1	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'53"																
A	0	0	0	0	66	0	1	22	48	0	0	11	8	0	0	2
B	161	0	1	21	0	0	0	0	15	0	0	2	44	0	0	43
C	103	0	1	11	10	0	0	3	0	0	0	0	1	0	0	1
D	52	0	0	4	20	0	0	2	6	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.53. ÇK09-1 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	125	5	3	127	81	0	0	26	13	0	0	3	383
B	370	3	2	111	0	0	0	0	20	0	0	27	79	0	1	50	663
C	256	0	3	48	23	0	0	24	0	0	0	0	3	0	0	2	359
D	104	0	0	11	35	0	0	14	10	0	0	0	0	0	0	0	174
TOPLAM	730	3	5	170	183	5	3	165	111	0	0	53	95	0	1	55	1579

Tablo 2.54. ÇK09-1 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'21"																
A	0	0	0	0	103	0	0	14	51	0	1	3	20	0	0	4
B	114	1	0	7	0	0	0	0	12	0	0	0	35	0	0	3
C	95	0	0	7	15	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	1
D	67	0	0	3	23	0	0	1	10	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'49"																
A	0	0	0	0	100	0	1	10	54	0	2	8	6	0	0	0
B	98	0	1	12	0	0	0	0	10	0	0	0	38	0	0	1
C	69	0	3	4	19	0	0	2	0	0	0	0	6	0	0	0
D	45	0	0	4	29	0	0	3	10	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'50"																
A	0	0	0	0	102	0	0	12	49	0	0	7	20	0	0	2
B	117	0	2	15	0	0	0	0	9	0	0	0	26	0	0	3
C	78	0	0	2	23	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	1
D	49	0	0	2	24	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.55. ÇK09-1 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	310	0	1	37	157	0	3	18	47	0	0	6	579
B	335	1	3	35	0	0	0	0	32	0	0	0	101	0	0	7	513
C	246	0	3	13	58	0	0	4	0	0	0	0	12	0	0	2	339
D	164	0	0	9	77	0	0	4	26	0	0	0	0	0	0	0	281
TOPLAM	744	1	6	57	445	0	1	45	215	0	3	18	160	0	0	15	1711

Tablo 2.56. ÇK09-1 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'29"																
A	0	0	0	0	111	3	1	14	72	1	1	4	29	0	0	3
B	23	0	1	18	0	0	0	0	16	0	0	5	37	0	0	4
C	85	0	2	8	24	0	0	4	0	0	0	0	9	0	0	0
D	57	0	0	3	23	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 18'4"																
A	0	0	0	0	121	0	0	15	64	0	2	2	44	0	0	2
B	109	1	1	15	0	0	0	0	11	0	0	3	42	0	0	1
C	62	0	1	11	15	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	0
D	56	0	1	6	39	0	0	1	11	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.57. ÇK09-1 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'26"																
A	0	0	0	0	159	1	1	24	103	1	0	7	52	0	0	11
B	106	0	0	28	0	0	0	0	9	0	0	2	43	0	0	7
C	78	1	1	10	21	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	2
D	48	0	0	2	42	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 21'15																
A	0	0	0	0	182	2	0	19	97	0	2	3	38	0	2	3
B	139	0	0	21	0	0	0	0	17	0	0	3	39	0	0	41
C	71	0	0	7	22	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
D	40	0	0	2	40	0	0	2	10	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'18"																
A	0	0	0	0	234	1	0	16	67	1	1	7	32	0	0	0
B	122	0	1	12	0	0	0	0	11	0	0	0	29	0	0	0
C	83	0	0	6	21	0	0	2	0	0	0	0	4	0	0	0
D	41	0	0	0	39	0	0	3	4	0	0	1	0	0	0	0
4.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	183	0	1	12	78	0	1	4	22	0	0	3
B	15	0	0	6	0	0	0	0	6	0	0	1	43	0	0	2
C	84	0	0	4	22	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0
D	35	0	1	1	43	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.58. ÇK09-1 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	566	4	1	58	263	2	3	17	120	0	2	14	1049
B	361	0	1	60	0	0	0	0	36	0	0	5	109	0	0	47	620
C	228	1	1	23	63	0	0	6	0	0	0	0	22	0	0	2	345
D	127	0	0	4	119	0	0	7	24	0	0	1	0	0	0	0	281
TOPLAM	716	1	2	87	748	4	1	71	323	2	3	23	251	0	2	63	2295

Tablo 2.59. ÇK09-2 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'57"																
A	0	0	0	0	69	4	8	33	17	5	1	50	13	2	0	13
B	12	1	0	22	0	0	0	0	13	0	1	7	20	0	1	14
C	40	2	0	22	60	2	0	23	0	0	0	0	15	2	0	11
D	27	2	0	18	50	8	0	18	4	0	0	16	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'3"																
A	0	0	0	0	181	0	8	30	48	21	0	30	21	1	0	9
B	26	1	0	4	0	0	0	0	14	1	0	4	20	0	0	8
C	82	0	1	10	158	2	2	41	0	0	0	0	29	0	0	43
D	103	3	2	31	100	4	0	22	21	1	0	7	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'53"																
A	0	0	0	0	143	2	3	10	64	1	0	12	52	1	0	8
B	4	1	0	6	0	0	0	0	36	0	0	8	55	0	1	13
C	132	0	0	10	136	0	2	8	0	0	0	0	40	0	0	4
D	112	3	0	18	105	1	0	8	46	0	1	3	0	0	0	0

Tablo 2.60. ÇK09-2 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	393	6	19	73	129	27	1	92	86	4	0	30	860
B	42	3	0	32	0	0	0	0	63	1	1	19	95	0	2	35	293
C	254	2	1	42	354	4	4	72	0	0	0	0	84	2	0	58	877
D	242	8	2	67	255	13	0	48	71	1	1	26	0	0	0	0	734
TOPLAM	538	13	3	141	1002	23	23	193	263	29	3	137	265	6	2	123	2764

Tablo 2.61. ÇK09-2 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'21"																
A	0	0	0	0	36	0	5	9	75	1	2	12	96	1	1	10
B	67	0	1	3	0	0	0	0	51	0	2	2	105	0	1	3
C	126	0	2	7	90	0	0	4	0	0	0	0	51	0	0	1
D	81	0	1	10	89	0	0	4	48	0	0	2	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'49"																
A	0	0	0	0	36	0	2	3	79	0	3	6	100	0	0	6
B	71	0	0	5	0	0	0	0	46	0	0	2	93	0	1	3
C	141	0	0	2	66	0	3	3	0	0	0	0	45	0	0	2
D	91	1	1	10	84	0	1	6	50	0	0	4	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'50"																
A	0	0	0	0	48	0	0	0	92	0	2	9	79	1	0	9
B	82	0	2	1	0	0	0	0	45	0	0	4	96	0	0	7
C	148	0	0	6	84	0	0	5	0	0	0	0	41	0	0	3
D	82	1	2	10	109	0	0	4	62	0	0	2	0	0	0	0

Tablo 2.62. ÇK09-2 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	122	0	7	12	250	1	7	27	280	2	1	25	735
B	224	0	3	9	0	0	0	0	144	0	2	8	299	0	2	13	705
C	422	0	2	15	244	0	3	12	0	0	0	0	139	0	0	6	844
D	258	2	4	31	287	0	1	14	163	0	0	8	0	0	0	0	768
TOPLAM	904	2	9	55	653	0	11	39	557	1	9	44	718	2	3	45	3052

Tablo 2.63. ÇK09-2 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'29"																
A	0	0	0	0	40	1	6	3	88	2	2	6	120	1	0	10
B	76	0	3	3	0	0	0	0	66	0	2	2	112	0	1	3
C	129	0	3	7	73	0	2	7	0	0	0	0	41	1	0	11
D	104	2	0	13	99	0	1	10	70	0	2	3	0	0	0	0
2.PERİYOD – 18'4"																
A	0	0	0	0	40	0	5	6	100	0	1	6	76	1	0	9
B	76	0	0	7	0	0	0	0	80	0	3	3	85	2	0	7
C	102	0	1	13	71	0	1	10	0	0	0	0	51	1	0	9
D	76	2	0	18	82	0	1	6	64	0	0	5	0	0	0	0

Tablo 2.64. ÇK09-2 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'26"																
A	0	0	0	0	30	0	3	2	103	0	3	9	100	2	1	10
B	82	1	3	2	0	0	0	0	173	1	0	17	100	0	3	5
C	145	0	2	25	71	0	0	4	0	0	0	0	27	0	0	1
D	93	2	0	13	95	0	0	10	69	1	1	7	0	0	0	0
2.PERİYOD – 21'15"																
A	0	0	0	0	26	1	2	0	140	4	1	10	90	0	0	14
B	86	1	0	1	0	0	0	0	126	0	1	3	106	0	0	8
C	147	2	0	17	87	1	1	3	0	0	0	0	39	0	0	12
D	95	2	0	15	100	0	0	8	84	1	0	6	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'18"																
A	0	0	0	0	43	0	3	0	128	0	4	13	114	2	1	9
B	67	0	2	2	0	0	0	0	84	0	0	3	85	0	1	7
C	111	0	1	4	80	0	1	7	0	0	0	0	41	0	0	2
D	117	2	0	17	94	1	0	7	95	0	0	2	0	0	0	0
4.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	33	0	1	2	123	0	0	7	111	1	0	6
B	63	0	0	5	0	0	0	0	91	1	1	3	93	1	0	4
C	140	0	0	4	75	0	0	3	0	0	0	0	44	0	0	4
D	99	0	0	9	119	0	0	4	91	0	0	3	0	0	0	0

Tablo 2.65. ÇK09-2 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	99	1	8	2	371	4	8	32	304	4	2	33	868
B	235	2	5	5	0	0	0	0	383	1	1	23	291	0	4	20	970
C	403	2	3	46	238	1	2	14	0	0	0	0	107	0	0	15	831
D	305	6	0	45	289	1	0	25	248	2	1	15	0	0	0	0	937
TOPLAM	943	10	8	96	626	3	10	41	1002	7	10	70	702	4	6	68	3606

Tablo 2.66. ÇK09-3 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
	1.PERİYOD – 19'57"															
A	0	0	0	0	13	4	0	8	92	12	6	98	0	0	0	0
B	12	0	1	4	0	0	0	0	10	0	2	6	0	0	0	0
C	57	4	1	36	20	2	0	6	0	2	0	2	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2.PERİYOD – 20'3"															
A	0	0	0	0	44	2	1	12	115	1	7	78	0	0	0	0
B	10	0	3	10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
C	90	3	2	19	86	4	3	23	18	1	0	3	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	3.PERİYOD – 19'53"															
A	0	0	0	0	52	2	0	7	212	0	0	0	0	0	0	0
B	14	0	1	9	2	0	0	0	26	0	2	7	0	0	0	0
C	143	3	1	19	114	1	1	8	3	0	0	5	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.67. ÇK09-3 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	109	8	1	27	419	13	13	176	766
B	36	0	5	23	2	0	0	0	36	0	4	13	119
C	290	10	4	74	220	7	4	37	21	3	0	10	680
TOPLAM	326	10	9	97	331	15	5	64	476	16	17	199	1565

Tablo 2.68. ÇK09-3 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'21"																
A	0	0	0	0	59	0	2	4	105	2	3	13	0	0	0	0
B	40	0	2	7	0	0	0	0	78	0	6	10	0	0	0	0
C	168	1	2	10	76	2	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'49"																
A	0	0	0	0	48	1	2	4	97	1	2	8	0	0	0	0
B	35	0	3	7	0	0	0	0	101	0	2	12	0	0	0	0
C	189	2	0	14	93	0	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'50"																
A	0	0	0	0	41	0	2	3	125	2	1	10	0	0	0	0
B	53	0	4	4	0	0	0	0	80	0	2	10	0	0	0	0
C	180	2	0	14	84	1	5	9	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.69. ÇK09-3 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	151	1	6	11	333	5	6	32	544
B	130	0	9	18	0	0	0	0	263	0	10	33	464
C	546	5	2	39	257	3	7	34	0	0	0	0	893
TOPLAM	676	5	11	57	408	4	13	45	596	5	16	64	1901

Tablo 2.70. ÇK09-3 kavşağı servis saatleri sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'29"																
A	0	0	0	0	50	0	1	6	142	5	5	22	0	0	0	0
B	41	0	1	6	0	0	0	0	92	0	4	10	0	0	0	0
C	188	1	3	18	93	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 18'4"																
A	0	0	0	0	31	0	0	2	126	2	5	17	0	0	0	0
B	42	0	2	4	0	0	0	0	91	0	2	3	0	0	0	0
C	155	1	1	26	82	2	1	15	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.71. ÇK09-3 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'26																
A	0	0	0	0	63	2	3	4	135	2	1	19	0	0	0	0
B	50	0	0	7	0	0	0	0	85	1	1	8	0	0	0	0
C	195	6	2	39	67	0	1	13	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 21'15"																
A	0	0	0	0	73	1	1	5	110	3	2	15	0	0	0	0
B	41	1	1	4	0	0	0	0	126	0	2	7	0	0	0	0
C	196	4	0	20	48	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'18"																
A	0	0	0	0	79	2	0	8	143	4	1	15	0	0	0	0
B	32	0	1	2	0	0	0	0	80	0	2	14	0	0	0	0
C	191	1	1	19	44	0	1	12	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
4.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	55	1	0	4	135	2	1	12	0	0	0	0
B	40	1	0	2	0	0	0	0	90	2	2	4	0	0	0	0
C	213	1	0	16	58	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

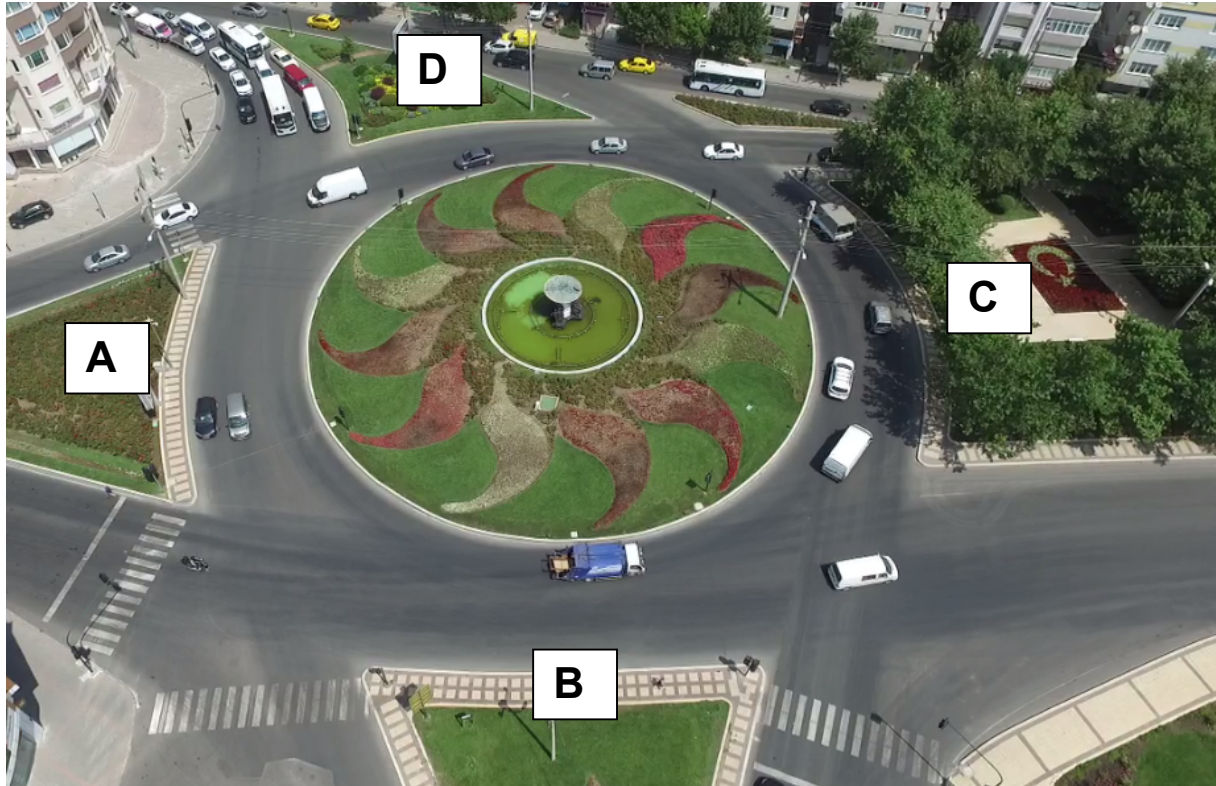
Tablo 2.72. ÇK09-3 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	215	5	4	17	388	9	4	49	691
B	123	1	2	13	0	0	0	0	291	1	5	29	465
C	582	11	3	78	159	2	2	30	0	0	0	0	867
TOPLAM	705	12	5	91	374	7	6	47	679	10	9	78	2023

2.11. ÇK10 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
28.07.2016	07:16 - 08:37	12:17 - 12:59	17:10 - 18:30

ÇK10 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Ayrıca kavşak içinde bir dönel ada mevcuttur. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.12 'de verilmiştir.



Şekil 2.12. ÇK10 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.73. ÇK10 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'3"																
A	0	0	0	0	13	0	1	7	61	11	0	63	43	0	0	20
B	14	2	0	8	0	0	0	0	14	1	0	3	81	2	0	29
C	28	4	0	25	9	0	0	3	0	0	0	0	67	5	0	20
D	3	0	0	5	32	4	0	10	47	10	0	13	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'6"																
A	0	0	0	0	18	1	0	7	92	4	0	22	36	1	1	12
B	22	0	1	8	0	0	0	0	20	0	0	1	110	2	1	20
C	62	4	0	23	17	0	0	4	0	0	0	0	94	6	3	9
D	9	1	0	4	69	5	1	4	61	9	0	7	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'4"																
A	0	0	0	0	22	1	1	2	101	3	1	25	31	4	0	7
B	36	2	3	6	0	0	0	0	19	0	2	0	124	2	0	10
C	84	8	7	19	23	0	0	1	0	0	0	0	105	9	0	13
D	0	1	0	3	57	3	1	6	91	8	3	7	0	0	0	0

Tablo 2.74. ÇK10 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	53	2	2	16	253	18	1	110	110	5	1	39	610
B	72	4	4	22	0	0	0	0	53	1	2	4	314	6	1	59	542
C	174	16	7	67	49	0	0	8	0	0	0	0	265	20	3	42	651
D	12	2	0	12	158	12	2	20	199	27	3	27	0	0	0	0	473
TOPLAM	257	22	11	101	259	14	4	44	505	46	6	141	690	31	5	140	2275

Tablo 2.75. ÇK10 kavşağı öğle sayımları

	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'8"																
A	0	0	0	0	20	0	1	2	91	1	4	11	33	1	3	5
B	32	0	1	4	0	0	0	0	19	0	0	2	82	2	0	9
C	73	3	5	10	28	0	0	3	0	0	0	0	131	6	0	11
D	7	0	0	1	58	2	4	2	101	6	0	3	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'4"																
A	0	0	0	0	27	0	2	3	94	2	3	12	35	1	3	5
B	31	1	2	3	0	0	0	0	12	0	2	2	89	3	0	6
C	87	3	5	11	17	0	0	1	0	0	0	0	111	7	0	10
D	7	0	1	2	46	3	2	6	91	6	0	5	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'25"																
A	0	0	0	0	30	0	2	4	88	4	4	9	22	3	1	2
B	27	0	0	4	0	0	0	0	22	0	1	1	80	3	6	4
C	90	2	3	8	23	0	0	1	0	0	0	0	118	8	3	4
D	11	0	0	0	55	2	5	7	110	6	1	1	0	0	0	0

Tablo 2.76. ÇK10 kavşağı öğle sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	79	0	5	9	281	7	11	33	93	5	7	12	543
B	93	1	3	11	0	0	0	0	54	0	3	5	258	8	6	20	463
C	257	8	13	30	70	0	0	5	0	0	0	0	370	22	3	26	804
D	26	0	1	3	163	7	11	15	310	19	1	9	0	0	0	0	566
TOPLAM	375	9	17	44	312	7	16	30	646	26	15	47	721	35	16	58	2376

Tablo 2.77. ÇK10 kavşağı servis saatleri sayımları

	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
	1.PERİYOD - 19'31"															
A	0	0	0	0	25	0	1	2	98	5	2	9	39	1	1	16
B	32	1	0	20	0	0	0	0	26	0	1	3	78	5	8	7
C	84	26	1	9	19	0	1	0	0	0	0	0	155	7	0	6
D	8	2	1	2	65	4	2	6	106	7	3	8	0	0	0	0
	2.PERİYOD - 20'2"															
A	0	0	0	0	18	1	0	2	88	8	1	30	35	2	0	15
B	33	0	0	15	0	0	0	0	27	1	0	2	118	1	2	10
C	82	4	0	36	38	0	0	4	0	0	0	0	149	9	0	9
D	6	0	0	15	63	4	0	18	120	7	0	7	0	0	0	0

Tablo 2.78. ÇK10 kavşağı akşam sayımları

	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
	1.PERİYOD - 20'2"															
A	0	0	0	0	23	0	0	2	101	4	0	38	58	7	0	18
B	41	5	0	12	0	0	0	0	26	1	0	1	121	3	1	14
C	118	4	0	31	54	2	0	4	0	0	0	0	140	4	0	6
D	12	1	0	3	103	3	0	12	113	8	0	5	0	0	0	0
	2.PERİYOD - 20'1"															
A	0	0	0	0	28	2	1	3	131	7	1	24	48	4	1	9
B	37	1	0	13	0	0	0	0	40	0	0	0	106	4	2	8
C	95	6	1	11	41	1	0	3	0	0	0	0	133	8	0	4
D	10	0	1	1	113	6	0	7	120	4	1	6	0	0	0	0
	3.PERİYOD - 20'2"															
A	0	0	0	0	39	0	0	8	124	6	1	14	63	1	0	6
B	41	1	0	8	0	0	0	0	23	0	0	1	124	4	1	7
C	95	4	1	14	31	1	0	1	0	0	0	0	125	8	0	8
D	10	0	0	0	112	3	0	8	135	8	1	3	0	0	0	0

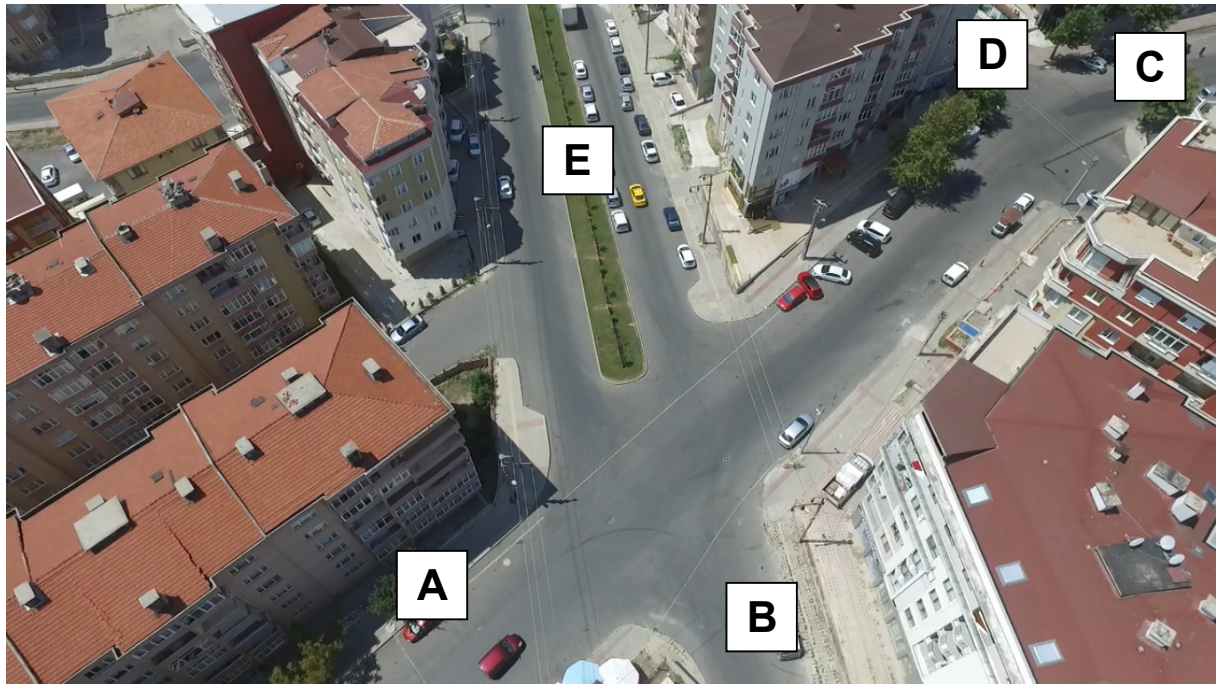
Tablo 2.79. ÇK10 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	90	2	1	13	356	17	2	76	169	12	1	33	771
B	119	7	0	33	0	0	0	0	89	1	0	2	351	11	4	29	645
C	308	14	2	56	126	4	0	8	0	0	0	0	398	20	0	18	953
D	32	1	1	4	328	12	0	27	368	20	2	14	0	0	0	0	808
TOPLAM	459	22	3	93	544	18	1	48	812	38	4	92	917	43	5	80	3178

2.12. ÇK11 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
01.08.2016	07:02-08:06	12:09-13:15	18:50-19:52

ÇK11 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.13 'de verilmiştir.



Şekil 2.13. ÇK11 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.80. ÇK11 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'36"																				
A	0	0	0	0	0	1	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	5	1	0	3
B	6	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	11	4	0	2
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	38	7	1	11	13	6	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
2.PERİYOD – 19'41"																				
A	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	9	1	0	3
B	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	2
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	16	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	79	2	1	6	23	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'3"																				
A	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2
B	15	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	1
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	5	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	78	4	2	8	22	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.81. ÇK11 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	7	1	0	3	0	0	0	0	1	0	0	0	19	2	0	8	41
B	25	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	31	4	0	5	72
C	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	28	1	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	32
E	202	13	4	26	60	7	0	13	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	327
TOPLAM	254	17	4	32	69	8	0	17	0	0	0	0	1	0	0	0	51	6	0	13	473

Tablo 2.82. ÇK11 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'45"																				
A	0	0	0	0	4	0	0	1	69	1	3	4	10	0	0	0	21	0	0	0
B	6	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	12	0	0	0
C	52	0	1	9	2	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	2	1	0	0	0
D	7	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
E	22	0	0	2	13	0	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'26"																				
A	0	0	0	0	5	0	0	2	76	1	4	5	7	0	0	0	17	0	2	1
B	12	0	1	2	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	1
C	56	0	3	5	2	0	0	0	0	0	0	0	8	0	1	2	3	0	1	0
D	5	0	0	1	1	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0
E	31	1	2	2	7	0	0	2	3	1	1	1	8	0	1	2	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'21"																				
A	0	0	0	0	5	0	0	2	83	1	5	5	4	0	0	0	13	0	3	1
B	17	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	4	0	1	1
C	60	0	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	1	4	0	1	0
D	2	0	0	1	2	0	0	0	2	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	40	1	3	1	0	0	0	0	2	1	1	1	16	0	1	3	0	0	0	0

Tablo 2.83. ÇK11 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	14	0	0	5	236	3	12	14	22	0	0	0	53	0	5	2	365
B	36	0	2	6	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	25	0	2	2	79
C	174	0	8	14	6	0	0	0	0	0	0	0	23	0	2	5	8	0	2	0	241
D	14	0	0	2	3	0	0	0	6	0	2	0	0	0	0	0	3	0	0	0	29
E	96	2	5	5	20	0	0	5	9	2	2	2	25	0	2	5	0	0	0	0	177
TOPLAM	320	2	14	26	43	0	0	9	259	5	16	16	70	0	3	9	88	0	8	3	891

Tablo 2.84. ÇK11 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'32"																				
A	0	0	0	0	11	0	0	0	160	6	0	12	6	0	0	2	42	2	0	5
B	17	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	1	0	4
C	79	3	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	21	0	1	0	12	0	0	0
D	7	0	0	1	0	0	0	0	8	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0
E	33	2	0	5	21	6	0	8	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'11"																				
A	0	0	0	0	18	2	0	0	117	3	0	9	11	0	1	0	31	0	0	3
B	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	23	3	0	3
C	80	0	1	7	5	0	0	0	0	0	0	0	19	0	0	0	13	0	0	0
D	4	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
E	29	0	0	5	18	4	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'2"																				
A	0	0	0	0	6	0	0	0	13	3	0	6	11	0	0	1	24	0	0	0
B	16	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	16	1	0	1
C	71	0	0	5	5	0	0	1	0	0	0	0	15	0	0	1	7	0	0	0
D	6	0	0	0	1	0	0	0	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
E	36	0	2	1	17	0	0	2	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

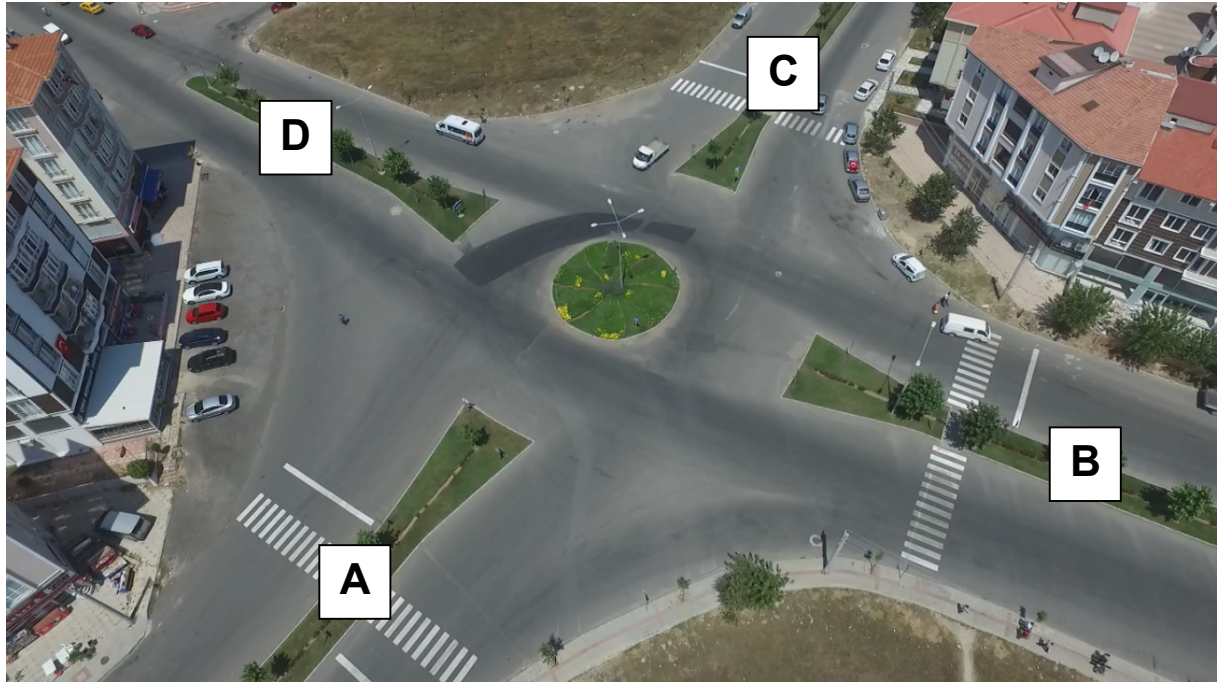
Tablo 2.85. ÇK11 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	37	2	0	0	307	13	0	29	30	0	1	3	103	2	0	8	534
B	44	0	1	2	0	0	0	0	5	0	0	0	1	0	0	0	62	5	0	8	130
C	243	3	1	23	11	0	0	1	0	0	0	0	58	0	1	1	34	0	0	0	376
D	18	0	0	1	1	0	0	0	38	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	61
E	104	2	2	12	59	11	0	14	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	224
TOPLAM	409	5	4	38	108	13	0	15	371	13	0	31	89	0	2	4	200	7	0	17	1326

2.13. ÇK12 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
01.08.2016	07:02-08:06	12:09-13:15	18:50-19:52

ÇK12 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Ayrıca kavşakta dönel ada mevcuttur. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.14 'de verilmiştir.



Şekil 2.14. ÇK12 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.86. ÇK12 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 8'26"																
A	0	0	0	0	7	2	0	0	4	1	0	4	1	3	0	3
B	3	2	0	0	2	0	0	1	0	0	0	1	13	3	1	6
C	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	29	5	1	12	1	0	0	1	1	0	0	0
2.PERİYOD – 7'13"																
A	0	0	0	0	3	0	0	2	3	0	0	3	0	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	12	3	0	6
C	2	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	1	0	0	25	9	0	21	1	0	1	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'5"																
A	0	0	0	0	17	1	0	5	21	0	2	2	6	0	0	1
B	3	2	1	2	5	0	0	2	1	0	0	0	43	1	0	17
C	5	0	0	0	3	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0
D	2	0	0	2	167	1	13	15	3	0	0	0	0	0	0	0
4.PERİYOD – 21'1"																
A	0	0	0	0	36	5	1	5	18	0	0	2	10	0	0	0
B	8	0	0	3	7	1	0	0	8	0	1	2	65	4	0	10
C	4	0	0	0	13	0	2	1	0	0	0	0	1	0	0	0
D	5	0	0	0	199	4	9	28	5	0	0	0	3	0	0	0

Tablo 2.87. ÇK12 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	66	8	1	13	48	1	2	12	18	3	0	4	177
B	15	4	1	5	15	1	0	3	12	0	1	3	140	12	1	41	254
C	12	2	0	3	18	1	3	3	0	0	0	0	1	0	0	0	43
D	7	1	0	2	442	20	24	80	11	0	1	1	4	0	0	0	594
TOPLAM	34	7	1	11	541	31	28	99	71	1	4	16	163	15	1	45	1067

Tablo 2.88. ÇK12 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'31"																
A	0	0	0	0	18	1	0	1	13	0	0	0	3	0	0	4
B	9	2	4	4	1	0	1	0	6	0	1	0	105	1	5	8
C	4	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0
D	9	0	0	1	72	0	5	19	3	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'31"																
A	1	0	0	1	9	2	2	1	10	0	2	1	11	0	0	1
B	11	0	1	4	4	0	0	1	7	0	0	0	116	1	2	13
C	3	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	10	0	0	1	81	0	7	4	3	0	0	2	2	0	1	0
3.PERİYOD – 19'1"																
A	0	0	1	0	13	2	3	2	5	1	0	2	5	0	0	0
B	11	1	2	0	0	0	0	0	6	0	0	2	102	1	6	8
C	1	0	1	0	3	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0
D	7	0	0	1	86	1	5	7	2	0	0	0	2	0	0	0

Tablo 2.89. ÇK12 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	1	0	1	1	41	5	5	4	29	1	2	3	20	0	0	5	119
B	32	3	7	8	5	0	1	1	20	0	1	2	334	3	13	30	461
C	8	0	2	0	8	0	0	0	1	0	0	0	4	0	0	0	24
D	27	0	0	3	247	1	18	31	8	0	0	2	4	0	1	0	342
TOPLAM	68	3	10	12	302	6	24	36	58	1	3	7	362	3	14	35	947

Tablo 2.90. ÇK12 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'31"																
A	0	0	0	0	15	0	1	0	22	2	0	4	16	0	1	0
B	24	3	1	4	4	1	0	1	11	2	0	6	238	6	6	22
C	1	0	0	1	6	1	0	0	0	0	1	0	4	0	0	2
D	11	0	0	1	116	8	3	20	5	0	0	3	1	0	0	0
2.PERİYOD – 20'1"																
A	2	0	0	1	16	3	0	2	26	0	0	2	14	1	0	1
B	28	1	1	5	2	0	0	0	15	1	0	2	194	5	8	20
C	3	0	0	2	7	0	1	0	4	0	1	0	1	0	0	0
D	7	0	0	4	119	2	5	17	10	0	0	0	4	0	0	0
3.PERİYOD – 20'1"																
A	2	0	0	0	19	2	0	2	18	0	0	2	8	1	0	0
B	21	0	2	1	6	0	0	0	10	0	1	1	177	1	4	17
C	1	1	1	0	6	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0
D	15	0	0	2	121	1	1	8	6	0	1	0	3	0	0	0

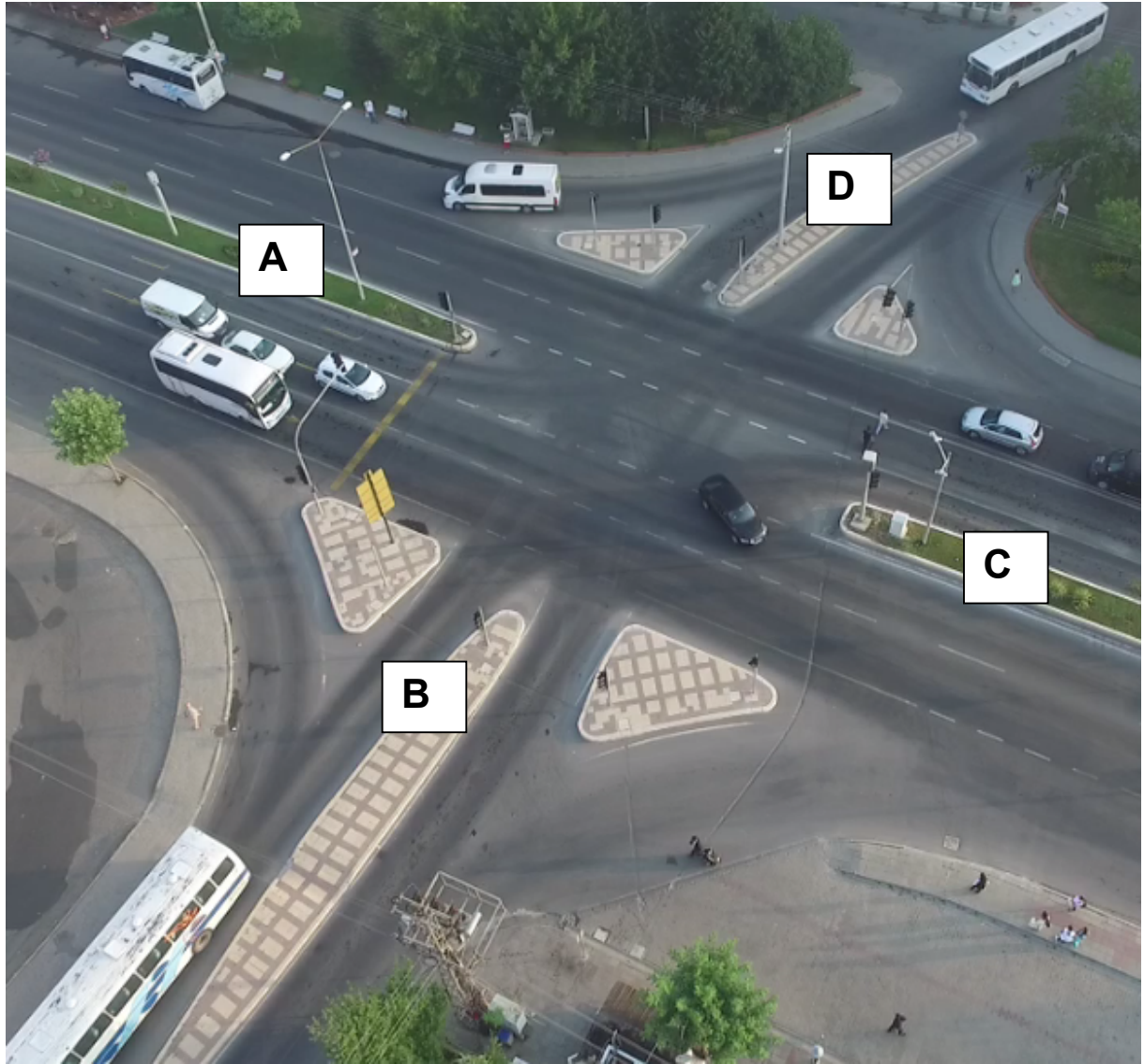
Tablo 2.91. ÇK12 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	4	0	0	1	50	5	1	4	66	2	0	8	38	2	1	1	183
B	73	4	4	10	12	1	0	1	36	3	1	9	609	12	18	59	852
C	5	1	1	3	19	1	1	1	5	0	2	0	5	0	0	2	46
D	33	0	0	7	356	11	9	45	21	0	1	3	8	0	0	0	494
TOPLAM	115	5	5	21	437	18	11	51	128	5	4	20	660	14	19	62	1575

2.14. ÇK13 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
29.07.2016	07:16-08:37	12:17-12:59	17:10-18:30

ÇK13 kavşağı sinyal kontrollü bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.15 'de verilmiştir.



Şekil 2.15. ÇK13 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.92. ÇK13 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'2"																
A	0	0	0	0	4	0	0	6	57	21	0	39	18	0	0	21
B	2	1	2	14	0	0	0	0	11	0	0	4	12	0	0	8
C	37	13	3	31	4	0	0	4	0	0	0	0	6	0	0	1
D	17	1	0	16	7	0	0	5	9	1	0	2	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'1"																
A	0	0	0	0	2	0	0	3	101	20	0	58	23	1	2	13
B	13	1	1	9	0	0	0	0	12	0	0	3	20	0	0	5
C	62	9	1	21	8	0	0	1	0	0	0	0	3	0	0	1
D	35	0	0	9	8	0	0	4	21	0	0	4	0	0	0	0
3.PERİYOD – 20'17"																
A	0	0	0	0	2	0	0	2	114	12	0	24	52	0	0	5
B	16	0	0	6	0	0	0	0	25	0	0	1	27	0	2	9
C	103	13	0	26	14	0	0	2	0	0	0	0	5	0	0	2
D	47	0	0	5	16	0	0	2	26	0	1	3	0	0	0	0

Tablo 2.93. ÇK13 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	8	0	0	11	272	53	0	121	93	1	2	39	600
B	31	2	3	29	0	0	0	0	48	0	0	8	59	0	2	22	204
C	202	35	4	78	26	0	0	7	0	0	0	0	14	0	0	4	370
D	99	1	0	30	31	0	0	11	56	1	1	9	0	0	0	0	239
TOPLAM	332	38	7	137	65	0	0	29	376	54	1	138	166	1	4	65	1413

Tablo 2.94. ÇK13 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'2"																
A	0	0	0	0	11	0	0	1	150	8	2	16	46	0	0	6
B	17	0	0	2	0	0	0	0	16	0	0	1	34	0	0	3
C	149	7	0	17	39	0	0	1	0	0	0	0	11	0	0	2
D	46	0	1	8	19	0	1	2	9	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'21"																
A	0	0	0	0	7	0	0	1	126	8	3	10	52	0	0	5
B	25	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	23	0	1	3
C	183	9	3	12	34	0	0	6	0	0	0	0	10	0	0	1
D	42	0	0	5	28	0	0	3	20	0	1	1	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'49"																
A	0	0	0	0	9	0	0	2	135	10	0	11	59	0	0	2
B	25	0	0	1	0	0	0	0	18	0	0	0	23	0	0	3
C	165	10	4	17	32	0	0	1	0	0	0	0	23	0	0	0
D	32	0	0	8	16	0	0	0	9	0	1	1	0	0	0	0

Tablo 2.95. ÇK13 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	29	0	0	4	440	28	5	40	168	0	0	14	729
B	72	0	0	3	0	0	0	0	55	0	0	1	86	0	1	10	227
C	533	28	8	49	113	0	0	9	0	0	0	0	47	0	0	3	789
D	129	0	1	23	68	0	1	5	41	0	2	2	0	0	0	0	271
TOPLAM	733	28	9	75	209	0	1	18	536	28	8	43	301	0	1	27	2015

Tablo 2.96. ÇK13 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'51"																
A	0	0	0	0	13	0	0	7	180	13	0	23	70	1	0	14
B	18	0	0	6	0	0	0	0	17	0	0	0	47	0	1	7
C	169	13	0	29	64	0	0	9	0	0	0	0	15	0	0	2
D	53	0	0	17	49	0	0	9	28	0	0	4	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'51"																
A	0	0	0	0	11	0	0	1	178	9	0	23	76	0	0	8
B	13	0	0	6	0	0	0	0	20	0	0	1	60	1	0	4
C	163	8	0	18	49	0	1	2	0	0	0	0	9	0	0	0
D	36	1	0	7	41	0	0	4	23	0	0	4	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'42"																
A	0	0	0	0	14	1	0	0	185	9	0	18	74	0	0	10
B	30	0	0	1	0	0	0	0	21	0	0	1	43	0	1	4
C	141	7	0	14	38	0	0	1	0	0	0	0	14	0	0	3
D	44	0	0	2	37	0	0	6	21	0	0	3	0	0	0	0

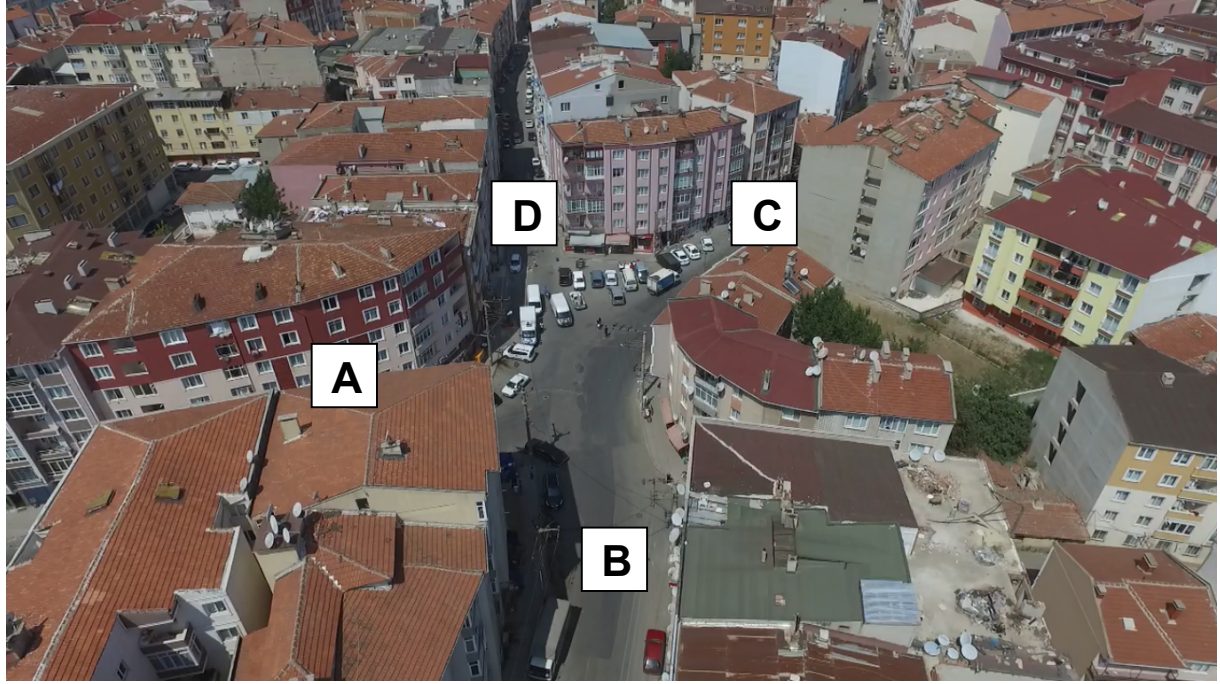
Tablo 2.97. ÇK13 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	38	1	0	8	543	31	0	64	220	1	0	32	938
B	61	0	0	13	0	0	0	0	58	0	0	2	150	1	2	15	302
C	473	28	0	61	151	0	1	12	0	0	0	0	38	0	0	5	769
D	133	1	0	26	127	0	0	19	72	0	0	11	0	0	0	0	389
TOPLAM	667	29	0	100	316	1	1	39	673	31	0	77	408	2	2	52	2398

2.15. ÇK14 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
02.08.2016	06:58 - 08:10	11:58 - 13:11	18:51 - 20:00

ÇK14 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.16 'de verilmiştir.



Şekil 2.16. ÇK14 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.98. ÇK14 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 15'31"																
A	0	0	0	0	1	0	0	0	12	1	0	4	0	0	0	1
B	1	0	0	2	0	0	0	0	21	12	0	21	7	0	0	1
C	1	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	5	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 16'1"																
A	0	0	0	0	3	2	0	3	7	7	1	11	2	0	1	1
B	0	0	0	0	0	0	0	0	22	35	1	35	3	0	1	1
C	18	1	0	8	29	10	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
D	2	0	0	0	12	1	0	2	3	1	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 15'2"																
A	0	0	0	0	1	1	0	1	19	0	0	2	0	0	0	0
B	10	0	0	2	0	0	0	0	48	6	0	5	11	0	0	0
C	6	0	0	1	38	4	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	13	0	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0
4.PERİYOD – 15'3"																
A	0	0	0	0	0	0	0	0	17	1	0	2	2	0	0	0
B	0	0	0	0	0	0	0	0	39	8	2	23	16	0	0	0
C	12	1	0	3	30	6	1	29	0	0	0	0	0	0	0	0
D	0	0	0	0	22	0	0	5	2	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.99. ÇK14 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	5	3	0	4	54	9	1	19	4	0	1	2	101
B	11	0	0	4	0	0	0	0	128	60	3	83	36	0	1	2	328
C	36	2	0	16	95	20	1	53	0	0	0	0	0	0	0	0	223
D	2	0	0	0	51	1	0	14	6	1	0	0	0	0	0	0	75
TOPLAM	49	2	0	20	151	24	1	71	188	70	4	101	40	0	2	4	727

Tablo 2.100. ÇK14 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 15'5"																
A	0	0	0	0	4	0	0	0	11	0	0	2	3	0	0	2
B	3	0	0	0	0	0	0	0	31	0	1	6	17	0	2	1
C	17	1	0	7	41	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
D	1	0	0	3	22	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0
2.PERİYOD – 15'3"																
A	0	0	0	0	3	0	0	1	10	0	1	3	3	0	0	2
B	3	0	1	1	0	0	0	0	30	0	1	6	17	0	2	1
C	20	1	1	7	51	0	3	3	0	0	0	0	0	0	0	0
D	2	0	0	3	23	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0	0
3.PERİYOD – 15'35"																
A	0	0	0	0	2	0	0	1	9	0	1	3	3	0	0	2
B	3	0	1	1	0	0	0	0	28	0	1	5	16	0	1	1
C	23	0	2	6	60	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
D	2	0	0	2	23	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
4.PERİYOD – 15'3"																
A	0	0	0	0	3	0	0	1	5	0	1	2	3	0	0	0
B	4	0	0	2	0	0	0	0	40	0	4	8	7	0	1	4
C	17	1	3	0	31	70	7	10	0	0	0	0	0	0	0	0
D	4	0	0	1	17	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.101. ÇK14 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	12	0	0	3	35	0	3	10	12	0	0	6	80
B	13	0	2	4	0	0	0	0	129	0	7	25	57	0	6	7	247
C	77	3	6	20	183	70	15	19	0	0	0	0	0	0	0	0	391
D	9	0	0	9	85	0	3	10	0	0	0	2	0	0	0	0	116
TOPLAM	99	3	8	32	279	70	18	32	164	0	10	36	69	0	6	13	834

Tablo 2.102. ÇK14 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 15'3"																
A	0	0	0	0	3	0	0	3	11	1	0	1	1	0	2	0
B	7	0	2	0	0	0	0	0	57	6	3	19	17	0	0	3
C	24	0	1	4	77	9	2	12	0	0	0	0	3	0	0	2
D	11	0	0	0	35	0	0	2	3	0	0	1	0	0	0	0
2.PERİYOD – 15'6"																
A	0	0	0	0	5	0	0	1	7	0	0	6	0	0	0	0
B	10	0	0	3	0	0	0	0	50	7	0	15	13	0	0	1
C	16	0	0	2	78	5	2	12	0	0	0	0	0	0	0	0
D	5	0	0	0	3	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 15'12"																
A	0	0	0	0	5	0	1	0	14	0	0	1	3	0	0	0
B	2	0	0	1	0	0	0	0	37	6	1	12	12	0	0	3
C	21	1	1	3	77	3	3	20	0	0	0	0	2	0	0	0
D	14	0	0	2	43	0	1	3	2	0	0	2	0	0	0	0
4.PERİYOD – 15'6"																
A	0	0	0	0	5	0	0	0	11	0	1	0	2	0	0	0
B	6	0	0	1	0	0	0	0	40	0	1	8	12	0	0	2
C	24	1	0	3	61	1	2	7	0	0	0	0	3	0	0	0
D	6	0	0	1	35	0	0	0	2	0	0	3	0	0	0	0

Tablo 2.103. ÇK14 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	0	0	0	0	18	0	1	4	43	1	1	8	6	0	2	0	84
B	25	0	2	5	0	0	0	0	184	19	5	54	54	0	0	9	357
C	85	2	2	12	293	18	9	51	0	0	0	0	8	0	0	2	482
D	36	0	0	3	116	0	1	5	9	0	0	6	0	0	0	0	176
TOPLAM	146	2	4	20	427	18	11	60	236	20	6	68	68	0	2	11	1099

2.16. ÇK15 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
02.08.2016	07:07-08:10	11:58-13:01	19:01-20:08

ÇK15 kavşağı sinyal kontrol bir kavşak olup 5 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.17 'de verilmiştir.



Şekil 2.17. ÇK15 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.104. ÇK15 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'13"																				
A	0	0	0	0	1	0	0	0	36	16	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0
B	3	0	0	1	3	0	2	1	37	8	5	8	0	0	0	0	0	0	0	0
C	8	0	3	5	9	0	3	4	0	0	0	0	40	7	17	7	0	0	0	0
D	7	0	2	0	2	0	0	0	54	18	13	14	4	0	0	0	31	7	0	1
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'32"																				
A	1	0	0	0	0	0	0	0	80	19	4	22	0	0	0	0	0	0	0	0
B	8	2	2	0	1	0	1	0	112	12	6	28	0	0	0	0	0	0	0	0
C	12	3	1	5	15	2	2	2	2	0	0	0	78	12	21	22	0	0	0	0
E	4	4	5	1	18	0	1	2	127	25	13	28	12	4	2	3	29	0	2	0
E	0	4	0	0	1	0	0	1	0	1	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'42"																				
A	2	0	0	0	7	0	0	0	83	4	3	15	0	0	0	0	0	0	0	0
B	5	0	2	0	2	0	0	0	84	9	6	18	0	0	0	0	0	0	0	0
C	29	3	5	3	24	2	6	1	1	0	0	0	129	8	12	7	0	0	0	0
D	25	0	5	1	15	0	2	2	132	8	24	18	29	1	1	4	4	0	0	0
E	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.105. ÇK15 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	3	0	0	0	8	0	0	0	209	41	9	44	0	0	0	0	0	0	0	0	316
B	17	2	4	1	6	0	3	1	245	31	18	57	0	0	0	0	0	0	0	0	385
C	52	6	9	14	51	4	12	7	3	0	0	0	260	28	53	38	0	0	0	0	537
D	38	4	13	2	37	0	3	4	329	54	53	63	47	5	3	7	67	7	2	1	741
E	0	4	0	0	1	1	0	1	0	1	3	0	0	3	0	0	0	0	0	0	15
TOPLAM	109	17	26	17	103	5	18	14	787	126	83	164	307	37	56	45	67	7	2	1	1994

Tablo 2.106. ÇK15 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'50"																				
A	8	0	2	0	9	0	1	0	39	4	7	6	1	0	1	0	0	0	0	0
B	3	0	3	0	1	0	0	0	47	2	9	0	1	0	1	0	0	0	0	0
C	30	0	9	2	18	1	1	2	2	0	0	0	156	1	33	10	0	0	0	0
D	30	0	12	0	9	0	10	0	144	5	23	2	31	0	2	2	0	0	0	0
E	2	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 19'15"																				
A	15	0	2	0	5	0	1	0	50	4	10	2	0	0	0	0	0	0	0	0
B	13	0	3	1	3	0	3	1	36	2	8	3	0	0	0	0	0	0	0	0
C	32	1	8	0	28	1	3	1	0	0	1	0	133	3	30	19	0	0	0	0
E	34	0	14	1	10	0	2	3	138	0	26	8	41	0	2	1	1	0	0	0
E	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'46"																				
A	11	0	4	1	8	0	3	0	40	1	10	1	0	0	0	0	0	0	0	0
B	20	0	2	1	4	0	1	1	48	0	6	6	0	0	0	0	0	0	0	0
C	27	2	5	1	27	0	4	1	0	0	0	0	156	2	27	12	2	0	0	0
D	34	0	15	1	12	0	4	0	146	0	32	13	30	0	3	0	1	0	0	0
E	1	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.107. ÇK15 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

	A				B				C				D				E				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	36	0	8	1	23	0	5	0	136	9	28	9	1	0	1	0	0	0	0	0	259
B	38	0	8	2	8	0	4	2	138	4	24	9	1	0	1	0	0	0	0	0	241
C	94	3	23	3	77	2	8	4	2	0	1	0	164	2	28	13	2	0	0	0	427
D	103	0	43	2	33	0	17	3	451	5	85	24	107	0	7	3	2	0	0	0	886
E	5	0	0	0	3	0	0	0	1	0	0	0	1	6	0	0	0	0	0	0	16
TOPLAM	276	3	83	8	144	2	35	9	727	19	139	43	275	8	38	16	4	0	0	0	1830

Tablo 2.108. ÇK15 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 19'3"																				
A	11	0	0	0	8	0	1	0	55	4	4	6	0	0	0	0	0	0	0	0
B	11	0	0	1	5	0	1	0	71	6	2	10	0	0	0	0	0	0	0	0
C	50	1	6	5	34	0	4	4	1	0	0	0	124	4	27	13	0	0	0	0
D	50	3	2	4	21	0	2	3	163	7	12	8	74	0	2	4	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 18'3"																				
A	7	0	2	0	12	1	0	0	53	5	2	6	0	0	0	0	0	0	0	0
B	12	0	1	0	4	0	0	0	76	2	3	8	0	0	0	0	0	0	0	0
C	42	2	6	35	0	4	6	0	0	2	0	0	116	2	21	13	0	0	0	0
E	29	0	4	3	7	0	3	2	142	10	28	9	68	3	1	1	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 18'40"																				
A	9	0	2	0	7	0	0	0	48	2	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0
B	8	0	1	0	0	0	0	0	42	1	2	7	0	0	0	0	0	0	0	0
C	20	0	1	4	26	1	2	4	1	0	0	0	98	2	9	15	0	0	0	0
D	20	1	5	2	20	0	2	0	129	3	12	18	64	1	1	1	0	0	0	0
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

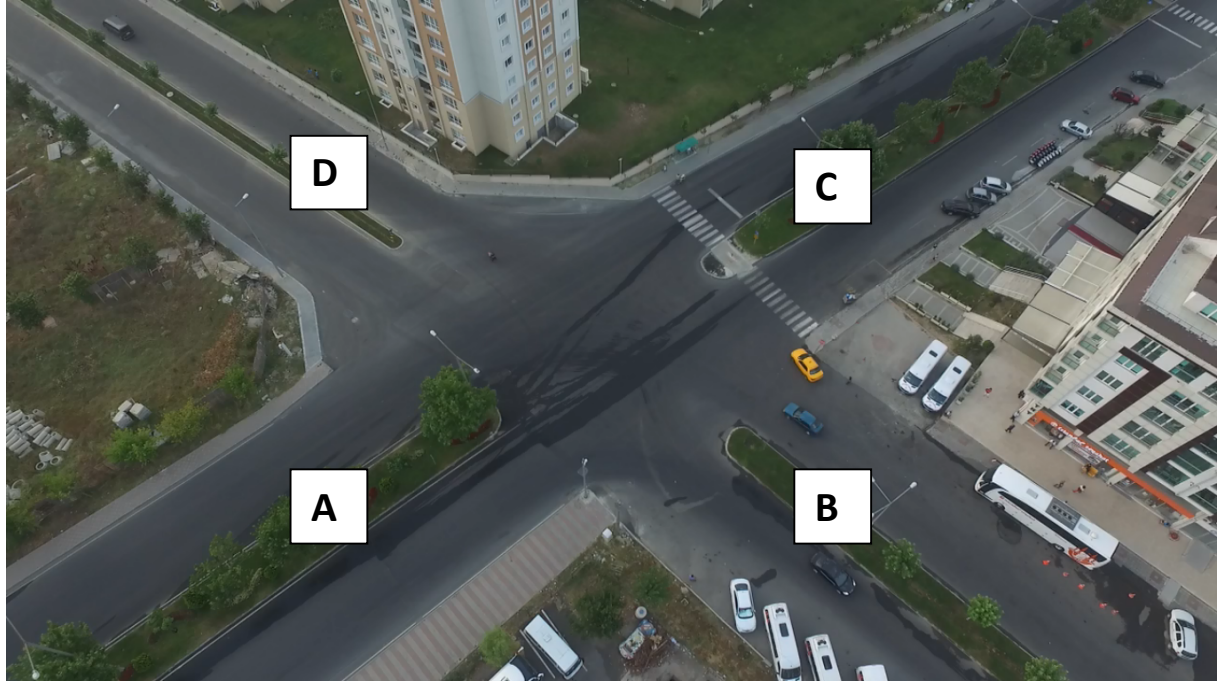
Tablo 2.109. ÇK15 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				E				Toplam
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	29	0	4	0	29	1	1	0	167	12	9	16	0	0	0	0	0	0	0	0	268
B	33	0	2	1	10	0	1	0	203	10	8	27	0	0	0	0	0	0	0	0	294
C	120	3	14	47	64	5	13	9	2	2	0	0	362	9	61	44	0	0	0	0	755
D	106	4	12	10	51	0	8	5	465	21	56	37	221	4	4	6	0	0	0	0	1011
E	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOPLAM	283	8	32	58	154	6	23	14	837	45	72	79	583	13	65	50	0	0	0	0	2328

2.17. ÇK16 Kavşağı

Sayım Tarihi	Sayım Periyotları		
	Sabah	Öğle	Akşam
02.08.2016	07:06-08:08	11:59-12:59	18:58-20:01

ÇK16 kavşağı kontrolsüz bir kavşak olup 4 yaklaşım kolu bulunmaktadır. Yaklaşım kollarını ve kavşağın fiziki yapısını gösteren İHA görüntüsü Şekil 2.18 'de verilmiştir.



Şekil 2.18. ÇK16 Kavşağı görüntüsü ve kollar

Tablo 2.110. ÇK16 kavşağı sabah sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'1"																
A	1	0	0	0	11	2	1	11	153	26	6	28	0	0	0	0
B	68	26	3	33	1	1	0	2	6	4	0	3	30	2	0	6
C	63	31	5	39	10	2	1	4	10	0	0	1	2	0	0	0
D	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
2.PERİYOD – 20'2"																
A	3	0	0	1	21	7	4	7	77	11	3	7	1	0	0	0
B	134	11	0	27	1	0	0	0	11	1	0	4	49	3	0	19
C	135	17	8	17	27	1	0	2	4	0	2	2	15	1	0	2
D	0	0	0	0	6	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
3.PERİYOD – 19'1"																
A	3	0	0	0	27	3	0	13	119	5	3	11	1	0	0	0
B	132	7	1	16	6	1	0	2	5	1	0	0	80	1	1	15
C	145	8	2	17	24	2	0	1	17	1	0	1	14	0	1	2
D	2	0	0	0	5	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0

Tablo 2.111. ÇK16 kavşağı sabah sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	7	0	0	1	60	12	5	32	355	43	12	47	2	0	0	0	576
B	340	45	4	77	8	2	0	4	22	6	0	7	162	6	1	41	725
C	349	57	15	74	62	5	1	7	32	1	2	4	32	1	1	4	647
D	2	0	0	0	12	1	2	1	4	1	0	0	0	0	0	0	23
TOPLAM	698	102	19	153	142	20	8	44	413	51	14	58	195	7	2	45	1971

Tablo 2.112. ÇK16 kavşağı öğlen sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 18'57"																
A	3	0	0	0	65	1	2	15	89	3	2	10	9	0	0	3
B	43	2	2	7	5	0	0	2	16	2	0	4	50	1	4	13
C	102	4	3	9	28	2	0	3	7	0	0	1	10	0	0	4
D	6	0	0	0	31	0	1	4	5	0	0	1	1	0	0	0
2.PERİYOD – 19'2"																
A	5	0	0	1	45	0	2	5	93	4	0	15	15	0	0	0
B	46	0	1	10	8	0	0	0	15	1	2	2	49	0	1	8
C	59	3	0	9	20	3	0	2	10	0	0	2	12	0	0	2
D	6	0	0	0	40	0	1	5	8	0	0	1	1	0	0	2
3.PERİYOD - 19'2"																
A	7	0	0	1	52	2	2	5	113	4	2	12	10	0	1	0
B	40	1	2	9	8	0	0	2	18	1	1	4	42	1	1	8
C	65	3	3	6	32	3	0	3	5	0	0	0	9	0	0	4
D	2	0	0	0	32	0	3	7	4	0	0	1	3	0	0	0

Tablo 2.113. ÇK16 kavşağı öğlen sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	16	0	0	2	171	3	6	26	311	12	4	39	36	0	1	3	629
B	136	3	5	27	22	0	0	4	52	4	3	11	148	2	6	31	455
C	238	11	6	25	84	8	0	8	23	0	0	3	33	0	0	11	451
D	15	0	0	0	108	0	5	17	18	0	0	3	5	0	0	2	174
TOPLAM	404	14	12	55	385	12	12	56	403	16	7	56	222	2	7	46	1708

Tablo 2.114. ÇK16 kavşağı akşam sayımları

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D			
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M
1.PERİYOD – 20'2"																
A	6	0	0	0	66	4	2	9	138	9	0	18	30	0	0	2
B	66	7	1	10	14	0	0	2	25	2	0	1	59	2	2	6
C	99	0	8	10	36	2	0	4	19	0	0	3	18	0	0	0
D	10	0	0	0	107	2	1	16	11	1	0	4	1	0	0	0
2.PERİYOD – 20'2"																
A	10	0	0	1	76	0	0	8	125	5	1	8	25	0	0	0
B	67	6	1	12	11	0	0	2	30	2	0	5	69	3	2	5
C	105	5	0	7	42	2	1	0	12	0	0	1	21	0	0	0
D	8	0	0	1	79	2	2	7	12	1	1	3	0	0	0	1
3.PERİYOD – 19'32"																
A	6	0	0	0	73	1	0	7	130	5	1	8	11	0	0	0
B	63	3	0	5	10	0	0	1	18	2	0	1	58	1	1	5
C	90	3	3	10	40	2	1	2	20	1	0	1	12	0	0	1
D	3	0	0	0	64	1	0	8	12	0	0	3	0	0	0	0

Tablo 2.115. ÇK16 kavşağı akşam sayımları saatlik trafik hacmi

ÇIKIŞ GİRİŞ	A				B				C				D				TOPLAM
	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	O	OTB	K	M	
A	22	0	0	1	217	5	2	24	396	19	2	34	67	0	0	2	792
B	198	16	2	27	35	0	0	5	74	6	0	7	188	6	5	16	585
C	296	8	11	27	119	6	2	6	51	1	0	5	51	0	0	1	586
D	21	0	0	1	252	5	3	31	35	2	1	10	1	0	0	1	364
TOPLAM	537	24	13	56	623	16	7	67	557	28	3	56	307	6	5	20	2326

2.18. Kesit Sayımları

Çorlu İlçesi'nde yapılan kavşak çekimlerinde, ÇK02, ÇK04, ÇK06 ve ÇK9 kavşaklarında zirve ve öğle saatleri dışında 230 dk çekim yapılmıştır. Çekimler öğlenden sonra 15:00-16:30 arasında yapılmıştır. Her bir kavşak için ortalama 35 dk çekim süresi belirlenmiştir.



Şekil 2.19. Kesit sayımları yapılan kavşaklar

Kesit sayımları için yapılan bu çekimlerde en yoğun kavşak ÇK9-2, en az yoğun olan kavşak ise ÇK02 olarak tespit edilmiştir. ÇK9-2 kavşağında yapılan 38 dakikalık kesit çekiminde kavşak yoğunluğunun %90'ını otomobil, %10'unu ise ticari araçlar oluşturmaktadır. ÇK02 Kavşağında yapılan 35 dakikalık kesit çekiminde ise kavşak yoğunluğunun %59.19'unu otomobiller, %40,79'unu ise ticari araçlar oluşturmaktadır.

2.19. Sonuç

Yapılan kavşak sayımlarında hesaplanan saatlik hacimlerde en yoğun üç kavşak sırasıyla ÇK9-2, ÇK10 ve ÇK15, en az yoğun olan kavşak ise ÇK14 kavşağı olarak tespit edilmiştir. En yoğun kavşak olan ÇK9-2 kavşağında en yoğun ticari araç sabah saatlerinde olup trafiğin %25'ini oluşturmaktadır. En az ticari araç yoğunluğu ise öğle saatlerinde olup trafiğin %0,7'sini oluşturmaktadır. En yoğun ikinci kavşak olan ÇK10 kavşağındaysa en yoğun ticari araç sabah saatlerinde olup trafiğin %24'ünü oluşturmaktadır. Öğle sayımında ticari araç oranı %13 akşam ise %14 olarak hesaplanmıştır. En yoğun üçüncü kavşak olan ÇK15'te ise ticari araç yoğunluğu en fazla sabah saatlerinde görülmüş olup trafiğin %31'ini oluşturmaktadır. Öğle sayımında ticari araç oranı %22, akşam sayımlarında ise %20 olarak hesaplanmıştır. En az yoğun olan kavşak olan ÇK14'te ise ticari araç yoğunluğu sabah saatlerinde görülmüş olup trafiğin %40'ını oluşturmaktadır. Akşam sayımında ise ticari araç oranı %20 olarak hesaplanmıştır.

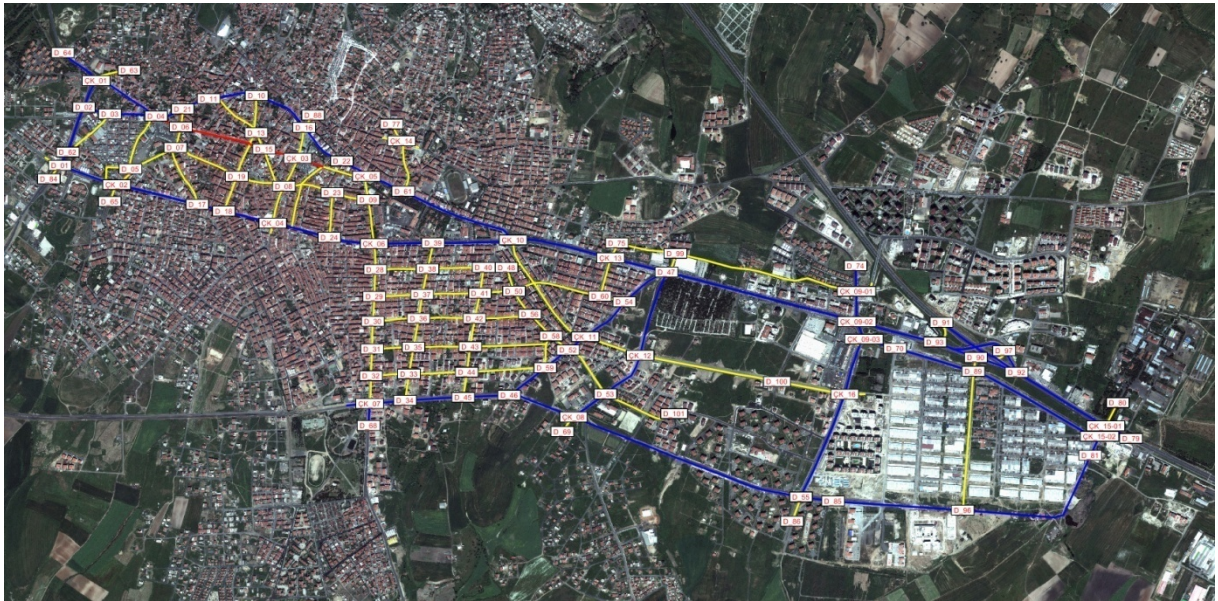
3. MEVCUT DURUM ANALİZİ VE SENARYOLAR

3.1. Giriş

Çalışmanın bu bölümünde sayımı gerçekleştirilen kavşaklardan elde edilen trafik bilgileri kullanılarak idarece belirlenen sınırlar içerisindeki ulaşım ağının modellenmesi yapılarak mevcut durum analitik olarak ortaya konmuş ve değerlendirilmiştir. Bu amaçla tüm kavşak sayımları, ve ulaşım ağı modellenmek amacıyla ilgili yazılıma işlenmiştir. Modelleme çalışmaları sabah ve akşam zirve saatleri için ayrı ayrı yapılmıştır. Ölçülen trafik hacimleri kullanılarak sabah, akşam zirve saatleri için VISUM Ulaşım Planlaması yazılımı ile modellenip kalibre edilerek mevcut durum ortaya konmuş ve alternatif senaryolar için ulaşım ağı hazır hale getirilmiştir.

3.2. Mevcut Durum Analizi

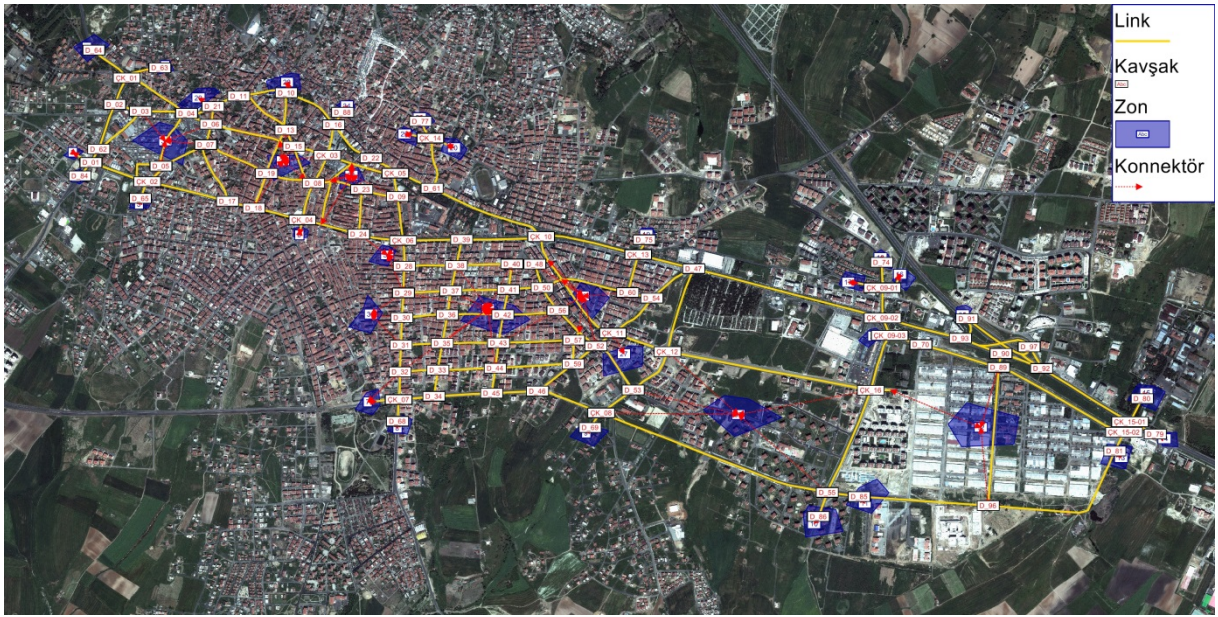
Şekil 3.1’de çalışılan ulaşım ağı verilmiştir. Şekil 3.1’de verilen ve modellenen ulaşım ağı toplam 124 kavşak, 366 link, 1234 dönüş, 35 zon, 154 konektör, 1225 O-D çifti ve 82 km’lik karayolu ağı uzunluğundan oluşmaktadır. Ağ üzerindeki ÇK kısaltması ile verilen noktalar ölçümü yapılmış kavşakları, D kısaltması ile verilen noktalar ise düğüm noktalarını göstermektedir. Ayrıca mavi çizgiler ana arterleri, sarı çizgiler ise tali yolları ifade etmektedir. Kırmızı ile gösterilen aks ise Kumyol Caddesi’dir.



Şekil 3.1. Mevcut durum için modellenen Ulaşım ağı

3.2.1. Sabah Zirve Saat İçin Modelleme Çalışmaları

Ölçümü yapılan 16 kavşaktaki trafik hacim verileri kullanılarak, kavşak dönüş oranlarına bağlı O-D matrisleri elde edilmiştir. Elde edilen O-D matrisleri birim otomobil cinsinden olup, seyahat amacını yansıtmamaktadır. Matrislerin elde edilmesi için modelde kullanılan ulaşım ağı, kavşaklar, linkler ve zonlar Şekil 3.2’de verilmiştir.



Şekil 3.2. Modellenen ulaşım ağındaki zonlar, linkler ve kavşaklar

Sabah trafik hacim sayımlarından O-D matrisinin elde edilebilmesi için kavşak dönüş oranları kullanılmıştır. Tablo 3.1’de modelleme sonrası ve ölçümlerle elde edilen link ve kavşaklardaki dönüş hacimleri verilmiştir. Ağın kalibrasyonu, ağda yer alan linklerdeki trafik hacmi ve trafik hacimlerinin modelde elde edilen değerler ile karşılaştırılmasıyla gerçekleştirilmiştir. Modelin test edilebilmesi için GEH^3 istatistiği kullanılmıştır. GEH istatistiği 1970 yılında Geoffreu E. Havers tarafından trafik mühendisleri, ulaşım planlamacıları tarafından kullanılmak üzere keşfedilmiştir. GEH istatistiği, trafik tahmini, trafik modellemesi ve mühendisliğinde kullanılmakta olup ki-kare testine benzer bir testtir. GEH denklemi aşağıda verilmiştir.

$$GEH = \sqrt{\frac{2(M - C)^2}{M + C}} \quad (3.1)$$

³ <http://content.tfl.gov.uk/traffic-modelling-guidelines.pdf>

Denklem (3.1)'de M Model sonucu elde edilmiş saatlik trafik hacmini C ise ölçülmüş saatlik trafik hacmini ifade etmektedir. *GEH* değerinin 10'dan küçük olması model ve ölçüm trafik hacminin uyumlu olduğunu ve istatistiksel olarak anlamlı olduğunu ifade etmektedir. Kalibrasyonu yapılan ada 13 adet linkin *GEH* istatistiği 10'un üstünde olup, 175 adet linkte *GEH* değeri 10'un altındadır.

Tablo 3.1. O-D matrisinin elde edilmesi için link trafik hacimleri ve ölçülen değerler(oto./sa)

Kavşak adı	Başlangıç kavşağı	Varış Kavşağı	Model trafik hacmi (oto/sa)	Ölçülen trafik hacmi (oto/sa)	GEH
ÇK_01	D_02	D_63	336	336	0
ÇK_01	D_02	D_64	1028	1028	0
ÇK_02	D_17	D_63	495	495	0
ÇK_02	D_17	D_65	5	5	0
ÇK_04	D_18	D_66	49	49	0
ÇK_04	D_26	D_18	491	491	0
ÇK_04	D_26	D_66	108	108	0
ÇK_03	D_08	D_16	487	487	0
ÇK_05	D_27	D_09	142	142	0
ÇK_03	D_15	D_16	66	66	0
ÇK_02	D_05	D_63	86	86	0
ÇK_02	D_05	D_65	53	53	0
ÇK_01	D_04	D_02	200	200	0
ÇK_01	D_04	D_63	24	24	0
ÇK_01	D_04	D_64	402	402	0
ÇK_07	D_32	D_68	146	146	0
ÇK_07	D_34	D_68	204	204	0
ÇK_11	D_54	D_52	54	54	0
ÇK_12	D_47	D_53	23	23	0
ÇK_09-02	ÇK_09-03	D_47	162	162	0
ÇK_08	D_55	D_69	8	8	0
ÇK_16	D_55	D_82	51	51	0
ÇK_02	D_63	D_65	33	33	0
ÇK_01	D_63	D_02	92	92	0
ÇK_01	D_63	D_64	9	9	0
ÇK_01	D_64	D_02	692	692	0
ÇK_01	D_64	D_63	3	3	0
ÇK_02	D_65	D_17	6	6	0
ÇK_02	D_65	D_63	495	495	0
ÇK_04	D_66	D_08	281	281	0
ÇK_04	D_66	D_18	193	193	0
ÇK_07	D_67	D_68	60	60	0
ÇK_07	D_68	D_32	274	274	0
ÇK_07	D_68	D_34	218	218	0
ÇK_07	D_68	D_67	125	125	0
ÇK_08	D_69	D_55	20	20	0
ÇK_09-03	D_70	ÇK_09-02	72	72	0
ÇK_09-03	D_70	ÇK_16	86	86	0

ÇK_09-02	D_71	D_47	178	178	0
ÇK_09-01	D_73	D_72	66	66	0
ÇK_09-01	D_73	D_74	14	14	0
ÇK_09-01	D_72	D_73	176	176	0
ÇK_09-01	D_72	D_74	63	63	0
ÇK_09-01	D_74	D_72	63	63	0
ÇK_09-01	D_74	D_73	7	7	0
ÇK_13	D_75	D_47	90	90	0
ÇK_13	D_75	D_60	57	57	0
ÇK_14	D_78	D_61	3	3	0
ÇK_14	D_78	D_76	89	89	0
ÇK_14	D_78	D_77	9	9	0
ÇK_14	D_77	D_76	228	228	0
ÇK_14	D_76	D_77	369	369	0
ÇK_14	D_76	D_78	53	53	0
ÇK_15-02	D_81	D_89	33	33	0
ÇK_15-01	D_79	D_92	328	328	0
ÇK_15-01	D_92	ÇK_15-02	136	136	0
ÇK_15-01	D_92	D_79	674	674	0
ÇK_15-01	D_92	D_80	105	105	0
ÇK_15-02	D_89	D_81	11	11	0
ÇK_15-01	D_79	ÇK_15-02	208	209	0
ÇK_15-02	ÇK_15-01	D_89	187	186	0
ÇK_15-02	ÇK_15-01	D_81	160	159	0
ÇK_06	D_09	D_39	129	128	0
ÇK_15-01	ÇK_15-02	D_79	881	884	0
ÇK_09-02	ÇK_09-01	D_47	192	194	0
ÇK_09-01	D_73	ÇK_09-02	157	155	0
ÇK_09-01	D_74	ÇK_09-02	419	414	0
ÇK_09-02	D_47	ÇK_09-01	137	134	0
ÇK_09-02	ÇK_09-01	D_71	578	586	0
ÇK_09-01	D_72	ÇK_09-02	665	656	0
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_73	24	22	0
ÇK_10	D_39	D_49	92	98	1
ÇK_04	D_66	D_26	64	59	1
ÇK_14	D_76	D_61	23	20	1
ÇK_09-02	D_71	ÇK_09-01	105	113	1
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_74	154	144	1
ÇK_07	D_34	D_67	532	552	1
ÇK_08	D_69	D_53	234	221	1
ÇK_06	D_28	D_24	398	379	1
ÇK_08	D_46	D_69	49	56	1
ÇK_08	D_53	D_69	54	47	1
ÇK_12	ÇK_16	D_53	40	34	1
ÇK_16	ÇK_09-03	D_55	590	616	1
ÇK_05	D_27	D_61	374	396	1
ÇK_14	D_77	D_61	83	73	1
ÇK_11	ÇK_12	D_52	32	39	1
ÇK_14	D_61	D_78	13	9	1
ÇK_03	D_15	D_27	562	591	1

ÇK_07	D_67	D_34	643	675	1
ÇK_08	D_69	D_46	95	108	1
ÇK_10	D_49	D_61	484	513	1
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_72	376	351	1
ÇK_09-02	ÇK_09-03	ÇK_09-01	312	336	1
ÇK_13	D_47	D_75	31	24	1
ÇK_11	ÇK_12	D_51	0	1	1
ÇK_12	D_47	ÇK_11	0	1	1
ÇK_13	ÇK_10	D_75	163	182	1
ÇK_13	D_60	D_47	63	76	2
ÇK_14	D_61	D_76	23	16	2
ÇK_09-02	D_71	ÇK_09-03	123	104	2
ÇK_02	D_63	D_17	270	241	2
ÇK_09-02	D_47	D_71	466	427	2
ÇK_16	D_82	ÇK_12	32	22	2
ÇK_15-01	D_80	ÇK_15-02	2	0	2
ÇK_08	D_55	D_46	430	474	2
ÇK_16	ÇK_12	D_55	64	48	2
ÇK_13	ÇK_10	D_47	547	602	2
ÇK_13	D_47	ÇK_10	383	431	2
ÇK_08	D_46	D_53	277	319	2
ÇK_15-02	D_89	ÇK_15-01	462	411	2
ÇK_11	D_51	D_54	0	3	2
ÇK_16	ÇK_09-03	D_82	0	3	2
ÇK_16	D_82	ÇK_09-03	0	3	2
ÇK_12	D_53	D_47	63	85	3
ÇK_13	D_75	ÇK_10	213	176	3
ÇK_06	D_28	D_39	94	122	3
ÇK_15-01	ÇK_15-02	D_80	4	0	3
ÇK_04	D_18	D_26	522	455	3
ÇK_10	D_49	D_39	175	137	3
ÇK_06	D_24	D_28	123	90	3
ÇK_09-02	ÇK_09-01	ÇK_09-03	471	404	3
ÇK_16	ÇK_12	D_82	341	283	3
ÇK_08	D_55	D_53	50	29	3
ÇK_09-03	ÇK_16	D_70	246	196	3
ÇK_16	ÇK_09-03	ÇK_12	191	147	3
ÇK_16	ÇK_12	ÇK_09-03	540	629	4
ÇK_16	D_82	D_55	0	7	4
ÇK_09-02	D_47	ÇK_09-03	515	431	4
ÇK_06	D_24	D_39	435	520	4
ÇK_14	D_61	D_77	159	112	4
ÇK_10	D_39	ÇK_13	426	516	4
ÇK_11	D_52	ÇK_12	259	331	4
ÇK_09-03	ÇK_09-02	D_70	282	362	4
ÇK_08	D_53	D_46	40	74	5
ÇK_13	D_60	D_75	165	112	5
ÇK_08	D_46	D_55	779	915	5
ÇK_10	ÇK_13	D_49	39	77	5
ÇK_12	ÇK_16	ÇK_11	185	261	5

ÇK_06	D_09	D_28	266	189	5
ÇK_12	ÇK_16	D_47	52	21	5
ÇK_06	D_39	D_24	489	381	5
ÇK_12	ÇK_11	D_53	0	14	5
ÇK_10	ÇK_13	D_61	341	446	5
ÇK_16	D_55	ÇK_12	55	102	5
ÇK_05	D_61	D_09	176	254	5
ÇK_05	D_61	D_22	649	795	5
ÇK_11	ÇK_12	D_54	0	15	5
ÇK_14	D_77	D_78	15	0	5
ÇK_15-01	D_79	D_80	15	0	5
ÇK_15-01	D_80	D_79	15	0	5
ÇK_09-03	ÇK_09-02	ÇK_16	393	510	6
ÇK_10	D_61	ÇK_13	250	345	6
ÇK_12	ÇK_11	D_47	0	17	6
ÇK_12	D_47	ÇK_16	80	34	6
ÇK_10	D_49	ÇK_13	34	81	6
ÇK_04	D_26	D_08	202	122	6
ÇK_08	D_53	D_55	221	135	6
ÇK_10	D_39	D_61	121	209	7
ÇK_10	D_61	D_49	159	259	7
ÇK_12	ÇK_11	ÇK_16	584	765	7
ÇK_15-02	D_81	ÇK_15-01	643	473	7
ÇK_13	ÇK_10	D_60	0	26	7
ÇK_03	D_08	D_27	74	159	8
ÇK_09-03	ÇK_16	ÇK_09-02	620	838	8
ÇK_10	ÇK_13	D_39	217	356	8
ÇK_12	D_53	ÇK_11	0	34	8
ÇK_15-01	D_80	D_92	34	0	8
ÇK_10	D_61	D_39	0	35	8
ÇK_11	D_51	ÇK_12	0	41	9
ÇK_16	D_55	ÇK_09-03	451	669	9
ÇK_09-02	ÇK_09-03	D_71	445	663	9
ÇK_11	D_54	ÇK_12	0	43	9
ÇK_11	D_52	D_54	30	109	9
ÇK_13	D_47	D_60	0	45	9
ÇK_12	D_53	ÇK_16	281	119	11
ÇK_07	D_67	D_32	0	69	12
ÇK_05	D_27	D_22	0	76	12
ÇK_11	D_51	D_52	76	0	12
ÇK_06	D_09	D_24	0	88	13
ÇK_13	D_60	ÇK_10	0	88	13
ÇK_02	D_05	D_17	0	91	13
ÇK_06	D_39	D_28	0	115	15
ÇK_07	D_32	D_34	29	194	16
ÇK_07	D_32	D_67	0	126	16
ÇK_04	D_18	D_08	0	136	16
ÇK_07	D_34	D_32	0	146	17
ÇK_15-01	ÇK_15-02	D_92	220	0	21

Tablo 3.2'de sabah trafiği için OD matrisi verilmiştir. Tablo 3.2'den görülebileceği üzere sisteme giren toplam trafik hacmi 19000 oto/saat civarındadır.

Tablo 3.2. Sabah sayımları için O-D matrisi

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	TOP.
1	0	3	76	76	22	23	12	10	1	2	2	4	2	0	0	5	0	2	18	0	0	0	76	74	0	73	4	16	76	0	76	10	3	16	11	4	695
2	9	0	10	10	3	3	1	1	0	1	1	0	0	0	0	1	0	2	3	0	0	0	10	9	0	11	0	2	10	0	10	1	0	2	3	1	101
3	514	168	0	15	4	1	0	0	0	0	0	1	0	1	0	4	0	2	4	0	0	0	3	15	0	83	16	3	15	0	15	13	6	3	2	0	887
4	514	168	15	0	4	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	4	0	2	4	0	0	0	3	15	0	52	16	3	15	0	15	13	7	3	2	0	857
5	147	10	85	85	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	85	0	85	0	0	1	0	0	501
6	29	2	67	67	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	3	0	1	3	6	41	0	31	0	0	28	11	71	31	0	57	9	6	71	2	0	538
7	23	0	8	8	0	4	0	60	9	55	55	0	55	248	1	29	0	8	0	7	47	0	7	3	158	15	2	16	6	15	7	15	5	6	50	15	936
8	13	1	18	18	0	9	125	0	0	2	2	0	2	11	0	2	0	1	186	0	1	0	16	7	7	35	0	35	16	35	15	0	0	22	4	35	617
9	5	0	3	3	0	2	55	12	0	3	3	0	3	12	0	0	0	0	0	0	0	0	2	1	0	6	27	82	8	6	2	27	15	72	0	17	364
10	2	0	4	5	0	2	88	19	3	0	15	51	15	67	0	69	5	28	14	0	0	0	1	2	32	9	1	4	2	10	4	1	15	4	400	11	884
11	2	0	5	5	0	2	88	19	3	15	0	15	15	67	0	69	5	28	17	0	0	0	5	4	32	9	1	4	2	10	4	1	15	4	2	35	484
12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	15	0	0	0	0	27	2	11	0	0	0	0	0	0	15	15	0	0	0	0	0	8	15	0	0	8	124
13	0	0	0	0	0	0	88	19	3	15	15	0	0	67	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	1	0	0	0	0	15	1	0	28	263
14	10	1	4	4	0	2	14	3	0	2	2	50	2	0	15	59	4	24	0	0	0	0	0	18	50	7	80	13	13	1	0	0	5	12	147	8	551
15	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	15	0	6	0	2	0	0	0	0	0	1	1	2	1	1	1	0	1	0	0	1	15	1	51
16	11	1	5	5	0	2	6	0	0	71	71	31	0	45	0	0	176	63	0	0	0	0	1	20	0	8	0	14	14	2	2	0	9	14	323	10	904
17	2	0	1	1	0	0	1	0	0	15	15	7	0	25	0	66	0	14	0	0	0	0	0	4	0	0	0	3	3	0	1	0	2	3	70	1	237
18	3	0	3	3	0	1	1	0	0	41	41	18	0	74	0	63	7	0	0	0	0	0	1	11	0	1	0	8	8	1	4	0	5	8	185	2	489
19	22	1	10	10	0	4	6	45	23	64	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	40	0	29	6	28	15	2	7	6	3	28	0	7	360
20	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3	1	0	0	0	2	0	1	2	0	369	53	0	0	0	1	3	0	0	0	0	3	2	0	1	0	445
21	0	0	0	0	0	0	0	0	4	9	8	4	1	2	0	7	0	3	7	228	0	15	0	0	0	4	12	0	0	0	0	12	7	0	3	0	326
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	89	9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	101
23	12	1	16	16	9	4	1	2	0	1	1	0	0	2	0	1	0	2	1	0	0	0	0	15	0	4	1	15	15	0	15	1	1	15	1	1	154
24	12	1	13	13	9	19	26	47	4	12	18	2	3	5	0	10	1	3	8	0	0	0	15	0	0	80	4	34	15	15	15	3	4	34	2	26	451
25	1	0	0	8	0	4	32	8	0	111	111	15	0	0	0	13	1	5	0	0	0	0	0	2	0	13	70	23	1	0	1	0	15	22	77	54	589
26	6	0	22	22	0	12	15	27	25	156	156	123	0	0	0	0	0	0	73	0	0	0	10	10	0	0	15	22	6	15	19	15	15	22	0	15	801
27	33	1	32	32	1	15	39	29	5	11	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	66	760	15	0	45	8	18	9	15	15	45	0	15	1226
28	12	1	33	33	9	4	1	2	0	2	2	0	0	13	0	5	0	1	1	0	0	0	15	15	0	2	1	0	15	1	15	2	1	3	1	1	193
29	12	1	33	33	9	4	1	1	0	1	1	0	0	21	0	5	1	3	1	0	0	0	15	15	0	3	1	3	0	0	15	2	1	3	4	1	191
30	12	1	41	41	1	19	15	27	7	43	43	0	0	0	0	0	0	0	0	3	24	0	35	15	0	15	1	83	36	0	35	15	6	48	0	15	581
31	12	1	13	13	9	4	0	0	3	9	10	2	1	17	0	13	1	5	14	0	0	0	15	15	0	255	7	3	15	0	0	6	3	3	7	0	456
32	6	0	11	11	0	5	27	21	5	11	11	106	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	66	0	15	15	45	8	15	9	0	15	45	0	15	467
33	0	0	0	0	0	0	140	30	15	15	15	15	15	195	1	32	2	13	0	0	0	0	0	0	15	15	15	0	0	0	0	15	0	0	186	11	745
34	12	1	33	33	9	4	1	2	0	1	1	0	0	8	0	1	0	3	1	0	0	0	15	15	0	4	14	15	15	2	15	2	1	0	4	1	214
35	0	0	0	0	0	0	0	0	0	57	57	15	136	674	105	6	0	2	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	1	0	0	0	8	1	0	64	1134
36	3	0	8	8	0	4	15	27	16	43	43	97	0	0	0	1	0	0	0	7	47	12	5	3	0	15	15	15	7	15	7	15	12	9	369	0	814
TOP.	1439	363	571	579	91	157	796	410	126	780	729	558	254	1570	124	505	207	231	359	340	537	81	293	459	1068	835	340	610	460	164	458	214	231	523	1871	401	18732

Sabah trafik hacimleri ve OD matrisi kullanılarak elde edilen ulaşım ağı performans parametreleri Tablo 3.3 ve Şekil 3.3'te verilmiştir. Tablo 3.3. ve Şekil 3.3.'ten görülebileceği üzere, Orion bölgesi, ağır bakım kavşakları civarında trafik sıklığı gözlemlenebilmektedir. Hacim kapasite oranı bulunurken şerit başı kapasite 800 oto/saat alınmıştır⁴.

Tablo 3.3. Sabah zirve için hacim/kapasite oranları

Link no	Başlangıç	Varış	Şerit sayısı	V0 (km/sa)	Vmodel (km/sa)	Hacim (oto/sa)	Kapasite (oto/sa)	Hacim/ Kapasite (%)	Açıklama
150	ÇK_15-02	ÇK_15-01	1	40	14	1105	800	138	Ağır bakım kavşağı
131	ÇK_02	D_63	1	40	14	1076	800	135	Yol kenarı parklanma
144	D_72	ÇK_09-01	1	40	18	904	800	113	Çevre yolu bağlantısı
154	ÇK_15-01	D_79	2	50	25	1570	1600	98	
142	ÇK_09-02	D_71	2	50	27	1489	1600	93	Orion
120	ÇK_16	ÇK_09-03	2	50	28	1434	1600	90	Orion
135	ÇK_01	D_64	2	50	28	1439	1600	90	
112	D_49	ÇK_10	1	40	23	693	800	87	
1	D_02	ÇK_01	2	50	29	1364	1600	85	
23	ÇK_05	D_22	1	50	30	649	800	81	
118	ÇK_09-01	ÇK_09-02	2	50	31	1241	1600	78	
96	ÇK_11	ÇK_12	1	40	26	599	800	75	
24	ÇK_03	D_16	1	50	33	583	800	73	
21	D_08	ÇK_03	1	50	34	561	800	70	
117	D_47	ÇK_09-02	2	50	34	1118	1600	70	
119	ÇK_09-02	ÇK_09-03	2	50	34	1109	1600	69	
122	D_46	ÇK_08	2	50	34	1111	1600	69	
137	D_66	ÇK_04	1	50	34	538	800	67	
148	ÇK_14	D_77	1	40	28	537	800	67	
126	ÇK_08	D_55	2	50	36	1020	1600	64	
136	D_65	ÇK_02	1	50	36	501	800	63	
144	ÇK_09-01	D_72	1	40	29	505	800	63	
1	ÇK_01	D_02	2	50	36	984	1600	61	
54	D_28	ÇK_06	1	40	29	492	800	61	
7	ÇK_04	D_08	1	50	37	483	800	60	
115	ÇK_10	D_61	2	50	37	946	1600	59	
121	ÇK_12	ÇK_16	2	50	37	946	1600	59	
100	ÇK_11	D_54	1	40	30	464	800	58	
119	ÇK_09-03	ÇK_09-02	2	50	38	919	1600	57	
171	D_92	ÇK_15-01	2	50	38	915	1600	57	
67	ÇK_07	D_34	2	50	38	890	1600	56	
149	D_76	ÇK_14	1	40	31	445	800	56	
12	ÇK_06	D_24	2	50	38	887	1600	55	
113	D_61	ÇK_05	2	50	39	825	1600	52	

⁴ Highway Capacity Manual, 2015 Edition

120	ÇK_09-03	ÇK_16	2	50	39	826	1600	52	
115	D_61	ÇK_10	1	50	40	409	800	51	
156	ÇK_16	D_82	1	40	32	407	800	51	
10	D_26	ÇK_04	2	50	40	801	1600	50	
54	ÇK_06	D_28	1	40	32	388	800	49	
113	ÇK_05	D_61	1	50	41	374	800	47	
67	D_34	ÇK_07	2	50	41	736	1600	46	
122	ÇK_08	D_46	2	50	41	735	1600	46	
93	D_52	ÇK_11	1	40	33	363	800	45	
134	ÇK_01	D_63	1	50	41	363	800	45	
140	D_69	ÇK_08	1	50	41	364	800	45	
146	D_75	ÇK_13	1	50	42	360	800	45	
146	ÇK_13	D_75	1	50	42	359	800	45	
104	ÇK_13	D_47	2	50	42	699	1600	44	
107	ÇK_10	ÇK_13	2	50	42	710	1600	44	
138	D_67	ÇK_07	2	50	42	703	1600	44	
6	ÇK_04	D_18	2	50	42	684	1600	43	
135	D_64	ÇK_01	2	50	42	695	1600	43	
150	ÇK_15-01	ÇK_15-02	1	40	34	346	800	43	
20	ÇK_03	D_27	2	50	43	672	1600	42	
149	ÇK_14	D_76	1	40	34	340	800	42	
153	D_81	ÇK_15-02	2	50	42	676	1600	42	
56	ÇK_06	D_39	2	50	43	658	1600	41	
127	ÇK_16	D_55	2	50	43	655	1600	41	
138	ÇK_07	D_67	2	50	43	657	1600	41	
148	D_77	ÇK_14	1	40	34	326	800	41	
57	D_39	ÇK_10	2	50	43	639	1600	40	
30	D_15	ÇK_03	2	50	43	628	1600	39	
39	D_04	ÇK_01	2	50	43	626	1600	39	
99	ÇK_11	D_51	1	40	35	312	800	39	
139	D_68	ÇK_07	2	50	44	617	1600	39	
93	ÇK_11	D_52	1	40	35	302	800	38	
131	D_63	ÇK_02	1	40	35	303	800	38	
10	ÇK_04	D_26	2	50	44	587	1600	37	
107	ÇK_13	ÇK_10	2	50	44	596	1600	37	
6	D_18	ÇK_04	2	50	44	571	1600	36	
112	ÇK_10	D_49	1	40	35	290	800	36	
171	ÇK_15-01	D_92	2	50	44	583	1600	36	
12	D_24	ÇK_06	2	50	45	557	1600	35	
118	ÇK_09-02	ÇK_09-01	2	50	45	554	1600	35	
123	ÇK_08	D_53	2	50	45	561	1600	35	
127	D_55	ÇK_16	2	50	45	556	1600	35	
66	ÇK_07	D_32	1	40	36	274	800	34	
141	ÇK_09-03	D_70	2	50	45	543	1600	34	
154	D_79	ÇK_15-01	2	50	45	551	1600	34	

117	ÇK_09-02	D_47	2	50	45	532	1600	33	
22	D_27	ÇK_05	2	50	45	516	1600	32	
4	D_17	ÇK_02	2	50	46	500	1600	31	
56	D_39	ÇK_06	2	50	46	496	1600	31	
145	D_74	ÇK_09-01	2	50	46	489	1600	31	
126	D_55	ÇK_08	2	50	46	488	1600	30	
143	D_73	ÇK_09-01	1	40	37	237	800	30	
176	D_89	ÇK_15-02	2	50	46	473	1600	30	
103	D_60	ÇK_13	1	40	37	227	800	28	
9	D_09	ÇK_06	2	50	47	413	1600	26	
104	D_47	ÇK_13	2	50	47	415	1600	26	
139	ÇK_07	D_68	2	50	47	410	1600	26	
143	ÇK_09-01	D_73	1	40	37	207	800	26	
96	ÇK_12	ÇK_11	1	40	38	201	800	25	
142	D_71	ÇK_09-02	2	50	47	406	1600	25	
57	ÇK_10	D_39	2	50	47	392	1600	24	
114	D_61	ÇK_14	1	40	38	195	800	24	
66	D_32	ÇK_07	1	40	38	175	800	22	
125	D_53	ÇK_12	2	50	48	344	1600	22	
99	D_51	ÇK_11	1	40	38	167	800	21	
13	ÇK_05	D_09	2	50	48	318	1600	20	
123	D_53	ÇK_08	2	50	48	315	1600	20	
137	ÇK_04	D_66	1	50	48	157	800	20	
4	ÇK_02	D_17	2	50	49	276	1600	17	
36	D_05	ÇK_02	1	50	49	139	800	17	
121	ÇK_16	ÇK_12	2	50	49	278	1600	17	
140	ÇK_08	D_69	1	50	49	126	800	16	
155	ÇK_15-01	D_80	1	40	39	124	800	15	
114	ÇK_14	D_61	1	40	39	109	800	14	
141	D_70	ÇK_09-03	2	50	49	224	1600	14	
145	ÇK_09-01	D_74	2	50	49	231	1600	14	
176	ÇK_15-02	D_89	2	50	49	220	1600	14	
134	D_63	ÇK_01	1	50	49	101	800	13	
147	D_78	ÇK_14	1	40	39	101	800	13	
136	ÇK_02	D_65	1	50	49	91	800	11	
153	ÇK_15-02	D_81	2	50	49	171	1600	11	
147	ÇK_14	D_78	1	40	40	81	800	10	
106	D_47	ÇK_12	2	50	50	147	1600	9	
100	D_54	ÇK_11	1	40	40	61	800	8	
103	ÇK_13	D_60	1	40	40	57	800	7	
106	ÇK_12	D_47	2	50	50	116	1600	7	
155	D_80	ÇK_15-01	1	40	40	51	800	6	
156	D_82	ÇK_16	1	40	40	47	800	6	
125	ÇK_12	D_53	2	50	50	63	1600	4	

Şekil 3.3'te modellenen ulaşım ağındaki hacim/kapasite oranlarını göstermektedir, hacim/kapasite oranının %100'den büyük olduğu linklerin ağa oranı seyrektrir.



Şekil 3.3. Sabah zirve için hacim/kapasite oranları

3.2.2. Akşam Zirve Saat İçin Modelleme Çalışmaları

Akşam zirve saat modellemesi için ölçümü yapılan 16 kavşaktaki trafik hacim verileri kullanılarak, kavşak dönüş oranlarına bağlı OD matrisleri elde edilmiştir. Elde edilen OD matrisleri birim otomobil cinsinden olup, seyahat amacını yansıtmamaktadır. Matrislerin elde edilmesi için modelde kullanılan ulaşım ağı, kavşaklar, linkler ve zonlar Şekil 3.2'de verilmiştir.

Akşam trafik hacim sayımlarından OD matrisinin elde edilebilmesi için kavşak dönüş oranları kullanılmıştır. Tablo 3.4'de modelleme sonrası ve ölçümlerle elde edilen link ve kavşaklardaki dönüş hacimleri verilmiştir. Kalibrasyonu yapılan 13 adet linkin *GEH* istatistik değeri 10'un üstünde olup, 159 adet linkte *GEH* değeri 10'un altındadır.

Tablo 3.4. Akşam zirve OD matrisinin elde edilmesi için link trafik hacimleri ve ölçülen değerler (oto./sa)

Kavşak adı	Başlangıç kavşağı	Varış kavşağı	Model trafik hacmi (oto/sa)	Ölçülen trafik hacmi (oto/sa)	GEH
ÇK_01	D_02	D_63	146	146	0
ÇK_01	D_02	D_64	709	709	0

ÇK_02	D_17	D_63	270	270	0
ÇK_04	D_18	D_66	101	101	0
ÇK_06	D_09	D_28	431	432	0
ÇK_06	D_09	D_39	322	328	0
ÇK_04	D_26	D_08	156	155	0
ÇK_04	D_26	D_18	558	559	0
ÇK_04	D_26	D_66	342	335	0
ÇK_06	D_24	D_28	162	168	0
ÇK_03	D_08	D_16	303	304	0
ÇK_05	D_104	D_09	371	368	0
ÇK_03	D_15	D_16	84	84	0
ÇK_03	D_15	D_27	942	945	0
ÇK_02	D_05	D_63	101	99	0
ÇK_02	D_05	D_65	88	88	0
ÇK_01	D_04	D_02	407	410	0
ÇK_01	D_04	D_63	12	12	0
ÇK_01	D_04	D_64	415	415	0
ÇK_06	D_28	D_24	392	392	0
ÇK_06	D_39	D_28	241	242	0
ÇK_07	D_32	D_68	319	317	0
ÇK_07	D_34	D_67	807	807	0
ÇK_07	D_34	D_68	351	351	0
ÇK_11	D_52	D_54	110	113	0
ÇK_11	ÇK_12	D_52	148	153	0
ÇK_11	D_54	D_52	103	103	0
ÇK_13	D_60	D_75	227	227	0
ÇK_13	D_47	D_60	226	221	0
ÇK_12	D_47	D_53	15	14	0
ÇK_10	ÇK_13	D_49	182	186	0
ÇK_05	D_61	D_22	651	662	0
ÇK_09-02	D_47	ÇK_09-01	363	359	0
ÇK_09-02	ÇK_09-01	ÇK_09-03	605	613	0
ÇK_09-02	ÇK_09-01	D_47	159	165	0
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_73	187	183	0
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_74	393	384	0
ÇK_09-02	ÇK_09-03	D_71	149	149	0
ÇK_16	D_103	D_55	612	610	0
ÇK_12	D_100	D_53	123	123	0
ÇK_08	D_53	D_46	168	168	0
ÇK_08	D_53	D_55	68	68	0
ÇK_08	D_53	D_69	138	138	0
ÇK_12	D_53	D_47	101	103	0
ÇK_12	D_53	D_100	81	81	0
ÇK_08	D_55	D_46	954	954	0

ÇK_08	D_55	D_53	73	73	0
ÇK_08	D_55	D_69	67	67	0
ÇK_16	D_55	D_82	71	71	0
ÇK_16	D_55	D_103	463	463	0
ÇK_02	D_63	D_17	280	279	0
ÇK_02	D_63	D_65	46	46	0
ÇK_01	D_63	D_02	226	226	0
ÇK_01	D_63	D_64	18	18	0
ÇK_01	D_64	D_02	1193	1193	0
ÇK_01	D_64	D_63	10	10	0
ÇK_02	D_65	D_63	328	328	0
ÇK_04	D_66	D_08	235	235	0
ÇK_04	D_66	D_18	139	139	0
ÇK_07	D_67	D_68	167	167	0
ÇK_07	D_68	D_32	290	290	0
ÇK_07	D_68	D_34	149	149	0
ÇK_07	D_68	D_67	132	132	0
ÇK_08	D_69	D_46	59	59	0
ÇK_08	D_69	D_53	75	74	0
ÇK_08	D_69	D_55	17	17	0
ÇK_09-03	D_70	ÇK_09-02	443	440	0
ÇK_09-02	D_71	ÇK_09-03	332	333	0
ÇK_09-01	D_73	ÇK_09-02	179	177	0
ÇK_09-01	D_73	D_72	170	170	0
ÇK_09-01	D_73	D_74	33	33	0
ÇK_09-01	D_72	ÇK_09-02	576	570	0
ÇK_09-01	D_72	D_73	211	211	0
ÇK_09-01	D_72	D_74	56	56	0
ÇK_09-01	D_74	ÇK_09-02	344	341	0
ÇK_09-01	D_74	D_72	93	93	0
ÇK_09-01	D_74	D_73	32	32	0
ÇK_13	D_75	D_47	107	112	0
ÇK_13	D_75	D_60	197	197	0
ÇK_14	D_78	D_76	165	165	0
ÇK_14	D_78	D_77	20	20	0
ÇK_14	D_77	D_76	501	501	0
ÇK_14	D_77	D_78	14	14	0
ÇK_14	D_76	D_77	354	354	0
ÇK_14	D_76	D_78	85	85	0
ÇK_15-01	ÇK_15-02	D_79	603	608	0
ÇK_15-02	D_81	ÇK_15-01	336	333	0
ÇK_15-02	D_81	D_89	49	49	0
ÇK_15-01	D_79	D_92	474	474	0
ÇK_16	D_82	D_55	66	65	0

ÇK_15-02	D_89	ÇK_15-01	277	275	0
ÇK_15-02	D_89	D_81	42	42	0
ÇK_02	D_05	D_17	241	254	1
ÇK_06	D_39	D_24	641	622	1
ÇK_11	D_51	D_52	41	47	1
ÇK_13	D_60	ÇK_10	89	100	1
ÇK_13	D_47	D_75	54	58	1
ÇK_13	ÇK_10	D_75	318	342	1
ÇK_09-02	D_47	ÇK_09-03	493	481	1
ÇK_09-02	D_47	D_71	455	425	1
ÇK_09-02	ÇK_09-01	D_71	334	344	1
ÇK_09-01	ÇK_09-02	D_72	869	849	1
ÇK_09-02	ÇK_09-03	ÇK_09-01	547	560	1
ÇK_08	D_46	D_53	411	385	1
ÇK_08	D_46	D_69	78	73	1
ÇK_04	D_66	D_26	114	107	1
ÇK_09-02	D_71	ÇK_09-01	538	551	1
ÇK_09-02	D_71	D_47	438	425	1
ÇK_13	D_75	ÇK_10	236	216	1
ÇK_15-02	ÇK_15-01	D_89	397	427	1
ÇK_15-01	D_79	ÇK_15-02	397	372	1
ÇK_15-01	D_92	D_79	800	783	1
ÇK_04	D_18	D_26	768	720	2
ÇK_06	D_24	D_39	624	669	2
ÇK_11	D_52	D_51	42	29	2
ÇK_11	ÇK_12	D_51	460	515	2
ÇK_10	ÇK_13	D_39	463	513	2
ÇK_10	ÇK_13	D_61	543	588	2
ÇK_10	D_49	ÇK_13	103	124	2
ÇK_10	D_49	D_61	572	533	2
ÇK_05	D_61	D_09	464	507	2
ÇK_14	D_61	D_78	17	11	2
ÇK_08	D_46	D_55	693	649	2
ÇK_07	D_67	D_34	598	643	2
ÇK_15-02	ÇK_15-01	D_81	234	210	2
ÇK_15-01	D_92	ÇK_15-02	234	265	2
ÇK_05	D_104	D_22	210	166	3
ÇK_10	D_39	ÇK_13	678	608	3
ÇK_13	D_60	D_47	57	81	3
ÇK_13	ÇK_10	D_47	785	861	3
ÇK_14	D_61	D_76	48	31	3
ÇK_09-03	ÇK_09-02	D_70	315	261	3
ÇK_09-02	ÇK_09-03	D_47	519	463	3
ÇK_12	D_100	D_47	89	66	3

ÇK_14	D_78	D_61	77	53	3
ÇK_14	D_76	D_61	63	43	3
ÇK_11	D_52	ÇK_12	212	161	4
ÇK_11	D_54	D_51	0	8	4
ÇK_13	D_47	ÇK_10	863	759	4
ÇK_12	D_47	ÇK_11	0	9	4
ÇK_14	D_61	D_77	112	72	4
ÇK_10	D_61	D_49	417	495	4
ÇK_15-01	ÇK_15-02	D_92	10	0	4
ÇK_03	D_08	D_27	260	356	5
ÇK_06	D_28	D_39	200	136	5
ÇK_07	D_32	D_34	119	178	5
ÇK_10	D_49	D_39	294	214	5
ÇK_14	D_77	D_61	198	136	5
ÇK_11	D_51	D_54	0	17	6
ÇK_10	D_39	D_49	249	143	8
ÇK_12	ÇK_11	D_47	0	34	8
ÇK_12	D_47	D_100	0	30	8
ÇK_16	D_82	D_103	0	30	8
ÇK_02	D_17	D_65	0	42	9
ÇK_12	ÇK_11	D_100	365	568	9
ÇK_05	D_104	D_61	451	692	10
ÇK_12	ÇK_11	D_53	0	54	10
ÇK_11	ÇK_12	D_54	0	53	10
ÇK_10	D_61	D_39	0	51	10
ÇK_10	D_39	D_61	128	290	11
ÇK_11	D_54	ÇK_12	0	64	11
ÇK_13	ÇK_10	D_60	0	63	11
ÇK_10	D_61	ÇK_13	321	545	11
ÇK_12	D_53	ÇK_11	0	57	11
ÇK_12	D_100	ÇK_11	608	942	12
ÇK_11	D_51	ÇK_12	152	391	14
ÇK_16	D_103	D_82	0	93	14
ÇK_04	D_18	D_08	0	116	15
ÇK_06	D_09	D_24	0	136	16
ÇK_07	D_32	D_67	0	134	16
ÇK_07	D_34	D_32	0	147	17
ÇK_07	D_67	D_32	0	142	17

Tablo 3.5'te akşam trafiği için OD matrisi verilmiştir. Tablo 3.5'ten görülebileceği üzere sisteme giren toplam trafik hacmi 25.000 oto/saat civarındadır. Bu talep çalışılan ulaşım ağında yaklaşık 50.000 oto/saatlik trafik yükü oluşturmaktadır.

Tablo 3.5. Akşam zirve sayımları için O-D matrisi

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	Σ	
1	20	10	166	166	33	2	2	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	166	96	0	188	0	19	166	0	166	0	0	19	0	1	1224	
2	18	20	29	29	6	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	29	17	0	49	0	3	29	0	29	0	0	3	0	1	266	
3	187	38	20	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	0	2	20	0	20	0	0	2	0	0	332	
4	187	38	20	20	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	0	7	0	2	20	0	20	0	0	2	0	0	333	
5	201	41	21	21	20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	15	0	8	21	0	21	0	0	8	0	0	404	
6	39	8	4	4	40	20	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	15	35	99	18	0	0	109	0	34	15	0	29	0	0	34	0	1	514	
7	13	3	1	1	13	7	20	167	78	33	33	36	33	1	4	0	48	0	10	23	5	6	6	36	20	49	14	15	20	14	39	337	11	5	20	1127	
8	23	5	2	2	24	13	132	20	0	0	0	0	0	1	3	2	1	0	18	41	9	10	11	0	36	36	18	23	36	27	36	1	24	1	36	598	
9	0	0	0	0	1	0	38	9	20	6	6	1	6	0	11	3	5	32	0	0	0	0	0	1	3	7	1	0	3	0	7	7	1	1	3	179	
10	0	0	0	0	0	0	324	76	31	20	20	71	20	110	86	24	39	0	0	0	0	0	0	35	25	18	0	0	0	0	18	20	0	48	23	1018	
11	0	0	0	0	0	0	324	76	31	20	20	20	20	110	86	24	39	0	0	0	0	0	0	35	25	18	0	0	0	0	18	20	0	48	41	986	
12	0	0	0	0	0	0	16	4	3	144	20	20	20	91	6	2	2	0	0	0	0	0	0	20	510	3	0	0	0	0	0	20	0	5	0	896	
13	0	0	0	0	0	0	0	40	4	20	20	19	20	110	5	1	2	0	0	0	0	0	0	19	0	3	0	0	0	0	0	5	0	5	0	286	
14	0	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	102	0	20	42	8	13	0	0	0	0	0	0	102	0	16	0	0	0	0	0	102	0	474	0	905	
16	0	0	0	0	0	0	0	0	10	72	72	0	0	147	20	194	56	17	0	0	0	0	32	70	2	11	1	1	20	0	49	70	1	19	0	878	
17	0	0	0	0	0	0	0	0	1	29	29	0	0	59	136	20	24	20	0	0	0	0	13	28	2	4	1	0	15	0	38	28	1	7	0	469	
18	0	0	0	0	0	0	0	0	6	45	45	0	0	91	93	27	20	5	0	0	0	0	9	43	1	7	0	0	12	0	30	43	0	11	0	507	
19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	25	25	0	0	29	34	20	9	20	0	0	0	0	29	24	4	99	6	3	187	0	98	0	6	4	0	642	
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	3	0	0	4	10	6	5	26	20	354	85	0	0	3	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	541	
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	0	0	12	31	19	14	79	501	20	14	0	0	0	10	0	10	0	0	0	0	0	0	1	0	753	
22	59	2	5	4	18	0	0	0	0	4	4	0	0	5	12	8	5	31	165	20	20	0	0	4	0	4	20	20	0	20	0	0	20	1	0	471	
23	59	2	13	13	20	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	11	0	45	0	2	20	0	20	0	0	2	0	1	253	
24	59	2	4	4	43	24	127	111	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	20	0	17	0	39	20	20	20	0	39	0	127	719		
25	0	0	0	0	0	0	0	4	3	21	21	20	20	91	49	14	22	0	0	0	0	0	0	20	0	3	0	0	0	0	0	20	0	27	0	357	
26	4	1	0	0	5	3	20	17	0	0	0	24	0	143	99	112	5	19	0	0	0	2	2	13	20	20	3	5	20	5	20	20	4	9	20	642	
27	0	0	0	0	0	0	81	59	18	7	7	2	2	1	32	9	14	35	0	0	0	0	0	2	20	20	0	0	20	0	20	20	0	2	20	418	
28	59	2	3	7	18	0	7	8	4	9	0	0	0	1	3	2	3	12	0	0	0	20	11	1	3	25	20	20	0	20	0	0	20	0	14	319	
29	59	2	34	136	18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	20	11	0	21	0	2	20	0	20	0	0	2	0	0	375	
30	42	9	4	4	43	24	20	17	31	20	21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	112	18	20	0	20	20	23	47	20	42	20	20	34	0	20	680	
31	59	2	1	1	18	98	13	131	2	14	13	0	0	0	19	0	9	0	0	0	0	20	11	0	45	0	2	20	97	20	0	5	2	0	1	634	
32	0	0	0	0	0	0	0	53	59	18	7	7	24	0	150	11	29	3	132	0	0	0	146	2	20	20	0	0	20	0	20	20	0	20	791		
33	0	0	0	1	5	263	105	24	18	20	20	20	12	91	49	14	22	0	0	0	0	108	66	20	15	20	344	0	20	73	20	20	290	27	15	1733	
34	59	2	158	161	18	0	10	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	20	11	0	2	0	20	20	0	20	626	1	20	85	16	1294	
35	0	0	0	0	0	0	0	0	11	79	79	20	234	157	311	87	140	102	0	0	0	0	316	76	0	12	0	0	0	6	0	15	76	0	20	0	1775
36	13	3	1	1	13	7	20	17	0	0	594	632	0	0	0	0	0	0	6	14	3	4	6	0	20	20	12	14	20	18	20	35	11	0	20	1562	
Σ	1162	188	488	596	361	463	1316	857	303	606	1068	1010	386	1422	1152	625	501	531	734	506	346	519	846	562	1250	445	599	517	534	602	1092	888	558	799	400	24881	

Akşam trafik hacimleri ve OD matrisi kullanılarak elde edilen ulaşım ağı performans parametreleri Tablo 3.6 ve Şekil 3.4'te verilmiştir. Tablo 3.6 ve Şekil 3.4'ten görülebileceği üzere, Orion Bölgesi, ağır bakım kavşakları civarında trafik sıkışıklığı gözlemlenebilmektedir. Hacim kapasite oranı bulunurken şerit başı kapasite 800 oto/saat alınmıştır⁵.

Tablo 3.6. Akşam zirve için hacim/kapasite oranları

Link no	Başlangıç	Varış	Şerit sayısı	V0 (km/sa)	Vmodel (km/sa)	Hacim (oto/sa)	Kapasite (oto/sa)	Hacim/Kapasite (%)
112	D_49	ÇK_10	1	40	16	969	800	121
144	ÇK_09-01	D_72	1	40	18	1132	1000	113
23	ÇK_05	D_22	1	50	23	861	800	108
112	ÇK_10	D_49	1	40	19	849	800	106
54	ÇK_06	D_28	1	40	22	834	900	93
115	D_61	ÇK_10	1	70	38	739	800	92
118	ÇK_09-02	ÇK_09-01	2	50	27	1448	1600	91
148	D_77	ÇK_14	1	40	22	713	800	89
149	ÇK_14	D_76	1	40	22	714	800	89
144	D_72	ÇK_09-01	1	40	23	842	1000	84
1	ÇK_01	D_02	2	70	41	1827	2200	83

⁵ Highway Capacity Manual, 2015 Edition

150	ÇK_15-01	ÇK_15-02	1	70	43	632	800	79
150	ÇK_15-02	ÇK_15-01	1	70	44	613	800	77
96	ÇK_12	ÇK_11	1	50	32	608	800	76
20	ÇK_03	D_27	2	50	32	1203	1600	75
135	D_64	ÇK_01	2	50	32	1203	1600	75
146	ÇK_13	D_75	1	50	32	599	800	75
54	D_28	ÇK_06	1	40	26	592	800	74
119	ÇK_09-02	ÇK_09-03	2	50	33	1431	2000	72
135	ÇK_01	D_64	2	50	33	1142	1600	71
21	D_08	ÇK_03	1	50	33	563	800	70
154	ÇK_15-01	D_79	2	50	34	1403	2000	70
188	ÇK_09-03	D_103	2	50	34	1391	2000	70
118	ÇK_09-01	ÇK_09-02	2	50	34	1099	1600	69
146	D_75	ÇK_13	1	50	34	540	800	68
117	D_47	ÇK_09-02	2	70	49	1311	2000	66
22	D_104	ÇK_05	2	50	35	1033	1600	65
142	D_71	ÇK_09-02	2	70	49	1309	2000	65
30	D_15	ÇK_03	2	50	35	1026	1600	64
99	ÇK_11	D_51	1	40	29	502	800	63
149	D_76	ÇK_14	1	40	29	502	800	63
115	ÇK_10	D_61	2	70	50	1243	2000	62
156	ÇK_16	D_82	1	40	29	495	800	62
119	ÇK_09-03	ÇK_09-02	2	50	37	1215	2000	61
137	D_66	ÇK_04	1	50	36	488	800	61
148	ÇK_14	D_77	1	40	29	486	800	61
107	ÇK_13	ÇK_10	2	70	52	1188	2000	59
122	ÇK_08	D_46	2	50	37	1181	2000	59
122	D_46	ÇK_08	2	50	37	1182	2000	59
67	D_34	ÇK_07	2	50	37	1158	2000	58
56	ÇK_06	D_39	2	70	53	1145	2000	57
104	D_47	ÇK_13	2	70	53	1143	2000	57
113	ÇK_05	D_61	1	50	38	451	800	56
113	D_61	ÇK_05	2	50	38	1115	2000	56
117	ÇK_09-02	D_47	2	70	53	1117	2000	56
66	D_32	ÇK_07	1	40	31	439	800	55
107	ÇK_10	ÇK_13	2	70	54	1103	2000	55
126	D_55	ÇK_08	2	50	38	1094	2000	55
137	ÇK_04	D_66	1	50	38	443	800	55
36	D_05	ÇK_02	1	50	39	430	800	54
143	ÇK_09-01	D_73	1	40	31	430	800	54
10	D_26	ÇK_04	2	50	39	1056	2000	53
57	D_39	ÇK_10	2	70	55	1055	2000	53
103	ÇK_13	D_60	1	40	31	423	800	53
185	D_100	ÇK_16	2	50	39	844	1600	53
12	ÇK_06	D_24	2	50	39	1033	2000	52
13	ÇK_05	D_09	2	50	39	836	1600	52
39	D_04	ÇK_01	2	70	55	834	1600	52
120	D_103	ÇK_16	2	50	39	1048	2000	52
139	ÇK_07	D_68	2	50	39	837	1600	52
171	D_92	ÇK_15-01	2	70	55	1034	2000	52

121	D_100	ÇK_12	2	50	40	820	1600	51
188	D_103	ÇK_09-03	2	50	40	995	2000	50
7	ÇK_04	D_08	1	50	40	391	800	49
24	ÇK_03	D_16	1	50	41	387	800	48
143	D_73	ÇK_09-01	1	40	33	382	800	48
9	D_09	ÇK_06	2	50	41	753	1600	47
103	D_60	ÇK_13	1	40	33	374	800	47
104	ÇK_13	D_47	2	70	57	950	2000	47
138	ÇK_07	D_67	2	50	41	939	2000	47
142	ÇK_09-02	D_71	2	70	57	938	2000	47
93	D_52	ÇK_11	1	40	33	364	800	46
96	ÇK_11	ÇK_12	1	50	41	365	800	46
141	D_70	ÇK_09-03	2	70	58	718	1600	45
10	ÇK_04	D_26	2	50	42	882	2000	44
56	D_39	ÇK_06	2	70	59	881	2000	44
120	ÇK_16	D_103	2	50	42	883	2000	44
154	D_79	ÇK_15-01	2	50	42	871	2000	44
6	D_18	ÇK_04	2	50	42	869	2000	43
67	ÇK_07	D_34	2	50	42	866	2000	43
114	ÇK_14	D_61	1	40	34	337	800	42
136	D_65	ÇK_02	1	50	43	328	800	41
1	D_02	ÇK_01	2	50	43	855	2200	39
12	D_24	ÇK_06	2	50	43	785	2000	39
126	ÇK_08	D_55	2	50	43	778	2000	39
185	ÇK_16	D_100	2	50	43	629	1600	39
57	ÇK_10	D_39	2	70	60	756	2000	38
138	D_67	ÇK_07	2	50	44	765	2000	38
66	ÇK_07	D_32	1	40	35	290	800	36
93	ÇK_11	D_52	1	40	35	292	800	36
139	D_68	ÇK_07	2	50	44	571	1600	36
6	ÇK_04	D_18	2	50	45	697	2000	35
123	ÇK_08	D_53	2	50	45	559	1600	35
131	ÇK_02	D_63	2	50	45	700	2000	35
140	ÇK_08	D_69	1	50	44	283	800	35
127	ÇK_16	D_55	2	50	45	678	2000	34
141	ÇK_09-03	D_70	2	70	60	539	1600	34
147	D_78	ÇK_14	1	40	36	262	800	33
156	D_82	ÇK_16	1	40	36	259	800	32
134	D_63	ÇK_01	1	50	46	244	800	31
145	ÇK_09-01	D_74	2	50	46	481	1600	30
145	D_74	ÇK_09-01	2	50	46	469	1600	29
121	ÇK_12	D_100	2	50	46	446	1600	28
176	ÇK_15-02	D_89	2	70	60	446	1600	28
127	D_55	ÇK_16	2	50	47	534	2000	27
4	ÇK_02	D_17	2	50	47	521	2000	26
99	D_51	ÇK_11	1	40	38	193	800	24
153	D_81	ÇK_15-02	2	50	47	385	1600	24
171	ÇK_15-01	D_92	2	70	60	484	2000	24
123	D_53	ÇK_08	2	50	47	374	1600	23
114	D_61	ÇK_14	1	40	38	178	800	22

134	ÇK_01	D_63	1	50	48	168	800	21
176	D_89	ÇK_15-02	2	70	60	319	1600	20
140	D_69	ÇK_08	1	50	48	150	800	19
136	ÇK_02	D_65	1	50	49	134	800	17
153	ÇK_15-02	D_81	2	50	49	276	1600	17
131	D_63	ÇK_02	2	50	49	326	2000	16
147	ÇK_14	D_78	1	40	39	116	800	15
4	D_17	ÇK_02	2	50	49	270	2000	14
100	ÇK_11	D_54	1	40	39	110	800	14
100	D_54	ÇK_11	1	40	39	103	800	13
106	ÇK_12	D_47	2	50	49	189	1600	12
125	D_53	ÇK_12	2	50	49	182	1600	11
125	ÇK_12	D_53	2	50	50	138	1600	9
106	D_47	ÇK_12	2	50	50	15	1600	1

Şekil 3.4'te modellenen ulaşım ağındaki hacim/kapasite oranlarını göstermektedir. Hacim/kapasite oranının %100'den büyük 5 adet link bulunmaktadır.



Şekil 3.4. Akşam zirve için modellenen ulaşım ağı performansı

Genel olarak mevcut durum analizine yönelik olarak aşağıdaki sonuçlar elde edilmiştir,

- Modelleme sonrasında yapılan kalibrasyonda sabah zirve saat için 13 linkte, akşam zirve saatte ise 13 linkte GEH istatistiklerinin 10 değerinden büyük olduğu belirlenmiştir.
- GEH istatistiği yüksek olan linkler incelendiğinde bu değerlerin sola dönüşlerden ve düz geçişlerden kaynaklandığı gözlemlenmiştir.
- Şekil 3.3 ve 3.4'te sabah ve akşam zirve saatler için verilen hacim/kapasite oranları incelendiğinde hacim/kapasite oranlarının yüksek olduğu bölgeler Orion AVM etrafı, Ağır

Bakım kavşağı ve Salih Omurtak Caddesi'nin Çorlu Belediyesi Hizmet Binası'nın bulunduğu kesimde yoğunlaştığı görülmektedir.

- Kumyol ve Atatürk Caddelerinde mevcut durumda kapasite kullanım oranının %100'ün altında olduğu belirlenmiştir.

Yapılan modelleme ve kalibrasyon çalışmalarının sonucunda ağ topolojisi doğrulanmış ve senaryo üretim çalışmalarının başlatılması noktasına gelinmiştir. Bölüm 3.3.'de senaryolar ve değerlendirmelerine yer verilmiştir.

3.3. Senaryolar

Bölüm 3.2.'de yapılan mevcut durum değerlendirmesinin ardından mevcut yol ağı, imar kararları, 2005 yılında Yüksel Proje tarafından Çorlu ilçesi için yapılan ve 2015 yılında Pamukkale Üniversitesi tarafından yapılan çalışmaları dikkate alan, bunlarla uyumlu ve Çorlu Belediyesi yetkilileri ile yapılan toplantıların çıktısı olan 4 ayrı senaryo geliştirilmiştir. Bu senaryolar oluşturulurken evrensel ulaşım planlama ilkelerinde yer alan;

- Kentin günlük işleyişini ve kentsel eylemleri kolaylaştırmak,
- Adil ve ekonomik,
- Planlı kentsel gelişme kararlarına uyacak ve gelişmeye yardımcı olacak,
- Kentsel değerleri ve çevreyi koruyacak ve katkıda bulunacak,
- Mevcut ulaşım ağını en etkin ve verimli şekilde kullanmak,
- Erişimi ön plana çıkarmak, amaçlarına ulaşılması hedeflenmiştir. Bu ilkeleri amaçlayarak oluşturulan senaryolar aşağıda listelenmiştir.

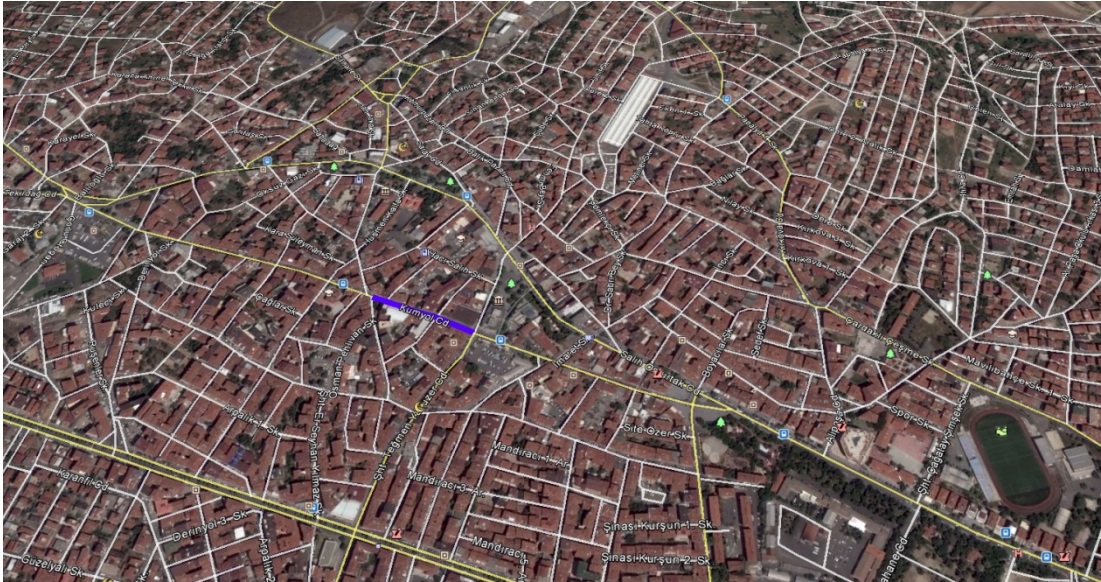
1. Kumyol Caddesi üzerinde İsmar Market ile Belediye arasındaki kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması,
2. Kumyol Caddesi üzerinde İsmar Market ile Atatürk Meydanı arasındaki kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması,
3. Omurtak Caddesi üzerinde Atatürk Meydanı ile Uğur Mumcu Parkı arasındaki kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması,
4. Omurtak Caddesi üzerinde Mezarlık Kavşağının açılması.

Bu 4 senaryonun ilk üçü yaya öncelikli senaryolar olup kent merkezinde taşıt trafiğinin olumsuz etkisinin ortadan kaldırılması ve buna bağlı olarak ağ genelinde yapılacak düzenlemeler ile ulaşım ağının daha verimli kullanımının sağlanması amaçlanmıştır. 4. Senaryoda ise Salih Omurtak Caddesi üzerinde yeni bir kavşak oluşturulmasının ağ genelinde ve özellikle Orion kavşağındaki olası etkilerinin belirlenmesi amaçlanmıştır.

Trafik düzenleme ve işletmesinde yayalara öncelik verilmesi, yaya hareketlerinin güvenliğini ve sürekliliğini sağlayacak kesintisiz bir şebekenin oluşturulması çağdaş ulaşım planlamasının temel unsurlarından biridir. 2005 yılında yapılan çalışmada da yaya ulaşımı ile ilgili olarak “*Kent merkezi, yolculuk taleplerinin yoğunlaştığı ve bu nedenle toplu taşıma ve yaya hareketlerine öncelik verilen bir alandır. Kent merkezindeki yayalaştırılmış alanların, kaldırımların, toplu taşıma duraklarının kesintisiz ve yüksek kapasiteli bir yaya şebekesi ile bütünleştirilecek şekilde tasarlanması ve geliştirilmesi gerekmektedir. Yaya şebekesi geliştirilirken, yaya hareketleri toplu taşıma aktarma ve terminal noktalarıyla güçlü bir şekilde ilişkilendirilerek, toplu taşıma araçlarıyla merkeze gelenlerin güvenli ve yüksek standartlı bir yaya şebekesi ile merkezdeki eylem merkezlerine kolayca ve çağdaş mekanlar içinde ulaşması sağlanmalıdır.*” İfadelerine yer verilmiştir. Yapılan geçmiş çalışmalarda da vurgulandığı üzere yaya trafiği yoğunluğunun arttığı kent merkezinde yayalaştırma baskısı giderek artmaktadır. Senaryolar oluşturulurken bu yaklaşımlar esas alınmıştır.

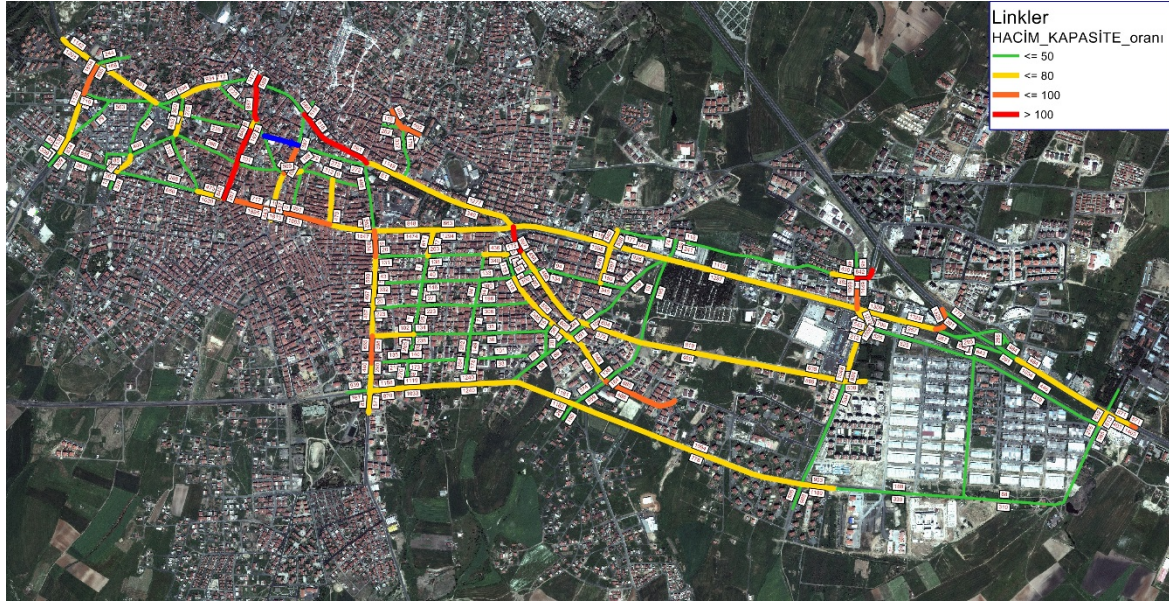
3.3.1. Senaryo 1

Şekil 3...görüldüğü üzere 1. Senaryo, Kumyol Caddesi üzerinde yaklaşık 180 m.’lik bir kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması kapsamaktadır.



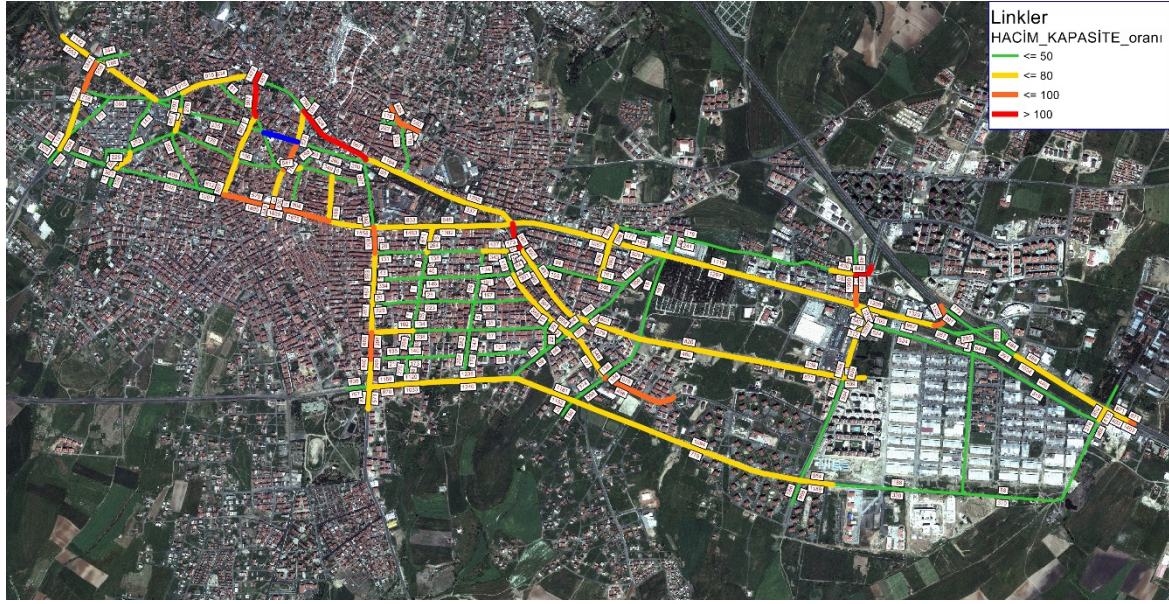
Şekil 3.5. Senaryo 1 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi

Şekil 3.5’de ise trafiğe kapanan yol kesiminin inceleme yapılan ağ üzerindeki etkileri verilmiştir. Mevcut durumla karşılaştırıldığında modellenen ulaşım ağında kapasite kullanım oranında ciddi bir değişiklik hesaplanmamıştır. Mevcut durumda tıkanıklık yaşanan Omurtak Caddesindeki tıkanıklığın aynen devam edeceği, yayalaştırma bölgesi gerisindeki Kuzey-Güney aksında Atatürk Caddesine doğru bir sıkışıklık yaşanacağı belirlenmiştir. Ayrıca yayalaştırma bölgesine paralel olacak Şekilde Atatürk Caddesinde de yoğunlaşma gözlenmektedir.



Şekil 3.6. Senaryo 1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Senaryo 1 sonucunda ortaya çıkması beklenen durumun iyileştirilmesi amacı ile Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinin tek yön olarak Atatürk Caddesine doğru çalıştırılması ön görülmüştür. Bu durum Senaryo 1_1 olarak adlandırılmıştır. Şekil 3.7’de senaryo 1_1’e ait sonuç verilmiştir. Şekilden de görüleceği gibi alınan önlem yayalaştırma bölgesinin Atatürk Caddesine olan bağlantısını kısmen rahatlatırsa da Omurtak Caddesindeki tıkanıklık ortadan kaldırılamayacaktır.



Şekil 3.7. Senaryo 1_1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Tablo 3...’de Senaryo 1 ve 1-1 için Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Atatürk Bulvarındaki belirli kesimlerdeki trafik hacminin değişimi verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi bu koşullar altında Atatürk Bulvarı ve Omurtak Caddesinde trafik hacimlerinde artış beklenmektedir.

Tablo 3.7. Senaryo 1 ve 1-1 için ana aksların karşılaştırılması

	Mevcut		Senaryo 1		Senaryo 1 - 1	
	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş
Salih Omurtak Cad Çk9 - Çk5	1217	921	1221	775	1221	770
Salih Omurtak Cad Çk5-Tekirdağ Cad.Kes.	764		791		820	
Omurtak Cad. Çk1 -Tekirdağ Cad Kes.	988	1203	1001	1200	996	1203
Kumyol Cad.	735		300		256	
Atatürk Bulvarı	725	720	619	1200	660	1135

Senaryo 1 için genel bir değerlendirme yapılacak olursa, senaryonun ağ genelinde gerek link hacimlerinde gerekse de kapasite kullanım oranında olumlu bir değişiklik yaratmayacağı sonucu elde edilmiştir.

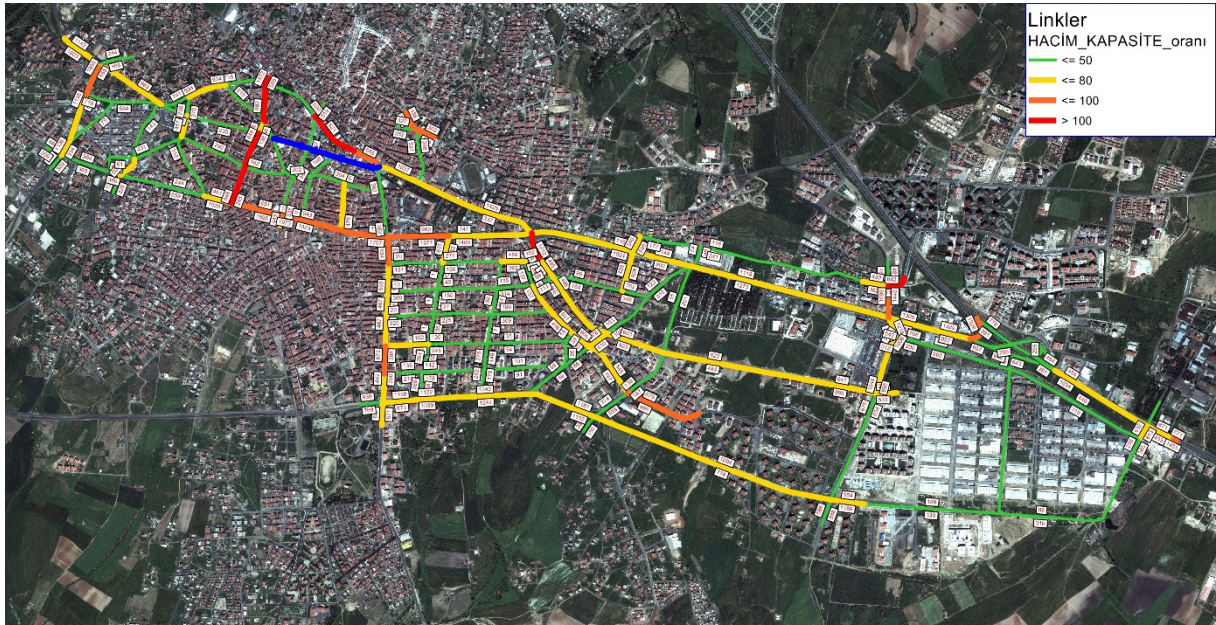
3.3.2. Senaryo 2

Şekil 3.8’de görüldüğü üzere 2. Senaryo, Kumyol Caddesi üzerinde yaklaşık 560 m.’lik bir kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması kapsamaktadır. Bu kesim Hismar Market İle Atatürk Meydanı arasını kapsamaktadır.



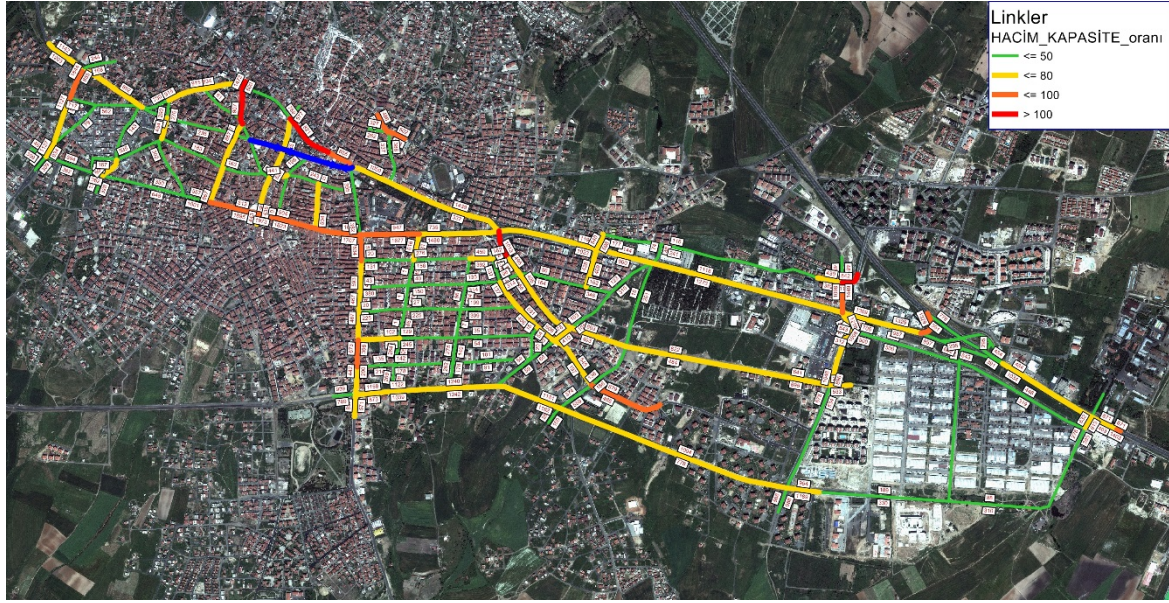
Şekil 3.8. Senaryo 2 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi

Şekil 3.9'de ise trafiğe kapanan yol kesiminin inceleme yapılan ağ üzerindeki etkileri verilmiştir. Mevcut durumla karşılaştırıldığında modellenen ulaşım ağında kapasite kullanım oranında ciddi bir değişiklik hesaplanmamıştır. Mevcut durumda tıkanıklık yaşanan Omurtak Caddesindeki tıkanıklığın aynen devam edeceği, yayalaştırma bölgesi gerisindeki Kuzey-Güney aksında Atatürk Caddesine doğru bir sıkışıklık yaşanacağı belirlenmiştir. Ayrıca yayalaştırma bölgesine paralel olacak Şekilde Atatürk Caddesinde de yoğunlaşma gözlenmektedir.



Şekil 3.9. Senaryo 2 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Senaryo 2 sonucunda ortaya çıkması beklenen durumun iyileştirilmesi amacı ile Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinin tek yön olarak Atatürk Caddesine doğru çalıştırılması ön görülmüştür. Bu durum Senaryo 2-1 olarak adlandırılmıştır. Şekil 3.10'da senaryo 2-1'e ait sonuç verilmiştir. Şekilden de görüleceği gibi alınan önlem yayalaştırma bölgesinin Atatürk Caddesine olan bağlantısını kısmen rahatlatır da Omurtak Caddesinde ki tıkanıklık ortadan kaldırılamayacaktır.



Şekil 3.10. Senaryo 2-1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Tablo 3.8'de Senaryo 2 ve 2-1 için Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Atatürk Bulvarındaki belirli kesimlerdeki trafik hacminin değişimi verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi bu koşullar altında Atatürk Bulvarı ve Omurtak Caddesinde trafik hacimlerinde artış beklenmektedir.

Tablo 3.8. Senaryo 2 ve 2-1 için ana aksların karşılaştırılması

	Mevcut		Senaryo 2		Senaryo 2 - 1	
	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş
Salih Omurtak Cad Çk9 - Çk5	1217	921	1080	900	1225	898
Salih Omurtak Cad Çk5-Tekirdağ Cad.Kes.	764		760		787	
Omurtak Cad. Çk1 -Tekirdağ Cad Kes.	988	1203	1002	1203	997	1200
Kumyol Cad.	735		250		270	
Atatürk Bulvarı	725	720	715	1290	656	1287

Senaryo 2 için genel bir değerlendirme yapılacak olursa, senaryonun ağ genelinde gerek link hacimlerinde gerekse de kapasite kullanım oranında olumlu bir değişiklik yaratmayacağı sonucu elde edilmiştir.

3.3.3. Senaryo 3

Senaryo 1 ve 2'de Kumyol Caddesinde belirli kesimlerin yayalaştırılması ve bu uygulamaların ağ üzerindeki etkileri incelenmiştir. Yapılan modellemeler sonucunda Kumyol Caddesinde uygulanacak yayalaştırma çalışmalarının ağ genelinde olumlu bir etkisinin olmayacağı belirlenmiştir. Bu amaçla Senaryo 3 önerisi geliştirilmiş ve değerlendirilmiştir. Şekil 3.11'de görüldüğü üzere 3. Senaryo, Salih Omurtak Caddesi üzerinde yaklaşık 720 m.'lik bir kesimin taşıt trafiğine kapatılarak yayalaştırılması kapsamaktadır. Bu kesim Uğur Mumcu Parkı ile Atatürk Meydanı arasını kapsamaktadır.



Şekil 3.11. Senaryo 3 kapsamında yayalaştırılan yol kesimi

Şekil 3.12'de ise trafiğe kapanan yol kesiminin inceleme yapılan ağ üzerindeki etkileri verilmiştir. Mevcut durumla karşılaştırıldığında modellenen ulaşım ağında kapasite kullanım oranında ciddi bir değişiklik hesaplanmamıştır. Mevcut durumda tıkanıklık yaşanan Omurtak Caddesinin yayalaştırılması ile Şinasi Kurşun Caddesinde %30'luk bir artış oluşmakla birlikte yolun kapasitesi ve geometrik durumu dikkate alındığında basit düzenlemeler ile talepteki artışın istenilen düzeyde karşılanabileceği görülmektedir. Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinde ise yaklaşık 3 katlık bir trafik artışı beklenmektedir. Mevcut koşullarda hem yayalaştırma bölgesini ikiye bölmesi hem de yolun geometrisi dikkate alındığında Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinin bu trafiği karşılaması olası görülmemektedir.



Şekil 3.12. Senaryo 3 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Senaryo 3 sonucunda Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinde yaşanması beklenen olumsuzlukların giderilmesi amacı ile Şehit Teğmen Yavuzer Caddesinin Kumyol Caddesi ve Salih Omurtak Caddesi arasındaki kesimi trafiğe kapatılarak durum yeniden analiz edilmiştir. Bu durum Senaryo 3-1 olarak adlandırılmıştır. Şekil 3.13’de senaryo 3-1’e ait sonuç verilmiştir. Şekilden de görüleceği gibi alınan önlem ile ağ genelinde önemli bir rahatlama görülmektedir.



Şekil 3.13. Senaryo 3-1 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Tablo 3.9'de Senaryo 3 ve 3-1 için Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Atatürk Bulvarındaki belirli kesimlerdeki trafik hacminin değişimi verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi bu koşullar altında Atatürk Bulvarı ve Omurtak Caddesinde trafik hacimlerinde ciddi artış oluşmamaktadır. Ağ genelinde yer alan diğer yollarda trafik hacminde artışlar gözlenmektedir.

Tablo 3.9. Senaryo 3 ve 3-1 için ana aksların karşılaştırılması

	Mevcut		Senaryo 3		Senaryo 3 - 1	
	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş
Salih Omurtak Cad Çk9 - Çk5	1217	921	1060	936	1150	950
Salih Omurtak Cad Çk5 - Tekirdağ Cad. Kes.	764		673		820	
Omurtak Cad. Çk1 - Tekirdağ Cad Kes.	988	1203	986	1205	990	1200
Kumyol Cad.	735		750		590	
Atatürk Bulvarı	725	720	824	775	810	705

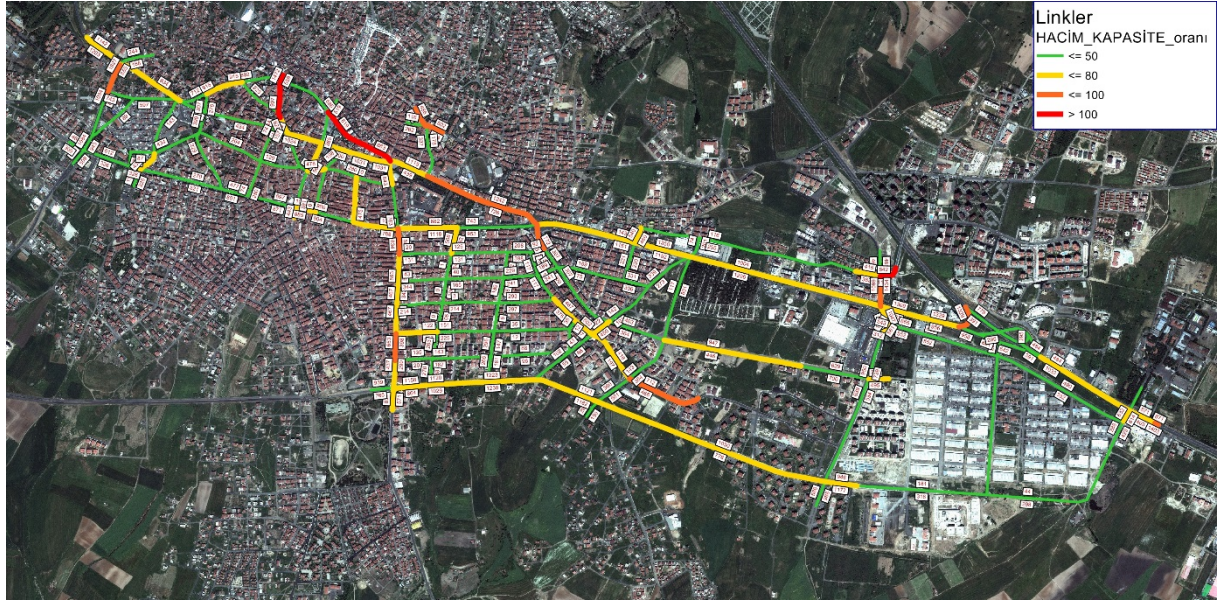
Senaryo 3 için genel bir değerlendirme yapılacak olursa, senaryo 1 ve 2'ye göre daha uzun bir aks yayalaştırılmış olmasına rağmen senaryonun ağ genelinde gerek link hacimlerinde gerekse de kapasite kullanım oranında olumlu bir değişiklik yaratacağı sonucu elde edilmiştir.

3.3.4. Senaryo 4

Senaryo 4, Orion kavşağındaki yoğunlaşmanın önlenmesi yönünde değerlendirilen bir alternatif olarak dikkate alınmış ve idare tarafından kent merkezi yönünde Orion kavşağından sonra yer alan mezarlık bölgesindeki kavşağın açılmasının etkilerinin incelendiği bir senaryodur. Şekil 3.14'de kavşağın konumu verilmiştir.



Şekil 3.14. Senaryo 4 kapsamında aktif hale getirilmesi düşünülen kavşak



Şekil 3.15. Senaryo 4 için ağ genelindeki hacim-kapasite oranları

Tablo 3.10'da Senaryo 4 için Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Atatürk Bulvarındaki belirli kesimlerdeki trafik hacminin değişimi verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi bu koşullar altında Atatürk Bulvarı ve Omurtak Caddesinde trafik hacimlerinde ciddi artış oluşmamaktadır. Ağ genelinde yer alan diğer yollarda trafik hacminde artışlar gözlenmektedir.

Tablo 3.10. Senaryo 4 için ana aksların karşılaştırılması

	Mevcut		Senaryo 4	
	Gidiş	Geliş	Gidiş	Geliş
Salih Omurtak Cad Çk9 - Çk5	1217	921	1250	950
Salih Omurtak Cad Çk5 - Tekirdağ Cad. Kes.	764		780	
Omurtak Cad. Çk1 -Tekirdağ Cad Kes.	988	1203	990	1200
Kumyol Cad.	735		685	
Atatürk Bulvarı	725	720	675	747

Senaryo 4 için genel bir değerlendirme yapılacak olursa, ağ genelinde gerek link hacimlerinde gerekse de kapasite kullanım oranında olumlu bir değişiklik yaratmayacağı sonucu elde edilmiştir. Omurtak Caddesinde düşük oranda trafik artışı gözlenmesi beklenebilir.

3.3.5. Senaryoların Değerlendirilmesi

Çorlu ilçesinin ulaşım planlaması geçmişte incelendiğinde kentte yaya koşullarının iyileştirilmesi kısa vadeli önerilerin başında gelen bir konu olduğu görülmektedir. Bu bağlamda mevcut koşullarda dikkate alındığında yayalaştırmayı baz alan bir düzenleme çalışmasına öncelik verilmiştir. Kent merkezinde yer alan ve yaya trafiğinin yoğun olarak gözlemlendiği Çorlu Belediyesi Hizmet Binası çevresindeki Kumyol ve Salih Omurtak Caddeleri öncelikli olarak çalışılan yayalaştırma aksları olarak seçilmiştir. İlk 2 senaryo Kumyol Caddesinin yayalaştırılması durumunu analiz ederken 3. Senaryo Salih Omurtak Caddesinin yayalaştırılması durumunu içermektedir. 4. Senaryo ise ilçenin doğu aksında yer alan AVM ve yerleşim birimlerinin bulunduğu bölgedeki sıkışıklığı önlemeye yönelik alternatif eylem planını etkinliğini incelemiştir.

Yapılan modelleme çalışmaları sonucunda;

- Senaryo 1 ve 2’de Salih Omurtak Caddesinde yaşanan olumsuz durumun önüne geçemediği görülmüştür.
- Senaryo 3 ile hem daha uzun bir yol kesimi yayalaştırılmış hem de ağ genelinde daha verimli bir kapasite kullanımı sağlanmıştır.
- Senaryo 4’ün Orion kavşağı üzerinde olumlu bir etkisinin olmadığı ve Omurtak Caddesinde eskiye oranla daha fazla bir trafiğin oluşacağı belirlenmiştir.

4. SONUÇ VE ÖNERİLER

Çorlu Belediyesi ile yapılan danışmanlık antlaşması ve hizmet alımı çalışmaları kapsamında Temmuz 2016 tarihinde belirlenen 19 kavşakta zirve saatlerde trafik sayımları yapılmıştır. Bu çalışmalara ait sonuçlar 2. Bölümde verilmiştir. Ağustos ayında incelenecek ulaşım ağı belirlenmiş ve modelleme çalışmalarına başlanmıştır. İlçenin planlama geçmişi, yapılan çalışmalar, mevcut durum ve idare ile yapılan toplantılar sonucunda 4 farklı senaryo oluşturulmuş ve modellemeleri yapılarak sonuçları ortaya konmuştur. Yapılan çalışmalar sonucunda;

- Kavşak sayımlarında hesaplanan saatlik hacimlerde en yoğun üç kavşak sırasıyla ÇK9-2, ÇK10 ve ÇK15 kavşakları olduğu,
- En düşük yoğun kavşağın ÇK14 kavşağı olduğu,
- En yoğun kavşak olan ÇK9-2 kavşağında sabah zirve saatte ticari araç oranının %25 olduğu, öğle zirvesinde ise bu oranın %0,7 olduğu,
- En yoğun kavşak olan ÇK10 kavşağında sabah zirve saatte ticari araç oranının %24 olduğu, öğle zirvesinde ise bu oranın %13 olduğu,
- En yoğun kavşak olan ÇK15 kavşağında sabah zirve saatte ticari araç oranının %31 olduğu, öğle zirvesinde ise bu oranın %22 olduğu,
- En düşük yoğunluğa sahip kavşak olan ÇK14 kavşağında sabah zirve saatte ticari araç oranının %40 olduğu, akşam zirvesinde ise bu oranın %20 olduğu
- Senaryo 1 ve 2'de Salih Omurtak Caddesinde yaşanan olumsuz durumun önüne geçemediği,.
- Senaryo 3 ile hem daha uzun bir yol kesimi yayalaştırılmış hem de ağ genelinde daha verimli bir kapasite kullanımı sağladığı,
- Senaryo 4'ün Orion kavşağı üzerinde olumlu bir etkisinin olmadığı ve Omurtak Caddesinde eskiye oranla daha fazla bir trafiğin oluşacağı, sonuçları elde edilmiştir.

Elde edilen bu sonuçlar doğrultusunda;

- Kavşaklardaki trafik hacimleri dikkate alındığında kısa ve orta dönemde kavşakların tamamının eşdüzey ve kontrollü bir şekilde hizmet verebileceği gözlemlenmiş olup, kavşaklarda basit geometrik düzenlemeler ve sinyal kontrol parametrelerinin optimizasyonu ile gecikmelerin önüne geçilmesi gerekmektedir. Periyodik kavşak sayımları yapılarak kavşak karne sisteminin

oluşturulması gerekmektedir. Böylelikle somut verilere dayalı parametrik kontrol olanağı doğacaktır.

- Özellikle sabah ve akşam zirve saatlerde yoğun trafik bulunan Orion Kavşağı ile kuzey ve güneyinde yer alan Sanayi ve Emlak Konut kavşaklarının birlikte incelenmesi, Ağır Bakım Kavşağı bölgesini de kapsayan bir çözümün oluşturulması gerekmektedir.
- Genel olarak ulaşım ağı irdelendiğinde kuzey aksında yer alan ve çevre yoluna paralel olarak doğu batı aksında uzanan yolun bir an önce projelendirilerek yapımına başlanması gerekmektedir.
- Yine yol ağı incelendiğinde ilçenin planlama geçmişinde de vurgulanan Kuzey Güney aksındaki düşük kapasiteli bağlantıların tek yön çalışmaları ve yapılacak detaylı çalışmalar ile alternatiflerinin oluşturularak bu akstaki bağlantıların güçlendirilmesi gerekmektedir.
- Kent merkezinde yayalaştırma baskısı oldukça net olarak hissedilmektedir. Kumyol Caddesinin kent merkezine yakın olan kesimi ve Salih Omurtak Caddesi yayalaştırılabilecek bölgelerin başında yer almaktadır. Çetin Emeç Blv. Salih Omurtak Cad. ve Atatürk Bulvarının kesişim noktasından batı yönüne doğru ilerlendiğinde Atatürk Meydanında Omurtak Caddesi kuzeye doğru sapmakta ve bu noktada Atatürk Bulvarına paralel olarak Kumyol Caddesi uzanmaktadır. Omurtak Caddesinin bu kesimdeki doğrultusu merkezi iş alanı olarak tanımlanan bölgede yer almaktadır ve geometrik ve fiziksel düzenlemesi Kumyol caddesine göre yayalaştırma için daha uygun durumdadır. Uzun dönem senaryolarda Atatürk Caddesi ve doğrultusu açısından tek yön çalıştırılmaya daha uygun olan Kumyol caddesinin tek yön çalıştırılması durumunda Salih Omurtak Caddesinin Senaryo 3 ile yayalaştırılması önerilen kesiminin planlama kararlarına olumsuz etkisi olmayacaktır. Bu nedenlerle yayalaştırma konusunda Salih Omurtak caddesine öncelik verilmesi daha uygundur.
- Kumyol caddesinde yayalaştırma kararı alınmaması durumunda cadde üzerinde toplu taşıma öncelikli bir aksın oluşturulması gerekmektedir. Böylelikle toplu taşıma hizmetlerinde standart yükselecek ve kullanıcıların memnuniyeti ve oranı arttırılabilecektir. Uzun dönemde raylı sistem için iz çalışmaları da başlatılmış olacaktır.
- Kentin kuzeyinde doğu batı aksında mevcut yolların standartlarının iyileştirilmesi ve yeni yolla için çalışmaların başlatılması gerekmektedir.
- Kuzeyden gelen Çerkezköy Çevre Yolunun bağlantısının düzenlenmesi ve standartların iyileştirilmesi gerekmektedir. Uzun dönem için Bülent Ecevit Bulvarının güneyinde yeni bir çevre yolu çalışmasının başlatılması ve bu yol ile ilçenin doğu ve batısından transit geçişlerin sağlanması kentiçi trafiğini olumlu etkileyecektir.

Sonuç olarak bu çalışmada Çorlu ilçesinde çağdaş sürdürülebilir bir kent içi ulaşım için yaya ve toplu taşıma sistem kullanıcılarının koşullarının iyileştirilmesi öncelikli planlama yaklaşımı olarak ele alınmıştır. Salih Omurtak caddesindeki yayalaştırmanın ilçe genelinde ulaşım ağını olumlu etkileyeceği, kapasitenin daha verimli kullanılacağı, toplu taşıma sistemi için tercihli yol uygulamalarına başlanması ile uzun dönem raylı sistem için ön verilerin oluşturulmaya başlanabileceği belirlenmiştir. Mevcut alt yapının daha verimli kullanılması için kavşaklarda periyodik olarak yapılacak sayımlar ve yeni oluşturulacak kavşak karne sistemi ile kavşaklar daha bilimsel olarak yönetilebilecek ve kavşaklara yönelik karar süreçleri daha gerçekçi olacaktır.