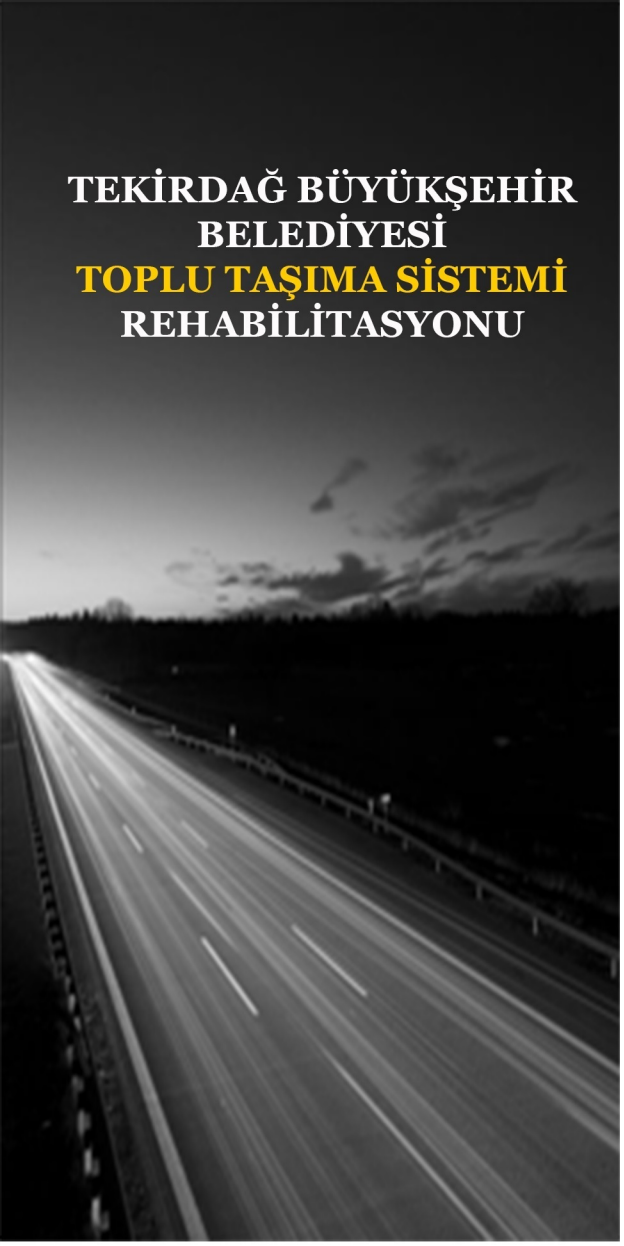
TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ

TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ REHABİLİTASYONU





Sonuç Raporu





TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ (İL GENELİ) TOPLU TAŞIMA SİSTEMİ REHABİLİTASYONU ORTAK HİZMET PROJESİ

SONUÇ RAPORU

T.C. **TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ** **ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI**	**PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ**

PAMUKKALE ÜNİVERSİTESİ				
	ADI SOYADI	**UNVANI**	**GÖREVİ**	**İMZA**
ÇALIŞMA EKİBİ	Prof. Dr. Halim CEYLAN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Proje Koordinatörü	
	Prof. Dr. Soner HALDENBİLEN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Proje Yürütücüsü	
	Doç. Dr. Hüseyin CEYLAN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Teknik Personel	
	Dr. Görkem GÜLHAN	Şehir ve Bölge Plancısı	Teknik Personel	
	Sacit BACARAN	İnşaat Yüksek Mühendisi	Teknik Personel	

TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI				
	ADI SOYADI	**UNVANI**	**GÖREVİ**	**İMZA**
ÇALIŞMA EKİBİ	Mehmet Zeki GÜRCÜN	Genel Sek. Yrd.	Proje Koordinatörü	
	Hasan BAYRAM	Daire Başkanı	Proje Koordinatörü	
	Fevzi UĞURLU	Toplu Taşıma Hiz. Ş. Md.	Proje Yürütücüsü	
	Bener BAŞOL	İnşaat Mühendisi	Teknik Personel	
	İlker İLERLER	Harita Mühendisi	Teknik Personel	
	Gülçin ŞENSOY	Şehir Plancısı	Teknik Personel	
	Samet DÖNER	Harita Teknikeri	Teknik Personel	

TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ULAŞIM DAİRE BAŞKANLIĞI				
	ADI SOYADI	**UNVANI**	**GÖREVİ**	**İMZA**
ONAY				

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER 2
TABLOLAR LİSTESİ 7
ŞEKİLLER LİSTESİ 13
TERİMLER DİZİNİ 18
KISALTMALAR DİZİNİ 19

1. GİRİŞ 20
1.1. AMAÇ 23
1.2. PLANLAMA YAKLAŞIMI 24
1.3. KAPSAM 27

2. MEVCUT DURUM 28
2.1.GİRİŞ 28
2.2. TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR SINIRI İÇİNDEKİ TÜM İLÇELERİN GENEL YAPISI İLE İLGİLİ BİLGİLER 34
2.2.1. Genel Bilgiler 34
2.2.2. Ekonomik Yapı 36
2.2.2.1. Sektörel yapı 37
2.2.2.2. İstihdam yapısı 38
2.2.3. Turizm 39
2.2.4. Tarım 40
2.2.5. İdari Yapılanma 41
2.2.6. Planlama Geçmişi 41
2.2.6.1. 1/100.000 ölçekli Trakya alt bölgesi Ergene Havzası revizyon çevre düzeni planı 42
2.2.6.2. 1/25.000 ölçekli Tekirdağ il çevre düzeni planı 43
2.2.7. Eğitim Durumu 43
2.2.8. Koruma Alanları 44
2.2.9. Ulaşım Altyapısı 45
2.3. KENTİN MEVCUT ARAZİ KULLANIM YAPISI 47
2.3.1. Tekirdağ Merkez (Süleymanpaşa) 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı 47
2.3.2. Çorlu 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı 53
2.3.3. Çerkezköy 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı 56
2.3.3.1. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 1. etap nazım imar planı 56
2.3.3.2. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 2. etap nazım imar planı 59
2.3.3.3. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 3. etap nazım imar planı 59
2.4. SOSYAL VE DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER 61
2.5. TEKİRDAĞ ULAŞIM ANA PLAN VERİLERİ 63
2.6. TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİ İŞLETME ÖZELLİKLERİ 66
2.6.1. Süleymanpaşa 66
2.6.1.1. Özel halk otobüsleri 67
2.6.1.2. Minibüsler 70
2.6.2. Çorlu 75
2.6.2.1. Belediye otobüsleri 75
2.6.3. Çerkezköy 79
2.6.3.1. Minibüsler 79
2.6.4. Kapaklı 81
2.6.4.1 Minibüsler 81
2.6.5. Malkara 88
2.6.5.1. Minibüsler 88

2.6.5.2. Servisler 91
2.6.5.3. Taksi 91
2.6.6. Saray 92
2.6.6.1. Özel halk otobüsleri 92
2.6.6.2. Minibüsler 93
2.6.6.3. Servisler 97
2.6.6.4. Taksi 97
2.6.7. Hayrabolu 98
2.6.7.1. Minibüsler 98
2.6.8. Şarköy 102
2.6.8.1. Minibüsler 102
2.6.9 Muratlı 105
2.6.9.1. Minibüsler 105
2.6.10. Marmaraereğlisi 107
2.6.10.1. Minibüsler 107
2.6.11. Ergene 109
2.6.11.1. Minibüsler 109
2.7. ÇEVRE YERLEŞİMLERİN TOPLU TAŞIMA SERVİSLERİ 115
2.7.1. Giriş 115
2.7.2. Karayolu 115
2.7.2.1. Süleymanpaşa (Merkez) 117
2.7.2.2. Çorlu 118
2.7.2.3. Çerkezköy 120
2.7.2.4. Kapaklı 120
2.7.2.5. Ergene 121
2.7.2.6. Malkara 121
2.7.2.7. Saray 123
2.7.2.8. Hayrabolu 123
2.7.2.9. Şarköy 124
2.7.2.10. Muratlı 124
2.7.2.11. Marmaraereğlisi 125
2.8. SONUÇLAR 126

3. YENİ VERİLERİN TOPLANMASI ve SORUNLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ 131
3.1 YENİ VERİLERİN TOPLANMASI 132
3.1.1. Hat Yolcu Sayımları 132
3.1.1.1. Süleymanpaşa 134
3.1.1.2. Kapaklı 138
3.1.1.3. Ergene 139
3.1.1.4. Çerkezköy 141
3.1.1.5. Çorlu 143
3.1.2. Yolculuk Talebi ve Servisler 145
3.1.2.1. Süleymanpaşa otobüs ve minibüs yolculukları yaratımı 146
3.1.2.2. Çorlu otobüs yolculukları yaratımı 147
3.1.2.3. Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı minibüs yoluculukları yaratımı 148
3.1.2.4. S plaka servis taşımacılığı 149
3.1.3. Yolcu Anketleri 152
3.1.4. Toplu Taşıma Geçmeyen Mahalle/Yerleşimlerin Talep Tespiti 155
3.1.5. Kooperatif, İşletme ve Bilgi Toplama Çalışmaları 156
3.1.5.1. Bilgilendirme çalışmaları 156
3.1.5.1.1. TUMAP kapsamında yapılan çalışmalar ve bilgilendirmeler 156
3.1.5.1.2. TTR projesi kapsamında yapılan çalışmalar ve bilgilendirmeler 161
3.1.5.2. Dönüşüm modelleri 163
3.1.5.2.1. Araç sayısının ve kapasitelerinin belirlenmesi 163

3.1.5.2.2. Hat bazlı değerlendirme ve dönüşüm modelleri 164
3.1.6. Durak Çalışmaları 165
3.1.6.1. Süleymanpaşa 165
3.1.6.2. Çorlu 191
3.2. MEVCUT SORUNLARIN VE YETERSİZLİKLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ 216
3.2.1. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Kent İçi Toplu Taşıma Sistemi Sorunları 216
3.2.1.1. Kentiçi taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar 216
3.2.1.2. Kentiçi taşımacılıkta hat bazlı değerlendirmeler 225
3.2.2. Şehirlerarası ve Yakın Çevre Toplu Taşıma Sistem Analizi 281
3.2.2.1. Tekirdağ BB Şehirlerarası Toplu Taşıma Sistemi 281
3.2.2.2. Tekirdağ BB yakın çevre toplu taşıma sistemi ve sorunları 283
3.2.3. Talep Yaratacak Arazi Kullanım Değişiklikleri 297
3.2.3.1. Süleymanpaşa 297
3.2.3.2. Çorlu 305
3.2.3.3. Çerkezköy 308
3.2.3.4. Otogarlar ve şehirlerarası talep yaratacak arazi kullanım değişiklikleri 314
3.2.3.5. Değerlendirme 315
3.2.4. Sorunlar, Yetersizlikler ve Darboğazlar 315
3.2.4.1. Sorunlar ve yetersizlikler 316
3.2.4.2. Yetki belgesi ve sorunları 321
3.2.4.3. Toplu taşıma ile ilgili gelen talepler 323
3.2.5. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi İlçelerindeki Taksiler ve Duraklarının İncelenmesi . 326
3.2.5.1. Süleymanpaşa 326
3.2.5.2. Çorlu 327
3.2.5.3. Çerkezköy 327
3.2.5.4. Kapaklı 328
3.2.5.5. Ergene 328
3.2.5.6. Hayrabolu 328
3.2.5.7. Malkara 328
3.2.5.8. Marmaraereğlisi 329
3.2.5.9. Muratlı 329
3.2.5.10. Saray 329
3.2.5.11. Şarköy 329
3.2.5.12. Sorunlar 329
3.2.6. Sonuçlar 330

4. İLÇELER ARASI YOLCU TAŞIMACILIĞI VE REHABİLİTASYONU 332
4.1. GİRİŞ 332
4.2. MEVCUT DURUM 332
4.2.1. İlçelerarası Taşıma Sistemi 332
4.2.2.Yolculuk Talebi 337
4.3. MODELLEME VE TAHMİN 339
4.4. ÖNERİ İLÇELERARASI TAŞIMACILIK MODELİ 347
4.5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER 368

5. ŞEHİRİÇİ YOLCU TAŞIMACILIĞI VE REHABİLİTASYONU 371
5.1. SÜLEYMANPAŞA 371
5.1.1. Kısa ve Orta Vade Çözüm Önerileri 373
5.1.1.1. Dönüşüm Planı - I 381
5.1.1.2. Dönüşüm Planı - II 388
5.1.1.3. Dönüşüm Planı - III 394
5.1.2. Uzun Vade Çözüm Önerileri 402
5.1.2.1. Gündoğdu-Turgut mahallesi 402

5.1.2.2. Karadeniz mahallesi 404
5.1.2.3. Birinci kademe hatlar 407
5.1.2.4. İkinci kademe hatlar 415
5.1.2.5. Üçüncü kademe hatlar 424
5.2. ÖNERİ HİSSE YAPISI VE İŞLETME MODELLERİ 433
5.2.1. Öneri Hisse Yapısı Modelleri 433
5.2.2. Dönüşüm Planı I'in Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri 435
5.2.3. Dönüşüm Planı II'nin Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri 436
5.2.4. Dönüşüm Planı III'ün Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri 437
5.2.5. Dönüşüm Planı I'in Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri 438
5.2.6. Dönüşüm Planı II'nin Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri 440
5.2.7. Dönüşüm Planı III'ün Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri 441
5.2.8. Birleşme Modellerinin Karşılaştırılması 442
5.2.8.1. Hat bazlı hisse yapısı ve gelir dağılımı 442
5.2.8.2. Kooperatif bazlı hisse yapısı ve gelir dağılımı 443
5.2.8.3. Performans analizleri 443
5.2.8.4. Değerlendirme ve Öneriler 446
5.3. ÇORLU 448
5.3.1. Kısa ve Orta Vade Çözüm Önerileri 452
5.3.1.1. Güzergahı değiştirilen hatlar 454
5.3.1.2. Yeni önerilen hatlar 460
5.3.1.3. Durak analizleri 464
5.3.1.4. Çevre mahalleler için ihtiyaç analizi 488
5.3.2. Uzun Vade Değerlendirmeleri 489
5.3.2.1. Çorlu otogarı 489
5.3.2.2. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanları 490
5.4. ÇERKEZKÖY 491
5.4.1. Mevcut Durum 491
5.4.2. Kısa ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi 493
5.5. KAPAKLI 495
5.5.1. Mevcut Durum 495
5.5.2. Kısa Vadede ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi 497
5.5.3. Çerkezköy ve Kapaklı İlçelerinde Karşılaşılan Sorunlar 499
5.5.4. Öneriler 501
5.6. ERGENE 505
5.6.1. Mevcut Durum 505
5.6.2. Karşılaşılan Sorunlar 508
5.6.3. Kısa ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi 509
5.6.4. Öneriler 512
5.7. MALKARA 513
5.7.1. Mevcut Durum 513
5.7.2. Karşılaşılan Sorunlar 519
5.7.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler 520
5.8. SARAY 521
5.8.1. Mevcut Durum 521
5.8.2. Karşılaşılan Sorunlar 525
5.8.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler 526
5.9 HAYRABOLU 526
5.9.1. Mevcut Durum 527
5.9.2. Karşılaşılan Sorunlar 531
5.9.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler 532
5.10. ŞARKÖY 532

5.10.1. Mevcut Durum 533
5.10.2. Karşılaşılan Sorunlar 536
5.10.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler 537
5.11. MURATLI 537
5.11.1. Mevcut Durum 538
5.11.2. Karşılaşılan Sorunlar 540
5.11.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler 540
5.12. MARMARAEREĞLİSİ 541
5.12.1. Mevcut Durum 541
5.12.2. Hatların rehabilitasyonu 548
5.12.3. Değerlendirme ve Öneriler 549
5.12.4. S.S. 56, S.S. 65 ve S.S. 101 nolu Kooperatiflere Ait Sonuç ve Öneriler 551
5.12.5. S.S. 39 ve 89 nolu Kooperatiflere Ait Sonuçlar ve Öneriler 553

6. SERVİS TAŞIMACILIĞI (İŞÇİ VE ÖĞRENCİ SERVİSLERİ) 559
6.1. GİRİŞ 559
6.2. S PLAKA SERVİS TAŞIMACILIĞI VE PLANLAMASI (İŞÇİ SERVİSLERİ) 559
6.3. J PLAKA SERVİS TAŞIMACILIĞI VE PLANLAMASI (ÖRENCİ SERVİSLERİ) 562
6.3.1. J Plaka Servis Taşıtı İhtiyacının Belirlenmesi 568
6.4. SONUÇLAR 570
6.4.1. S Plaka Sonuçları 570
6.4.2. J Plaka Sonuçları 571
6.5. MAKRO ÖNERİLER 572

7. TAKSİ TAŞIMACILIĞI 575
7.1. GİRİŞ 575
7.2. TAKSİ TAŞIMACILIĞI VE ANALİZLER 576
7.3. YEREL SORUNLAR VE ÖNERİLER 582
7.4. GENEL SORUNLAR VE ÖNERİLER 583

8. SONUÇLAR VE ÖNERİLER 587
8.1. SONUÇLAR 587
8.2. DEĞERLENDİRME 589
8.2.1. Durum Analizi 592
8.2.2. Kısa Vade Adımları (1-2yıl) 592
8.2.3. Orta Vade Adımları (2-5 yıl) 593
8.2.4. Uzun Vade Adımları (5-7 yıl) 594
8.3. ÖNERİLER 595
8.3.1. Dönüşüm Modelleri için Öneriler 595
8.3.2. Öneri Toplu Taşıma Özelleştirme Modelleri 597
8.3.3. Yönetim Modeli 600
8.3.4. Kiralık Hatlar 600
8.3.5. Planlama 601
8.3.6. Ödeme Sistemi 601
8.3.7. Organizasyon 602

KAYNAKLAR 605

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 2.1. Tekirdağ'ın ilçeleri ve yüzölçümleri 36
Tablo 2.2. Tekirdağ'ın önemli illere uzaklığı 36
Tablo 2.3. Tekirdağ'ın ülke genelindeki sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması 37
Tablo 2.4. 2008-2010 yılları işsizlik ve istihdam oranları 38
Tablo 2.5. Tekirdağ ilçelerinde sektörel istihdam dağılımı 39
Tablo 2.6. Tekirdağ iline 2011 yılında giriş çıkış yapan yerli ve yabancı ziyaretçi sayısı (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011) 40
Tablo 2.7. Tekirdağ İli koruma alan büyüklükleri 44
Tablo 2.8. Tekirdağ İli koruma alan büyüklük oranları 44
Tablo 2.9. Satıh cinslerine göre yol ağı (km) (2013) 46
Tablo 2.10. İmar planındaki kullanım miktar ve yüzdeleri (Tekirdağ Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2014) 51
Tablo 2.11. Çorlu Nazım İmar Planı konut alanlarının yoğunluklara göre dağılımı (Çorlu Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2013) 53
Tablo 2.12.1/5000 ölçekli nazım imar planı alan dağılımı tablosu 57
Tablo 2.13. Mevcut alansal arazi kullanım değerleri (Çerkezköy Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2007) 58
Tablo 2.14. 1. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri 60
Tablo 2.15. 3. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri 61
Tablo 2.16. Tekirdağ ili 2013 yılı nüfus durumu (TÜİK,2013) 62
Tablo 2.17. Yıllara göre Tekirdağ İli nüfus durumu (TÜİK, 2013) 62
Tablo 2.18. Tekirdağ ili projeksiyon nüfusu (İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2011) 63
Tablo 2.19. Hane halkı anketleri 64
Tablo 2.20. Yolculukların amaçlarına göre dağılımı 64
Tablo 2.21. Yolculukların araç türlerine göre dağılımı 65
Tablo 2.22. Süleymanpaşa ilçesi plaka sayım cetveli 66
Tablo 2.23. Otobüs güzergâhları ve araç sayıları 68
Tablo 2.24. Güzergâh uzunlukları 69
Tablo 2.25. Özel halk otobüsü hatlarındaki yolculuk sayıları 70
Tablo 2.26. Minibüs hatları ve araç sayıları 71
Tablo 2.27. Minibüs kooperatifleri güzergah sefer ve yolcu bilgileri (TUMAP, 2012) 73
Tablo 2.28. Çorlu ilçesi plaka sayım cetveli 75
Tablo 2.29. Otobüs hatlarına ilişkin genel bilgiler 76
Tablo 2.30. 01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculuk sayıları 77
Tablo 2.31. 01.12.2014 - 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculukların ücretlendirilme türleri 77
Tablo 2.32. Çerkezköy ilçesi plaka sayım cetveli 79
Tablo 2.33. Kapaklı ilçesi taşıt bilgileri 81
Tablo2.34. S.S. 35 numaralı kooperatif marka model bilgileri 81
Tablo 2.35. S.S. 35 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 82
Tablo 2.36. S.S.41 numaralı kooperatif marka model bilgileri 82
Tablo 2.37. S.S. 41 numaralı kooperatif 1 numaralı hat güzergahı 83
Tablo 2.38. S.S. 41 numaralı kooperatif 1 numaralı hat sefer tarifesi 83
Tablo 2.39. S.S. 41 numaralı kooperatif 2 numaralı hat güzergâhı 83
Tablo 2.40. S.S. 41 numaralı kooperatif 2 numaralı hat sefer tarifesi 84
Tablo 2.41. S.S. 41 numaralı kooperatif 3 numaralı hat güzergahı 84
Tablo 2.42. S.S. 41 numaralı kooperatif 3 numaralı hat sefer tarifesi 84
Tablo 2.43. S.S. 41 numaralı kooperatif 4 numaralı hat güzergahı 85
Tablo 2.44. S.S. 41 numaralı kooperatif 4 numaralı hat sefer tarifesi 85
Tablo 2.45. S.S. 41 numaralı kooperatif 5 numaralı hat güzergahı 86
Tablo 2.46. S.S. 41 numaralı kooperatif 5 numaralı hat sefer tarifesi 86
Tablo 2.47. S.S. 67 numaralı kooperatif marka model bilgileri 86
Tablo 2.48. S.S. 67 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 86
Tablo 2.49. S.S. 71 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 87
Tablo 2.50. Malkara ilçesi taşıt bilgileri 88
Tablo 2.51. S.S. 38 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 89

Tablo 2.52. S.S. 66 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 89
Tablo 2.53. Malkara ilçesi köy hatları taşıt sayıları 90
Tablo 2.54. Malkara ilçesi servis sayıları 91
Tablo 2.55. Malkara ilçesi taksi durak sayıları 91
Tablo 2.56. Saray ilçesi taşıt bilgileri 92
Tablo 2.57. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-1 93
Tablo 2.58. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-2 93
Tablo 2.59. S.S. 46 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi 94
Tablo 2.60. S.S. 46 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 94
Tablo 2.61. S.S. 46 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 95
Tablo 2.62. SS 124 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi 96
Tablo 2.63. S.S. 157 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi 96
Tablo 2.64. Saray ilçesi şahıs hatları 97
Tablo 2.65. Yuvalı-Saray hattı ücret tarifesi 97
Tablo 2.66. Saray-Edirköy hattı ücret tarifesi 97
Tablo 2.67. Saray ilçesi servis sayıları 97
Tablo 2.68. Hayrabolu ilçesi taşıt bilgileri 98
Tablo 2.69. S.S. şehir içi kooperatif sefer saatleri 98
Tablo 2.70. S.S. şehir içi kooperatif marka model bilgileri 98
Tablo 2.71. S.S. şehir içi kooperatifi güzergah bilgileri 99
Tablo 2.72. S.S. 42 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 99
Tablo 2.73. S.S. 42 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 99
Tablo 2.74. S.S. 42 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 100
Tablo 2.75. S.S. 45 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 100
Tablo 2.76. S.S. 45 numaralı kooperatif sefer tarifesi 100
Tablo 2.77. S.S. 143 numaralı kooperatif marka model bilgileri 101
Tablo 2.78. S.S. 143 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 101
Tablo 2.79. Şarköy ilçesinde taşımacılık yapan kooperatifler 102
Tablo 2.80. S.S. 12 numaralı kooperatif Şarköy- Gaziköy hattı marka model bilgileri 102
Tablo 2.81. S.S. 12 numaralı kooperatif Şarköy-Keşan hattı marka model bilgileri 103
Tablo 2.82. S.S. 36 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 103
Tablo 2.83. S.S. 106 numaralı kooperatif marka model bilgileri 104
Tablo 2.84. S.S. 106 numaralı kooperatif 1 ve 2 numaralı hat güzergahları 104
Tablo 2.85. Muratlı ilçesi taşıt bilgileri 105
Tablo 2.86. S.S. 50 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi 106
Tablo 2.87. Marmaraereğlisi taşıt bilgileri 107
Tablo 2.88. Ergene İlçesi kooperatif bilgileri 109
Tablo 2.89. S.S. 21 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 110
Tablo 2.90.S.S. 23 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 110
Tablo 2.91. S.S. 23 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 110
Tablo 2.92. S.S. 62 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 111
Tablo 2.93. S.S. 63 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 111
Tablo 2.94. S.S. 63 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 111
Tablo 2.95. S.S. 68 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 112
Tablo 2.96. S.S. 68 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 112
Tablo 2.97. S.S. 73 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 112
Tablo 2.98. S.S. 82 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 113
Tablo 2.99. S.S. 88 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 113
Tablo 2.100. S.S. 99 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 113
Tablo 2.101. S.S. 102 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 114
Tablo 2.102. S.S. 102 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 114
Tablo 2.103. S.S. 127 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri 114
Tablo 2.104. S.S. 127 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi 115
Tablo 2.105. Birinci bölge ve Tekirdağ BB sınırları içerisinden geçen otoyola ait YOGT değerleri 116
Tablo 2.106. Çevre yerleşimlerin toplu ulaşım servis özellikleri (TUMAP, 2012) 116
Tablo 2.107. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar (TUMAP, 2012) 118
Tablo 2.108. Çorlu ilçesinden çevre yerleşmelere olan minibüs kooperatifleri 119
Tablo 2.109. Çerkezköy merkezli çevre yerleşmelere olan taşımalar 120

Tablo 2.110. Kapaklı ilçesi taşıma kooperatifleri 120
Tablo 2.111. Ergene ilçesinin çevre yerleşmelere olan toplu taşıma servisleri..... 121
Tablo 2.112. Malkara ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları 122
Tablo 2.113. Saray ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları 123
Tablo 2.114. Hayrabolu ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları 124
Tablo 2.115. Şarköy ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları..... 124
Tablo 2.116. Muratlı ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları..... 125
Tablo 2.117. Marmaraereğlisi ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları 125
Tablo 2.118. 11 ilçenin toplu ulaşım durumu..... 130
Tablo 3.1. Örnek Hat Analiz Tablosu 133
Tablo 3.2. Güzergah uzunlukları 134
Tablo 3.3. ÖHO günlük ortalama yolcu sayıları..... 135
Tablo 3.4. Minibüslere ait yolcu sayıları 137
Tablo 3.5. Kapaklı kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları 139
Tablo 3.6. Ergene kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları 139
Tablo 3.7. Çerkezköy kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları 141
Tablo 3.8. 01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculuk sayıları 144
Tablo 3.9. İlçe merkezleri ve zonlar..... 146
Tablo 3.10. ÖHO ve minibüs sistemleri için zon bazında üretim ve çekim miktarları 147
Tablo 3.11. Otobüs sistemi için zon bazlı üretim ve çekim değerleri 148
Tablo 3.12. Minibüs sistemi için zon bazlı üretim ve çekim değerleri..... 149
Tablo 3.13. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2014..... 149
Tablo 3.14. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2013..... 150
Tablo 3.15. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2012..... 150
Tablo 3.16. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2011..... 150
Tablo 3.17a. Tekirdağ'a bağlı ilçelerdeki çalışanların sektörel dağılımı (2000 yılı)..... 151
Tablo 3.17b. İlçe bazında servis ihtiyacı 152
Tablo 3.18. Yolcu anket formu..... 153
Tablo 3.19. Mahallelerde ulaşım hizmetlerine yönelik düzenlenen muhtar anket formu 155
Tablo 3.20. Süleymanpaşa'da çalışan minibüs kooperatifleri, adları, hat uzunlukları ve hatlarda çalışan araç sayıları (TUMAP, 2012)..... 157
Tablo 3.21. Günlük ve araç başı yolcu sayıları (TUMAP, 2012) 158
Tablo 3.22. Süleymanpaşa'da taşımacılık yapan kooperatiflere ait işletme bilgileri 159
Tablo 3.23. Araç başı tur ve yolcu sayıları 159
Tablo 3.24. Minibüs hatlarına ait TUMAP (2012) tarafından bulunan kapasite kullanım oranı..... 161
Tablo 3.25. Süleymanpaşa merkezde taşımacılık yapan minibüs kooperatifleri ve araç 162
Tablo 3.26. Süleymanpaşa merkez minibüs hatları günlük ortalama yolcu sayıları 163
Tablo 3.27.a. Süleymanpaşa durak listesi (1-51)..... 171
Tablo 3.27.b. Süleymanpaşa durak listesi (52-103)..... 172
Tablo 3.27.c. Süleymanpaşa durak listesi (104-155) 173
Tablo 3.27.d. Süleymanpaşa durak listesi (156-207)..... 174
Tablo 3.28. Süleymanpaşa 1 numaralı hat durak bilgileri 175
Tablo 3.29. Süleymanpaşa 2 numaralı hat durak bilgileri 176
Tablo 3.30. Süleymanpaşa 3 numaralı hat durak bilgileri 177
Tablo 3.31. Süleymanpaşa 4 numaralı hat durak bilgileri 178
Tablo 3.32. Süleymanpaşa 5 numaralı hat durak bilgileri 179
Tablo 3.33. Süleymanpaşa 6 numaralı hat durak bilgileri 180
Tablo 3.34. Süleymanpaşa 7 numaralı hat durak bilgileri 181
Tablo 3.35. Süleymanpaşa 8 numaralı hat durak bilgileri 182
Tablo 3.36. Süleymanpaşa 9 numaralı hat durak bilgileri 183
Tablo 3.37. Süleymanpaşa 10 numaralı hat durak bilgileri 184
Tablo 3.38. Süleymanpaşa 11 numaralı hat durak bilgileri 185
Tablo 3.39. Süleymanpaşa 12 numaralı hat durak bilgileri 186
Tablo 3.40. Süleymanpaşa 13 numaralı hat durak bilgileri 187

Tablo 3.41. Süleymanpaşa 14 numaralı hat durak bilgileri 188
Tablo 3.42. Süleymanpaşa 15 numaralı hat durak bilgileri 189
Tablo 3.43. Süleymanpaşa 16 numaralı hat durak bilgileri 190
Tablo 3.44a. Çorlu durak listesi (1-50) 195
Tablo 3.44b. Çorlu durak listesi (51-100) 196
Tablo 3.44c. Çorlu durak listesi (101-150) 197
Tablo 3.44d. Çorlu durak listesi (151-200) 198
Tablo 3.44e. Çorlu durak listesi (201-250) 199
Tablo 3.44f. Çorlu durak listesi (251-300) 200
Tablo 3.44g. Çorlu durak listesi (301-350) 201
Tablo 3.44h. Çorlu durak listesi (351-396) 202
Tablo 3.45 Çorlu 1 numaralı hat durak bilgileri 203
Tablo 3.46. Çorlu 2 numaralı hat durak bilgileri 204
Tablo 3.47. Çorlu 3 numaralı hat durak bilgileri 205
Tablo 3.48. Çorlu 4 numaralı hat durak bilgileri 206
Tablo 3.49. Çorlu 5 numaralı hat durak bilgileri 207
Tablo 3.50. Çorlu 6 numaralı hat durak bilgileri 208
Tablo 3.51. Çorlu 7 numaralı hat durak bilgileri 209
Tablo 3.52. Çorlu 8 numaralı hat durak bilgileri 210
Tablo 3.53. Çorlu 9 numaralı hat durak bilgileri 211
Tablo 3.54. Çorlu10-A numaralı hat durak bilgileri 212
Tablo 3.55 Çorlu 10-B numaralı hat durak bilgileri 213
Tablo 3.56 Çorlu 13 numaralı hat durak bilgileri 214
Tablo 3.57. Çorlu14 numaralı hat durak bilgileri 215
Tablo 3.58. Tekirdağ BB ilçelerinden şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar 282
Tablo 3.59. Süleymanpaşa otogarı günlük kullanım oranları 315
Tablo 3.60. İlçeler bazında gelen talep dilekçeleri özetleri 332
Tablo 4.1a. İlçeler arası taşımacılık yapan kooperatif bilgileri 334
Tablo 4.1b. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar 335
Tablo 4.2. İlçeler arası gözlemlenen yolculuk sayıları (yolcu/gün) 339
Tablo 4.3. İlçeler arası yolculuk (yolcu/gün) 340
Tablo 4.4. Model katsayıları 340
Tablo 4.5. Model ve gözlem değerlerinin karşılaştırılması 341
Tablo 4.6. Hareketlilik değerlerinin karşılaştırılması 341
Tablo 4.7. İlçelerarası 2023 yılı için beklenen yolculuk (yolcu/gün) 346
Tablo 4.8. 7 m. ve 9 m.'lik araçlar ile oluşturulan günlük taşıma kapasiteleri 347
Tablo 4.9. İlçeler arası mesafe (km) 347
Tablo 4.10. Her ilçe arasında hizmet verilmesi durumunda gerekli araç sayısı 348
Tablo 4.11. İlçelerarası talep kapasite ilişkisi 349
Tablo 4.12. Süleymanpaşa ve ilçeler arasındaki günlük yolculuk talebi (yolcu/gün) 349
Tablo 4.13. Bölgelerin nüfus ve yolculuk bilgileri 351
Tablo 4.14. İlçeler arası önerilen hatlar 353
Tablo 4.15. İlçeler arası önerilen hatlar ve mevcut hatların karşılaştırılması 354
Tablo 4.16. İl genelinde taşımacılık yapan araçların belgelendirilme durumları 357
Tablo 5.1. Minibüs hatlarının mevcut durumu 371
Tablo 5.2. Süleymanpaşa ilçesi VISUM toplu taşıma modeli sonuçları 373
Tablo 5.3.Toplu taşıma hatları için hesaplanan performans göstergeleri 375
Tablo 5.4. Özel halk otobüslerinin sefer sıklıkları 379
Tablo 5.5. Birinci dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri 381
Tablo 5.6. Birinci dönüşüm planı için sefer çizelgeleri 384
Tablo 5.7. Birinci dönüşüm planı için gerekli otobüs sayısı 387
Tablo 5.8. İkinci dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri 388
Tablo 5.9. İkinci dönüşüm planı için sefer çizelgeleri 391
Tablo 5.10. İkinci dönüşüm planı için gerekli minimum otobüs sayısı 393
Tablo 5.11. Üçüncü dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri 394
Tablo 5.12. Üçüncü dönüşüm planı için sefer çizelgeleri 397
Tablo 5.13. Üçüncü dönüşüm planı için gerekli minimum otobüs sayısı 399
Tablo 5.14. Yolcu bazlı mevcut hat hisseleri 434

Tablo 5.15. Dönüşüm Planı I hisse dağılımı 435
Tablo 5.16. Dönüşüm Planı II hisse dağılımı 436
Tablo 5.17. Dönüşüm Planı III hisse dağılımı 437
Tablo 5.18.Mevcut durum işletme planları 438
Tablo 5.19. İşletme modeli 1 ve 2'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları 439
Tablo 5.20. İşletme modeli 1 ve 2'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları 440
Tablo 5.21.İşletme modeli I ve II'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları 441
Tablo 5.22 Çorlu toplu taşıma sistemi bilgileri 449
Tablo 5.23. Çorlu otobüs sisteminin hizmet verdiği zonlar 451
Tablo 5.24. Tarife tabanlı atama sonuçları 452
Tablo 5.25. Kesişim bölgesi üzerindeki duraklardaki günlük ortalama biniş sayıları 457
Tablo 5.26. 12 nolu hattın kısaltılmış güzergâhı için atama sonuçları (yolcu/gün) 462
Tablo 5.27. Biniş değerlerinin en yüksek olduğu 11 durak 465
Tablo 5.28. Gidiş-dönüş hat uzunlukları ve hatlardaki durak sayısı 466
Tablo 5.29. 1 No'lu Hat 467
Tablo 5.30. 2 No'lu Hat 468
Tablo 5.31. 3 No'lu Hat 469
Tablo 5.32. 4 No'lu Hat 470
Tablo 5.33. 5 No'lu Hat 471
Tablo 5.34. 6 No'lu Hat 472
Tablo 5.35. 7 No'lu Hat 473
Tablo 5.36. 8 No'lu Hat 474
Tablo 5.37. 9 No'lu Hat 475
Tablo 5.38. 10A No'lu Hat 476
Tablo 5.39. 10B No'lu Hat 477
Tablo 5.40. 13 No'lu Hat 478
Tablo 5.41. 14 No'lu Hat 479
Tablo 5.42. Yerinde kalacak 213 adet durağa ilişkin bilgiler 481
Tablo 5.43. Kaldırılacak 106 adet durağa ilişkin bilgiler 485
Tablo 5.44. Yeri değişecek 20 adet durağa ilişkin bilgiler (yeni koordinatlarıyla) 487
Tablo 5.45. S.S. 25 nolu kooperatifin yolculuk sayıları 492
Tablo 5.46. S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 493
Tablo 5.47. S.S. 25,S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 493
Tablo 5.48. S.S. 25,S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 494
Tablo 5.49. S.S. 41 nolukooperatifin yolculuk sayıları 496
Tablo 5.50. S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 497
Tablo 5.51. S.S. 35, S.S. 41, S.S. 67 ve S.S. 71 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 497
Tablo 5.52.S.S. 41,S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 71nolukooperatiflerin yolculuk sayıları 499
Tablo 5.53. Mevcut ve 2023 yılı hat hisseleri ve yeterli taşıt sayısı 501
Tablo 5.54. Ergene İlçesi kooperatif bilgileri 505
Tablo 5.55.Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları 507
Tablo 5.56. Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları 509
Tablo 5.57. Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları (2023 yılı) 512
Tablo 5.58. Malkara ilçesi taşıt bilgileri 514
Tablo 5.59. S.S. 38 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi 514
Tablo 5.60. S.S. 66 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi 515
Tablo 5.61. Malkara ilçesi köy hatları taşıt sayıları 519
Tablo 5.62. Saray ilçesi taşıt bilgileri 521
Tablo 5.63. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-1 522
Tablo 5.64. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-2 523
Tablo 5.65. S.S. 46 numaralıkooperatif hattı ücret tarifesi 523
Tablo 5.66. S.S. 46 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi 524
Tablo 5.67. Saray ilçesi şahıs hatları 524
Tablo 5.68. Hayrabolu ilçesi taşıt bilgileri 527
Tablo 5.69. S.S. şehir içi kooperatif sefer saatleri 527
Tablo 5.70. S.S. şehir içi kooperatifi güzergah bilgileri 528
Tablo 5.71. S.S. 42 numaralıkooperatif hattı sefer tarifesi 529
Tablo 5.72. S.S. 42 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi 529

Tablo 5.73. S.S. 45 numaralıkooperatif hattı marka model bilgileri..... 529
Tablo 5.74. S.S.45 numaralıkooperatif sefer tarifesi 529
Tablo 5.74. S.S. 143 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi..... 530
Tablo 5.75. Şarköy ilçesinde taşımacılık yapan kooperatifler 532
Tablo 5.76. S.S. 12 numaralıkooperatif Şarköy- Gaziköy hattı marka model bilgileri 533
Tablo 5.77. S.S. 12 numaralıkooperatif Şarköy-Keşan hattı marka model bilgileri..... 533
Tablo 5.78. S.S. 36 numaralıkooperatif hattı marka model bilgileri..... 534
Tablo 5.79. SS. 106 numaralıkooperatif marka model bilgileri..... 534
Tablo 5.80. Muratlı ilçesi taşıt bilgileri 537
Tablo 5.81. S.S. 50 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi..... 539
Tablo 5.82. Marmaraereğlisi taşıt bilgileri..... 541
Tablo 5.83. İlçeye bağlı mahalleler ve nüfusları 542
Tablo 5.84. S.S. 65 nolu kooperatifin güzergah bilgileri..... 545
Tablo 5.85.S.S. 65 nolu kooperatifin güzergah bilgileri..... 546
Tablo 5.86.S.S. 56 nolu kooperatifin güzergah bilgileri..... 547
Tablo 5.87. Kooperatifler tarafından talep edilen alternatif güzergahlar 548
Tablo 5.88. Yerleşim birimleri arası mesafe ve nüfusları 549
Tablo 5.89. Yerleşim birimleri içindeki toplu taşımacılık talebi 550
Tablo 5.90.Zonlar (bölgeler) 550
Tablo 5.91. Zonlar arası ulaşım talebi 551
Tablo 5.92. Önerilen güzergahlar ve güzergahlara ilişkin notlar 552
Tablo 5.93. Taşıt başı ortalama yolcu sayıları..... 554
Tablo 5.94. 1 nolu hatta ait güzergahlar 555
Tablo 6.1.Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2014 559
Tablo 6.2.Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2013 559
Tablo 6.3.- Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2012 559
Tablo 6.4. Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2011 560
Tablo 6.5. Tekirdağ'a bağlı ilçelerdeki çalışanların sektörel dağılımı (2000 yılı)..... 560
Tablo 6.6. Tekirdağ ilçelerinin 4/a sınıfına aktif çalışan sayısı (2014, Aralık ayı sonu)..... 560
Tablo 6.7. Sanayi sektöründe çalışan kişi sayısı (2014 sonu) 561
Tablo 6.8. Sanayi sektörü istihdamının %20 artması sonucu servis ihtiyacı 562
Tablo 6.9. İlçeler bazında toplam öğrenci sayısı 564
Tablo 6.10. J plaka servis araçları..... 564
Tablo 6.11. Çorlu'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları 565
Tablo 6.12. Süleymanpaşa'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları 565
Tablo 6.13. Çerkezköy'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları 566
Tablo 6.14. Ergene'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları 566
Tablo 6.15. Hayrabolu'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları..... 566
Tablo 6.16. Kapaklı'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları 567
Tablo 6.17. Malkara'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları 567
Tablo 6.18. Marmaraereğlisi'nde bulunan liseler ve öğrenci sayıları 567
Tablo 6.19. Muratlı'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları 567
Tablo 6.20. Saray'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları..... 568
Tablo 6.21. Şarköy'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları..... 568
Tablo 6.22. Taşımalı öğrenci sayısı ve araç sayısı 568
Tablo 6.23. Özel okul öğrencilerinin tahmini servis aracı ihtiyacı..... 569
Tablo 6.24. Lise öğrencileri servis kullanma onaranlarına bağlı servis taşıtı ihtiyacı..... 569
Tablo 6.25. İl geneli toplam servis ihtiyacı görülmektedir..... 569
Tablo 6.26. İlçe bazında servis ihtiyacı 571
Tablo 7.1. Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde taksi ihtiyacı ve fazlalığı..... 577
Tablo 7.2. Süleymanpaşa ilçesinin taksi durakları ve durumu 578
Tablo 7.3. Çorlu taksi durakları özet tablosu ve tespitler 580
Tablo 7.4. Çerkezköy taksi durakları özet tablosu..... 581
Tablo 7.5. Sekiz ilçedeki taksi ihtiyacı 582

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 2.1. Tekirdağ idari haritası 42
Şekil 2.2. Tekirdağ ili koruma alanları 45
Şekil 2.3. KGM 1.Bölge Müdürlüğü'ne bağlı yol altyapısı 46
Şekil 2.4. Satıh cinslerine göre yol ağı (km) (KGM, 2015) 47
Şekil 2.5.Tekirdağ Nazım İmar Planı (ölçeksiz/orantılı) (TUMAP, 2012) 52
Şekil 2.6. Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan konut alanlarının dağılımı 54
Şekil 2.7. Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan ticaret alanlarının mekânsal dağılımı 55
Şekil 2.8. Süleymanpaşa'da taşımacılık yapılan otobüs ve minibüs güzergahları 66
Şekil 2.9. Özel halk otobüsü güzergahları 67
Şekil 2.10. Minibüs güzergâhları 71
Şekil 2.11. Otobüsü güzergâhları 76
Şekil 2.12. Minibüs güzergâhları 80
Şekil 3.1. Özel halk otobüsü güzergahları 134
Şekil 3.2. Süleymanpaşa özel halk otobüsleri için ortalama duraklar arası seyahat süreleri 135
Şekil 3.3. Süleymanpaşa özel halk otobüsleri için ortalama duraklarda bekleme süreleri 136
Şekil 3.4. Süleymanpaşa minibüs hattı ortalama duraklar arası seyahat süreleri 136
Şekil 3.5. Süleymanpaşa minibüs hattı ortalama durakta bekleme süreleri 137
Şekil 3.6. Kapaklı minibüs hattı ortalama duraklar arası seyahat 138
Şekil 3.7. Kapaklı minibüs hattı ortalama durakta bekleme süreleri 138
Şekil 3.8. Minibüslerde ortalama duraklar arası seyahat süreleri 140
Şekil 3.9. Minibüslerin ortalama durakta bekleme süreleri 140
Şekil 3.10. Ortalama duraklar arası seyahat süresi (dk) 141
Şekil 3.11. Ortalama durakta bekleme süresi (sn) 142
Şekil 3.12. Ortalama duraklar arası seyahat süresi (dk) 143
Şekil 3.13. Ortalama durakta bekleme süresi (sn) 143
Şekil 3.14. Hatlar (güzergahlar) bazında ortalama yolcu sayıları (TUMAP, 2012) 160
Şekil 3.15. Süleymanpaşa ilçesindeki duraklar 166
Şekil 3.16. Durak yakalama alanları (300 m. çap) 166
Şekil 3.17. Durak yakalama alanları (400 m. çap) 167
Şekil 3.18. Durak yakalama alanları (500 m. çap) 167
Şekil 3.19. Otobüs durakları 191
Şekil 3.20. Çorlu ilçesindeki duraklar 192
Şekil 3.21. 1 numaralı otobüs hattına ait güzergah 225
Şekil 3.22. 1 ve 12 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 226
Şekil 3.23. 1 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 227
Şekil 3.24. 2 numaralı otobüs hattına ait güzergah 227
Şekil 3.25. 2 ve 3 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 228
Şekil 3.26. 2 ve 11 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 229
Şekil 3.27. 2 ve 14 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 229
Şekil 3.28. 2 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 230
Şekil 3.29. 3 numaralı otobüs hattına ait güzergah 230
Şekil 3.30. 3 ve 2 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 231
Şekil 3.31. 3 ve 11 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 232
Şekil 3.32. 3 ve 13 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 232
Şekil 3.33. 3 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 233
Şekil 3.34. 4 numaralı otobüs hattına ait güzergah 233
Şekil 3.35. 4 ve 7 numaralı otobüs hatlarının güzergâhları 234
Şekil 3.36. 4 ve 15 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 235
Şekil 3.37. 5 numaralı otobüs hattına ait güzergah 235
Şekil 3.38. 5 ve 6 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 236
Şekil 3.39. 6 numaralı otobüs hattına ait güzergah 237
Şekil 3.40. 6 ve 5 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 238
Şekil 3.41. 7 numaralı otobüs hattına ait güzergah 238
Şekil 3.42. 7 ve 4 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 239
Şekil 3.43. 7 ve 8 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 240
Şekil 3.44. 7 ve 15 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 240

Şekil 3.45. 8 numaralı otobüs hattına ait güzergah 241
Şekil 3.46. 9 numaralı otobüs hattına ait güzergah 242
Şekil 3.47. 10 numaralı otobüs hattına ait güzergah 243
Şekil 3.48. 11 numaralı otobüs hattına ait güzergah 244
Şekil 3.49. 11 ve 14 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 245
Şekil 3.50. 11 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 245
Şekil 3.51. 12 numaralı otobüs hattına ait güzergah 246
Şekil 3.52. 13 numaralı otobüs hattına ait güzergah 247
Şekil 3.53. 14 numaralı otobüs hattına ait güzergah 248
Şekil 3.54. 14 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları 249
Şekil 3.55. 15 numaralı otobüs hattına ait güzergah 250
Şekil 3.56. 16 numaralı otobüs hattına ait güzergah 251
Şekil 3.57. 11-Çarşı-Yeşilköy-Kentkur minibüs hattına ait güzergah 252
Şekil 3.58. 11-Çarşı-Değirmenaltı minibüs hattına ait güzergah 253
Şekil 3.59. 11-Çarşı-Trakyabirlik minibüs hattına ait güzergah 254
Şekil 3.60. 25-Çarşı-Yeni Sanayi minibüs hattına ait güzergah 255
Şekil 3.61. 33-Çarşı-Altınova minibüs hattına ait güzergah 256
Şekil 3.62. 48-Çarşı-Hürriyet Mah. (Üst Yol) minibüs hattına ait güzergah 257
Şekil 3.63. 48-Çarşı-Baykallar (Alt Yol) minibüs hattına ait güzergah 258
Şekil 3.64. 49-Çarşı-Karadeniz Mah. minibüs hattına ait güzergah 259
Şekil 3.65. 49-Çarşı-Çınarlı Mah. minibüs hattına ait güzergah 260
Şekil 3.66. 85-Çarşı-Aydoğdu Mah. minibüs hattına ait güzergah 261
Şekil 3.67. 85-Çarşı-Muratlı Cad.-Göçmenevleri minibüs hattına ait güzergah 262
Şekil 3.68. 115-Çarşı-100. Yıl Mah. (Alt Yol) minibüs hattına ait güzergah 263
Şekil 3.69. 115-Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Üst Yol) minibüs hattına ait güzergah 264
Şekil 3.70. 10-Çarşı-Barbaros-Kumbağ minibüs hattına ait güzergah 265
Şekil 3.71. 18-Çarşı-Naip minibüs hattına ait güzergah 266
Şekil 3.72. 1 numaralı otobüs hattına ait güzergah 267
Şekil 3.73. 2 numaralı otobüs hattına ait güzergah 268
Şekil 3.74. 3 numaralı otobüs hattına ait güzergah 269
Şekil 3.75. 4 numaralı otobüs hattına ait güzergah 270
Şekil 3.76. 5 numaralı otobüs hattına ait güzergah 271
Şekil 3.77. 6 numaralı otobüs hattına ait güzergah 272
Şekil 3.78. 7 numaralı otobüs hattına ait güzergah 273
Şekil 3.79. 8 numaralı otobüs hattına ait güzergah 274
Şekil 3.80. 9 numaralı otobüs hattına ait güzergah 275
Şekil 3.81. 10 numaralı otobüs hattına ait güzergah 276
Şekil 3.82. 11 numaralı otobüs hattına ait güzergah 277
Şekil 3.83. 12 numaralı otobüs hattına ait güzergah 278
Şekil 3.84. 13 numaralı otobüs hattına ait güzergah 279
Şekil 3.85. 14 numaralı otobüs hattına ait güzergah 280
Şekil 3.86a. Süleymanpaşa ilçe merkezi dışı hatlar 284
Şekil 3.86b. Süleymanpaşa ilçe merkezi dışı hatlar 284
Şekil 3.87a. Çorlu ilçe merkezi dışı hatlar 285
Şekil 3.87b. Çorlu ilçe merkezi dışı hatlar 286
Şekil 3.88. Çerkezköy ilçe merkezi dışı hatlar 287
Şekil 3.89. Kapaklı şehir dışı hatlar 288
Şekil 3.90. Ergene ilçesi merkez dışı hatlar 289
Şekil 3.91. Ergene ilçesi merkez dışı hatlar 289
Şekil 3.92a. Malkara şehir dışı hatlar 290
Şekil 3.92b. Malkara şehir dışı hatlar 290
Şekil 3.92c. Malkara şehir dışı hatlar 291
Şekil 3.92d. Malkara şehir dışı hatlar 291
Şekil 3.93a. Saray şehir dışı hatlar 292
Şekil 3.93b. Saray şehir dışı hatlar 292
Şekil 3.94a. Hayrabolu şehir dışı hatlar 293
Şekil 3.94b. Hayrabolu şehir dışı hatlar 294
Şekil 3.95a. Şarköy şehir dışı hatlar 295

Şekil 3.95b. Şarköy şehir dışı hatlar 295
Şekil 3.96. Muratlı şehir dışı hatlar 296
Şekil 3.97. Marmaraereğlisi şehir dışı hatlar 296
Şekil 3.98. Otogar alanının nazım imar planındaki yeri 297
Şekil 3.99. Tekirdağ Devlet Hastanesi'nin 1/5000 Nazım İmar Planı'ndaki yeri 298
Şekil 3.100. Tekirdağ Devlet Hastanesi 2015 yılı aylık poliklinik sayıları 299
Şekil 3.101. Emniyet Müdürlüğü'nün nazım imar planındaki yeri 300
Şekil 3.102. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin nazım imar planındaki yeri 301
Şekil 3.103. Asyaport Limanı'nın nazım imar planındaki yeri 302
Şekil 3.104. TDİ'nin imar planındaki konumu ve büyüklüğü 303
Şekil 3.105. Yüksek yoğunluklu konut gelişme alanları 304
Şekil 3.106. Orion AVM bölgesinde planlanan resmi kurumlar 305
Şekil 3.107 Çorlu AVM bölgesi ve çevresinde planlanan konut alanları bölgesi 306
Şekil 3.108. Çorlu otogarının imar planındaki yeri 306
Şekil 3.109. Yeni adliye binasının imar planındaki yeri 307
Şekil 3.110. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yeri (Emlak Konut Bölgesi) 308
Şekil 3.111. Kartaltepe Emlak Konutları Bölgesi 309
Şekil 3.112. Narin Konutları Bölgesi 309
Şekil 3.113. Ambardere Mevkii Okullar Bölgesi 310
Şekil 3.114. Çerkezköy Kızılpınar Mevkii ticaret alanları 311
Şekil 3.115. Yüksek yoğunluklu gelişim konut bölgesi 312
Şekil 3.116. Karaağaç OSB'nin imar planındaki yeri 313
Şekil 3.117. Veliköy OSB'nin imar planındaki yeri 313
Şekil 3.118. Yalıboyu OSB'nin imar planındaki yeri 314
Şekil 3.119. Taksi duraklarının konumları 326
Şekil 3.120. Taksi duraklarının konumları 327
Şekil 3.121. Taksi duraklarının konumları 328
Şekil 4.1. İlçeler arası taşımacılık yapan kooperatifler ve güzergahları 338
Şekil 4.2. Günlük yolculuk üretimlerinin karşılaştırılması 341
Şekil 4.3. Günlük hareketlilik değerlerinin karşılaştırılması 342
Şekil 4.4. Çerkezköy ilçesi yolculuk dağılımı 342
Şekil 4.5. Çorlu ilçesi yolculuk dağılımı 343
Şekil 4.6. Ergene ilçesi yolculuk dağılımı 343
Şekil 4.7. Hayrabolu ilçesi yolculuk dağılımı 343
Şekil 4.8. Kapaklı ilçesi yolculuk dağılımı 344
Şekil 4.9. Malkara ilçesi yolculuk dağılımı 344
Şekil 4.10.Marmaraereğlisi ilçesi yolculuk dağılımı 344
Şekil 4.11. Muratlı ilçesi yolculuk dağılımı 345
Şekil 4.12. Saray ilçesi yolculuk dağılımı 345
Şekil 4.13. Süleymanpaşa ilçesi yolculuk dağılımı 345
Şekil 4.14. Şarköy ilçesi yolculuk dağılımı 346
Şekil 4.15. İl genelinin bölgelenmesi 351
Şekil 4.16. A Bölgesi öneri ulaşım aksları 352
Şekil 4.17. B Bölgesi öneri ulaşım aksları 353
Şekil 4.18. Mevcut ve öneri hatların çizimi görülmektedir 355
Şekil 5.1. Süleymanpaşa ilçesi toplu taşıma servislerinin erişilebilirliği 372
Şekil 5.2. Minibüs ve otobüs hatlarında taşınan yolcu sayıları 374
Şekil 5.3. Toplu taşıma sistemlerindeki günlük talep ve kapasite değerleri 376
Şekil 5.4. Otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 376
Şekil 5.5. Minibüs sistemi için yolcu/km değerleri 377
Şekil 5.6. Kent merkezindeki minibüs depolama alanı 378
Şekil 5.7. 13 numaralı hattın güzergahında önerilen değişiklik 380
Şekil 5.8. Birinci dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri 382
Şekil 5.9. Birinci dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 383
Şekil 5.10. Birinci dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 384
Şekil 5.11. İkinci dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri 389
Şekil 5.12. İkinci dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 389
Şekil 5.13. İkinci dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 390

Şekil 5.14. Üçüncü dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri 395
Şekil 5.15. Üçüncü dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 395
Şekil 5.16. Üçüncü dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri 396
Şekil 5.17.Mevcut durum ve dönüşüm planları için servis-km değerleri 399
Şekil 5.18.Mevcut durum ve dönüşüm planları için yolcu-km değerleri 400
Şekil 5.19a. Mevcut durumda ilçe yollarındaki toplu taşıma servis sayısı 401
Şekil 5.19b. Üçüncü dönüşüm planı için ilçe yollarındaki toplu taşıma servis sayısı 401
Şekil 5.20. Yüksek yoğunluklu konut gelişme alanları 403
Şekil 5.21. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin nazım imar planındaki yeri 404
Şekil 5.22. Karadeniz mahallesinin imar planındaki konumu 405
Şekil 5.23. Karadeniz mahallesi konut gelişim alanları ve ticaret merkezleri 406
Şekil 5.24.Aktarma merkezlerinin konumları 407
Şekil 5.25. Altınova-NKÜ ekspres hattının güzergahı 408
Şekil 5.26. Altınova-NKÜ hattının güzergahı 409
Şekil 5.27.Lojistik Üs-NKÜ hattının güzergahı 410
Şekil 5.28. Sanayi-Bölge Devlet Hastanesi hattının güzergahı 411
Şekil 5.29. Karadeniz Mahallesi-Otogar hattının güzergahı 412
Şekil 5.30. Altınova-Yeni Kent Merkezi hattının güzergahı 413
Şekil 5.31. Karadeniz Mahallesi-TOKİ hattının güzergahı 414
Şekil 5.32. Merkez-DeğirmenaltıMahallesihattınıngüzergahı 415
Şekil 5.33. Merkez-Hürriyet Mahallesihattınıngüzergahı 416
Şekil 5.34. Merkez-100. Yıl Mahallesihattınıngüzergahı 417
Şekil 5.35. Merkez-Aydoğdu Mahallesihattınıngüzergahı 418
Şekil 5.36. Merkez-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattınıngüzergahı 419
Şekil 5.37. Merkez-Altınova Mahallesihattınıngüzergahı 420
Şekil 5.38. Merkez-KaraevliMahallesihattınıngüzergahı 421
Şekil 5.39. Merkez-KumbağMahallesihattınıngüzergahı 422
Şekil 5.40. Merkez-Naip Mahallesihattınıngüzergahı 423
Şekil 5.41. Batı Aktarma Merkezi-AltınovaMahallesihattınıngüzergahı 424
Şekil 5.42. Batı Aktarma Merkezi-ÇınarlıMahallesihattınıngüzergahı 425
Şekil 5.43. Doğu Aktarma Merkezi-HürriyetMahallesihattınıngüzergahı 426
Şekil 5.44. Doğu Aktarma -Devlet Hastanesi-Batı Aktarma Merkezihattınıngüzergahı 427
Şekil 5.45. Doğu Aktarma Merkezi-Bölge Devlet Hastanesihattınıngüzergahı 428
Şekil 5.46. Doğu Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattınıngüzergahı 429
Şekil 5.47. Doğu Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattınıngüzergahı 430
Şekil 5.48. Uzun vadede önerilen toplu taşıma servislerinin erişilebilirliği 431
Şekil 5.49. Uzun vade önerisi için sistem tabanlı atama sonucu 432
Şekil 5.50. Hat bazlı hisse yapısı değişimi 442
Şekil 5.51. Kooperatif bazlı hisse yapısı değişimi 443
Şekil 5.52a. Toplam yolcu-km değerlerinin değişimi 444
Şekil 5.52b. Toplam servis-km değerlerinin değişimi 444
Şekil 5.53. Servis-km'ye bağlı yakıt tüketiminin değişimi 445
Şekil 5.54. Çorlu belediye otobüsü servislerinin erişilebilirliği 448
Şekil 5.55. Sistem tabanlı atama sonuçları 450
Şekil 5.56. Hürriyet mahallesi Çamlıbel caddesinin kuzeyi 454
Şekil 5.57. 1 numaralı hat için önerilen güzergah değişikliği 455
Şekil 5.58. 5 numaralı hat için önerilen güzergah değişikliği 456
Şekil 5.59. 3 ve 7 numaralı hatların mevcut güzergahları 456
Şekil 5.60. 3 numaralı hattın önerilen güzergahı 458
Şekil 5.61. Salih Omurtak caddesinden devlet hastanesine ulaşan hatlar 458
Şekil 5.62. 10 numaralı hattın önerilen güzergahı 459
Şekil 5.63. 12 numaralı hattın güzergahı 460
Şekil 5.64. 11 ve 12 numaralı hat güzergahları 461
Şekil 5.65. 12 numaraları hattın kısaltılmış güzergahı 461
Şekil 5.66. 15 numaraları yeni hattın önerilen güzergahı 463
Şekil 5.67. Durak yakalama alanları (300 m. çap) 464
Şekil 5.68. Durak yakalama alanları (400 m. çap) 464
Şekil 5.69. Biniş talebinin en yüksek olduğu 11 durak bölgesi 465

Şekil 5.70. Duraklarda yapılacak işlem 480
Şekil 5.71. Çorlu otogarının imar planındaki yeri 489
Şekil 5.72. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yeri (Emlak Konut Bölgesi) 490
Şekil 5.73. S.S. 25 nolukooperatifminibüs güzergâhları 491
Şekil 5.74.Çerkezköy şehir dışı minibüs güzergâhları 492
Şekil 5.75. Kapaklı şehir dışı minibüs güzergahları 496
Şekil 5.76a. S.S. 20 Kalebirlik kooperatifinin Çerkezköy'deki güzergah düzenleme önerisi 503
Şekil 5.76b. S.S. 35 Karaağaç kooperatifinin Çerkezköy'deki güzergah düzenleme önerisi 503
Şekil 5.76c. S.S. 35 Akarsu kooperatifinin güzergah düzenleme önerisi (turkuaz) 504
Şekil 5.77a Ergene ilçesi hat güzergâhları 506
Şekil 5.77b Ergene ilçesi hat güzergâhları 507
Şekil 5.78. Mevcut ve açılması önerilen hatlar 513
Şekil 5.79. S.S. 38 ve S.S. 66 nolukooperatiflerin güzergâhları 516
Şekil 5.80a. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar 517
Şekil 5.80b. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar 517
Şekil 5.80c. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar 518
Şekil 5.80d. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar 518
Şekil 5.81. Saray ilçe merkezinde faaliyet gösteren hatların güzergâhları 522
Şekil 5.82a.Saray ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 525
Şekil 5.82b Saray ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 525
Şekil 5.83. Hayrabolu ilçesi şehir merkezi hat güzergâhları 528
Şekil 5.84a. Hayrabolu ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 530
Şekil 5.84b. Hayrabolu ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 531
Şekil 5.85. Şarköy ilçesi şehir merkezi hat güzergâhları 534
Şekil 5.86a. Şarköy ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 535
Şekil 5.86b. Şarköy ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 536
Şekil 5.87. Muratlı ilçesi şehir merkezi hat güzergâhı 538
Şekil 5.88. Muratlı ilçesi şehir dışı hat güzergâhları 539
Şekil 5.89. 65 nolu kooperatifin birinci güzergahı 542
Şekil 5.90. 65 nolu kooperatifin ikinci güzergahı 543
Şekil 5.91. 65 nolu kooperatifin üçüncü güzergahı 543
Şekil 5.92. 65 nolu kooperatifin dördüncü güzergahı 544
Şekil 5.93. 65 nolu kooperatifin beşinci güzergahı 544
Şekil 5.94. 65 nolu kooperatifin tüm güzergahları 545
Şekil 5.95. 101 ve 65 nolu kooperatiflerin ortak çalıştığı güzergah 546
Şekil 5.96.S.S. 56 nolu kooperatifin güzergahı 547
Şekil 5.97.S.S. 56, 65 ve 101 nolu kooperatiflerin güzergahları 548
Şekil 5.98. Mevcut ve rehabilite edilen güzergahların genel görünümü 549
Şekil 5.99a. Rehabilite edilen bir nolugüzergah için uygun olan öneri 552
Şekil 5.99b. Rehabilite edilen üç ve dört nolugüzergahların alternatif birleştirilme önerileri 553
Şekil 5.100. S.S. 39 ve 89 nolu kooperatiflerin yasal güzergahları 554

TERİMLER DİZİNİ

Kapasite	Bir taşıtın günde sefer sıklığına ve koltuk sayısına bağlı taşıyabileceği maksimum yolcu
Kapasite Kullanımı	Toplu taşıma yolcu talebinin kapasiteye oranı
Sıklık	Otobüslerin seferleri arasındaki süre
Hat	Önceden belirlenen bir program dahilinde toplu taşıma araçlarının bir doğrultuda sağladığı altyapı izmetleridir.
Hat Güzergahı	Bir toplu taşıma aracının planlı olarak seyrettiği yol kesimi
Yolcu	Toplu taşıma sistemini kullanan kişi
Sefer	İlk duraktan son durağa giden tek bir yolcu taşıma aracı
Trafik Akışı	Seyahat eden toplu taşıma yolcuları
Yolculuk	Toplu taşıma yolcularının başlangıç ve bitiş noktaları arasında gerçekleştirdikleri hareket
Transfer İstasyonları	İki veya daha fazla hat için yolcuların hatlar arasında aktarma yapabileceği ortak istasyonlardır.
Yolcu-km	Hatta yapılan seyahat sayısıseyahat uzunlukları
Servis-km	Hattaki tüm taşıt seyahat mesafelerinin toplamı

KISALTMALAR DİZİNİ

BB	Büyükşehir Belediyeesi
BHA	Belediye Hizmet Alanı
DPT	Devlet Planlama Teşkilatı
GPS	Global Positioning System
GSYH	Gayri Safi Yurt İçi Hasıla
KGM	Karayolları Genel Müdürlüğü
MİA	Merkezi İş Alanı
OSB	Organize Sanayi Bölgesi
ÖHO	Özel Halk Otobüsü
TUMAP	Tekirdağ Ulaşım Ana Planı
TÜİK	Türkiye İstatistik Kurumu
UDHB	Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

1. GİRİŞ

Hızla artan ulaşım talebi ve otomobil sahipliği kentlerimizde trafik problemlerini beraberinde getirmektedir. Kentiçi trafik problemlerinin çözümünde kullanılan en önemli yöntemlerden birisi artan yolculuk talebini toplu ulaşıma yönlendirmektir. Bunun yanında kentiçi toplu taşımacılık sistemlerinin etkin, verimli, konforlu, güvenli ve güvenilir bir şekilde işletilmesi de önemli unsurlardan birisidir.

Kentlerimizde ulaşım farklı taşıt türleri (otomobil, otobüs, minibüs, servis, metro, metrobüs, halk otobüsü ve taksi vb.) ile sağlanmaktadır. Kentiçi ulaşım sorunlarını en aza indirmenin en önemli yolu özel araç kullanımını kısıtlayarak, kullanıcıları toplu ulaşımı kullanmaya yöneltmektir. Kaliteli, konforlu, hızlı ve uygun fiyatlı toplu taşıma sistemleri oluşturarak özel araç sahiplerinin toplu taşımaya özendirilmesi gerekliliği açıktır.

Özel taşıt sahiplerinin lastik tekerlekli araçlarını terk ederek toplu ulaşım sistemini kullanabilmeleri için kentlerdeki mevcut toplu ulaşım güzergahlarının performanslarının, konforlarının ve dakikliğinin istenilen düzeyde olması beklenmektedir. Genellikle, toplu ulaşım sistemlerinden beklenen performans kriterleri; seyahat süresi, gecikme, ortalama hız, trafik sıkışıklığı, otobüslerin doluluk oranları, hizmet veren otobüs sayısı, seyahat maliyeti, enerji verimliliği, güvenlik, sabit güzergâhların sık sık değişmemesi ve konfor olarak sıralanabilir.

Ülkemizde genel olarak kullanılan toplu ulaşım unsurları;

- Otobüs sistemi;
- Minibüs sistemi;
- Taksi sistemleri;
- Özel halk otobüsü;
- Hafif raylı sistemler,
- Hafif raylı sistem ve metro;
- Metrobüs;
- Tramvay;
- Deniz yolu (bazı kentlerimizde)
- Servisler ile yapılan taşımacılık olarak sınıflandırılabilir.

Kentiçi trafik yönetiminin en önemli bileşenlerinin başında, toplu taşıma sistemlerini planlayarak yönetmek gelmektedir. Etkin bir toplu taşıma ağının planlaması, modern kent içi

taşımacılığın en önemli kısımlarından birisidir. İyi planlanmış toplu taşıma ağları, bir kentin ekonomik performansını artırırken, kentte yaşayan insanlar arasındaki sosyal yakınlaşmaya olumlu katkı vererek, trafikten kaynaklanan olumsuz etkilerin ortadan kalkmasına yardımcı olarak sürdürülebilir bir kent ve yaşanabilir bir çevrenin oluşmasına yönelik olumlu katkılar sağlamaktadır.

Çeşitli alt sistemleri ve öğeleri bünyesinde barındıran toplu taşıma sisteminin kullanılması birçok yönden yarar sağlamaktadır. Bunlar;

- Kent içinde ekonomik bir kullanım alanı yaratmak;
- Yolların sadece otomobil taşımacılığı yapmasının önüne geçerek, esas olarak insanların taşınması amacına hizmet etmek;
- Yol ve şebeke açısından kapasite kullanımını (özel araçlara göre) düşük tutmak;
- Her kesimden insanlara hizmet vermek;
- Enerji tasarrufu açısından etkili bir sistem oluşturmak;
- Kentiçi toplu taşıma sisteminin ürettiği çevresel kirleticiler düşük düzeyde olduğu için dengeli bir çevre oluşumuna katkı sağlamak; ve
- Toplu taşıma sisteminde kullanılan araç sayısı, özel araçlara göre az olduğu için yedek parça ve yan sanayi açısından ülke ekonomisine katkı sağlamak olarak sıralanabilir.

Toplu Ulaşım Sistemlerinin Çıktıları kısaca şöyle özetlenebilir:

Toplu taşıma şebekesi boyunca ulaşım imkânları: Hat uzunlukları, durak sayıları ve tipleri, yerleri ve aktarma imkânları, zaman çizelgeleri (sefer sıklığı, takip aralığı, sefer süresi), taşıt çizelgeleri, taşıt filosu (taşıt özellikleri ve sayıları), personel çizelgeleri, diğer sabit tesisler, depolar ve bakım istasyonlarının yerleridir.

İşletme tarafından sunulacak hizmet düzeyi: Ulaşım imkânlarını sunanlar tarafından verilen kararlarla belirlenen ulaşım şebekesi, zaman çizelgeleri, taşıt hatları ve çizelgeleri, taşıt filosu, ücretler, hizmet kalitesi ve denetim gibi konuların kullanıcılar tarafından algılanma ve değerlendirme şekliyle hizmet düzeyleri tanımlanır. Bilinen hizmet düzeyi bileşenleri erişilebilirlik, sıklık, seyahat süresi, konfor, güvenlik ve taşıma kapasitesi olarak sıralanabilir.

Toplu ulaşım sistemlerinde kullanılan işletme yöntemleri de en önemli parametrelerin başında gelmektedir. Sistemdeki işletme yöntemleri; güzergah yapısı, hizmet düzeyi, taşıt

türü, yasal ve idari yapı, birlik kuralları, eldeki kaynaklar, işletmeciliğin yapıldığı zaman periyotları gibi bileşenlere sahiptir. İşletme problemleri toplu taşıma sisteminin teknolojisine, altyapısına ve niteliklerine göre farklı yapılarda olabilir. Örneğin, otobüs çizelgelemesi ile hızlı tren çizelgelemesi arasında yapısal farklılıklar vardır. Ayrıca minibüs taşımacılığı da yapısal, idari ve hukuksal sorunları oluşturan problemlerden birisini oluşturmaktadır.

Kentiçi toplu taşıma sistemlerini oluşturan unsurlardan birisi olarak minibüs ve ÖHO taşımacılığı, kanuni boşluklar, toplu ulaşım yasasının bulunmaması ve Belediye Kanunu gereği yer yer idarelerin tekeline bırakılmış olması, özel işletmecilik yapan ÖHO sahipleri ve minibüs sahipleri arasında hukuki sorunlar ve ihtilaflar nedeniyle kentiçi toplu ulaşım sorunlarının çözümünde çeşitli zorluklar yaratmaktadır. Bu kapsamda kentiçi toplu ulaşım konularını ilgilendiren kanun ve yönetmelikler aşağıda verilmiştir.

Dünyada ve ülkemizde kentiçi toplu taşımacılık sistemleri hem kamu hem de özel sektör kanalı ile sürdürülmektedir. Özellikle özel sektör kanalı ile yürütülen toplu taşımacılık sistemlerinin kanuni denetimi kamu adına kentlerde belediyeler, kentler arasında ise UDHB tarafından yapılmaktadır. İhtiyaca binaen, ülkemizde özel sektörde toplu taşımacılık yapan hak sahipleri, farklı formlarda şirketler ve taşımacılık kooperatifleri bulunmaktadır.

Farklı formda taşımacılık yapan özel sektör sahipleri; dolmuş olarak adlandırılan M plakalı minibüs sahipleri, farklı araç boyutlarına sahip S.S. Taşımacılık Kooperatifleri, ÖHO işletmeleri olarak sınıflandırılabilir. Bu işletmelerin karşı karşıya kaldığı en önemli sorunların başında, hat ve güzergah tahsislerinin teknik verilerden yoksun olması, hatların ihalesiz bir şekilde veriliyor olması, idarelerce yetki aşımı yapılarak aşırı ücretlerin istenmesi gibi nedenlerle hukuki uyuşmazlıkların doğması gelmektedir. Ayrıca, farklı kentlerde farklı formda toplu taşımacılık yapan işletmelerin bulunması, işletmelerin birçok kanuna tabi olması, muhataplık sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Sorunların en aza indirgenebilmesi, etkin, verimli, huzurlu, güvenilir ve güvenli bir toplu taşıma sisteminin verilebilmesi için özel sektör işletmecileri ile yetkili idareler arasında doğabilecek hukuki sorunların en aza indirgenmesi gerekmektedir. Ayrıca, yetkili idareler ile özel sektörde toplu taşımacılık hizmeti veren firmalar arasında oluşacak güven etkin bir toplu taşıma sisteminin oluşmasına neden olabilir. Sayılan sebeplerle konunun hukuki açıdan değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Gelişmiş ülkelerde genellikle kullanılmayan ve ekonomik bir çözüm de olmayan minibüs türü taşıma sistemi ülkemizde yaygın olarak kullanılmakta ve büyük sorunlarla karşı karşıya

kalınmaktadır. Ayrıca, idareyi de zorlayan en önemli sorunların başında gelmektedir. Güzergah kavgaları, yolcu kapma yarışı, mahkemeler, denetlenememezlik, kurallara uymama, vb. başlıca sorunları oluşturmaktadır. Hindistan, Pakistan vb. gelişmemiş ülkelerde tercih edilen ve günümüzde dolmuş olarak adlandırılan minibüsler toplumsal hayatın ve şehir yaşamının önemli araçlarından birisi konumundadır. Özellikle büyükşehirlerin en önemli sorunlarından birisi hiç kuşkusuz ulaşım sorunu olup, sorununun çözümünde yetersiz bir tercih olarak dolmuşlar kullanılmaktadır. Belediyelerin yetkisinde olan toplu ulaşım merkezli çözümler içerisinde yer alan minibüsler, bir bakıma yetki devri ile bu hizmeti belediye adına yerine getirmekteler, ancak yetki devrinin sınırsız bir hak devri olmadığını M plaka sahipleri de bilmek zorundadırlar. Ayrıca, minibüslerin de elektronik ücret toplama sistemi ile GPS gibi çağdaş toplu taşıma sistemlerine dahil olması sistemin bir gereğidir.

Minibüslerin toplu taşımacılığa uygun olmayan yol yapısı, durak sorunları, toplu taşıma kriterlerine uygun olmayan güzergah talepleri ile yeterli talebin oluşmaması durumunda idarelerce gerekli teknik çalışmalar yapılmaksızın güzergah ve/veya hat tahsislerinin yapılması işletmecileri hukuki haklarını aramaya yönelik olarak idare mahkemelerine yönlendirmektedir.

Özel sektör kanalı ile yapılan toplu taşımacılık hizmetlerinde, güzergâh ve hat tahsisleri yapılırken izlenmesi gereken yöntemlerin en başında yeterli yolcu talebinin olup olmadığının iyi araştırılması önem arz etmektedir. Bu amaçla Pamukkale Üniversitesi ile Tekirdağ BB arasında "*Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genelinde Tekirdağ Metropoliten Alan (İl Geneli) İçinde Toplu Taşıma Rehabilitasyonu*" ortak hizmet protokolü projesi geliştirilerek, kentin toplu taşımacılık sisteminde var olan sorunların ortaya konulması, toplu taşımacılıkla ilgili olarak hat, güzergah, durak, belge, işletme, planlama, dönüşüm, elektronik ücret toplama sistemi gibi konuların ele alınması ile ilgili çalışmaların yapılması amaçlanmıştır.

1.1. AMAÇ

Pamukkale Üniversitesi ile Tekirdağ BB arasında "*Tekirdağ Büyükşehir Belediye'si Genelinde Tekirdağ Metropoliten Alan (İl Geneli) İçinde Toplu Taşıma Rehabilitasyonu*" ortak hizmet protokolü projesinin temel amacı, Tekirdağ BB sınırları içerisindeki toplu taşıma sistemlerinin irdelenmesi, sorunların ortaya konulması, planlanması, toplu taşımacılıkla ilgili olarak hat, güzergah, durak, belge, işletme, planlama, dönüşüm, elektronik ücret toplama sistemi gibi konuların ele alınması ile ilgili çalışmaların yapılmasıdır. Ayrıca, çalışmanın ana

amaçlarından birisi de, toplu taşımacılık yapan özel sektör sahiplerinin güzergâhlarının planlanması, hat tahsislerinin yapılması, dönüşüm uygulamalarının gerçekleştirilmesi ve yolculuk talebi belirlenerek, toplu ulaşımın planlanması ve verimlilik analizlerinin yapılmasının sağlanmasıdır.

Çalışmanın diğer amaçları;

1. Kentte yaşanan ve yaşanması muhtemel olan toplu taşıma sorunlarına odaklanarak, kısa vadede (1-5 yıl) toplu taşıma sisteminin rehabilitasyonunu ve stratejik önerileri gerçekleştirmek;
2. BB sınırları içerisindeki tüm ilçelerde mevcut tüm toplu taşıma sistemi güzergâhlarının incelenip, varsa elektronik kartla yoksa yolculuk sayımları yapılarak yolculuk değerleri ve taleplerinin incelenerek belirlenmesi,
3. Mevcutta toplu taşıma imkanından yararlanamayan ve herhangi bir güzergahın üstünde bulunmayan mahallelerin tespit edilmesi ve bunun sonucunda farklı ulaşım sistemlerinin (kara, deniz, raylı sistem, kablolu sistem vb.) birbiri ile entegre edilmesi;
4. Toplu taşıma hatlarına ait güzergâhların ve durak yerlerinin konumunun belirlenmesi,
5. Durak koşulları ve ara mesafelerin irdelenerek iyileştirilmesi, hat verimliliği ve etkinliğinin arttırılması, şehir içi hatlarla uzak ilçeler ve şehirlerarası hatlar arasında aktarma merkezi önerilerinin getirilmesi,
6. Toplu taşıma sisteminin kurumsal yapılanması, türler arası entegrasyonu, taksi araç sayıları ile durak yerleri ve farklılık gösteren bilet ücretlerinin ekonomik analizleri yapılarak disipline edilmesi,
7. Kentiçi toplu ulaşımına ait temel parametrelerin ve göstergelerin açıklanarak yolculuk talebinin belirlenmesi,
8. Örnekleriyle toplu ulaşım performans göstergelerinin açıklanması ve verimlilik analizinin yapılması,
9. Kentiçi toplu ulaşım sisteminin verimlilik analizleri sonucu dönüşüm önerilerinin geliştirilmesi ve örnek dönüşüm çerçevesinin oluşturulması olarak açıklanmıştır.

1.2. PLANLAMA YAKLAŞIMI

Tekirdağ BB toplu ulaşım planlaması ve rehabilitasyonu yapılırken aşağıdaki planlama ilkeleri benimsenmiştir.

- Toplumun tüm kesimlerine eşit fırsatlar sunan, katılımcı, kamu yararını gözeten, yurtiçi kaynakların kullanımına özen göstererek dışa bağımlılığı en aza indiren,

çevreye duyarlı, ekonomik açıdan verimli, güvenli ve sürekli yaya hareketinin sağlanmasını esas alan kent içi ulaşım planlaması yapılmalıdır. Arazi kullanım kararlarının her ölçekte ulaşım etkileri ile birlikte değerlendirilmesi ve her ölçeğin gerektirdiği kent içi ulaşım planlarının hazırlanması sağlanmalıdır.

- Kentin özgün yapısı, dinamikleri ve potansiyelleri göz önüne alınarak, kent içi ulaşım türlerinde çeşitlilik ve bütünleşme sağlanmalıdır.
- Ulaştırma etütlerine temel oluşturması açısından, kentlerdeki mevcut ulaşım sistemi ile yolculuk talebine ilişkin verilerin toplandığı ve düzenli olarak güncellenen Kent Bilgi Sistemlerinin geliştirilmesi ve yaygınlaştırılması sağlanmalıdır. Bu sistemler vatandaşların bilgi talebini karşılayacak şekilde geliştirilmelidir.
- AB'ye uyum sürecinde sürdürülebilir bir kent içi ulaşım sistemi oluşturmaya yönelik olarak yaya ve bisiklet ulaşımı ile toplu taşımaya öncelik verilecek ve bu türlerin kullanımı özendirilmelidir.
- Toplu taşıma ile bireysel ulaşım türlerinin birbirleriyle ve kendi içlerinde rekabet etmeyen bir sistem olarak çalışması sağlanmalıdır.
- Raylı sistem projeleri, alternatif toplu taşım sistemlerinin yetersiz kaldığı, sistemin işletmeye açılması öngörülen yıl için doruk saat yolculuk talebinin tek yönde asgari 15.000 yolcu/saat düzeyinde gerçekleşmesi beklenen koridorlarda planlanmalıdır.
- Kent içi ulaşım projelerinin finansmanında dışa bağımlılığı en aza indiren, ulusal üretim, istihdam ve finansman imkânlarından azami ölçüde yararlanan modeller kullanılmalıdır.
- Ulusal ve yerel düzeyde kent içi ulaşım karar, politika, uygulama ve denetiminden sorumlu birimlerin görev, yetki ve sorumluluklarını tanımlayan gerekli düzenlemeler yapılmalıdır.

Yukarıda belirlenen temel planlama yaklaşımları doğrultusunda 2012 yılında tamamlanan ve aşağıda kısaca özetlenen TUMAP planlama ilkeleri değerlendirilmiştir. Ana planda;

- Minibüs taşımacılığı çağdaş bir yapıya kavuşturularak kent içinde özel otomobilin yerine tercih edilebilecek bir sistem olarak geliştirilecek ve diğer toplu ulaşım türleriyle bütünleştirilecektir.
- Özel araçla seyahatlerin azaltılması için önlemler ile birlikte toplu taşımayı cazip kılacak ücretlendirme politikaları izlenecektir.
- İşletmecilerin bir araya gelip kurumsal bir yapı içinde bütünleşmesi ve verimli bir işletmecilik yapmaları sağlanacaktır.

- Düzenli ve güvenli bir ulaşım için toplu taşıma aktörleri arasında hizmetin bir bütünlük içinde alınması amacıyla hizmet bütünleşmesi sağlanacak ve bunun ilk adımı olarak elektronik ücret toplama sistemi, araç takip sistemine geçilecek, bu işletmelerdeki güvenlik ve konfor sistemlerinin konulması sağlanacaktır.
- Bakım ve onarım masraflarının işletme maliyeti içindeki payını düşürmek ve kullanıcıların ulaşımda konfor ve kolaylık sağlayan çağdaş teknoloji beklentisini karşılamak amacıyla filo niteliği değiştirilecektir.
- Otobüs alımlarında hatlarda belirlenen yolculuk sayısına uygun araç kapasiteleri seçilecek, işletme en verimli hale getirilecek ve yolculuk ücretleri düzenlenecektir.
- Güzergâhlarda düzenlemeler yapılarak seyahat süreleri kısaltılacaktır. Ayrıca işletme planları da düzenlenerek durak bazlı olarak seyahat çizelgeleri hazırlanacak ve yolcuların seyahatlerin başlangıç saatleri ve seyahat süresi ile ilgili bilgilendirilmeleri sağlanacaktır.
- Toplu taşıma araçlarının düşük taban, elektronik gösterge, klima gibi konfor ve teknolojik donanımlarla kaliteleri arttırılacak, bilgi sistemleri ve çevreye olan etkileri çağdaş hale getirilecektir.
- Güzergâhları, durak noktaları, araç filosu ve bilet satış noktaları ile herkesin erişimine uygun,
- Düşük seyahat sürelerine ve optimum seyahat sıklığına sahip, zamanında durakta olan ve gerekli yolcu bilgilendirme sistemlerine sahip,
- Yolcu memnuniyetini ilk sırada tutan ve tüm çalışan personeli yolcu ile iyi iletişim halinde olan,
- Araç filosu ve durakları konforlu, yeterli kapasitede, temiz ve güvenli bir toplu ulaşım sistemi oluşturmak, şeklinde planlama yaklaşımı belirlenmiştir.

Gerçekleştirilen anket ve saha çalışmaları sonucunda Süleymanpaşa ilçesinde 16 hat üzerinden ihale edilen Özel Halk Otobüsleri ile yapılan taşımacılıklarda kısmen bu hedef ve ilkelere ulaşılmışsa da il geneli ve Süleymanpaşa merkezde minibüs taşımacılığı ile ilgili olarak somut bir adım atılamamıştır. Bu proje kapsamında TUMAP ve yukarıda belirlenen ilkeler doğrultusuna çalışmaların il geneline yayılması ve belirlenen eksikliklerin giderilmesi hedeflenmiştir.

1.3. KAPSAM

Bu rapor, çeşitli kamu ve özel kuruluşların bünyesinde mevcut bulunan kentiçi ulaşımla ilgili mevcut bilgilerin toplanmasından başlayarak, yeni verilerin toplanması, sorunların tespitini, ilçeler arası ve kent içlerindeki toplu taşımaya ait yeterlilik analizleri ile ihtiyaç analizlerini kapsamaktadır. Ayrıca, minibüs otobüs dönüşümleri ile ana çatı işletme modeli önerilmiştir. Bu kapsamda, bu raporun birinci bölümünde giriş ve amaç verilmiştir. İkinci bölümde birinci ara rapor, üçüncü bölümde iki ve üçüncü ara rapor özetlenerek verilmiştir. Raporun dördüncü bölümü ilçeler arası yolculuk sayımlarını, modellemesini, ihtiyaç analizini ve öneri taşımacılık belgesi ile gerekli yönetmelik taslağını sunmaktadır. Beşinci bölüm ilçe bazlı toplu taşıma ihtiyaç analizini, hat ve güzergah rehabilitasyon önerileri ile minibüs-otobüs dönüşüm önerilerini sunmaktadır. Altıncı bölüm öğrenci ve servis taşımacılığı ile ilgili analizleri ve önerileri içermektedir. Yedinci bölüm ilçelerde hizmet veren taksiler ile ilgili sorunları ve çözüm önerilerini kapsamaktadır. Sekizinci bölüm ise sonuç ve önerileri içermektedir.

2. MEVCUT DURUM

2.1.GİRİŞ

Hızla artan ulaşım talebi ve otomobil sahipliği kentlerimizde trafik problemlerini beraberinde getirmektedir. Kent içi trafik problemlerinin çözümünde kullanılan en önemli yöntemlerden birisi artan yolculuk talebini toplu ulaşıma yönlendirmektir. Bunun yanında kent içi toplu taşımacılık sistemlerinin etkin, verimli, konforlu, güvenli ve güvenilir bir şekilde işletilmesi de önemli unsurlardan birisidir.

Kentlerimizde ulaşım farklı taşıt türleri (otomobil, otobüs, minibüs, servis, metro, metrobüs, halk otobüsü ve taksi vb.) ile sağlanmaktadır. Kent içi ulaşım sorunlarını en aza indirmenin en önemli yolu özel araç kullanımını kısıtlayarak, kullanıcıları toplu ulaşımı kullanmaya yöneltmektir. Kaliteli, konforlu, hızlı ve uygun fiyatlı toplu taşıma sistemleri oluşturarak özel araç sahiplerinin toplu taşımaya özendirilmesi gerekliliği açıktır. Bu kapsamda toplu taşıma ile ilgili tanımlar ve ilgili parametreleri aşağıda kısaca açıklanmıştır.

Toplu taşıma; halkın genel kullanımına sunulan paylaşımlı yolcu ulaştırma servisleri olarak tanımlanabilir. Türleri ise; otobüsler, tramvaylar, metro, trenler, gemi vb. olarak ayrılabilir. Herhangi bir sistemin toplu ulaşım statüsünde olabilmesi için ticari faaliyetten öte kamusal bir görev yapıyor olması ve önceden planlanmış zaman çizelgelerine bağlı olarak sabit bir güzergâhta çalışıyor olması gerekmektedir.

***Taksi*;** talep olduğu durumda hareket edebilen ve kapıdan kapıya servis yapan toplu taşıma türüdür.

"Paratransit" ya da dolmuş taşımacılığı; çoğunlukla talebin az ve halkın kapıdan kapıya servis istedikleri durumda kullanılan ara toplu taşıma türleridir.

Hafif raylı sistem ve metro; kılavuzlu bir hat üzerinde, lastik tekerlekli araçlardan ve güzergâhlarından farklı olarak kendine tahsis edilmiş bir hat üzerinde orta ve yüksek yoğunluklu kitle taşımacılığı yapan sistem olarak tanımlanabilmektedir.

Özel taşıt sahiplerinin lastik tekerlekli araçlarını terk ederek toplu ulaşım sistemini kullanabilmeleri için kentlerdeki mevcut toplu ulaşım güzergâhlarının performanslarının,

konforlarının ve dakikliğinin istenilen düzeyde olması beklenmektedir. Genellikle, toplu ulaşım sistemlerinden beklenen performans ölçütleri; seyahat süresi, gecikme, ortalama hız, trafik sıkışıklığı, otobüslerin doluluk oranları, hizmet veren otobüs sayısı, seyahat maliyeti, enerji verimliliği, güvenlik, sabit güzergâhların sık sık değişmemesi ve konfor olarak sıralanabilir.

Ülkemizde genel olarak kullanılan toplu ulaşım unsurları;

- Otobüs sistemi;
- Minibüs sistemi;
- Taksi sistemleri;
- Özel halk otobüsü;
- Hafif raylı sistemler,
- Hafif raylı sistem ve metro;
- Metrobüs;
- Tramvay;
- Deniz yolu (bazı kentlerimizde)
- Servisler ile yapılan taşımacılık olarak sınıflandırılabilir.

Kent içi trafik yönetiminin en önemli bileşenlerinin başında, toplu taşıma sistemlerini planlayarak yönetmek gelmektedir. Etkin bir toplu taşıma ağının planlaması, modern kent içi taşımacılığın en önemli kısımlarından birisidir. İyi planlanmış toplu taşıma ağları, bir kentin ekonomik performansını artırırken, kentte yaşayan insanlar arasındaki sosyal yakınlaşmaya olumlu katkı verip, trafikten kaynaklanan olumsuz etkilerin ortadan kalkmasına yardımcı olarak sürdürülebilir bir kent ve yaşanabilir bir çevrenin oluşmasına yönelik olumlu katkılar sağlamaktadır.

Kent içi ulaşım sistemi, insanların kent içinde sosyal ve ekonomik aktivite istemleri arasında yer değiştirme gereksinimlerini karşılamak için kullandıkları bir hareket ortamıdır. Bu sistem en genel anlamda, ulaşım şebekesi, taşıtlar ve işletmeden oluşur. Kent içi ulaşım sisteminin üç temel fonksiyonu vardır:

Hareketlilik fonksiyonu: Yaşam merkezleri arasında büyük yolcu kitlelerinin hızlı, güvenli ve ekonomik ulaşımı sağlanmaya çalışılır ve en önemli ölçütü seyahat hızıdır.

Erişim fonksiyonu: Kentte yaşayan insanların, yaşam alanlarına ve aktivite merkezlerine erişilebilirliği en kısa zamanda ve en kolay güzergâhtan sağlanmalıdır. Bir yolun çevresindeki

yapılaşma ne kadar yoğunsa, yani bu yol sayesinde erişilebilen yaşam mekânlarının,işletmelerin ya da hizmet veren merkezlerin sayısı ne kadar büyükse, erişim fonksiyonunun göstergeleri o ölçüde ön plana çıkar.

Çeşitli alt sistemleri ve öğeleri bünyesinde barındıran toplu taşıma sisteminin kullanılması birçok yönden yarar sağlamaktadır. Bunlar;

- Kent içinde ekonomik bir kullanım alanı yaratmak;
- Yolların sadece otomobil taşımacılığı yapmasının önüne geçerek, esas olarak insanların taşınması amacına hizmet etmek;
- Yol ve şebeke açısından kapasite kullanımını(özel araçlara) görece düşük tutmak;
- Her kesimden insanlara hizmet vermek;
- Enerji tasarrufu açısından etkili bir sistem oluşturmak;
- Kent içi toplu taşıma sisteminin ürettiği çevresel kirleticiler düşük düzeyde olduğu için dengeli bir çevre oluşumuna katkı sağlamak;
- Toplu taşıma sisteminde kullanılan araç sayısı, özel araçlara göre az olduğu için yedek parça ve yan sanayi açısından ülke ekonomisine katkı sağlamak olarak sıralanabilir.

Toplu Ulaşım Sistemlerinin Çıktıları kısaca şöyle özetlenebilir:

Toplu taşıma şebekesi boyunca ulaşım imkânları: Hat uzunlukları, durak sayıları ve tipleri, yerleri ve aktarma imkânları, zaman çizelgeleri (sefer sıklığı, takip aralığı, sefer süresi), taşıt çizelgeleri, taşıt filosu (taşıt özellikleri ve sayıları), personel çizelgeleri, diğer sabit tesisler, depolar ve bakım istasyonlarının yerleridir.

İşletme tarafından sunulacak hizmet düzeyi: Ulaşım imkânlarını sunanlar tarafından verilen kararlarla belirlenen ulaşım şebekesi, zaman çizelgeleri, taşıt hatları ve çizelgeleri, taşıt filosu, ücretler, hizmet kalitesi ve denetim gibi konuların kullanıcılar tarafından algılanma ve değerlendirme şekliyle hizmet düzeyleri tanımlanır. Bilinen hizmet düzeyi bileşenleri erişilebilirlik, sıklık, seyahat süresi, konfor, güvenlik ve taşıma kapasitesi olarak sıralanabilir.

Toplu ulaşım sistemlerinde kullanılan işletme yöntemleri de en önemli parametrelerin başında gelmektedir. Sistemdeki işletme yöntemleri; güzergâh yapısı, hizmet düzeyi, taşıt türü, yasal ve idari yapı, birlik kuralları, eldeki kaynaklar, işletmeciliğin yapıldığı zaman dönemleri gibi bileşenlere sahiptir. İşletme problemleri toplu taşıma sisteminin teknolojisine,

altyapısına ve niteliklerine göre farklı yapılarda olabilir. Örneğin, otobüs çizelgelemesi ile hızlı tren çizelgelemesi arasında yapısal farklılıklar vardır. Ayrıca minibüs taşımacılığı da yapısal, idari ve hukuksal sorunları oluşturan problemlerden birisini oluşturmaktadır.

Kent içi toplu taşıma sistemlerini oluşturan unsurlardan birisi olan minibüs taşımacılığı, kanuni boşluklar, toplu ulaşım yasasının bulunmaması, belediye kanunu gereği yer yer idarelerin tekeline bırakılmış olması, özel işletmecilik yapan Özel Halk Otobüsü (ÖHO) sahipleri ve minibüs sahipleri arasındaki hukuki sorunlar nedeniyle kent içi toplu ulaşım sorunlarının çözümünde çeşitli zorluklar yaratmaktadır. Bu kapsamda kent içi toplu ulaşım konularını ilgilendiren kanun ve yönetmelikler aşağıda verilmiştir.

Dünyada ve ülkemizde kent içi toplu taşımacılık sistemleri hem kamu hem de özel sektör kanalı ile sürdürülmektedir. Özellikle özel sektör kanalı ile yürütülen toplu taşımacılık sistemlerinin kanuni denetimi kamu adına kentlerde belediyeler, kentler arasında ise Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından yapılmaktadır. İhtiyaca binaen, ülkemizde özel sektörde toplu taşımacılık yapan hak sahipleri, farklı formlarda şirketler ve taşımacılık kooperatifleri bulunmaktadır.

Farklı formda taşımacılık yapan özel sektör sahipleri; dolmuş olarak adlandırılan M plakalı minibüs sahipleri, farklı araç boyutlarına sahip S.S. Taşımacılık Kooperatifleri, ÖHO işletmeleri olarak sınıflandırılabilir. Bu işletmelerin karşı karşıya kaldığı en önemli sorunların başında, hat ve güzergâh tahsislerinin teknik verilerden yoksun olması, hatların ihalesiz bir şekilde veriliyor olması, idarelerce yetki aşımı yapılarak aşırı ücretlerin istenmesi gibi nedenlerle hukuki uyuşmazlıkların doğması gelmektedir. Ayrıca, farklı kentlerde farklı formda toplu taşımacılık yapan işletmelerin bulunması, işletmelerin birçok kanuna tabi olması, muhataplık sorunlarını da beraberinde getirmektedir. Sorunların en aza indirgenebilmesi, etkin, verimli, huzurlu, güvenilir ve güvenli bir toplu taşıma sisteminin verilebilmesi için özel sektör işletmecileri ile yetkili idareler arasında doğabilecek hukuki sorunların en aza indirgenmesi gerekmektedir. Ayrıca, yetkili idareler ile özel sektörde toplu taşımacılık hizmeti veren firmalar arasında oluşacak güven etkin bir toplu taşıma sisteminin oluşmasına neden olabilir. Sayılan sebeplerle konunun hukuki açıdan değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

Sektörü ilgilendiren kanunlar kısaca; 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu, 1580 sayılı Belediyeler Kanunu, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, 5326 sayılı Kabahatler Kanunu, 1608 sayılı Umuru

Belediyeye Müteallik Ahkâmı Cezaiye Kanunu, 5362 sayılı Esnaf ve Sanatkârlar Meslek Kuruluşları Kanunu, 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun, 2464 sayılı Belediye Gelirleri Kanunu, 4857 sayılı İş Kanunu, 1593 sayılı Umumi Hıfzıssıhha Kanunu, 4207 sayılı Tütün Mamullerinin Zararlarının Önlenmesine Dair Kanun, 4736 Sayılı Kamu Kurum ve Kuruluşlarının Ürettikleri Mal ve Hizmet Tarifeleri İle Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 572 Sayılı Özürlüler Kanunu, 212 sayılı Basın Kanunu, 2022 sayılı 65 Yaşını Doldurmuş Muhtaç, Güçsüz, Kimsesiz Türk Vatandaşlarına Aylık Bağlanması Hakkındaki Kanun, 15.06.2009 tarih ve 26199 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliği olarak sayılabilir. Bunların yanında ÖHO'lar, büyükşehirlerde 5216'ya göre, Belediyelerde 5393'e göre, İETT'de ise 3645'e göre değerlendirilmektedir. Ayrıca, ÖHO'ların sürekli olarak sıkıntı yaşadıkları fiyat tarifeleri de farklı kurum ve kuruluşlar tarafından belirlenmektedir.

4736 Sayılı Kanunda yapılan değişiklikle engelli ve yaşlı vatandaşlara yönelik ücretsiz seyahat uygulamasına başlanmıştır. Yapılan değişiklik ile ücretsiz seyahat hakkından, engelli kimlik kartı olan engelliler mevcut kartlarıyla, yaşlılar ise nüfus cüzdanları ile yararlanabilecektir. Engelli ve yaşlı vatandaşlara ücretsiz seyahat hakkı tanıyan düzenlemenin usul ve esaslarını belirlemek üzere Aile ve Sosyal Politikalar Bakanlığı tarafından hazırlanan Ücretsiz Veya İndirimli Seyahat Kartları Yönetmeliği, 04/03/2014 tarih ve 28931 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Yönetmelikle birlikte yaşlı nüfus cüzdanları ile engelliler ve refakatçileri belgeleri ile "*belediyelere, belediyeler tarafından kurulan şirketlere, birlik, müessese ve işletmelere veya belediyeler tarafından yetki verilen özel şahıs ya da şirketlere ait* ***şehir içi*** *toplu taşıma hizmetlerinden* ***ücretsiz*** *olarak yararlanma hakkı, demiryolları ve denizyollarının* ***şehirlerarası*** *hatlarından ise* ***%50 indirimli*** *olarak yararlanma*" hakkı getirilmiştir. Ücretsiz seyahat uygulamasına şehir içi sefer yapan halk otobüsleri de dahil edilmiştir.

Tekirdağ BB sınırları içerinde D1, D4 yetki belgeli taşımacılar, S.S. Taşımacılık Kooperatifleri, ÖHO'lar ve belediye bünyesindeki (Çorlu) otobüsler ile halka toplu taşımacılık hizmeti verilmektedir. BB sınırları içerisinde toplam 1285 adet M plakalı minibüs, 963 adet T plakalı ticari taksi, 2636 adet S ve 862 adet J plakalı servis bunmaktadır. Toplamda 5746 adet toplu taşıma hizmetinde kullanılan özel şahıslara ait plaka bulunmaktadır. Bunların içerisinde en önemli taşımacılık türlerinden birisi olan 1285 Adet M plakası ile minibüsler, Tekirdağ BB sınırları içerinde bulunan ilçe merkezlerinde (Çorlu hariç) ve köylerde taşımacılık yapmaktadırlar.

Gelişmiş ülkelerde genellikle kullanılmayan ve ekonomik bir çözüm de olmayan minibüs türü taşıma sistemi ülkemizde yaygın olarak kullanılmakta ve büyük sorunlarla karşı karşıya kalınmaktadır. Ayrıca, idareyi de zorlayan en önemli sorunların başında gelmektedir. Güzergâh kavgaları, yolcu kapma yarışı, mahkemeler, denetlenemezlik, kurallara uymama, vb. bunların başlıca sorunlarını oluşturmaktadır. Hindistan, Pakistan vb. gelişmemiş ülkelerde tercih edilen ve günümüzde dolmuş olarak adlandırılan minibüsler toplumsal hayatın ve şehir yaşamının önemli araçlarından birisi konumundadır. Özellikle büyükşehirlerin en önemli sorunlarından birisi hiç kuşkusuz ulaşım sorunu olup, sorununun çözümünde yanlış bir tercih olarak dolmuşlar kullanılmaktadır. Belediyelerin yetkisinde olan toplu ulaşım merkezli çözümler içerisinde yer alan minibüsler, bir bakıma yetki devri ile bu hizmeti belediye adına yerine getirmekteler, ancak yetki devrinin sınırsız bir hak devri olmadığını M plaka sahiplerine aktarılmalıdır. Ayrıca, minibüslerin de elektronik ücret toplama sistemi ile GPS gibi çağdaş toplu taşıma sistemlerine dahil olması sistemin bir gereğidir.

Minibüslerin toplu taşımacılığa uygun olmayan yol yapısı, durak sorunları, toplu taşıma kriterlerine uygun olmayan güzergâh talepleri ile yeterli talebin oluşmaması durumunda idarelerce gerekli teknik çalışmalar yapılmaksızın güzergâh ve/veya hat tahsislerinin yapılması işletmecileri hukuki haklarını aramaya yönelik olarak idare mahkemelere yönlendirmektedir.

Özel sektör kanalı ile yapılan toplu taşımacılık hizmetlerinde, güzergâh ve hat tahsisleri yapılırken izlenmesi gereken yöntemlerin en başında yeterli yolcu talebinin olup olmadığının iyi araştırılması önem arz etmektedir. Bu amaçla Pamukkale Üniversitesi ile Tekirdağ BB arasında "*Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genelinde Tekirdağ Metropoliten Alan (İl Geneli) İçinde Toplu Taşıma Rehabilitasyonu*" ortak hizmet protokolü projesi geliştirilerek, kentin toplu taşımacılık sisteminde var olan sorunların ortaya konulması, toplu taşımacılıkla ilgili olarak hat, güzergâh, durak, belge, işletme, planlama, dönüşüm, elektronik ücret toplama sistemi gibi konuların ele alınması ile ilgili çalışmaların yapılması amaçlanmıştır.

2.2. TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR SINIRI İÇİNDEKİ TÜM İLÇELERİN GENEL YAPISI İLE İLGİLİ BİLGİLER

2.2.1. Genel Bilgiler

Tekirdağ, bir sanayi kenti olup göç alan bir kent durumundadır. Marmara Bölgesinde, İstanbul'un etki alanında yer alan sanayi, tarım ve turizm özellikleri taşıyan ve ülkeler arası ithalat ihracat aksında yer alan bir sahil kentidir. Gün geçtikçe ekonomik olarak güçlenen ve demografik büyüme sağlayan kent büyükşehir ilan edilmesiyle birlikte 11 ilçeye bölünmüştür. Tekirdağ İli Trakya Alt Bölgesinde yer aldığı için fiziksel konumu ve sınır komşuluğu itibariyle Avrupa tarafı ile olan ticari ilişkilerde yoğun aktiviteye sahiptir. Pek çok ihraç malının çeşitli ulaşım türleri ile transferi Tekirdağ'ın yer aldığı bu aks üzerinden gerçekleşmektedir. Bu nedenle sınır ötesi ilişkiler yoğun olarak yaşanmaktadır ve dolayısıyla kentin ticari çekiciliği yüksektir. İl İstanbul'a 130 km uzaklıkta olup merkez ilçe (Süleymanpaşa) hem karayolu, hem de denizyolu ulaşım olanaklarına sahiptir. Karayolu ulaşımı Tekirdağ kentinden batıya ve kuzeye yayılan 3 yoldan sağlanmaktadır. Bunlardan kuzeye çıkarak Muratlı'dan geçen yol, il merkezinin D-100 karayoluna bağlantısını sağlamaktadır.

2013 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçlarına göre nüfusu 900.000'e yaklaşan Tekirdağ, 6447 sayılı kanun ile birlikte Büyükşehir statüsüne kavuşmuştur. Çorlu, Süleymanpaşa ve Çerkezköy en büyük ilçeleri olup nüfus yoğunluğu ülkemizin ortalamasından yüksektir. Türkiye'nin en kalabalık 23. ili olup il genelinde Süleymanpaşa, Çerkezköy, Çorlu, Hayrabolu, Kapaklı, Malkara, Marmaraereğlisi, Muratlı, Saray, Şarköy ve Ergene olmak üzere 11 ilçesi bulunmaktadır.

Önemli bir liman kenti de olan şehrin temel ekonomisi sanayiye dayanmaktadır. İl genelinde sanayinin yanı sıra tarım da sektörel anlamda önemli bir geçim kaynağıdır ve Tekirdağ ülke genelinde bu sıralamada 30. sırada yer almaktadır. Aynı zamanda Çerkezköy ve Çorlu'da organize sanayi bölgeleri mevcuttur. Şehir genel gelişmişlik endeksinde 7. sırada olup 400.000 hektarlık bir alanda tarım yapılmaktadır ve gayri safı üretim değerinin %74'ü bitkisel üretim ile yapılmaktadır. Genellikle buğday, kanola ve ayçiçek ekimi görülmektedir.

Tekirdağ'ın merkez ilçesi kadar Çorlu ve Çerkezköy ilçeleri de ekonomik hareketliliği ile dikkat çekmektedir. Çorlu ve Çerkezköy'deki yoğun sanayi faaliyetleri Tekirdağ'ın tarım ve sanayi alanlarında gelişen bir kent olduğunu göstermektedir. Tekirdağ hızlı gelişimine

rağmen henüz kentsel ekonominin ve metropoliten yaşam ritminin genel özelliklerini gösteremeyen, büyük potansiyelleri ile gelişmeyi bekleyen ve bir yandan da korunma ihtiyacı olan bir kentimizdir.

Tekirdağ kent merkezi, Çorlu ve Çerkezköy'de gelişen sanayi sektöründen tam olarak etkilenmiş değildir. Daha çok tarımsal üretimin baskın olduğu merkezde kentleşme ürünlerine, sosyal ve kültürel faaliyet alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır. Tekirdağ'ın gelişimi için öncelikle altyapısının büyük şehre uygun hale getirilmesi, tarihi yapılarının kurtarılarak turizme kazandırılması ve sosyal altyapı adına sosyal alanlar sunacak işletme ve kurumların ivedilikle oluşturulması ve geliştirilmesi gerekmektedir (Trakya Kalkınma Ajansı, 2015).

Tekirdağ özellikle son yıllarda artan trafik sorunları ile dikkat çekmektedir. Artan taşıt yoğunluğu ve toplu taşımaya dair düzenlemelerin yetersizliği kent içi ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Tekirdağ genelinde şehir içi ulaşım farklı taşıt türleri (otomobil, otobüs, minibüs, servis ve taksi vb.) ile sağlanmaktadır. Kent içi ulaşımda yaşanan sorunların en önemlisi özel taşıt kullanımının fazla olması olarak gösterilebilir. Kentlerde özellikle zirve saatlerde trafikte hareket eden özel araçlar kapasitesi bakımından hem az yolcu taşımakta hem de trafik sıkışıklığı yaratarak kent içi ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Şehir içi ulaşım sorunlarını en aza indirmenin yolu arazi kullanım çarpıklığını düzeltmenin yanı sıra özel araç kullanımını azaltarak, toplu taşıma sisteminin verimliliğini arttırmaktır. Toplu taşıma sistemlerinde iyileştirilmesi hedeflenen performans ölçütleri; seyahat süresi, gecikme, ortalama hız, trafik sıkışıklığı, otobüslerin doluluk oranları, hizmet veren otobüs sayısı, seyahat maliyeti, enerji verimliliği, güvenlik ve konfor olarak özetlenebilir.

Tekirdağ'da merkez ilçe olan Süleymanpaşa'nın güneyinde Marmara Denizi, doğusunda Marmaraereğlisi, kuzeyinde Çorlu, kuzeybatısında Muratlı ve batısında Malkara ilçeleri mevcuttur ve kuzeydoğusunda 1,5 kilometrelik bir kıyısı bulunmaktadır. İstanbul ve Tekirdağ arasındaki coğrafi bölgede Tekirdağ'ın izleri ve etkileri görülmektedir. Bu alanda tatil siteleri ve tarım alanları mevcuttur. Tekirdağ'ın İstanbul-Gelibolu-Çanakkale yolu üzerinde bulunması coğrafi konum açısından bir avantaj sunmaktadır. Tekirdağ ili doğal ve kültürel turizm potansiyellerine sahip olup coğrafi kesişim noktasında bulunması bir avantajdır. Kent, İstanbul'dan Yunanistan'a dönen turistlerin dönüş yolu üzerindedir. Mevcut durumda, yerli ve yabancı turistler ile tur otobüsleri Tekirdağ'ı mola yeri olarak kullanmaktadır (Trakya Turizm Ana Planı, 2013). Tablo 2.1'de Tekirdağ İli ilçeleri ve yüzölçümleri gösterilmiştir.

Tablo 2.1. Tekirdağ'ın ilçeleri ve yüzölçümleri

İlçe	Yüzölçümü (km^2)	Oran (%)
Çerkezköy	116.33	1.87
Çorlu	409.33	6.58
Ergene	422.49	6.79
Hayrabolu	999.37	16.07
Kapaklı	195.23	3.14
Malkara	1190.53	19.14
Marmaraereğlisi	194.86	3.13
Muratlı	398.38	6.40
Saray	697.09	11.21
Süleymanpaşa	1082.34	17.40
Şarköy	514.41	8.27
Toplam	**6220.36**	**100.00**

Tekirdağ İli'nin Marmara Denizi'ne 133 km, Karadeniz'e 2,5 km uzunlukta kıyısı bulunmaktadır. Ayrıca Çerkezköy, Çorlu ve Muratlı ilçelerindeki banliyö hatları ile İstanbul'a bağlanmaktadır. İlin önemli merkezlere, yakın çevresindeki bazı illere ve idari sınırları içindeki ilçe merkezlerine uzaklıkları Tablo 2.2'de görülmektedir.

Tablo 2.2. Tekirdağ'ın önemli illere uzaklığı

Yerleşim Merkezleri	Uzaklık (km)
İstanbul	136
Edirne	137
Çanakkale	202
Kırklareli	119
Ankara	585
İzmir	505

2.2.2. Ekonomik Yapı

Tekirdağ tarım kenti olduğu kadar turizm potansiyeli ile de dikkat çeken bir ilimizdir fakat 2000'li yıllardan bu yana tarım ve sanayi şehrin temel ekonomik sektörlerini oluşturmaktadır. Tekirdağ'da sektörlerin seyri incelendiği zaman tarım ve turizm sektörlerinin devlet politikaları ile birlikte ikincil durumda kaldığı söylenebilir. Temel sektörlerin sanayi ve hizmet sektörleri olmaya başladığı görülmektedir (İl Çevre Düzeni Planı Analitik Raporu, 2011). DPT tarafından 2003 yılında yapılan "İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Sıralaması" araştırmasına göre Tekirdağ, Türkiye genel gelişmişlik endeksinde 81 il arasında 7. sırada yer almaktadır. Araştırma, demografik göstergeler, istihdam, sağlık, eğitim, sanayi, tarım

göstergeleri ile diğer refah göstergeleri ana başlığı altında 58 değişken kullanılarak yapılmıştır. Bu kapsamda Gelişmişlik Endeksine göre Kademeli il Gruplarında tüm iller 5 gruba ayrılmış ve Tekirdağ ikinci derece iller grubunda yer almıştır. Tekirdağ'ın ülke genelinde sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması Tablo 2.3'de gösterilmektedir.

Tablo 2.3. Tekirdağ'ın ülke genelindeki sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması

İller	Sosyo-ekonomik gelişmişlik sıralaması
İstanbul	1
Kocaeli	4
Bursa	5
Tekirdağ	7
Yalova	9
Kırklareli	11
Balıkesir	15
Edirne	16
Bilecik	18
Sakarya	23
Çanakkale	25

Tekirdağ sosyo-ekonomik gelişmişlik indeksinde İstanbul, Kocaeli ve Bursa'dan sonra bölgesi içerisindeki en gelişmiş sosyo-ekonomik düzeye sahip il olarak görülmektedir. Yalova, Kırklareli, Balıkesir, Edirne, Bilecik, Sakarya ve Çanakkale illerinin gelişmişlik düzeylerinin daha düşük olduğu Tablo 2.3'de görülmektedir.

2.2.2.1. Sektörel yapı

Tekirdağ il bütününe yönelik 2000 yılı verileri incelendiği zaman sektörel dağılım oranları, tarım sektörü için %38,8, hizmetler sektörü için %35 ve sanayi sektörü için %26,2 şeklinde görülmektedir. 2023 yılı için planda öngörülen sektörel dağılım oranları ise tarım sektörü için %18, hizmetler sektörü için %51 ve sanayi sektörü için %31'dir. Aynı şekilde İl Çevre Düzeni Planı'na göre sanayi bölgeleri Çorlu ve Çerkezköy hattında üretimine devam ederek ilin ekonomisine katkı sağlayacaktır. Plan hedef nüfusunun yaklaşık olarak %80'ini barındıracak olan üç ilçeden biri olan Çerkezköy İlçesi sanayi sektöründe uzmanlaşacak, Çorlu İlçesi sanayi ile birlikte hizmet sektörünün de geliştiği bir yerleşme olacak, Süleymanpaşa ise tüm kentin hizmet merkezi olacaktır denilmiştir. Çorlu'da, sanayi kimliğinin yanında özellikle ilçe merkezinde planlanmış olan hizmet alanının sanayi sektörü çalışanlarına hizmet vermesi

amaçlanmıştır. Tekirdağ (Süleymanpaşa) Merkez ilçe, Marmaraereğlisi ve Şarköy hizmet ve turizm merkezleri; Saray, Malkara ve Hayrabolu ise kırsal merkezler olacaktır (İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2011).

2.2.2.2. İstihdam yapısı

Türkiye genelinde iş gücüne katılma oranı %48,8, istihdam oranı %43, işsizlik oranı ise %11,9 olarak tahmin edilmiştir. Tekirdağ İli'nin işgücüne katılma oranı %55,1, istihdam oranı ise %49,3 olarak açıklanmıştır. İşsizlik oranı ise %9,6 olarak açıklanmıştır. Tekirdağ ilinin işgücüne katılımına ek olarak işsizlik ve istihdam oranlarının 2008–2010 yılları arasındaki değişimi Tablo 2.4'de yer almaktadır (TÜİK; 2010).

Tablo 2.4. 2008-2010 yılları işsizlik ve istihdam oranları

		2008	2009	2010
İşsizlik Oranı (%)	Tekirdağ	9.1	11.9	9.6
	TR21	11.2	13.0	9.8
	Türkiye	11.0	14.0	11.9
İşgücüne Katılım Oranı (%)	Tekirdağ	57.3	56.2	55.1
	TR21	53.2	54.0	54.6
	Türkiye	46.9	47.9	48.8
İstihdam Oranı (%)	Tekirdağ	52.1	49.5	49.8
	TR21	47.3	47.0	49.3
	Türkiye	41.7	41.2	43.0

Tekirdağ ağırlık olarak sanayi sektörünün güçlü olduğu bir ildir. GSYH içindeki payının 1990-2001 döneminde %25'ten %43,52'ye yükseldiği görülmektedir. İmalat sanayi oranı aynı dönem içerisinde %24'ten %26,5'e yükselmiş, bununla beraber elektrik, gaz ve su sektörü, payını %0,6'dan %16,6'ya yükselterek öne çıkan bir diğer sektör olmuştur. İnşaat sanayinin payı da %12,3'ten %5,9'a kadar gerilemiştir. 2002–2007 yılları arasındaki teşviklere bakıldığında teşviklerin %89'u imalat sanayine, %5,96'sı enerji sektörüne, %3,91'i hizmetler sektörüne verilmiştir. Bu teşvikler (Türkiye genelinde en fazla teşvik alan 5 ilden birisidir) ve ilerlemeler ile birlikte Tekirdağ'da sanayi sektörü yıllar içinde hâkim sektör durumuna gelmiştir. Tablo 2.5'de TÜİK 2008 verilerine göre Tekirdağ ilçelerinin sektörel istihdam dağılımı gösterilmektedir.

Tablo 2.5. Tekirdağ ilçelerinde sektörel istihdam dağılımı

İlçeler	Tarım	%	Sanayi	%	Hizmetler	%	Toplam
Merkez	19736	33.1	9564	16.1	30054	50.6	59354
Çerkezköy	13625	31.1	187447	42.1	11722	26.8	43793
Çorlu	14598	18.3	33724	41.2	33525	40.6	81934
Hayrabolu	14006	65.1	2075	9.6	5445	25.3	21522
Malkara	22749	68.1	2230	6.7	8437	25.3	33413
Marmaraereğlisi	5034	46.5	1519	14	4268	39.4	10821
Muratlı	4956	41	4225	35	2908	24.1	12089
Saray	11173	48.7	6286	27.4	5482	23.9	22940
Şarköy	10698	67.9	1026	6.5	4029	25.6	15753
Toplam	**116935**	**38.8**	**79096**	**26.2**	**105597**	**35**	**301628**

2.2.3. Turizm

Tekirdağ ili, Trakya Alt Bölgesi ve Marmara Bölgesi'nin turist sayıları yıllar itibariyle nüfus ve ekonomik büyümeye paralel olarak artış göstermektedir. Konaklayan ziyaretçi sayılarına bakıldığında, Trakya Alt Bölgesi'nin Marmara Bölgesi içindeki oranı 2006 yılında %31 iken, Tekirdağ İli'nde bu oran %4,3'dür. İlde 2006 yılında toplam konaklayan ziyaretçi sayısı 102.736 kişidir. Tekirdağ ilinin turizm açısından sunduğu olanaklar; konaklama olanakları; yeme, içme, eğlence ve alışveriş olanakları ve kültür-sanat olanakları olarak üç bölümde incelenmiştir. Tekirdağ İli'nde 8 adet turizm işletme belgeli, 6 adet turizm yatırım belgeli ve 103 tane belediye belgeli tesis olmak üzere 117 adet konaklama tesisi mevcuttur. Tekirdağ'da toplam 6 adet yatırım belgeli tesis vardır. Bu tesislerin %66'sını 3 ve 4 yıldızlı oteller oluşturmaktadır. Bu tesislerin yatak sayılarına göre dağılımında en fazla payı dört yıldızlı oteller (%35) almaktadır. Yatırım belgeli tesisler il genelinde, Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde yoğunlaşmaktadır. Tekirdağ İli yatırım belgeli konaklama tesisleri arasında bir ve iki yıldızlı tesis bulunmamaktadır. (İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2011) Tablo 2.6'da Tekirdağ İli'ne 2011 yılında giriş çıkış yapan yerli ve yabancı ziyaretçi sayısı görülmektedir.

Tablo 2.6. Tekirdağ iline 2011 yılında giriş çıkış yapan yerli ve yabancı ziyaretçi sayısı (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011)

		Yerli ziyaretçi sayısı		Yabancı ziyaretçi sayısı	
Kapı Adı	**Yol Adı**	**Giriş**	**Çıkış**	**Giriş**	**Çıkış**
Çorlu	Havayolu	280	422	3141	3185
Merkez	Denizyolu	3629	3597	809	810
Merkez	Günübirlikçi	-	-	19552	19552
	Toplam	**3909**	**4019**	**23502**	**23547**

Mevcut durumda, ülkeler arası seyahat eden yerli ve yabancı turistlerin tur otobüsleri Tekirdağ'ı mola yeri olarak kullanmaktadır. Turistler mola sırasında sadece yiyecek-içecek hizmetlerinden faydalanmaktadır. Ancak, turistlerin şehirde daha çok vakit geçirmesine, alışveriş etmesine veya konaklamasına yönelik kaliteli hizmet veren işletmelerin sayısı yetersizdir. Sahil şeridi, yerel halk ve ziyaretçiler için kentin en önemli rekreasyon alanıdır. Bu alanda yerel halka ve turistlere yönelik hizmet veren lokantalar ve kafeler bulunmakla birlikte hizmetler çeşitlilik ve kalite açısından yetersiz kalmaktadır. Ayrıca, sahil şeridi yürüyüş ve bisiklet gibi farklı sportif faaliyetlere uygun alanlar ile birlikte parklar, oyun bahçeleri, dinlenme ve manzara seyir alanları içermektedir. Ancak bu alanların halkın ve ziyaretçilerin kullanımını arttıracak ve şehirde daha çok vakit geçirmelerini sağlayacak şekilde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Tekirdağ'da pek çok doğal ve kültürel zenginlik bulunmaktadır. Bu turizm potansiyellerinin değerlendirilerek il genelinde turizm sektörünün ekonomiye etkisinin arttırılması gerekmektedir.

2.2.4. Tarım

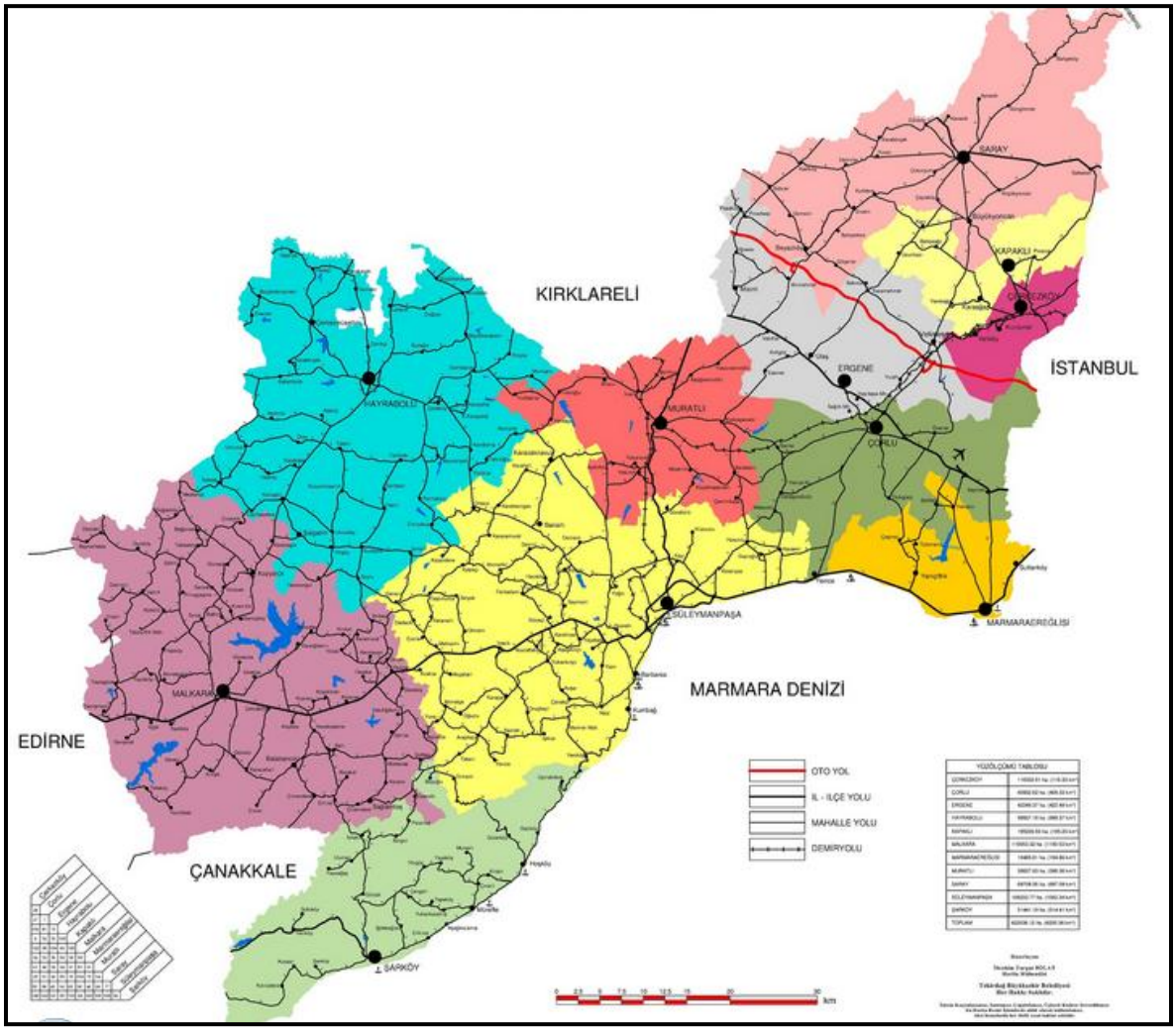
İl genelinde sanayi sürekli gelişse de ve teşviklerle ilerlese de görülmektedir ki tarım sektörü il ekonomisinde hala önemli bir yerdedir. Tekirdağ, ekolojisi ile tarımsal mekanizasyon düzeyi ile pazara yakınlığı ile ve işlenmekte olan 400.000 hektar tarım arazisi ile hala önemini korumaktadır. Tekirdağ'da bulunan otuz binin üstündeki tarımsal işletmenin ağırlıklı olarak ürettiği buğday, ayçiçeği, yaş üzüm ve süt gibi ürünlerde, Türkiye ve dünya ortalamasının üzerinde verim alınmakta olup, hatta bazılarında Avrupa Birliği ve ABD verim ortalamalarına ulaşılmış bulunmaktadır. Günümüzde Tekirdağ, ülkenin buğday ve çeltik üretiminin yaklaşık %4'ünü, ayçiçeği üretiminin yaklaşık %30'unu, şaraplık üzümün %14'ünü tek başına karşılamaktadır. Tekirdağ İli kırsal nüfus başına tarımsal üretim değeri bakımından ülkedeki 81 il içinde 19. sırada bulunmakta olup, Marmara Bölgesi ve Türkiye ortalamasının üzerinde değere sahiptir (DPT,2003) (İl Çevre Düzeni Planı Analitik Rapor, 2011).

2.2.5. İdari Yapılanma

06.12.2012/28489 sayılı 6360 sayılı 13 ilde Büyükşehir Belediyesi ve 26 ilçe kurulması ile bazı kanun ve kanun hükmünde kararnamelerde değişiklik yapılmasına dair kanun doğrultusunda Tekirdağ İli Büyükşehir ilan edilmiştir. Aynı kanuna dayanarak Süleymanpaşa, Ergene ve Kapaklı ilçeleri kurulmuş olup belde belediyelerinin tamamı kapanmıştır. Kanunla oluşan değişikliler ilk yerel idare seçimlerinden sonra uygulanmaya başlanmıştır. Tekirdağ BB'nin idari haritası ve büyükşehir sınırı Şekil 2.1'de gösterilmektedir.

2.2.6. Planlama Geçmişi

Planlama hiyerarşisi dikkate alınarak Tekirdağ bölgesi için yapılan planlar incelendiğinde 1/100.000 ölçekli Trakya Alt Bölgesi Ergene Havzası Çevre Düzeni Planı görülmektedir. İl bazında ise 1/25.000 ölçekli iki adet il çevre düzeni planı bulunmaktadır. Aynı zamanda 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve açıklama raporları bulunmaktadır. Arazi kullanım planları dışında, Tekirdağ Ulaşım Ana Planı (TUMAP) 2012 yılında tamamlanmış olup büyükşehir öncesi şimdiki Süleymanpaşa kapsamında tamamlanmıştır.



Şekil 2.1. Tekirdağ idari haritası

2.2.6.1. 1/100.000 ölçekli Trakya alt bölgesi Ergene Havzası revizyon çevre düzeni planı

Plan 2020 yılını hedef alarak Trakya Alt Bölgesinde ülke kalkınma politikası kapsamında tarımsal, tarihi ve turistik kimliğin korunarak daha yaşanabilir bir çevre oluşturulmasını hedeflemiştir. Tekirdağ merkezi için oluşturulacak olan 1/25.000 planları için bağlı kalınması gereken üst ölçekli plan kararları ve dikkate alınması gereken konular planda belirtilmiştir. Plan orman alanları, sanayi alanları, limanlar, turizm alanları ve ulaşım gibi konularda uyulması gereken ilkesel kararları oluşturmuştur. Çevre Düzeni planı orman-deniz peyzajını ve doğal kumsalları bozacak plan kararlarından kaçınılması gerektiğini, kaçak sanayi alanlarının planlanarak sanayi alanlarının içine taşınması gerektiğini, Tekirdağ Limanı'nın geliştirilmesi gerektiğini ve Merkez ve Şarköy'de kültür turizminin geliştirilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Plan 1.derece karayolu standardına yükseltilmesi gereken yolları belirlemiş, yeni demiryolları önerilerinde bulunmuş ve bu demiryolu hatlarının bölgede yer alan limanlarla bütünleştirilmesine yönelik kararlar almıştır (TUMAP, 2012).

2.2.6.2. 1/25.000 ölçekli Tekirdağ il çevre düzeni planı

Hedef yılı 2023 yılı olan Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planı'nın başlıca hedefleri doğal ve ekolojik kaynakları korumak, geliştirmek, etkin ve sürdürülebilir kullanımını sağlamak, çevre kirliliğini önlemek, lojistik sektörünü güçlendirmek, turizmi geliştirmek ve tarımsal ekonomiyi geliştirmek olarak belirlenmiştir. Tekirdağ merkezinin bir hizmet kenti olması dolaysıyla ekonomik aktivite olarak hizmetler sektörünün geliştirilmesi ve doğal kaynaklardan sürdürülebilir biçimde ekonomik girdi elde edilmesi planlanmıştır. Hizmetler sektörünün geliştirilmesine yönelik olarak eğitim merkezleri kurulması, hizmetler sektörünün parçaları olan ulaşım ve lojistik hizmetlerinin bütünleştirilmesi planlanmıştır. Plan kararları bu hedef, amaç ve stratejiler doğrultusunda oluşturulmuştur. Plana göre, Tekirdağ merkezde 2.280 he, Barbaros'ta 586 he, Kumbağ'da 227 he ve Karacakılavuz'da 79 he ve Banarlı'da 35 he gelişme konut alanı bulunmakta olup yoğunluğu mevcuda göre düşüktür. Sanayi gelişimi merkezde korunarak daha fazla sanayi alanı planlanmamıştır. Mevcut üniversitenin geliştirilerek yeni fakülte ve bölümlerin açılmasının sağlanması öngörülmektedir. Plan da Kumbağ'ın turizm tesis alanlarının arttırılması hedeflenmiştir (TUMAP, 2012).

Kent genelinde 1/5000 ve 1/1000 Nazım İmar Planları ve Uygulama İmar Planları bulunmaktadır. Tekirdağ İli Büyükşehir ilan edildikten sonra Merkez İlçe Süleymanpaşa Mahallesi olarak değişmiş ve yapılan Ulaşım Ana Planı Süleymanpaşa Mahallesi için yapılmış duruma gelmiştir.

2.2.7. Eğitim Durumu

Tekirdağ'da okuma yazma oranın % 95,4'tür ve Türkiye ve Batı Marmara Bölgesi oranlarının üstündedir. Tekirdağ il merkezinde ise il genelinden daha yüksek bir okuma yazma oranı mevcuttur (TÜİK, 2011). İlkokul ve ortaöğretim mezunlarının oranı %47 lise ve dengi mezunlarının oranı ise %21'dir. Yüksek öğretim kurumlarından mezun olanların yüzdesi ise %14'tür. Çalışma alanı genelinde yaşayan 32.593 öğrencinin %17,70'i 100. Yıl Mahallesi'nde, %14,85'i Çınarlı Mahallesi'nde, %14,74'ü ise Hürriyet Mahallesi'nde yaşamaktadır (TUMAP, 2012).

2.2.8. Koruma Alanları

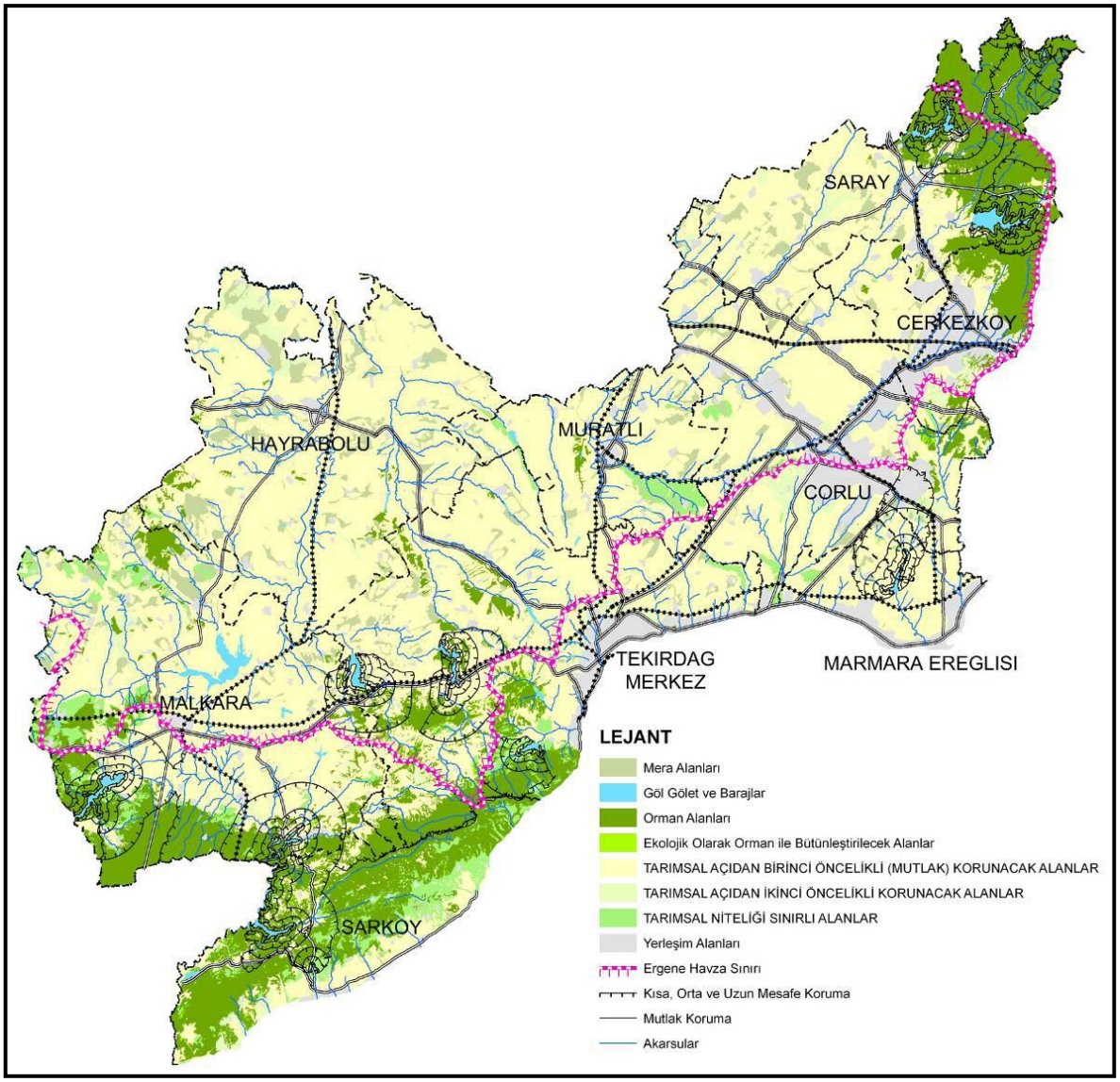
Tekirdağ genelinde koruma alanları olarak tanımlanan alanlar 566.949 he büyüklüğe sahiptir ve il toplam alanın %91'ini koruma alanları oluşturmaktadır. Şekil 2.2'de Tekirdağ ili koruma alanları gösterilmiştir (İl Çevre Düzeni Planı Analitik Rapor, 2011). Tablo 2.7 ve 2.8'de Tekirdağ İli için koruma alanlarının büyüklükleri ve oranları gösterilmiştir.

Tablo 2.7. Tekirdağ İli koruma alan büyüklükleri

Arazi kullanım (Koruma alanları)	**Alan**
Orman alanları	105118
Ağaçlandırılacak orman ile bütünleştirilecek alanlar	2046
Tarımsal açıdan birinci öncelikli (mutlak) korunacak alanlar	388741
Tarımsal açıdan ikinci öncelikli korunacak alanlar	12317
Tarımsal niteliği sınırlı alanlar	23466
Mera alanları	26113
Baraj/Göl/Gölet	6385
Koruma alanları toplamı	**564186**
Toplam alan	**628629**

Tablo 2.8. Tekirdağ İli koruma alan büyüklük oranları

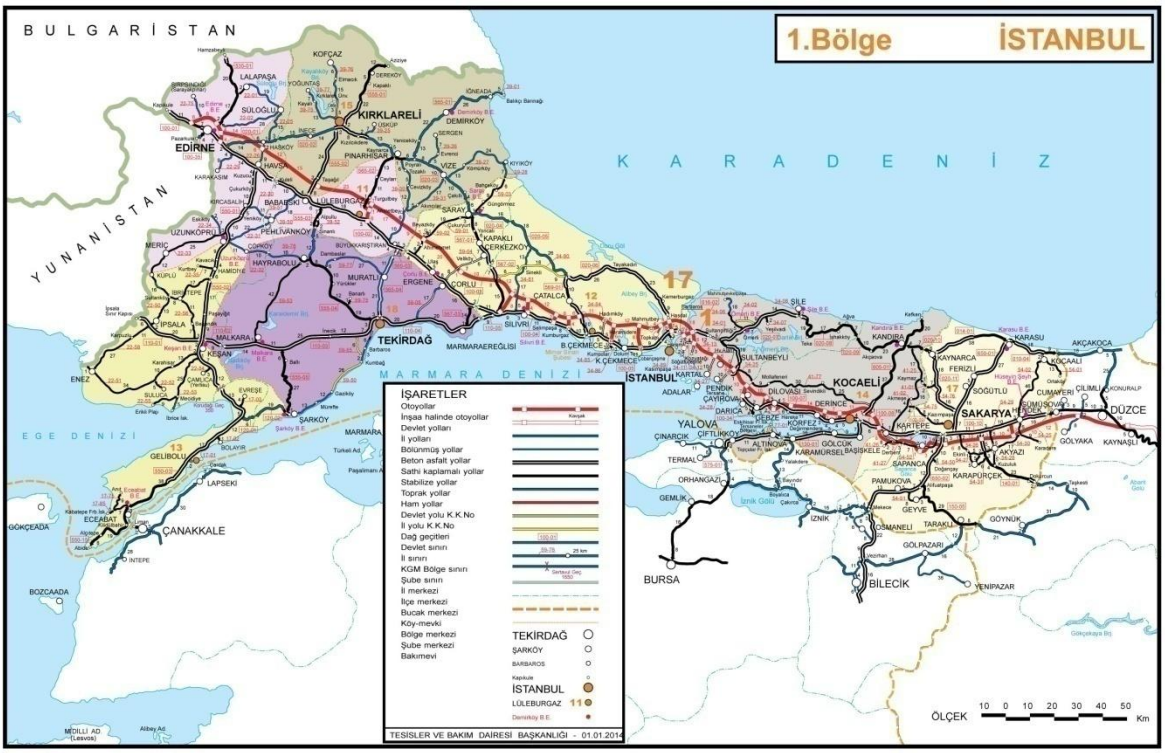
Arazi Kullanım (Koruma Alanları)	**Alan oranları (%)**
Orman Alanları	16.72
Orman alanları	0.33
Ağaçlandırılacak orman ile bütünleştirilecek alanlar	61.84
Tarımsal açıdan birinci öncelikli (mutlak) korunacak alanlar	1.96
Tarımsal açıdan ikinci öncelikli korunacak alanlar	3.73
Tarımsal niteliği sınırlı alanlar	4.15
Mera alanları	1.02
Baraj/Göl/Gölet	**89.75**
Koruma alanları toplamı	**100.00**



Şekil 2.2. Tekirdağ ili koruma alanları

2.2.9. Ulaşım Altyapısı

Tekirdağ'daki devlet yolları ve il yolları KGM 1.Bölge Müdürlüğü'ne bağlıdır. 1. Bölge sınırları içerisinde Tekirdağ, Çanakkale, Edirne, İstanbul, Kırklareli, Kocaeli, Sakarya ve Yalova illeri bulunmaktadır**.** Şekil 2.3'de KGM 1.Bölge Müdürlüğü'ne bağlı yol altyapısı gösterilmektedir (TUMAP, 2012; İl Çevre Düzeni Planı Analitik Rapor, 2011).

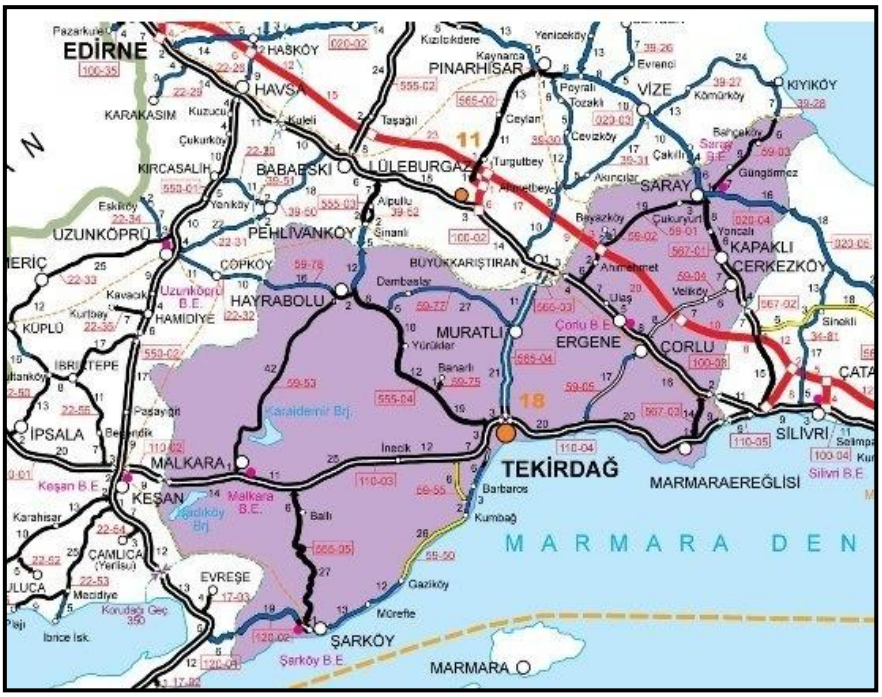


Şekil 2.3. KGM 1.Bölge Müdürlüğü'ne bağlı yol altyapısı

Tekirdağ karayolu ile olduğu kadar deniz ve demiryolu ulaşımı açısından da önemli konumda bulunmaktadır. İl sınırları içerisinden E-5, D-100 ve D-110 karayolları geçmektedir. Bu yollar ilin ülkenin batısı ile olan erişimini sağlayan yollardır. Tekirdağ merkez ilçeyi fiziksel olarak ikiye bölen ve transit trafiğin kent merkezinden geçmesine neden olan D-110 numaralı Kınalı-Tekirdağ-İpsala devlet yolu, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün geliştirdiği çevreyolu projesi ile kentin kuzeyine alınarak yeni bir devlet yolu bağlantısı oluşturulmuştur. Şekil 2.4.'de Tekirdağ'a ait satıh cinslerine göre yol ağı gösterilmektedir. İlgili yolların sınıflarına göre uzunlukları Tablo 2.9'da gösterilmiştir.

Tablo 2.9. Satıh cinslerine göre yol ağı (km) (2013)

Yol Tipi	Asfalt Betonu	Sathi Kaplama	Toplam	Parke	Stabilize	Toprak	Diğer Yollar	Şebeke Uzunluğu
Otoyol	44		44					44
Devlet Yolu	292	83	375					375
İl yolu	138	86	224				32	256
Toplam	**474**	**169**	**643**				**32**	**675**



Şekil 2.4. Satıh cinslerine göre yol ağı (km) (KGM, 2015)

2.3. KENTİN MEVCUT ARAZİ KULLANIM YAPISI

Tekirdağ merkez bölgesi ilin büyükşehir ilan edilmesiyle birlikte Süleymanpaşa olarak anılmaya başlanmıştır. Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy ilin etki alanı, nüfusu ve kentsel yayılma alanı en fazla olan ilçeleridir.

2.3.1. Tekirdağ Merkez (Süleymanpaşa) 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Tekirdağ Belediyesi'nin 2001 ve 2002 yıllarında 1/1000 Uygulama İmar Planı ve 1/5000 Nazım İmar Planı onanarak yürürlüğe girmiştir. Planlama alanı 5000 hektarlık bir alanı kapsamakta olup alanın %40'ı konut alanı olarak planlanmıştır. Gelişme konut alanlarının emsal değerleri ve yoğunluk bilgilerini barındırması, ticaret alanlarını ve yolculuk yaratımına sebep olacak kullanışların gelecekteki akıbetlerini belirlediği için aynı zamanda bu zonların gelecekteki nüfuslarının da tespit edilmesi gerekliliği nedeniyle planın incelenmesi zorunludur.

Planlama alanın güneybatısındaki konut adalarına Altınova Mahallesi'nde konut adalarının bir kısmı "1,5" emsal ve 5 kat, bir kısmı ise 3 katlı olarak belirlenmiştir. Planın batı bölgesinde 5 katlı yapılaşma kararları görülmekte olup merkez bölgesi ise neredeyse tamamen yapılaşmış durumdadır. Mevcut yapılaşma koşulları bu bölgede korunmuştur. Alanın

kuzeybatısı az yoğun konut alanı bölgesi olarak planlanmış olup “0,40” emsalde, ayrık düzen ve 2 katlı yapılaşma öngörülmüştür. Sahil kenarındaki ikinci konut alanları bölgesi ise 2 katlı ayrık düzen yapılaşma ile çözülmüş olup tarım alanları ile diğer bölgelerden ayrılmıştır. Yeni karayolunun yanında yer alan merkezi bölgenin büyüklüğü ortalama 400 hektardır ve yarısı konut alanları olarak planlanmış olup “0,6” emsal ve 3 kat olarak planlanmıştır. Bu bölgenin çevresindeki yerleşmeler de aynı yapılaşma koşulları ile kararlaştırılmıştır.

Plan içerisinde% 2,5 civarında bir alan ticaret alanı olarak belirlenmiş olup mevcut ticaret alanları geliştirilerek yeni gelişme alanlarında yeni alternatif alanlar oluşturulmuştur. Yeni bir MİA bölgesi oluşturulmuş olup çeşitli kamu yapıları için bu alanda yer seçilmiştir. Gelişme alanları ve yaya aksları ticari alanlardan yararlanacak kullanışlar olarak görülmüş olup bu bölgelerle ilişkili ticaret adaları oluşturulmuştur. Aynı zamanda 3 adet pazar alanı düzenlenmiş olup konut ve park gibi alanlarla bütünleşmiş olmasına önem verilmiştir.

Planlama alanı içerisindeki resmi kurum alanları ile ticaret alanları ise ortalama aynı alana sahiptir. Kamu alanları belirlenirken erişilebilirliğin yüksek tutulması ve yaya ulaşımının sağlanmasına öncelik verilmiştir.

Aynı şekilde eğitim alanlarının yer seçiminde de komşuluk birimi ve yaya olarak ulaşılabilirlik ön planda tutulmuş olup planda %4 büyüklüğünde bir alana sahiptir. Planlama alanında 100 hektarlık üniversite alanı belirlenmiş olup kentin sosyo-kültürel ve ekonomik kalkınmasında rol oynayacağı düşünülmüştür. Sağlık alanları ise planlama anında %1’lik bir dilime sahiptir ve eğitim alanları ile aynı planlama prensipleri ile oluşturulmuştur.

Tekirdağ bölgesinde ayrı bir öneme sahip olan sanayi alanları için planlama bölgesinde %2 civarında bir alan ayrılmıştır. Lojistiği güçlendirmek için ulaşım bağlantılarının erişebilirliği ve entegrasyonu değerlendirilmiş olup ticaret ve depolama alanları ile bütünlük göstermesi planlanmıştır.

Planlama alanında 25 hektar civarında kültür alanları, 12 hektar kadar dini tesis alanı planlanmıştır. Yeşil alanlar tüm donatı sistemlerini birbirine bağlayan alanlar olarak görülmüş ve rekreatif amaçlı bölgeler olarak oluşturulmuştur. Merkez de ise daha çok konut alanlarını birbirinden ayıran küçük parçalar ve çocuk oyun alanları olarak değerlendirilmişlerdir. Yeşil alanlar için 500 hektar alan ayrılmış olup tüm planlama alanının %10’u denk gelmektedir.

Planlama alanı içerisinde spor alanları 75 hektar civarında bir alana sahiptir ve %1,5 civarında bir yüzde ile yer tutmaktadır. Alan içerisine farklı büyüklük ve formlarda yayılan bu alanlar komşuluk birimlerinde küçük alanlarda merkezde ise daha büyük alanlarda tasarlanmışladır.

Fuar alanlarının yat ve yük limanları ile birlikte bütünleşmesi ve birlikte gelişim sağlaması düşünülmüştür. Plan dahilinde askeri alan adı altında toplam 2,38 hektarlık alan bulunmaktadır ve gelecekte iki adet askeri alanın kaldırılması halinde bu alanların fuar alanı ve park olarak ayrılması kararı alınmıştır.

Bölgenin yapısı ve sahil şeridi günübirlik kullanışlara çok uygundur. Uzun sahil şeridi ve ikinci konut alanlarına sahip olması ve erişilebilirliğinin olması, günübirlik tesislerin bölge için uygun bir kullanış türü olarak karşımıza çıkartmaktadır. Bu doğrultuda günübirlik tesis alanlarının plan içerisindeki büyüklüğü yaklaşık olarak 1,76 hektardır.

Bölgedeki ticari ve sanayi faaliyetleri ve bu alanlara olan deniz ve demiryolu ulaşım türleri depolama alanlarını bir ihtiyaç olarak karşımıza çıkartmaktadır. Bu nedenle planda ortalama olarak 20 hektarlık bir alan depolama alanı olarak planlanmış olup ulaşım türleri ile bütünleşmesi hedeflenmiştir.

Planlama alanında BHA mevcuttur ve bir kısmının otogar olarak planlanması düşünülmektedir. Plan içerisinde 25 hektar olarak ayrılmıştır.

Tekirdağ'da ağırlıklı olarak merkezde Ertuğrul ve Turgut Mahalleleri'nde ayrıca kısmen Hürriyet ve Değirmenaltı Mahalleleri'nde arkeolojik sit alanları bulunmaktadır. Aynı zamanda ikinci konut alanları içerisinde kısmi arkeolojik sit alanları bulunmaktadır.

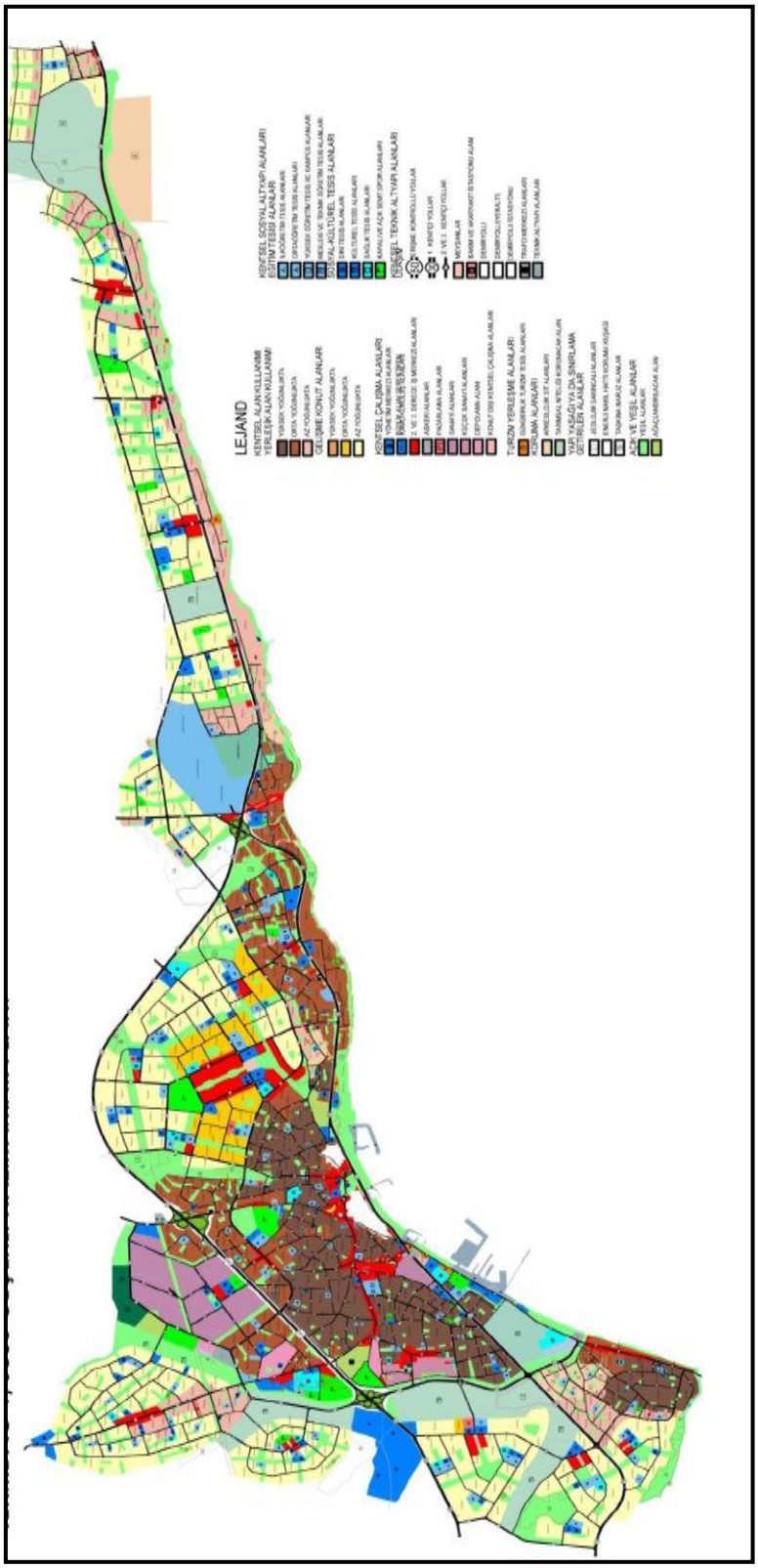
Sit alanlarının dahilinde yapılacak uygulamalar Edirne Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Kurulu kararları doğrultusunda yapılmaktadır. Merkezde kentsel sit alanı içindeki sit alanı 23 hektar, kentsel sit etkileme geçiş alanı ise 85 hektar olarak belirlenmiştir. Kentsel sit ilan edilmiş olan merkezde önceden yapılmış olan Koruma Amaçlı imar Planı genel hükümlerine uyulmuştur. Tescilli binaların resmi kurum ve ilköğretim tesisi gibi kamu kuruluşlarına verilmesi öngörülmüştür. Diğer arkeolojik sit alanları park ve ekili alan olarak oluşturulması sağlanmıştır.

Planlama alanı ulaşım açısından incelendiği zaman D-110 Karayolu'nun en önemli ulaşım aksı olduğu görülmektedir. Bu yol hem şehir içi trafiğe hem de şehirlerarası trafiğe hizmet vermektedir. Aynı zamanda Karayolları tarafından planlanan çevre yolu kent merkezinden çıkartılarak kent çeperine doğru yönlendirilmiştir. Ana ulaşım arterlerine bağlanan yollar konut, ticaret ve sanayi alanlarını beslemektedir. Bölgede deniz ve demiryolu ulaşımı da yapılmaktadır. Planlanmış iki adet yat limanı vardır. Demiryolları ise yük limanları, sanayi tesisleri, fuar alanı, küçük sanayi tesisleri ve depolama alanlarına hizmet edecek şekilde düşünülmüş, demiryolu hattı kuzeye devam edip Çorlu İstanbul hattı olacak şekilde tasarlanmıştır. Alanda iki adet istasyon vardır ve toplamda 7 hektar büyüklüğündedir. Tablo 2.10'da imar planındaki kullanım miktar ve yüzdeleri verilmiştir.

Tablo 2.10. İmar planındaki kullanım miktar ve yüzdeleri (Tekirdağ Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2014)

Fonksiyon alanı	Alan (ha)	Oran (%)
Konut alanı	1912.85	38.03
Günübirlik tesis alanı	1.76	0.03
Turizm+ 2.konut alanı	3.35	0.07
Ticaret alanı	120.96	2.41
Küçük sanayi alanı	12.24	0.24
Sanayi alanı	124.26	2.47
Sanayi+depolama alanı	19.08	0.38
Pazarlama alanı	6.87	0.14
İlköğretim tesis alanı	47.36	0.94
Kreş alanı	0.89	0.02
Ortaöğretim tesis alanı	46.61	0.93
Mesleki ve teknik öğretim tesis alanı	2.38	0.05
Özürlüler eğitim alanı	3.59	0.07
Üniversite alanı	102.10	2.03
Resmi kurum alanı	122.71	2.44
Sağlık tesis alanı	43.21	0.86
Dini tesis alanı	12.35	0.25
Belediye hizmet alanı	27.68	0.55
Kültürel tesis alanı	26.66	0.53
Park alanı	519.36	10.33
Spor alanı	75.44	1.50
Mesire alanı	29.88	0.59
Ağaçlandırılacak alan	25.71	0.51
Mezarlık alanı	19.77	0.39
Tarım alanı	326.02	6.48
Fuar alanı	40.41	0.80
Askeri alan	2.38	0.05
Akaryakıt istasyonu	2.15	0.04
Jeolojik alanlar	55.49	1.10
Demiryolu istasyonu	6.71	0.13
Liman	6.17	0.12
Teknik altyapı alanı	6.89	0.14
Trafo alanı	1.92	0.04
Yollar	1274.21	25.34
Toplam alan	**5029.42**	**100.00**

Şekil 2.5'de Tekirdağ Merkez için 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı gösterilmiştir.



Şekil 2.5. Tekirdağ Nazım İmar Planı (ölçeksiz/orantılı) (TUMAP, 2012)

2.3.2. Çorlu 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

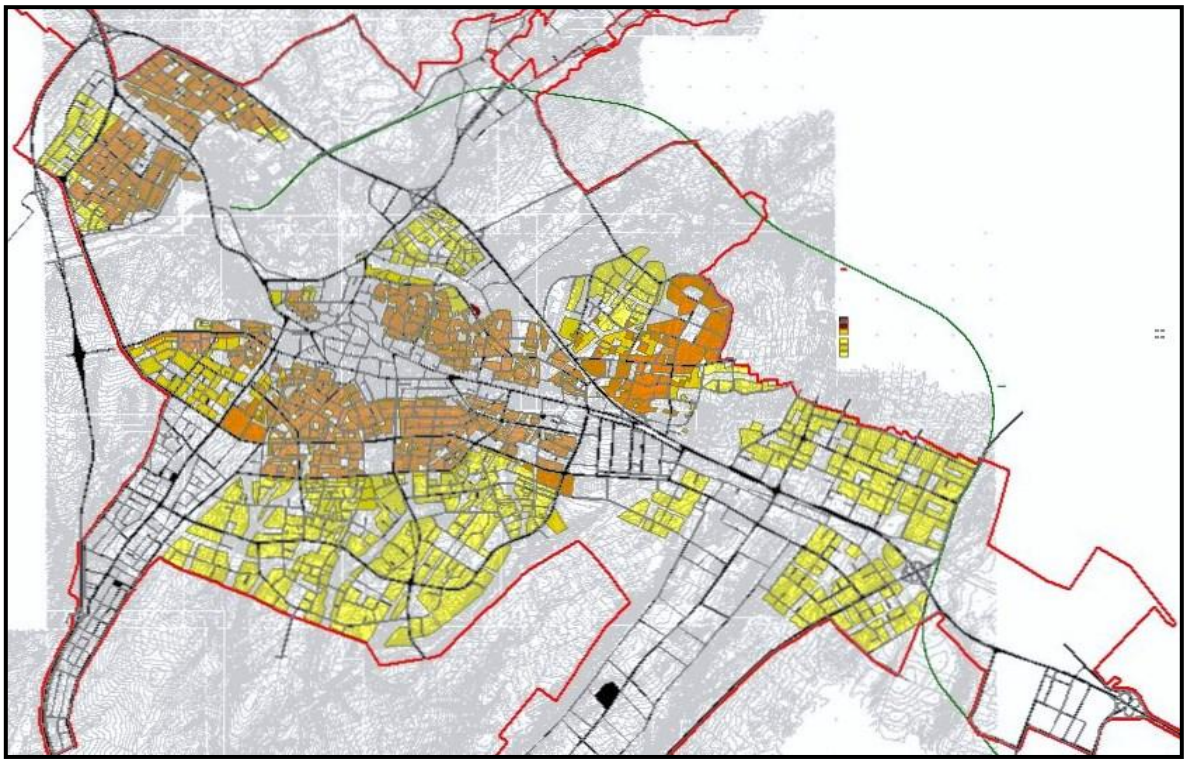
Bu bölümde Çorlu (Tekirdağ) Revizyon + İlave Nazım İmar Planı plan açıklama raporu incelenmiş ve özetlenmiştir. Raporda planlama alanı; belediye sınırları içinde kalan alanın tamamını, kısmen de mücavir alan sınırları içerisinde kalan alanları kapsamaktadır. Toplam nazım imar planı alanı yaklaşık 10.047 hektarı bulmaktadır.

Gelişme Konut Alanları'nda ise Seyrek Yoğunluklu Konut Alanı olarak tanımlı alanlarda 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları'nda E: 0,30 olarak tanımlı alanlarda her parselde 1 bağımsız birim (bahçeli villa tipi yapılaşma) yer alacağı varsayılırken, E: 0.40 ve E: 0.50 olarak tanımlı alanlarda ise 1000 m² parsel içerisinde 2 ayrı dubleks konut dolayısıyla da 2 ayrı bağımsız birim yer alacak şekilde hesaplamalar yapılmıştır. Düşük yoğunluk kategorisinde değerlendirilen diğer alanlarda ise her parselde tabanda iki bağımsız birimin yer alacağı belirtilmiştir. Sık Yoğunluklu Gelişme Konut Alanları'nda ise 750 m² her parsel içerisinde katta 2 bağımsız birim yer alacağı varsayılarak hesaplamalar yapılmıştır. Bu hesaplama yöntemleri kullanılarak hesaplanan brüt nüfus yoğunlukları ve nüfus hesaplamaları Tablo 2.11'de verilmiştir.

Tablo 2.11. Çorlu Nazım İmar Planı konut alanlarının yoğunluklara göre dağılımı (Çorlu Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2013)

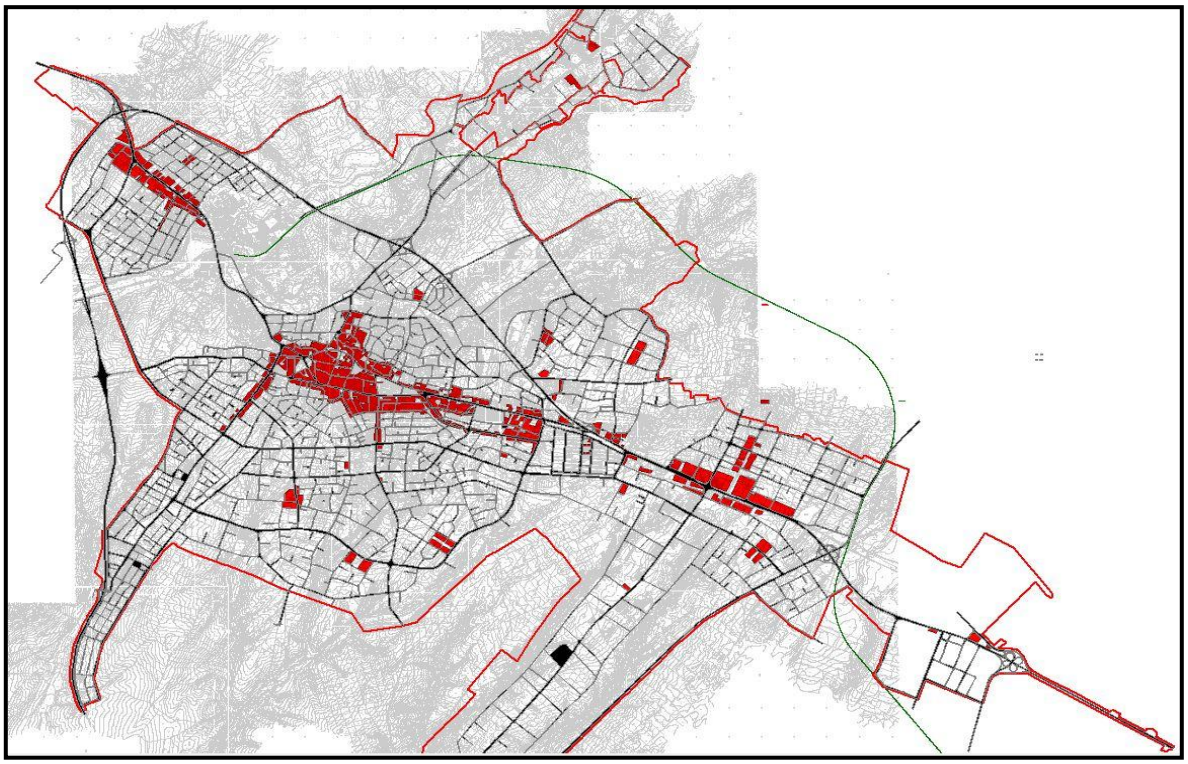
Konut alanı	Alan (ha)	Brüt yoğunluk (kişi/ha)	Toplam nüfus (kişi)
Yerleşik Konut Alanları			
Sık Yoğunlukta	313	650.00	203450
Orta Yoğunlukta	436	350.00	152600
Seyrek Yoğunlukta	120	250.00	30000
Toplam	869		386050
Gelişme Konut Alanları			
Sık Yoğunlukta	61	400.00	24400
Orta Yoğunlukta	88	250.00	22000
Seyrek Yoğunlukta	925	70.00	64750
Toplam	1074		111150
GENEL TOPLAM	**1943**		**497200**

Şekil 2.6'da Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan konut alanlarının dağılımı verilmiştir.



Şekil 2.6. Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan konut alanlarının dağılımı

Ticaret alanları incelendiği zaman toplam 350 hektar ticaret alanı planlaması yapıldığı görülmektedir. Ticaret alanı olarak planlı alanlar kent merkezinde yoğunlaşırken kentin doğu ve batısında karayolu üzerinde ticaret olarak planlı alanlar bulunmaktadır. Yerleşik doku içerisinde yer alan ticaret tanımlı bölgelerde merkeze yakın kesimlerde Ticari kullanımlar en üst kata kadar çıkmaktayken kent merkezinden çeperlere doğru gidildikçe planda ticaret olarak tanımlı alanların 1 – 2. katları ticaret olarak kullanılırken üst katlar halen konut alanı olarak kullanılmaya devam etmektedir. Plan dönemi sonunda hem kentin 500000 nüfusa ulaşacak olması hem de yeni çıkan Büyükşehir Yasası sonrasında kapatılan beldelerin yönetim merkezinin de Çorlu kent merkezi olacak olması nedeniyle kent merkezi olarak tanımlanan alanın yoğunluğu çok daha fazla artacaktır. Bu nedenlerden dolayı tamamı ticaret olarak tanımlı bölgelerde 2025 yılında konut alanı kalmayacağı öngörülmektedir. Kentin doğu ve batı akslarında tanımlı ticaret alanları daha çok büyük alışveriş merkezleri olarak düzenlenen alanlardır. Otomobille erişilebilirlik ve otopark rahatlığı bu alanların tercih edilmesinin en büyük nedenidir. Gerek arazi kullanım gerekse planlama çalışmaları sırasında yerinde yapılan gözlemlerde bu alanların kentte yaşayan insanların en önemli rekreasyon alanı haline geldiği gözlemlenmiştir. Şekil 2.7'de Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan ticaret alanlarının mekânsal dağılımı görülmektedir.



Şekil 2.7. Çorlu Nazım İmar Planı içerisinde yer alan ticaret alanlarının mekânsal dağılımı

Halen yürürlükte bulunan Çorlu'ya ait imar planlarında Velimeşe OSB ve Türkgücü OSB alanları Sanayi Alanı olarak tanımlı iken bu bölgeler Organize Sanayi Bölgesi olarak ilan edilmişlerdir. Tüm bu gelişmeler sonucunda Çorlu 1/5000 Ölçekli Revizyon + İlave İmar Planı sınırları içerisinde 268.92 hektar alan Sanayi Alanı olarak tanımlanmıştır. Çorlu İmar Planları'nın güneybatısında Tekirdağ yolu üzerinde yer alan toplam 243,28 hektarlık sanayi alanı 1/25000 Ölçekli Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planı'nda konut dışı kentsel çalışma alanı olarak planlanmıştır.

Kentsel Sosyal Altyapı Alanları olarak tanımlı alanlara ilişkin en önemli karar 1/25000 ölçekli Üst Ölçekli Plan'da İstanbul – Edirne Karayolu'nun üzerinde havaalanının güneyinde donatı alanı olarak planlanan alan sınırlarının aynen korunarak nazım plan aktarılması olmuştur.

Planlama alanında yer alan eğitim tesisi alanları kreş, ilköğretim, ortaöğretim, mesleki ve teknik öğretim tesisi alanları ile üniversite alanlarını kapsamaktadır. Planlama alanında 20,54 ha kreş alanı, 104,08 ha ilköğretim alanı, 53,11 ha ortaöğretim alanı bulunmaktadır. Bunların planlama alanı içerisinde kapladığı toplam alan 231,25 hektarı bulmaktadır.

Planlama alanında yer alan aktif kullanıma açık yeşil alanlar, parklar, rekreasyon alanları, kültür park, kent parkı ve bölge parkı bu kapsamdadır. Fuar alanı da bu kategoride değerlendirilmiştir. Planlama alanı genelinde, fuar alanı hariç, yeşil alan ve park kullanımına ayrılmış bu tür alanların toplam büyüklüğü 1600 hektara yaklaşmaktadır (1597,9 ha). Tablo 2.12'de 1/5000 ölçekli nazım imar planı alan dağılımı tablosu verilmiştir.

2.3.3. Çerkezköy 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı

Çerkezköy'de nazım imar planı 3 etapta yapılmıştır ve her etap için ayrı plan açıklama raporları oluşturulmuştur. Her etap değişik planlama sınırlarını ve mahalleleri kapsamaktadır.

2.3.3.1. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 1. etap nazım imar planı

Çerkezköy'de toplam konut alanları büyüklüğü 111,42 hektar olup, konut alanları toplam alan içerisinde oranı %15'dir. Konut yapıları alanda yer alan toplam 4737 adet yapının %64.83'ünü kapsamaktadır. Konut büyüklüğüne bakıldığında da konut büyüklüklerinin genellikle 1995 yılı ve sonrasında inşa edilmiş, 100 m^2 ve üzerinde ve 3 veya daha fazla odaya sahip olduğu görülmektedir.

Planlama alanında, ticaret alanlarının büyüklüğü toplam 45.49 hektar olup, çalışma alanının %6,13'ünü kapsamaktadır. Ticaret alanları genellikle konut + ticaret fonksiyonuna sahip alanlardır. Ticaret alanları; 9.56 hektar sadece ticarete hizmet eden alanlar, konut + ticaret alanları 35.93 hektar olarak ayrılmaktadır. Buna göre, toplam ticaret alanlarının %73.23'ünü oluşturan konut + ticaret alanları 35.93 hektar alan üzerinde yer alırken, sadece ticaret alanı olarak işlevlendirilen alanlar ticaret alanlarının %26.77'sini oluşturmakta ve 9.56'lık hektar bir alan üzerinde işlev görmektedir. Bu alanların yapılara dağılımlarına bakıldığında ise; konut + ticaret fonksiyonuna sahip 728 adet, sadece ticaret fonksiyonuna sahip 266 adet yapı olduğu görülmektedir.

Çalışma alanında park alanlarının toplam büyüklüğü 4,93 hektardır. Park alanları özellikle merkezde içlerinde çocuk oyun alanlarını da barındıran ve düzenlemesi yapılmış park alanlarıdır. Daha çok ada ortalarında, kamusal kullanıma açık ortalama 2000 m^2 büyüklüğünde park alanlarının planlama alanı bütünü içinde yüzdesi 0,66'dır.Tablo 2.13'de mevcut alansal arazi kullanım değerleri verilmiştir.

Tablo 2.12.1/5000 ölçekli nazım imar planı alan dağılımı tablosu

ARAZİ KULLANIM TÜRÜ	ALAN (M²)	ALAN (HA)	ORAN (%)
YÜKSEK YOĞUN YERLEŞİK KONUT ALANLARI	3134507.54	313.45	3.12
ORTA YOĞUN YERLEŞİK KONUT ALANLARI	4361027.47	436.10	4.34
AZ YOĞUN YERLEŞİK KONUT ALANLARI	1199468.96	119.95	1.19
YÜKSEK YOĞUN GELİŞME KONUT ALANLARI	613720.95	61.37	0.61
ORTA YOĞUN GELİŞME KONUT ALANLARI	884564.59	88.46	0.88
AZ YOĞUN GELİŞME KONUT ALANLARI	9160195.12	916.02	9.12
AFET İSKAN SAHASI	1514700.32	151.47	1.51
AĞAÇLANDIRILACAK ALAN	1308228.25	130.82	1.30
ASKERİ ALAN	6507661.69	650.77	6.48
ASKERİ GÜVENLİK BÖLGESİ	439934.24	43.99	0.44
BAKIM VE AKARYAKIT İSTASYONU	104831.69	10.48	0.10
BELEDİYE HİZMET ALANI	422886.01	42.29	0.42
BORSA HİZMET ALANI	29327.65	2.93	0.03
DEMİRYOLU	198159.59	19.82	0.20
DERE	374004.74	37.40	0.37
İBADET YERİ	219336.11	21.93	0.22
EĞİTİM TESİS ALANI	132233.26	13.22	0.13
ÖZEL EĞİTİM TESİS ALANI	74188.13	7.42	0.07
EMNİYET HİZMET ALANI	21574.66	2.16	0.02
FUAR ALANI	545600.22	54.56	0.54
HAVAALANI	2272092.96	227.21	2.26
İDARİ SOSYAL TESİS ALANI	37384.8	3.74	0.04
İLKÖĞRETİM TESİS ALANI	913957.7	91.40	0.91
JEOLOJİK - JEOTEKNİK RAPORUNA GÖRE İMARA AÇILACAK ALAN	165289.59	16.53	0.16
KONUT DIŞI KENTSEL ÇALIŞMA ALANI	2373929.99	237.39	2.36
KREŞ + ANAOKULU	93851.54	9.39	0.09
KÜÇÜK SANAYİ ALANI	442267.66	44.23	0.44
LOJİSTİK	1537912.22	153.79	1.53
MERA	112872.29	11.29	0.11
MESLEKİ VE TEKNİK EĞİTİM TESİS ALANI	263786.31	26.38	0.26
MEYDAN	72444.95	7.24	0.07
MEZARLIK	278979.75	27.90	0.28
ORTAÖĞRETİM TESİS ALANI	564602.76	56.46	0.56
ÖZEL ORTAÖĞRETİM TESİS ALANI	35511.95	3.55	0.04
OTOGAR	103182.96	10.32	0.10
OTOPARK	31846.87	3.18	0.03
PARK	12594600.55	1259.46	12.53
BÖLGE PARKI	3561917.26	356.19	3.54
KENT PARKI	46315.12	4.63	0.05
KÜLTÜR PARKI	23697.24	2.37	0.02
PAZAR ALANI	69823.07	6.98	0.07
REKREASYON ALANI	1420886.88	142.09	1.41
RESMİ KURUM ALANI	626771.33	62.68	0.62
SAĞLIK TESİS ALANI	664074.57	66.41	0.66
ÖZEL SAĞLIK TESİS ALANI	31911.93	3.19	0.03
SANAYİ	2689151.71	268.92	2.68
ARKEOLOJİK SİT ALANI	335224.03	33.52	0.33
SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİS ALANI	638695.25	63.87	0.64
ÖZEL SOSYAL VE KÜLTÜREL TESİS ALANI	1415.11	0.14	0.00
SPOR ALANI	1990723.67	199.07	1.98
SINIRLI TARIM ALANLARI	9282300.51	928.23	9.24
KORUNMASI GEREKLİ TAŞINMAZ KÜLTÜR VARLIĞI	7593.2	0.76	0.01
TEKNOLOJİ PARKI	25024.02	2.50	0.02
KENTSEL TEKNİK ALTYAPI	172660.02	17.27	0.17
TİCARET	3509554	350.96	3.49
TIR PARKI, KAMYON PARKI, GARAJLAR	18647.04	1.86	0.02
TARIMSAL NİTELİĞİ KORUNACAK ALAN	2350430.72	235.04	2.34
TRAFO	7349.77	0.73	0.01
TRAFO MERKEZİ	16203.84	1.62	0.02
TURİZM TESİS ALANI	29092.37	2.91	0.03
ÜNİVERSİTE	2929184.83	292.92	2.92
YOLLAR	16889721.19	1688.97	16.81
TOPLAM	**100479034.72**	**9326.3**	**100.00**

Tablo 2.13. Mevcut alansal arazi kullanım değerleri (Çerkezköy Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2007)

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oran (%)
Konut alanı	111.42	15.00
Konut+ticaret alanı	35.93	4.84
Konut + depo alanı	2.53	0.34
Konut + küçük sanayi alanı	0.46	0.06
Ticaret alanı	9.56	1.29
Sanayi alanı	0.44	0.06
Küçük sanayi alanı	1.61	0.22
Depo alanı	3.16	0.43
Terminal alanı	0.05	0.01
Pazar alanı	1.92	0.26
Askeri alanı	2.06	0.28
Bha (Belediye Hizmet Alanı	0.51	0.07
Resmi kurum alanı	2.01	0.27
Sağlık alanı	0.84	0.11
Sosyal tesis alanı	1.42	0.19
Dini tesis alanı	1.48	0.20
Yurt alanı	0.47	0.06
Kreş alanı	0.02	0.00
İlköğretim alanı	6.02	0.81
Ortaöğretim alanı	5.11	0.69
Yükseköğretim alanı	0.33	0.04
Park	4.93	0.66
Spor alanı	3.09	0.42
Mezarlık	3.13	0.42
Sera alanı	0.10	0.01
Trafo alanı	0.40	0.05
Tay alanı	0.01	0.00
İnşaat alanı	13.48	1.81
Temel alanı	1.40	0.19
Boş alan	378.28	50.91
Yollar	150.82	20.30
Toplam	**742,99**	**100**

2.3.3.2. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 2. etap nazım imar planı

Planlama toplam konut alanları büyüklüğü 23,43 hektar olup, konut alanları toplam alan içerisinde oranı %15,80'dir. Konut yapıları alanda yer alan toplam 728 adet yapının %76,23'ünü kapsamaktadır.

Planlama alanında, ticaret alanlarının büyüklüğü toplam 6,04 hektar olup, çalışma alanının %4,07'sini kapsamaktadır. Ticaret alanları genellikle konut + ticaret fonksiyonuna sahip alanlardır. Ticaret alanlarında; 2,02 hektar sadece ticarete hizmet eden alanlar, konut + ticaret alanları 4,02 hektar olarak ayrılmaktadır. Buna göre, toplam ticaret alanlarının %66,56'sını oluşturan konut + ticaret alanları 4,02 hektar alan üzerinde yer alırken, sadece ticaret alanı olarak işlevlendirilen alanlar ticaret alanlarının %33,44'ünü oluşturmakta ve 2,02 hektar bir alan üzerinde işlev görmektedir. Bu alanların yapılara dağılımlarına bakıldığında ise; konut + ticaret fonksiyonuna sahip 85 adet, sadece ticaret fonksiyonuna sahip 59 adet yapı olduğu görülmektedir.

Çalışma alanında park alanlarının toplam büyüklüğü 4,48 hektardır. Daha çok ada ortalarında, kamusal kullanıma açık, ortalama 2000 m^2 büyüklüğünde park alanlarının planlama alanı bütünü içinde yüzdesi 3,02'dir.

Planlama alanında yer alan eğitim tesisleri: ilköğretim, ortaöğretim tesisleridir. Alanda yer alan eğitim tesisleri toplam 1,70 hektar alan üzerinde yer almakta ve bu alansal büyüklük alanın %1,15'ini kaplamaktadır.Tablo 2.14'de 1. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri verilmiştir.

2.3.3.3. Çerkezköy 1/5000 ölçekli 3. etap nazım imar planı

Çerkezköy'de toplam konut alanları büyüklüğü 7,44 hektar olup, konut alanları toplam alan içerisinde oranı %0,95'dir. Konut yapıları alanda yer alan toplam 153 adet yapının %55,56'sını kapsamaktadır. Planlama alanında, ticaret alanlarının büyüklüğü toplam 1,12 hektar olup, çalışma alanının %0,14'ünü kapsamaktadır. Bölge henüz yapılaşmanın olmadığı boş alanları kapsamaktadır.

Bölgede yer alan ticaret alanları Çerkezköy merkezi dışında gelişmeye başlayan konut alanlarına hizmet eden ticaret alanlarıdır. Bu alanda yer alan ticaret alanları dağınık bir

yapıda gelişen saf ticaret alanlarıdır. Bu alanların yapılara dağılımlarına bakıldığında ise; ticaret fonksiyonuna sahip 9 adet yapı olduğu görülmektedir.

Tablo 2.14. 1. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri

Adı	Alan (hektar)	Oran (%)
Askeri	0.16	0.11
Boş	67.12	45.26
Depo	0.38	0.26
Dini tesis	0.12	0.08
İlköğretim	0.95	0.64
İnşaat	0.86	0.58
Konut+depo	0.07	0.05
Konut+ticaret	4.02	2.71
Konut	23.43	15.80
Küçük sanayi	0.11	0.07
Ortaöğretim	0.75	0.51
Orman	1.45	0.98
Park	4.48	3.02
Resmi kurum	0.46	0.31
Temel	0.23	0.16
Ticaret	2.02	1.36
Trafo	0.13	0.09
Yıkık	0.25	0.17
Yol	41.32	27.86
Toplam	**148.31**	**100**

Çalışma alanında konut alanlarının gelişme aşamasında olması nedeni ile park alanları bulunmamaktadır. Bölgedeki konut alanları park gereksinimlerini bölgenin kuzeyinde yer alan merkez bölgesi ve istasyon mahallesindeki yerleşik alanda yer alan park alanlarından karşılamaktadır. Çalışma alanının %94,06 gibi yüksek bir değerle 739,85 hektar alan boş alanları kapsamaktadır. Tablo 2.15'de 3. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri verilmiştir.

Tablo 2.15. 3. etap mevcut alansal arazi kullanım değerleri

Fonksiyon	Alan (hektar)	Oran (%)
Konut	7.44	0.95
Konut + depo	0.86	0.11
Ticaret	1.12	0.14
Depo	0.82	0.10
Resmi kurum	0.02	0.01
Sosyal tesis	0.07	0.01
Dini tesis	0.13	0.02
Ahır	2.11	0.27
Trafo	0.11	0.01
Tay	0.23	0.03
İnşaat	1.06	0.13
Temel	0.38	0.05
Yıkık	0.28	0.04
Akaryakıt	1.04	0.13
Boş	739.85	94.06
Mezarlık	2.78	0.35
Spor	0.07	0.01
Yol	28.06	3.57
Toplam	**786.03**	**100.00**

2.4. SOSYAL VE DEMOGRAFİK ÖZELLİKLER

Tekirdağ'da İli'nde 2013 yılı itibariyle ilçe sayısı 11'e çıkmıştır. Ayrıca nüfusu 2013 yılına göre 874.475 olup 2013 yılı itibariyle Tekirdağ İli'nin en kalabalık ilçesi 225.540 ile Çorlu ilçesi iken en az nüfusa sahip ilçesi ise 22.816 ile Marmaraereğlisi ilçesidir. Tekirdağ il merkezinin diğer ilçe merkezlerine uzaklıkları Çorlu 37 km, Çerkezköy 62 km, Saray 82km, Muratlı 25 km, Hayrabolu 52 km, Malkara 60 km, Marmaraereğlisi 38 km, Şarköy 84 km. biçimindedir (Trakyanet, 2015).

Tekirdağ'ın nüfus olarak büyüme eğilimi İstanbul Metropoliten Alanı'na ve Silivri'ye olan yakınlığı sebebi ile her geçen gün artmaktadır. Gelecekte Silivri ve Tekirdağ arasında artan nüfus ile birlikte fonksiyonel bir bütünlük oluşacağı öngörülmektedir. Mekânsal olarak genişleme ve artan fiziksel yakınlık iki yerleşme arasındaki mekânsal, kültürel ve soysal etkileşim miktarını arttıracak ve daha fazla ilişki kurulmasını sağlayacaktır. Tablo 2.16'da Tekirdağ il ve ilçelerinin nüfus durumu gösterilmiştir.

Tablo 2.16. Tekirdağ ili 2013 yılı nüfus durumu (TÜİK,2013)

İlçe merkezleri	Erkek	Kadın	TOPLAM
Süleymanpaşa (Merkez)	91.534	87.705	179.239
Çorlu	115.759	109.781	22.554
Çerkezköy	5.911	54.024	113.134
Kapaklı	4.474	41.158	85.898
Ergene	29.357	2.743	56.787
Malkara	27.194	26.099	53.293
Saray	24.064	23.107	47.171
Hayrabolu	17.552	16.287	33.839
Şarköy	15.141	14.853	29.994
Muratlı	1.378	12.984	26.764
Marmaraereğlisi	11.918	10.898	22.816
TOPLAM	**450.149**	**424.326**	**874.475**

Tablo 2.16'da görülmektedir ki, 11 ilçeden oluşan şehirde Süleymanpaşa ve Çorlu'nun nüfus açısından baskındır. İl geneli nüfusunun milyona yaklaştığı görülmektedir ve zamanla artacağı öngörülmektedir. Tablo 2.17'de Tekirdağ İli'nin yılara göre nüfus değişimleri gösterilmiştir.

Tablo 2.17. Yıllara göre Tekirdağ İli nüfus durumu (TÜİK, 2013)

					Erkek		Kadın	
Yıl	Toplam	Değişim	Sıra	Oran	Kişi	Oran	Oran	Kişi
1965	287.381	—	44	%0.92	150.140	%52.2	%47.8	137.241
1970	302.946	%5	49	%0.85	159.917	%52.8	%47.2	143.029
1975	319.987	%6	54	%0.79	170.643	%53.3	%46.7	149.344
1980	360.742	%13	49	%0.81	193.734	%53.7	%46.3	167.008
1985	402.721	%12	47	%0.79	218.786	%54.3	%45.7	183.935
1990	468.842	%16	42	%0.83	250.743	%53.5	%46.5	218.099
2000	623.591	%33	36	%0.92	326.399	%52.3	%47.7	297.192
2007	728.396	%17	27	%1.03	375.703	%51.6	%48.4	352.693
2008	770.772	%6	25	%1.08	398.898	%51.8	%48.3	371.874
2010	798.109	%2	24	%1.08	406.744	%51	%49	391.365
2013	874.475	%3	23	%1.14	450.149	%51.5	%48.5	424.326

Tablo 2.17'de görülmektedir ki, 50 yıllık bir zaman dilimi içerisinde Tekirdağ devamlı olarak büyümüştür ve bu büyüme hala devam etmektedir. Büyüme hızı 1980 ve 2005 yılları arasında hızlıdır. Daha sonra büyümeye devam etse de aynı ivmeye sahip değildir.

Tekirdağ nüfus artışına İl Çevre Düzeni Planlama Çalışmalarında değinilmiş olup 2023 yılı için nüfus tahminleri ve projeksiyonları yapılmıştır. Tablo 2.18'de Tekirdağ nüfus projeksiyon çalışmaları gösterilmiştir.

Tablo 2.18. Tekirdağ ili projeksiyon nüfusu (İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2011)

İlçeler	2000 Nüfusu	2007 Nüfusu	2023 Projeksiyon Nüfusu (Doğal Nüfus Artışına Göre)	2023 Plan Nüfusu
Merkez	142105	161136	207147	286250
Çerkezköy	82685	131723	173348	405100
Çorlu	179.033	225244	297684	600000
Hayrabolu	40130	36942	40396	46700
Malkara	59125	56484	64550	70950
Marmaraereğlisi	19955	16970	30658	86000
Muratlı	26681	25962	30004	62000
Saray	41217	44540	55401	85200
Şarköy	32660	29395	35715	41000
Toplam	**623591**	**728396**	**934903**	**1683200**

İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu'na göre İl nüfusu 2023 yılında 1.683.200' ulaşacaktır. Çorlu nüfusu 600.000'e ulaşarak en yüksek nüfusa sahip yerleşme olacaktır. Merkez nüfusu 300,000'e yaklaşacak olup Çerkezköy nüfusu da 400.000'e ulaşacaktır. İlçeler ile ilgili detaylı nüfus ev projeksiyon bilgileri 1. Ara raporda bulunabilir.

2.5. TEKİRDAĞ ULAŞIM ANA PLAN VERİLERİ

Bu bölümde, 2012 yılında Tekirdağ Belediyesi tarafından özel sektöre yaptırılan (TUMAP, 2012) kısaca toplu taşıma açısından özetlenmiştir. Yapılan planlama Tekirdağ BB sınırları için değil Tekirdağ merkez yani bugünkü Süleymanpaşa ilçesi sınırlarını kapsayacak şekilde hazırlanmıştır.

Tekirdağ Ulaşım Ana Planı hedefleri;

- İnsanlar ve yüklerin emniyetli ve etkin bir şekilde hareketini sağlayan,
- Bütün ulaşım türleri dengeli, bütünleşik, çok-türlü,
- Mevcut ve gelecekteki kullanıcılar için güvenli,
- Toplum karakterine, sosyokültürel etkilere ve doğal kaynaklara duyarlı,
- Ekonomik büyümeyi destekleyen, gelişim ve büyümeden kaynaklanan talepleri öngören, sürdürebilir,
- Mevcut en iyi teknoloji ve yenilikler kullanılarak sürdürülen, optimize edilmiş ve genişletilen,
- Finansal-fizibilitesi olan,
- Lokal ve bölgesel olarak koordine edilmiş,
- Etkin bir ulaşım, arazi kullanımı ve akıllı büyüme planlama yöntemlerine dayanan bir ulaşım sistemi olarak açıklanmıştır.

Hane halkı anketlerinin tamamlanması ile konut durumu, gelir, araç sahipliği nüfus, öğrenci sayıları ve ehliyet sahipliği gibi pek çok demografik veri elde edilmiştir. Tablo 2.19'da hane halkı anketleri çalışmasında saptanan brüt ve net hareketlilik oranları görülmektedir. Buna göre Tekirdağ'da saptanan brüt hareketlilik oranı 1,62 ve net hareketlilik oranı 2,39'dır.

Tablo 2.19. Hane halkı anketleri

Yolculuk Amacı	Brüt Hareketlilik Oranı	Net hareketlilik Oranı
Ev Uçlu İş	0.5	1.96
Ev Uçlu Okul	0.39	2.11
Ev Uçlu Diğer	0.6	2.06
Diğer	0.13	1.5
Toplam Yolculuklar	**1.62**	**2.39**

Tablo 2.20. Yolculukların amaçlarına göre dağılımı

Yolculuk Amacı	Yolculuk Sayısı	Oran (%)
Ev Uçlu İş	73.697	30,8
Ev Uçlu Okul	58.139	24,3
Ev Uçlu Diğer	88.429	36,9
Diğer	19.105	8,0
Toplam Yolculuklar	**239.370**	**100**

Yolcuların hangi zonlar arasında ne kadar yolculuk yaptıkları kadar bu yolculukları hangi ulaşım türleri ile gerçekleştirdikleri de önemlidir. Bu nedenle bu veriye ulaşmak için hane halkı anketlerinde gerekli sorular sorulmaktadır. Tekirdağ merkez ilçede yolcuların mahalleler arası yolculukları hangi ulaşım türleri ile yaptıkları tespit edilmiştir. Tablo 2.21'de yolculukların araç türlerine göre dağılımı gösterilmiştir.

Tablo 2.21. Yolculukların araç türlerine göre dağılımı

Araç Türleri	Sayı	Oran (%)
Yaya	2598	70.59
Otomobil	39	1.07
Servis	0	0.00
Özel Halk Otobüsü	650	17.65
Minibüs/Dolmuş	394	10.70
Taksi	0	0.00
Motosiklet	0	0.00
Bisiklet	0	0.00
Panelvan/kamyonet	0	0.00
Feribot	0	0.00
Diğer (Tır, Kamyon, Vb)	20	0.53
Toplam	**3680**	**100.00**

2.6. TOPLU TAŞIMA SİSTEMLERİ İŞLETME ÖZELLİKLERİ

2.6.1.Süleymanpaşa

Süleymanpaşa kent merkezinde toplu taşıma hizmetleri minibüsler (M plakalı), otobüsler, personel servisleri (S plakalı) ve öğrenci servisleri (J plakalı) ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak ticari taksi (T plakalı) faaliyetlerine de bu bölümde değinilmektedir. İlçe genelinde faal olan ve faal olmayan toplu taşıma araçlarının sayıları Tablo 2.22'de verilmektedir.

Tablo 2.22. Süleymanpaşa ilçesi plaka sayım cetveli

	T Plakalar	M Plakalar	S Plakalar	J Plakalar
Faal olan	274	296	128	215
Faal olmayan	0	0	209	18
Toplam	**274**	**296**	**337**	**233**

Tablo 2.22 incelendiğinde, minibüs ve ticari taksilerin tamamının faal olarak taşımacılık yaptığı görülmektedir. Ancak personel ve okul servislerinin bir kısmının faal olarak taşımacılık yapmadığı dikkati çekmektedir. İlçe merkezinde taşımacılık yapılan otobüs ve minibüs hatlarının güzergahları Şekil 2.8'de verilmiştir.



Şekil 2.8. Süleymanpaşa'da taşımacılık yapılan otobüs ve minibüs güzergahları

Şekil 2.8 incelendiğinde, kent merkezindeki toplu taşıma güzergahlarının büyük kısmında otobüs ve minibüs güzergahları çakışmaktadır. Buna ek olarak, kent merkezi genelinde halk otobüslerinin minibüslere göre daha geniş bir yol ağında taşımacılık yaptığı görülmektedir.

2.6.1.1. Özel halk otobüsleri

Tekirdağ Merkez yani Süleymanpaşa İlçesi'nde 16 hatta toplam 70 özel halk otobüsü işletilmektedir. Söz konusu otobüs hatlarının Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'nca onayı verilen ilaveler ile birlikte güzergahları Şekil 2.9'da görülmektedir.



Şekil 2.9. Özel halk otobüsü güzergahları

Tablo 2.23'te 16 hat üzerinden işletilen özel halk otobüslerinin güzergâhları ve hatlarda kullanılan otobüs sayıları verilmiştir. Tablo 2.23'te Süleymanpaşa İlçesi için otobüs güzergâhları ve araç sayıları verilmiştir.

Tablo 2.23. Otobüs güzergâhları ve araç sayıları

Hat No	Güzergah	Araç Sayısı
1	Otogar, Hükümet Cad, Şaraphane Cad, Atatürk Bulvarı, Kumbağ Cad, Altınova Mah, İsmail Hakkı Güngör Cad, Bağlar Yurdu Cad, İzmir Sk, Çakır Sk, Kazak Sk, Şirin Soylu Sk, Gözde Sk, Çiftler Sk, Gazi Hasan Paşa Cad, Otogara Dönüş.	4
2	Otogar, Fatih Sultan Mehmet Blv, Değirmenaltı Mah, Adnan Karaevli Cad, Bahçeköy Sitesi, Namık Kemal Mah, N.K.Ü. Yurtkur, Otogara Dönüş, Hükümet Cad, Köprübaşı.	6
3	Otogar, Fatih Sultan Mehmet Blv. Hürriyet Mah, Rüştü Ökeler Cad, Necip Fazıl Kısakürek Cad, Öğretmenler Cad, Müjgan Kalelioğlu Cad, Tepebaşı Sk, Öğretmenler Cad, Otogara Dönüş, Hükümet Cad, Köprübaşı.	6
4	Otogar, Hükümet Cad, Hayrabolu Cad, Karadeniz Mah, Trabzon Cad, Huzurevi, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogara.	2
5	Otogar, Hükümet Cad, Çınarlı Mah, Çınarlı Cad, Tandoğan Cad, Kayın Sk, Mera Sk, Süs Kirazı Sk, Vefa Sk, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogara.	3
6	Otogar, Çarşı, Şehitler Sk, Aydoğdu Mah, Nergis Sk, Akasya Sk, Yavuz Sultan Selim Cad, Çınarlı Mah, Osman Kavrakoğlu Sk, Tepe Değirmenler Cad, Meşe Sk, Şehit Osman Cad, Dönüş Aydoğdu Mah, Otogar.	3
7	Otogar, Hükümet Cad, 100. Yıl Mah, Uğur Mumcu Cad, Yıldırım Cad, Yeni Sanayi Cad, Yeni Sanayi Sitesi, Atatürk Kapalı Spor Salonu, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogara.	6
8	Otogar, Gündoğdu Mah, İsmail Yazıcı Cad, S.G.K., Çarşı, Hükümet Cad, Ekrem Tantı Cad, Adnan Kahveci Cad, Yeni Sanayi Sitesi, Belediye Gençlik Merkezi, Dönüş Aynı Güzergahtan Otogar.	5
9	Gündoğdu Mah, Çiftlikönü Cad, İsmail Yazıcı Cad, S.G.K. Halk Eğitim Merkezi, Soğukkuyu, Yunusbey Cad, Evliya Çelebi Cad, Muratlı Cad, Zafer Mah, Aydoğdu Mah, Köprübaşı, Esra Sokak, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogar.	4
10	Otogar, Çarşı, Muratlı Cad, Devlet Hastanesi, Göçmen Konutları, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogar.	4
11	Otogar, Fatih Sultan Mehmet Blv, Bahçelievler Mah, TOKİ Konutları, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogar, Çarşı, Yapı Kredi Önünden Dönüş.	5
12	Otogar, Hükümet Cad, Şaraphane Cad, Mumcu Çeşme Cad, 100. Yıl Mah, Işıklı Kavşaktan, Onursal Sokak, Ziraat Sokak, Barış Sokak, Barbaros Cad, N. K. Ü. Araştırma Hastanesi, Altınova Mah, Gazi Hasan Paşa Cad, Avşar Sk, Bilgin Sk, İsmail Oğan Sk, Ülkü Sk, Gözde Sk, Çiftler Sk, Gazi Hasan Paşa Cad, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogara.	4
13	Otogar, Atatürk Bulvarı, Baykallar Kavşağı, Mavi Su Sk, Kuzey Ece Sk, Bağlar Yurdu Cad, Çandarlı İbrahim Paşa Cad, Fatih Anadolu Lisesi Önünden, Kayı Köyü Yolu, Sevgi Evleri, Dönüş Aynı Güzergahtan Otogara, Hükümet Caddesi, Köprübaşı.	4
14	Otogar, Fatih Sultan Mehmet Blv, N.K.Ü. Bahçelievler Mah, Gazioğlu Köyü Kavşağı, Salat Yağ. Fabrikası Kavşağı, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogar, Hükümet Cad, Yapı Kredi Bankası Önünden Dönüş.	4
15	Otogar, Hükümet Cad, Hayrabolu Cad, Karadeniz Mah, Göçmen Konutları, Toki, Dumansız Sanayi, Yeni Otogar, Dönüş Aynı Güzergâhtan Otogar.	4
16	Namık Kemal Mah, N.K.Ü., Yurtkur, Fatih Sultan Mehmet Blv, Şehit Serkan Tuban Cad, Öğretmenler Cad, Necip Fazıl Kısakürek Cad, Hürriyet Mah, Rüştü Ökeler Cad, Fatilı Sultan Mehmet Blv, 100. Yıl Mah, Atatürk Bulvarı, Altınova Mah, Gazi Hasan Paşa Cad, İkinci Köprüden Dönüş Aynı Güzergâhtan, Tepebaşı Sok, Namık Kemal Mah, N.K.Ü. Tepekent Sitesi.	6

Tablo 2.24'de özel halk otobüsü güzergâhlarının uzunlukları görülmektedir.

Tablo 2.24. Güzergâh uzunlukları

Hat no	Uzunluk (m)	Sefer Süresi (dk)
1	17.000	60
2	18.400	55-58
3	14.100	48-60
4	16.000	60
5	8.000	50
6	6.700	30-50
7	12.600	55-60
8	14.100	60-70
9	12.800	56-60
10	16.000	50-54
11	21.400	60
12	15.600	60-66
13	13.900	55-60
14	35.000	70-80
15	12.500	55-60
16	30.200	60-80

Tablo 2.24 incelendiğinde özel halk otobüsleri tarafından taşımacılık yapılan toplu ulaşım ağının toplamda yaklaşık 264 km olduğu, en kısa güzergahın yaklaşık 6.7 kilometrelik mesafe ile 6 numaralı hatta ait olduğu, en uzun güzergahın ise yaklaşık 35 km ile 14 numaralı hatta ait olduğu görülmektedir. Elektronik veri toplama sisteminden alınan ve 01.11.2014 – 30.11.2014 tarihleri arasında özel halk otobüsü hatlarında gerçekleşen yolculuklar Tablo 2.25'de özetlenmiştir.

Tablo 2.25. Özel halk otobüsü hatlarındaki yolculuk sayıları

Hat No	İlk Biniş	Aktarma	Toplam	%
1	80797	4181	84978	7.23
2	186898	8365	195263	16.62
3	164036	10785	174821	14.88
4	21555	1101	22656	1.93
5	26008	2088	28096	2.39
6	7974	785	8759	0.75
7	191621	10023	201644	17.17
8	50586	1862	52448	4.46
9	48512	4069	52581	4.48
10	32628	2939	35567	3.03
11	68910	8005	76915	6.55
12	101109	5409	106518	9.07
13	47555	3369	50924	4.34
14	4057	785	4842	0.41
15	57632	3155	60787	5.17
16	17895	0	17895	1.52
Toplam	**1107773**	**66921**	**1174694**	**100.00**

Tablo 2.25 incelendiğinde özel halk otobüslerinde yapılan yolculuk sayıları açısından 2, 3 ve 7 numaralı hatların öne çıktığı görülmektedir. Söz konusu üç hattaki yolculuklar, tüm hatlardaki yolculukların yaklaşık %48'ini oluşturmaktadır. 6 ve 14 numaralı hatlardaki yolculukların ise %1'in altında kaldığı dikkati çekmektedir.

2.6.1.2. Minibüsler

Süleymanpaşa ilçe merkezi ve bağlı mahallelerde taşımacılık yapan ve bir ara toplu taşımacılık türü olarak ele alınan minibüs hatları, yedi farklı kooperatif tarafından işletilmektedir. Bu kooperatifler 11, 25, 33, 48, 49, 85 ve 115 numaralı kooperatiflerdir. Söz konusu kooperatiflerin taşımacılık yaptığı toplu taşıma ağı Şekil 2.10'da verişmiştir.



Şekil 2.10. Minibüs güzergâhları

Söz konusu kooperatiflerden 25, 33 ve 48 numaralı olanlar yalnızca bir güzergah üzerinde işletmecilik yaparken, 49, 85 ve 115 numaralı kooperatifler 2'şer, 11 numaralı kooperatif ise 3 güzergahta taşımacılık yapmaktadır. Ulaşım dairesince sağlanan bilgiler ışığında oluşturulan minibüs taşımacılığına ilişkin özet veriler Tablo 2.26'da verilmiştir.

Tablo 2.26. Minibüs hatları ve araç sayıları

Kooperatif	Hat	Güzergâh	Araç Sayısı	Uzunluk (km)
S.S.11	11-1	Çarşı-Değirmenaltı-NKÜ-Tepekent	56	12.1
	11-2	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur		7.8
	11-3	Çarşı-Trakyabirlik-Yenice Belediyesi		19.8
S.S.25	25-1	Çarşı-100. Yıl Mh.-Yeni Sanayi	13	8.1
S.S.33	33-1	Çarşı-Altınova Mh.	15	9.0
S.S.48	48-1	Çarşı-Hürriyet Mh.-Üstyol	8	6.2
S.S.49	49-1	Çarşı-Karadeniz Mh.	28	10.0
	49-2	Çarşı-Çınarlı Mh.		7.6
S.S.85	85-1	Çarşı-Aydoğdu Mh.	21	7.2
	85-2	Çarşı-Muratlı Cd.-Göçmenevleri		9.0
S.S.115	115-1	Çarşı-100. Yıl Mh.-Üstyol	20	8.0
	115-2	Çarşı-100. Yıl Mh.-Altyol		4.45
S.S.10	10-1	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	52	
S.S.18	18-1	Çarşı-Naip	15	

Tablo 2.26 incelendiğinde en fazla araç sayısına sahip kooperatifin 56 araçlık filo ile 11 numaralı kooperatif olduğu görülmektedir. Aynı zamanda toplam güzergah uzunluğu olarak 11 numaralı kooperatif 3 farklı güzergahta toplam 39.7 kilometrelik mesafede toplu taşımacılık yapmaktadır. 8 araçlık filo ile en az sayıda araca sahip olan 48 numaralı kooperatif ise 6.2 kilometrelik güzergahta taşımacılık yapmaktadır. Güzergâh uzunlukları Ulaşım Dairesi tarafından sağlanan harita ve çizimlerden elde edilmiş olup bu uzunluklar yaklaşık olarak doğrudur. Söz konusu uzunluklar geçmiş tarihlerde alınan İl Trafik Komisyonu kararları ile zaman zaman revize edilmiş ve talebe daha iyi cevap verebilmek amacıyla bazı hatlarda ilave güzergâhlar oluşturulmasına karar verilmiştir. Ayrıca, bazı hatların kendilerine verilen güzergâhlara uymadıkları ve talebin düşük olduğu bölgelerde güzergâhlarını kısalttıkları tespit edilmiştir.

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi toplu taşıma talebini karşılamak amacıyla ağırlıklı olarak özel halk otobüslerini ve şehir içi minibüsleri kullanmaktadır. Özel Halk Otobüslerinden sonra ve kimi yerlerde daha ağırlıklı olmak üzere minibüsler kentin seyahat yükünün önemli bir bölümünü üstlenmiş durumdadır. Toplamda 7 ayrı kooperatif çatısı altında hizmet sunan minibüsler 11, 25, 33, 48, 49, 85 ve 115 numaralı kooperatiflerden oluşmaktadırlar. Kooperatiflerin işletmekte olduğu hat sayısı 13 olup 25 ve 33 numaralı kooperatiflerde tek minibüs hattı diğerlerinde ise ikişer minibüs hattı çalışmaktadır. Toplu ulaşım durakları ile ortak durak noktalarını kullanan minibüsler ayrıca yapısı itibariyle talebe bağlı olarak yol kenarı noktalarında indirme bindirme yapabilmektedir. Tablo 2.27'de gösterilen kooperatiflere ait araç sayısı bilgileri ve sefer ve yolculuk bilgileri Tekirdağ Ulaşım Ana Planı çalışmaları sırasında kooperatif başkanlarıyla yapılan toplantıdaki beyanlara dayanarak özetlenmiştir.

Tablo 2.27. Minibüs kooperatifleri güzergah sefer ve yolcu bilgileri (TUMAP, 2012)

Kooperatif No	Kooperatif Adı	Güzergah	Araç sayısı	Araç Türü	Sefer Bilgileri		Sefer Süresi (dak)		Günlük Araç Başına Taşınan Yolcu Sayısı
					Saat Aralığı	Sefer Aralığı (Dak)	Çarşı-Son nokta	Son Nokta - Çarşı	
11	Tekirdağ Şehir İçi Miniüs Yolcu Taşıma Kooperatifleri	Çarşı - Yeşilköy - Kentkur	14	14+1	06:45-09:00	3	15	15	400
					09:00-11:00	5			
					11:00-14:00	6			
					14:00-17:30	5			
					17:30-20:00	6			
					20:00-00:30	15			
11		Çarşı - Değirmenaltı - NKÜ - Tepekent	14	14+1	06:45-09:00	3	18	18	400
					09:00-11:00	5			
					11:00-14:00	6			
					14:00-17:30	5			
					17:30-20:00	6			
					20:00-00:30	15			
11		Çarşı - Trakya Birlik	14	14+1	06:45-09:00	3	18	18	400
					09:00-11:00	5			
					11:00-14:00	6			
					14:00-17:30	5			
					17:30-20:00	6			
					20:00-00:30	15			
25	Tekirdağ Yeni San. Oto. Min. Tol. Taş. Koop.	Çarşı-100. Yıl Mahallesi- Yeni Sanayi	13	14+1	07:00-20:00	6	18	24	150-200
					20:00-00:30	15			
33	Altınova Min. Koop.	Çarşı Altınova Mahallesi	15	14+1	06:30-20:00	4	22	22	300
					20:00-00:30	15			
48	Özçiftlik Min. Yol. Taş. Koop.	Çarşı - Hürriyet Mahallesi (Üst yol)	4	14+1	07:00-20:00	10	18	18	250
					20:00-00:30	15			
48	Tekirdağ Şehir İçi Minibüs Oto. Yol. Taş. Mot. Koop.	Çarşı-Altbaykallar (Altyol)	4	14+1	07:10-20:00	10	12	12	250
					20:00-00:00				
49		Çarşı-Karadeniz Mahallesi	15	14+1	06:30-20:00	6	25	25	130-140
					20:00-00:30	10			
49		Çarşı Çınarlı Mahallesi	13	14+1	06:30-20:00	6	20	23	140-150
					20:00-00:30	10			
85	Aydoğdu Şehiriçi Min. Yol. Taş. Koop.	Çarşı - Aydoğdu Mahallesi	14	14+1	06:40-20:30	6	25	25	130-150
					20:30-00:30	15			
85		Çarşı - Muratlı Caddesi - Göçmenevleri	7	14+1	06:40-20:30	6	15	25	130-150
					20:30-00:30	15			
115	Beyaz Kelebekler Şehiriçi Min. Yol. Taş. Koop.	Çarşı - 100. Yıl Mahallesi	10	14+1	06:00-20:00	3	15	15	140-150
					20:00-00:30	8			
115		Çarşı - 100.Yıl Mahallesi (Üst Yol)	10	14+1	06:00-20:00	3	15	15	140-150
					20:00-00:30	8			

Tablo 2.27 incelendiğinde görülmektedir ki, kooperatiflerin araç sahiplikleri açısında, 56 minibüse sahip 11 numaralı kooperatif ilk sırada gelmektedir. Diğer yandan Tekirdağ Ulaşım Ana Planı verilerine göre 11 numaralı kooperatif bu araçların sadece 42 tanesini gün içersinde kullandığını ve 14 tanesini dönüşümlü olarak dinlendirdiğini ifade etmiştir. Çarşı-Karadeniz Mahallesi ve Çarşı- Aydoğdu Mahallesi hatları tek yönde 25 dakika ile sefer süresi en uzun seyahat süresine sahip hatlardır. Günlük araç başına taşınan yolculara bakıldığında ise 11 numaralı kooperatifin Çarşı-Yeşilköy-Kentkur ve Çarşı-Değirmenaltı-NKÜ-Tepekent hatlarının en fazla yolcu taşıyan hatlar olduğu görülmektedir. Minibüsler ile taşınan araç başına ortalama günlük yolcu sayısı dağılımına göre en yoğun hatlar 11 numaralı kooperatif hattıdır.

2.6.2. Çorlu

Çorlu ilçesinde toplu taşıma hizmetleri minibüsler (M plakalı), otobüsler, personel servisleri (S plakalı) ve öğrenci servisleri (J plakalı) ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak ticari taksi (T plakalı) faaliyetlerine de bu bölümde değinilmektedir. İlçe genelinde faal olan ve faal olmayan toplu taşıma araçlarının sayıları Tablo 2.28'de verilmiştir.

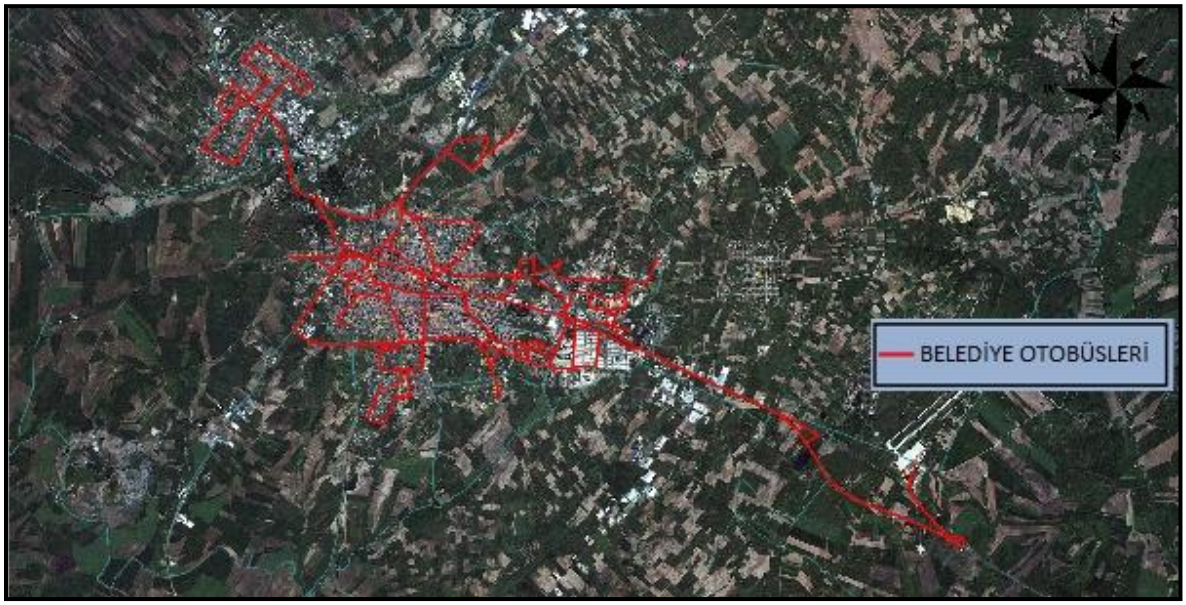
Tablo 2.28. Çorlu ilçesi plaka sayım cetveli

	T Plakalar	M Plakalar	S Plakalar	J Plakalar
Faal olan	323	40	1217	275
Faal olmayan	0	0	278	25
Toplam	**323**	**40**	**1495**	**300**

Tablo 2.28 incelendiğinde, minibüs ve ticari taksilerin tamamının faal olarak taşımacılık yaptığı görülmektedir. Ancak personel ve okul servislerinin bir kısmının faal olarak taşımacılık yapmadığı dikkati çekmektedir.

2.6.2.1. Belediye otobüsleri

Çorlu İlçesi'nde 13 otobüs hattı planlanmış olup bunlardan 11'i faal olarak işletilmektedir. 11 ve 12 numaralı hatların kurulması için Belediye Meclisi kararı alınmış olmasına rağmen henüz bu hatlarda taşımacılık hizmeti verilmemektedir. Ayrıca, 10 numaralı hat kendi içinde 2 farklı güzergâhta işletilmektedir. Söz konusu 11 hatta 86 belediye otobüsü ile hizmet verilmektedir. Söz konusu otobüs hatlarının Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'nca onayı verilen ilaveler ile birlikte güzergâhları Şekil 2.11'de görülmektedir.



Şekil 2.11. Otobüsü güzergâhları

Şekil 2.11'de harita üzerinde güzergâhları verilen otobüs hatlarının başlangıç ve varış noktaları, tur süreleri ve güzergâh mesafeleri Tablo 2.29'de verilmiştir.

Tablo 2.29. Otobüs hatlarına ilişkin genel bilgiler

Hat No	Gidiş	Dönüş	Gidiş süresi (dk)	Dönüş süresi (dk)	Gidiş mesafesi (km)	Dönüş mesafesi (km)
1	Yeşiltepe Mah. - Emlak K.	Emlak K. - Yeşiltepe Mah.	35	45	9.5	15.5
2	Gölbaşı - Sağlık Mah.	Sağlık Mah. Gölbaşı	45	35	17	14
3	Havuzlar - Çorlu Park	Çorlu Park - Havuzlar	35	30	9	10.5
4	Kıvanç - Everes Villaları	Everes Vilları - Kıvanç	28	32	7	9
5	Havuzlar - Y.D.Hastanesi	Y.D.Hastanesi - Havuzlar	45	35	12	9
6	Fakülte - SGK	SGK - Fakülte	36	34	11.6	10.6
7	Y.D.Hastanesi - Çorlu Park	Çorlu Park - Y.D.Hastanesi	27	33	9	10
8	Y.D.Hastanesi - Yonca Petrol	Yonca Petrol - Y.D.Hastanesi	30	35	11	12
9	Y.D.Hastanesi - Çırak Bayırı	Çırak Bayırı - Y.D.Hastanesi	32	28	9	7
10	Y.D.Hastanesi - Selimiye Cami	Selimiye Cami - Y.D.Hastanesi	30	25	8	8
13	Otogar - Havalimanı	Havalimanı - Otogar	40	35	15	15.4

Tablo 2.30'da Çorlu Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nden alınan ve 01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasında 11 otobüs hattında gerçekleşen yolculuk sayıları verilmiştir.

Tablo 2.30. 01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculuk sayıları

Hat No	Hafta içi (23 gün)	Hafta sonu (8 gün)	Toplam
1	281678	78861	360539
2	254423	72000	326423
3	148112	43420	191532
4	188725	49353	238078
5	261523	70308	331831
6	258074	55102	313176
7	217337	48384	265721
8	120839	34757	155596
9	98317	20612	118929
10	41367	9199	50566
13	1473	244	1717
Genel Toplam	**1871868**	**482240**	**2354108**
Ortalama	**81385**	**60280**	**75938**

Tablo 2.30'da görüldüğü üzere Çorlu ilçesinde 2014 Aralık ayında hafta içi günlük ortalama yaklaşık 81000 otobüs yolculuğu gerçekleşmiştir. Bu değer hafta sonu yaklaşık 60000 mertebesine gerilemiştir. Bu düşüşte özellikle eğitim kurumlarına olan hareketliliğin azalmasının etkili olduğu değerlendirilmektedir. Tablo 2.31'de 01.12.2014-31.12.2014 tarihleri arasında yapılan yolculukların hangi ücret/bilet tarifesi üzerinden gerçekleştiği verilmektedir.

Tablo 2.31. 01.12.2014 - 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculukların ücretlendirilme türleri

Bilet/Ücret Türü	Normal Biniş	Aktarma	Ücretsiz	3-5 Binişlik Kart	Sürücü	Toplam	Oran (%)
Tam Yolcu Bileti	1178182	129240	2	0	2	**1307426**	**55.5**
İndirimli	652647	78117	1	0	0	**730765**	**31.0**
Ücretsiz	120	3	63146	0	0	**63269**	**2.7**
65 Yaş Üstü İndirimli	364	17	0	0	0	**381**	**0**
Resmi Kurumlar	191	3	537	0	0	**731**	**0**
65 Yaş Ücretsiz	1159	11	181472	0	0	**182642**	**7.8**
Engelli+Refakatçi	37	0	11463	0	0	**11500**	**0.5**
3 Binişlik UL Kart	0	0	0	1328	0	**1328**	**0.1**
5 Binişlik UL Kart	0	0	0	55825	0	**55825**	**2.4**
Sürücü Tam Kartı	0	0	0	0	241	**241**	**0**
Toplam	**1832700**	**207391**	**256621**	**57153**	**243**	**2354108**	**100**
Oran (%)	**77.9**	**8.8**	**10.9**	**2.4**	**0**	**100**	

Tablo 2.31 incelendiğinde 2014 Aralık ayı boyunca gerçekleşen yolculukların %77.9'unun normal biniş şeklinde yapıldığı ve sonrasında %8.8 oranında aktarma yapıldığı görülmektedir. Ücretsiz, 65 yaş üstü ve engelli+refakatçi binişlerinin toplam biniş sayısının yaklaşık %11'ini teşkil ettiği görülmektedir. Ayrıca, ilçede 3-5 binişlik akıllı kartların da %2.4 oranında kullanıldığı ve Aralık ayı boyunca bu kartlarla yaklaşık 55000 yolculuk yapıldığı dikkati çekmektedir. Yapılan yolculuklarda kullanılan kart türleri incelendiğinde, en büyük oranın %55.5 ile normal biniş kartları ile gerçekleştiği, bu değeri yaklaşık %31 ile özellikle öğrencilerin kullanmakta olduğu indirimli tarife kartlarının takip ettiği görülmektedir. Kimliklerini beyan ederek otobüslere ücretsiz ve kartsız olarak binebilen 65 yaş üstü yolcuların da ücretsiz kartlarını okutma konusuna önem verdiği ve toplam binişlerin %7.8'inde ücretsiz kartların sisteme okutulduğu görülmektedir.

2.6.3. Çerkezköy

Çerkezköy ilçesinde toplu taşıma hizmetleri minibüsler (M plakalı), otobüsler, personel servisleri (S plakalı) ve öğrenci servisleri (J plakalı) ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak ticari taksi (T plakalı) faaliyetlerine de bu bölümde değinilmektedir. İlçe genelinde faal olan ve faal olmayan toplu taşıma araçlarının sayıları Tablo 2.32'de verilmektedir.

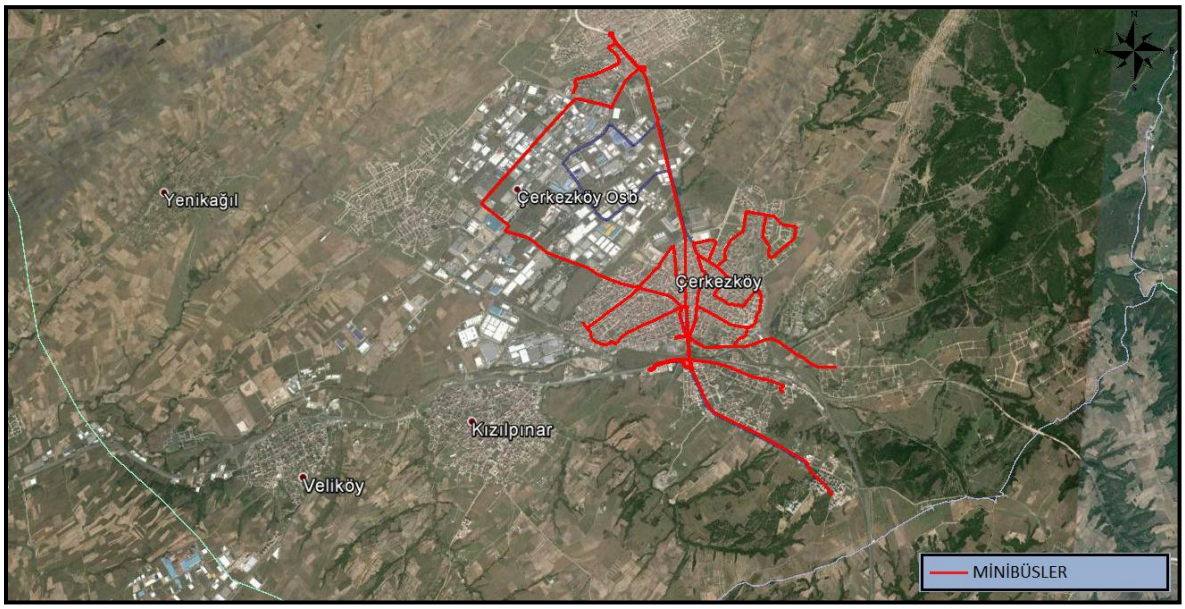
Tablo 2.32. Çerkezköy ilçesi plaka sayım cetveli

	T Plakalar	M Plakalar	S Plakalar	J Plakalar
Faal olan	106	113	882	245
Faal olmayan	0	0	218	26
Toplam	**106**	**113**	**1100**	**271**

Tablo 2.32 incelendiğinde, minibüs ve ticari taksilerin tamamının faal olarak taşımacılık yaptığı görülmektedir. Ancak personel ve okul servislerinin bir kısmının faal olarak taşımacılık yapmadığı dikkati çekmektedir.

2.6.3.1. Minibüsler

Çerkezköy'de ilçe içi toplu taşımacılık yapan S.S.25 numaralı kooperatifin planlanmış 6 güzergâhı bulunmaktadır. Ulaşım Daire Başkanlığı'ndan alınan bilgiye göre bu güzergâhlardan altıncısı Çerkezköy ilçe merkezinden başlayan ve Organize Sanayi Bölgesi (OSB) içinden dönerek turunu tamamlayan güzergâh olup şu an faal değildir. Dolayısıyla S.S.25 numaralı kooperatif 5 güzergâh üzerinde toplam 58 araç ile taşımacılık yapmaktadır. Şekil 2.12'de söz konusu 5 güzergâhın harita üzerindeki görünümü verilmektedir.



Şekil 2.12. Minibüs güzergâhları

Şekil 2.12 incelendiğinde S.S.25 numaralı kooperatifin güzergâhlarının Çerkezköy OSB çevresinden ve Kapaklı İlçesi'nin güneyinden geçtiği ve bu bölgede ev-iş yolculuğu yapan kişilere hizmet verebilecek durumda olduğu değerlendirilmektedir. Bu hatta taşımacılık ücreti öğrenciler için 1.75 TL, normal vatandaşlar için ise 2 TL olarak uygulanmaktadır.

İlçenin Saray, Çorlu, Kızılpınar ve Veliköy ile bağlantıları S.S.20, S.S.61 ve S.S.122 numaralı kooperatif minibüsleri ile sağlanmaktadır. S.S.20 numaralı kooperatif Saray-Çerkezköy-Çorlu hattında hizmet vermektedir.S.S. 61 numaralı kooperatif kuruluşu Kızılpınar-Çerkezköy arasında 14+1 kapasiteli 21 taşıtla hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti 2 TL olarak belirlenmiştir. Kooperatife ait taşıtların yaşları 1-19 arasında değişmektedir. Veliköy-Çerkezköy hattında hizmet veren S.S. 122 numaralı kooperatif kuruluşunda 14 taşıt çalışmakta olup, taşıma ücreti 2.5 TL'dir.

2.6.4. Kapaklı

Saha çalışmaları sonucunda Kapaklı ilçesinde kooperatifler ve taksi statüsündeki taşıtların hizmet sağladığı bilgisi alınmıştır. İlçedeki kooperatif işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo 2.33'de verilmektedir.

Tablo 2.33. Kapaklı ilçesi taşıt bilgileri

İŞLETME	TAŞIMA TÜRÜ	TAŞIT SAYISI	HAT NO/ADI	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	ÖDEME ŞEKLİ
S.S.41 Nolu Kooperatif	Minibüs	30	Şehir İçi 1 Nolu Hat Şehir İçi 2 Nolu Hat Şehir İçi 3 Nolu Hat Şehir İçi 4 Nolu Hat Şehir İçi 5 Nolu Hat	1.5	2	Nakit
S.S.35 Nolu Kooperatif	Minibüs	41	Karaağaç - Çerkezköy	1.5	2	Nakit
S.S.67 Nolu Kooperatif	Minibüs	6	Yanıkağıl - Çerkezköy	2.5	3	Nakit
S.S.71 Nolu Kooperatif	Minibüs	14	Pınarca Köyü - Kapaklı - Çerkezköy	1.5	2.5	Nakit

2.6.4.1 Minibüsler

Kapaklı ilçesinde 4 Kooperatif 91 taşıtla hizmet vermekte olup ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir.

S.S. 35 numaralı kooperatif

Karaağaç-Çerkezköy hattında 41 taşıtla hizmet veren S.S. 35 Numaralı kooperatifte yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. Kooperatifte hizmet vermekte olan taşıtların marka model bilgileri Tablo 2.34'de sunulmuştur.

Tablo2.34.S.S. 35 numaralı kooperatif marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Mercedes	2013	1	14+1
Iveco	2004 - 2005	8	14+1
Magirus	2007	2	14+1
Magirus	2001	1	14+1
Magirus	2004 - 2005	29	14+1

S.S. 35 Numaralı kooperatif hattına ilişkin sefer aralıkları Tablo 2.35'de belirtilmiş olup, 06:30-23:00 arasında seferler devam etmektedir.

Tablo 2.35. S.S. 35 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:30-18:30 10 dk.	07:15-19:35 10 dk.
18:30-20:30 15 dk	19:35-21:20 15 dk
20:30-22:10 20 dk.	21:20-23:00 20 dk.

S.S. 41 numaralı kooperatif

30 taşıtla şehir içinde 5 hatta hizmet veren S.S. 41 Numaralı kooperatif hattında yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL olarak belirlenmiştir. Kooperatifte hizmet veren taşıtların marka ve model yılları Tablo 2.36'da belirtilmiş olup, taşıtların yaşları 3-15 arasında değişmektedir.

Tablo 2.36. S.S.41 numaralı kooperatif marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Renault	2012	1	14+1
Karsan	2012	1	14+1
BMC	2007	2	14+1
BMC	2008	1	14+1
Magirus	2000	1	14+1
Magirus	2005	3	14+1
Magirus	2001 2002 2003 2004	21	14+1

Şehir içi 1 numaralı hat

S.S. 41 Numaralı Kooperatifin hizmet verdiği 1 Numaralı hatta ilişkin güzergâh bilgisi Tablo 2.36'da yer alırken hatta ilişkin sefer aralığı Tablo 2.37'de belirtildiği gibidir. 06.40'da başlayan seferler 23.40'a kadar devam etmektedir. S.S. 41 numaralı kooperatif 1 numaralı hat sefer tarifesi ise Tablo 2.38'de gösterilmiştir.

Tablo 2.37.S.S. 41 numaralı kooperatif 1 numaralı hat güzergahı

Gidiş	Dönüş
23 Nolu Durak	Otogar
Yuvam Konutları	Öztrak Cd.
Tuna Cd.	Yünsa Kavşağı
Kapaklı Belediyesi	Yıldızkent Kavşağı
Pınar Bulvarı	Pınar Bulvarı
Yıldızkent Kavşağı	Kapaklı Belediyesi
Yünsa Kavşağı	Tuna Cd.
Öztrak Cd.	Yuvam Konutları
Otogar	23 Nolu Durak

Tablo 2.38. S.S. 41 numaralı kooperatif 1 numaralı hat sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:40-23:10 10 dk ara ile	07:10-23:40 10 dk ara ile

Şehir içi 2 numaralı hat

S.S. 41 Numaralı Kooperatifin hizmet verdiği 2 Numaralı hatta ilişkin güzergâh bilgisi Tablo 2.38'de yer alırken hatta ilişkin sefer aralığı Tablo 2.39'da belirtildiği gibidir. 06.40'da başlayan seferler 23.40'a kadar devam etmektedir. S.S. 41 numaralı kooperatif 2 numaralı hat sefer tarifesi Tablo 2.40'da verilmiştir.

Tablo 2.39. S.S. 41 numaralı kooperatif 2 numaralı hat güzergâhı

Gidiş	Dönüş
23 Nolu Durak	Otogar
Erbay Cd.	Altyol Kavşağı
Yıldız Cd.	Öztrak Cd.
Yaşar Doğu Cd.	Yünsa Kavşağı
Pınar Bulvarı	Pınar Bulvarı
Yünsa Kavşağı	Yaşar Doğu Cd.
Öztrak Cd.	Yıldız Cd.
Altyol Kavşağı	Erbay Cd.
Otogar	23 Nolu Durak

Tablo 2.40. S.S. 41 numaralı kooperatif 2 numaralı hat sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:40-23:10 10 dk ara ile	07:10-23:40 10 dk ara ile

Şehir içi 3 numaralı hat

S.S. 41 Numaralı Kooperatifin hizmet verdiği 3 Numaralı hatta ilişkin güzergah bilgisi Tablo 3.23'de yer alırken hatta ilişkin sefer aralığı Tablo 2.41'de belirtildiği gibidir. 07:20'de başlayan seferler 19:30'a kadar devam etmektedir. S.S. 41 numaralı kooperatif 3 numaralı hat sefer tarifesi Tablo 2.42'de verilmiştir.

Tablo 2.41.S.S. 41 numaralı kooperatif 3 numaralı hat güzergahı

Gidiş	Dönüş
Aynur Cd.	Otogar
Yıldız Cd.	Altyol Kavşağı
Turgut Özal Cd.	Öztrak Cd.
Mithatpaşa Cd.	Narin Kavşağı
Gaziosmanpaşa Cd.	Pınar Bulvarı
Cumhuriyet Cd.	Dreamcity Konutları
Dreamcity Konutları	Cumhuriyet Cd.
Pınar Bulvarı	Gaziosmanpaşa Cd.
Narin Kavşağı	Mithatpaşa Cd.
Öztrak Cd.	Turgut Özal Cd.
Altyol Kavşağı	Yıldız Cd.
Otogar	Aynur Cd.

Tablo 2.42.S.S. 41 numaralı kooperatif 3 numaralı hat sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:20-19:00 10 dk ara ile	07:50-19:30 10 dk ara ile

Şehir içi 4 numaralı hat

S.S. 41 Numaralı Kooperatifin hizmet verdiği 4 Numaralı hatta ilişkin güzergah bilgisi Tablo 3.25'de yer alırken hatta ilişkin sefer aralığı Tablo 2.43'de belirtildiği gibidir. 07:10'da başlayan seferler 20:00'a kadar devam etmektedir. S.S. 41 numaralı kooperatif 4 numaralı hat sefer tarifesi Tablo 2.44'de verilmiştir.

Tablo 2.43.S.S. 41 numaralı kooperatif 4 numaralı hat güzergahı

Gidiş	Dönüş
Kapaklı Belediyesi	Otogar
Hürriyet Cd.	Öztrak Cd.
Yıldız Cd.	Pınar Bulvarı
Balcı Sk.	Mimar Sinan Cd.
Erbay Cd.	Karanfil Sk.
Kıbrıs Cd.	Halide Edip Adıvar Cd.
Turgut Özal Cd.	Alaaddin Cd.
Mithat Paşa Cd.	Başaran Sk.
Faruk Ilgaz Cd.	Gökay Sk.
Akça Sk.	Beste Sk.
Beste Sk.	Akça Sk.
Gökay Sk.	Faruk Ilgaz Cd.
Başaran Sk.	Mithat Paşa Cd.
Alaaddin Cd.	Turgut Özal Cd.
Halide Edip Adıvar Cd.	Kıbrıs Cd.
Karanfil Sk.	Erbay Cd.
Mimar Sinan Cd.	Balcı Sk.
Pınar Bulvarı	Yıldız Cd.
Öztrak Cd.	Hürriyet Cd.
Otogar	Kapaklı Belediyesi

Tablo 2.44.S.S. 41 numaralı kooperatif 4 numaralı hat sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:10-20:00 10 dk ara ile	07:30-20:20 10 dk ara ile

Şehir içi 5 numaralı hat

S.S. 41 Numaralı Kooperatifin hizmet verdiği 5 Numaralı hatta ilişkin güzergah bilgisi Tablo 3.27'de yer alırken hatta ilişkin sefer aralığı Tablo 2.45'de belirtildiği gibidir. 07:00'de başlayan seferler 17:30'a kadar devam etmektedir. S.S. 41 numaralı kooperatif 5 numaralı hat sefer tarifesi Tablo 2.46'da verilmiştir.

Tablo 2.45.S.S. 41 numaralı kooperatif 5 numaralı hat güzergahı

Gidiş	Dönüş
Hürriyet Cd.	Devlet Hastanesi
Pınar Bulvarı	Levent Cd.
Gaziosmanpaşa Cd.	Bülent Ecevit Cd.
Bülent Ecevit Cd.	Gaziosmanpaşa Cd.
Levent Cd.	Pınar Bulvarı
Devlet Hastanesi	Hürriyet Cd.

Tablo 2.46.S.S. 41 numaralı kooperatif 5 numaralı hat sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:00-17:00 30 dk ara ile	07:30-17:30 30 dk ara ile

S.S.67 numaralı kooperatif

Yenikağıl-Çerkezköy hattında 6 taşıtla hizmet veren S.S. 67 Numaralı kooperatifte yolcu taşıma ücreti öğrenci 2.5 TL, tam 3 TL olarak belirlenmiştir. Kooperatifte hizmet vermekte olan taşıtların marka model bilgileri Tablo 2.47'de sunulmuştur.Taşıtların yaşları 6-17 arasında değişmektedir. S.S. 67 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi Tablo 2.48'de verilmiştir.

Tablo 2.47.S.S. 67 numaralı kooperatif marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
BMC	2009	2	14+1
Magirus	2003	1	14+1
Magirus	2002	1	14+1
Magirus	1998	2	14+1

67 Numaralı kooperatif hattındaki seferler Tablo 2.48'de belirtildiği üzere 07:00-00:30 arasında gerçekleşmektedir.

Tablo 2.48.S.S. 67 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:00-20:00 arası 60 dk	08:00-21:00 arası 60 dk
20:00-23:00 arası 30 dk	21:00-00:30 arası 30 dk

S.S. 71 numaralı kooperatif

Pınarcaköyü-Kapaklı-Çerkezköy hattında S.S. 71 Numaralı kooperatifi 14 taşıtla hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2.5 TL olarak belirlenmiştir. Hattın detaylı sefer aralıkları Tablo 2.49'da belirtilmiştir.

Tablo 2.49.S.S. 71 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:00-09:00 arası 30 dk.	07:30-09:30 arası 30 dk
09:00-14:00 arası 60 dk.	09:30-14:30 arası 60 dk
14:00-19:00 arası 30 dk	14:30-19:30 arası 30 dk
19:00-21:00 arası 60 dk.	9:30-21:30 arası 60 dk

2.6.5. Malkara

Ulaşım daire başkanlığından alınan veriler ve arazide yapılan gözlem ve görüşmeler sonucunda Malkara ilçesinde köy minibüsleri, kooperatifler, servisler ve taksi statüsündeki taşıtların hizmet sağladığı bilgisi alınmıştır. İlçedeki kooperatif işletmelerine ilişkin bilgiler Tablo 2.50'den incelenebilir.

2.6.5.1. Minibüsler

İlçede 5 adet kooperatif 56 taşıtla hizmet vermekte olup ücret toplama nakit olarak gerçekleştirilmektedir.

Tablo 2.50. Malkara ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci	Tam	Ödeme şekli
S.S. 38 Nolu Kooperatif	Minibüs	12	Şehir İçi Sarı Hat	1	1.75	Nakit
S.S. 66 Nolu Kooperatif	Minibüs	14	Şehir İçi Beyaz Hat	1	1.75	Nakit
Malkara - Keşan Kooperatifi		7	Malkara - Keşan	5	6	
S.S. 93 Nolu Kooperatif		15	Sağlamtaş - Malkara	5	5	
S.S. 154 Nolu Kooperatif		9	Kozyörük Kasabası - Malkara	3.50	5	

S.S. 38 numaralı kooperatif

Şehir içinde 12 taşıtla hizmet veren kooperatif hattının rengi sarı olup, yolcu taşıma ücreti öğrenci 1 TL, tam 1.75 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Hatta ilişkin güzergah bilgisi Tablo 2.51'de sunulmuştur.

Tablo 2.51.S.S. 38 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	Dönüş
Paşaköy Yolu	D 100 Karayolu
Erenler Caddesi	Işıklar
Çevreyolu	Atatürk Bulvarı
3 Nolu Sağlık Ocağı	Kurtuluş Caddesi
Uzunköprü Caddesi	14. Kasım Caddesi
14. Kasım Caddesi	Uzunköprü Caddesi
Başçeşme Caddesi	Işıklar
Atatürk Bulvarı	Çevre Yolu
Işıklar	Erenler Caddesi
D 100 Karayolu	Paşaköy Yolu
Sanayi Sitesi	2 Nolu Gece Kondu Önleme Bölgesi

S.S. 66 numaralı kooperatif

Beyaz renkli olan S.S. 66 numaralı kooperatif hattı, şehir içinde 14 taşıtla hizmet vermektedir. Bu hatta fiyat tarifesi öğrenci 1 TL, tam 1.75 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Hatta ücret toplama, nakit olarak gerçekleşmektedir. Güzergah bilgileri Tablo 2.52'de yer almaktadır.

Tablo 2.52.S.S. 66 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	Dönüş
Şehittemizer Caddesi	Subay Lojmanları
Hüsnü Pullukçu Caddesi	Kurtuluş Caddesi
Hasan Tütüncü Caddesi	İstiklal Sokak
2 Nolu Sağlık Ocağı	Atatürk Bulvarı
Şehittemizer Caddesi	Kurtuluş Caddesi
Cumhuriyet Caddesi	İnönü Caddesi
100. Yıl Caddesi	Hastane Arkası
Bülbül Sokak	ÇevreYolu
Atatürk Bulvarı	Namık Kemal Caddesi
Cumhuriyet Caddesi	Bahçe Kent
Kurtuluş Caddesi	Hayrabolu Yolu
Mehmetçik Sokak	Anadolu Lisesi
Sümer Yapı Kooperatifi	Şehittemizer Caddesi
Gençler Yapı Kooperatifi	

S.S. 93 numaralı kooperatif

S.S. 93 Numaralı Kooperatif hattı, 15 taşıtla Sağlamtaş-Malkara-Tekirdağ arasında hizmet vermektedir.

S.S. 154 numaralı kooperatif

S.S. 154 Numaralı Kooperatif hattı, 9 taşıtla Kozyörük-Malkara arasında hizmet vermektedir.

Malkara-Keşan kooperatifi

Malkara-Keşan Kooperatif hattı, 7 taşıtla Malkara-Keşan arasında hizmet vermektedir.

Şahıs hatları

Malkara ilçesinde toplamda 88 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Tablo 2.53'de görüldüğü üzere en yüksek taşıt sayısına sahip bulunan hat Deveci Köyü-Malkara hattıdır.

Tablo 2.53. Malkara ilçesi köy hatları taşıt sayıları

İşletme	Hat no/adı	Taşıt sayısı	İşletme	Hat no/adı	Taşıt sayısı
Şahıs	Ahievren köyü - Malkara	1	Şahıs	Hasköy - Malkara	2
Şahıs	Ahmetpaşa Köyü - Malkara	1	Şahıs	Hemit Köyü - Malkara	3
Şahıs	Aksakal Köyü - Malkara	1	Şahıs	Izgar Köyü - Malkara	1
Şahıs	Allışık Köyü - Malkara	1	Şahıs	İbribey Köyü - Malkara	4
Şahıs	Balabancık Köyü - Malkara	5	Şahıs	Kadıköy - Malkara	2
Şahıs	Ballı Köyü - Malkara	3	Şahıs	Karacagür köyü - Malkara	1
Şahıs	Bayramtepe Köyü - Malkara	1	Şahıs	Karacahalil Köyü - Malkara	3
Şahıs	Çavuş Köyü - Malkara	1	Şahıs	Kırıkali Köyü - Malkara	2
Şahıs	Çınaraltı Köyü - Malkara	4	Şahıs	Kiremitlik Köyü - Malkara	1
Şahıs	Çimendere Köyü - Malkara	1	Şahıs	Kürtüllü Köyü - Malkara	3
Şahıs	Demircili - Malkara	1	Şahıs	Müstecep Köyü - Malkara	2
Şahıs	Davuteli Köyü - Malkara	1	Şahıs	Mestanlar Köyü - Malkara	1
Şahıs	Danişment Köyü - Malkara	1	Şahıs	Pirinççeşme Köyü - Malkara	1
Şahıs	Dere Köyü - Malkara	1	Şahıs	Sarıpolat Köyü - Malkara	1
Şahıs	**Deveci Köyü - Malkara**	**6**	Şahıs	Sarıyer Köyü -Malkara	1
Şahıs	Doğan Köyü - Malkara	2	Şahıs	Sarnıç Köyü - Malkara	3
Şahıs	Dolu Köyü - Malkara	3	Şahıs	Şahin Köyü - Malkara	1
Şahıs	Elmalı Köyü - Malkara	1	Şahıs	Tekke Köyü - Malkara	1
Şahıs	Evrenbey Köyü - Malkara	2	Şahıs	Tete Köyü - Malkara	4
Şahıs	Gönence Köyü - Malkara	2	Şahıs	Yaylagöne Köyü - Malkara	2
Şahıs	Gözsüz Köyü - Malkara	3	Şahıs	Yörük Köyü - Malkara	3
Şahıs	Hacısungur Köyü - Malkara	2	Şahıs	Yörücek Köyü - Malkara	1
Şahıs	Haliç Köyü - Malkara	1			

2.6.5.2. Servisler

Malkara ilçesinde 70 adet taşıt personel ve okul servisi olarak hizmet vermektedir. Aktif olma durumlarına göre detaylı taşıt dağılımı Tablo 2.54'de belirtilmiştir.

Tablo 2.54. Malkara ilçesi servis sayıları

Okul servisi		Personel servisi	
Faal	Faal olmayan	Faal	Faal olmayan
24	29	16	1

2.6.5.3 Taksi

Malkara ilçesinde 44 taksi faal olarak çalışmaktadır. İlçede hizmet veren 10 adet taksi durağının dağılımı Tablo 2.55'de belirtilmiştir.

Tablo 2.55. Malkara ilçesi taksi durak sayıları

Bölge	Durak Sayısı
Merkez	8
Balabancık	1
Kavakçeşme	1

2.6.6. Saray

Saray ilçesinde toplu ulaşım hizmeti özel halk otobüsleri, kooperatifler ve köy hatları ile sağlanmaktadır. Bu işletmelere ilişkin bilgiler Tablo 2.56'da belirtilmiştir.

Tablo 2.56. Saray ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Güzergah	Taşıt Sayısı	Öğrenci	Tam	Ödeme
S.S. 46 Nolu Kooperatif	Saray-Çerkezköy-Tekirdağ	24			Nakit
S.S. 157 Nolu Kooperatif	Saray-Güngömez Köyü	7		5.40	Nakit
S.S. 108 Nolu Üçük Yoncalı Koop.	Saray-Küçük Yoncalı Köyü	7			Nakit
S.S. 124 Nolu Saray Huzur Koop.	Osmanu-Bahçedere-Servi-Sinanu-Kurtdere-Çukuryurt-Saray	10			Nakit
S.S. 120 Nolu Sefaalan Koop.	Saray-Sefaalan Köyü	4			Nakit
Ss150 Nolu Çukuryurt Koop.	Saray-Çukuryurt Köyü	9		2.11	Nakit
S.S.133 Nolu Göçerler Koop.	Göçerler Köyü-Saray	8		4.56	Nakit
Şahıs	Kurtdere Köyü	1		4.56	Nakit
Şahıslar	Yuvalı-Karabürçek-Demirler-Kadıköy-Saray	3		5.11	Nakit
Şahıs	Çayla Köyü-Saray	1		2.52	Nakit
Şahıslar	Saray- Kavacık- Edirköy	3		3.16	Nakit
Özel Halk Otobüsleri	İhaleli, 2004/04-Gündem-1	8	0.75	1.50	Nakit
	Toplam	**77+8**			

2.6.6.1. Özel halk otobüsleri

Saray ilçesinde 8 taşıt, 4 hatta özel halk otobüsü statüsünde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Hatlarda ücret tarifesi öğrenci 0.75 TL, tam 1.5 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Ücret toplama nakit olarak sağlanmaktadır. Hatlara ilişkin güzergah bilgileri Tablo 2.57 ve 2.58'da sunulmuştur.

Tablo 2.57. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-1

Özel Halk Otobüsleri 1 Nolu Hat		Özel Halk Otobüsleri 2 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Hastane Cd.	Sağlık Ocağı	Hastane Cd.	Sağlık Ocağı
Çukuryurt Kavşağı	Mideye Cd.	Mezarlık Cd.	Bp Benzin Satış İstasyonları
Avrupa Mobilya Önü	Meslek Lisesi	Çerkezköy Cd.	Petrol Ofisi
Mezarlık Cd.	Otopark İçi	Bağlar Mevkii	İstanbul Cd.
100. Yıl Atatürk Cd.	Ladin Sk.	Çaylaova Yolu Kavşağı	Vatan Cd.
Ladin Sk.	100. Yıl Atatürk Cd.	Küçük Sanayş Sitesi Giriş	Depo Cd.
Otopark İçi	Mezarlık Cd.	Depo Cd.	Küçük Sanayş Sitesi Giriş
Meslek Lisesi	Avrupa Mobilya Önü	Vatan Cd.	Çaylaova Yolu Kavşağı
Mideye Cd.	Çukuryurt Kavşağı	İstanbul Cd.	Bağlar Mevkii
Sağlık Ocağı	Hastane Cd.	Petrol Ofisi	Çerkezköy Cd.
		Bp Benzin Satış İstasyonları	Mezarlık Cd.
		Sultan Evleri	Hastane Cd.

Tablo 2.58. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-2

Özel Halk Otobüsleri 3 Nolu Hat		Özel Halk Otobüsleri 4 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Ayazpaşa Öğrenci Yurdu	Saray Restaurant	Lojmanlar	Sağlık Ocağı
Vize Cd.	Sağlık Ocağı	Hürriyet Cd.	Kışla Sk.
Ergene Köprüsü	Pazarcılık Mh.	Vize Cd.	Güneşkaya Yolu Kavşağı
Gürsel Paşa Cd.	Orta Cd.	Garaj İçi	Pazar Yeri
Poyraz Sk.	Şahin Yapı Kooperatif	Pazar Yeri	Garaj İçi
Şahin Yapı Kooperatif	Poyraz Sk.	Güneşkaya Yolu Kavşağı	Vize Cd.
Orta Cd.	Gürsel Paşa Cd.	Kışla Sk.	Hürriyet Cd.
Pazarcılık Mh.	Ergene Köprüsü	Sağlık Ocağı	Lojmanlar
Sağlık Ocağı	Vize Cd.		
Saray Restaurant	Ayazpaşa Öğrenci Yurdu		

2.6.6.2. Minibüsler

Saray ilçesinde 7 kooperatif hattı 69 taşıtla hizmet vermektedir. Tüm hatlarda ödeme şekli nakittir.

S.S. 46 numaralı kooperatif

S.S. 46 Numaralı Kooperatif hattı 24 taşıtla hizmet vermekte olup Saray-Çerkezköy-Tekirdağ arasında çalışmaktadır. Saray-Tekirdağ hattında ücret tarifesi 9 TL olup, ara duraklara ilişkin uygulanan tarife Tablo 2.59'da belirtilmiştir.

Tablo 2.59.S.S. 46 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi

Biniş-İniş	Ücret (TL)	Biniş-İniş	Ücret (TL)
Saray - Yoncalı	3	Kapaklı - Otoban	6
Saray - Y.Köy	3	Kapaklı - Çorlu	7
Saray - Kapaklı	4.5	Çerkezköy - K. Pınar	3
Saray - Çerkezköy	6	Çerkezköy - V. Köy	3
Saray - K. Pınar	6.5	Çerkezköy - Mavi	5
Saray - V. Köy	7	Çerkezköy - V. Meşe	4
Saray - V. Meşe	7.5	Çerkezköy - Otoban	5
Saray - Otoban	8	Çerkezköy - Çorlu	5.5
Saray - Çorlu	9	K. Pınar - V. Köy	3
Yoncalı - Y.köy	3	K. Pınar - Mavi	3.5
Yoncalı - Kapaklı	3	K. Pınar - V. Meşe	4
Yoncalı - Çerkezköy	5	K. Pınar - Otoban	4.5
Yeni Köy - Çerkezköy	4.5	K. Pınar - Çorlu	5.5
Yoncalı - K. Pınar	5	V. Köy - Mavi	3
Yoncalı - V. Köy	5.5	V. Köy - V. Meşe	3
Yoncalı - V. Meşe	6.5	V. Köy - Otoban	4
Yoncalı - Çorlu	8	V. Köy - Çorlu	5
Kapaklı - Çerkezköy	3	V. Meşe - Fabrika	3
Kapaklı - K. Pınar	3.5	V. Meşe - Çorlu	3.5
Kapaklı - V. Köy	4.5	Çorlu - Avantaj	2.5
Kapaklı - V. Meşe	5.5		

Tablo 2.60'da Marka-Model bilgileri sunulan hatta hizmet veren taşıtların 3 adedi 19+1 kişi kapasiteli, 21 adeti 27+1 kapasitelidir.

Tablo 2.60.S.S. 46 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Mercedes	2012-2014	3	19+1
Otokar	2012-2014	21	27+1

Tablo 2.61'de hatta ilişkin gidiş-dönüş güzergah bilgisi sunulmuştur.

Tablo 2.61.S.S. 46 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	Dönüş
Saray	Çorlu
Yoncalı	V. Meşe
Y. Köy	V. Köy
Kapaklı	K. Pınar
Çerkezköy	Çerkezköy
K. Pınar	Kapaklı
V. Köy	Y. Köy
V. Meşe	Yoncalı
Çorlu	Saray

S.S. 108 numaralı kooperatif

S.S. 108 numaralı kooperatif hattı7 taşıtla Saray-Yoncalı arasında hizmet vermekte olup, yolcu taşıma ücreti 2.6 TL olarak belirlenmiştir.

S.S. 120 numaralı kooperatif

S.S. 120 numaralı kooperatif hattı 4 taşıtla Saray-Sefaalan Köyü arasında hizmet vermektedir. Bu hatta yolcu taşıma ücreti 4.56 TL olarak belirlenmiştir.

S.S. 124 numaralı kooperatif

S.S. 124 numaralı kooperatif hattı 10 taşıtla Osmanlı- Saray arasında hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti 5.11 TL olup, ara duraklara ilişkin ücret taifesi Tablo 2.62'de belirtilmiştir.

Tablo 2.62. SS 124 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi

Varış	Ücret (TL)
Osmanlı	5.11
Bahçedere	4.56
Servi	4.56
Sinanlı	4.56
Kurtdere	4.56
Çukuryurt	2.11

S.S. 133 numaralı kooperatif

S.S. 132 numaralı kooperatif hattı 8 taşıtla Göçerler Köyü-Saray arasında hizmet vermektedir. Hatta uygulanan ücret tarifesi 4.56 TL'dir.

S.S. 150 numaralı kooperatif

S.S. 150 numaralı kooperatif hattı 9 taşıtla Saray-Çukuryurt Köyü arasında hizmet vermekte olup, ücret tarifesi 2.11 TL'dir.

S.S. 157 numaralı kooperatif

S.S. 157 numaralı kooperatif hattı7 taşıtla Saray-Çamköy arasında hizmet vermektedir. Hatta uygulanan ücret tarifesi 5.4 TL'dir. Ara duraklara ilişkin ücret tarifesi Tablo 2.63'de sunulmuştur.

Tablo 2.63.S.S. 157 numaralı kooperatif hattı ücret tarifesi

Varış	Ücret (TL)
Güngömez Köyü	3.16
Bahçeköy	4.56
Çamköy	5.40

Şahıs hatları

Saray ilçesinde toplamda 8 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Hat bilgileri Tablo 2.64'den incelenebilir.

Tablo 2.64. Saray ilçesi şahıs hatları

İşletme	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Tam (TL)	Ödeme şekli
Şahıs	1	Kurtdere Köyü	4.56	Nakit
Şahıslar	3	Yuvalı - Karabürçek - Demirler - Kadıköy - Sofular - Saray	5.11	Nakit
Şahıs	1	Çayla Köyü - Saray	2.52	Nakit
Şahıslar	3	Saray - Kavacık - Edirköy	3.16	Nakit

Yuvalı-Saray hattının ara duraklara ilişkin ücret tarifesi Tablo 2.65'de sunulmuştur.

Tablo 2.65. Yuvalı-Saray hattı ücret tarifesi

Varış	Ücret (TL)
Yuvalı	5.11
Karabürçek	4.56
Demirler	4.56
Kadıköy	4.56
Sofular	4.56

Saray-Edirköy hattının ara duraklara ilişkin ücret tarifesi Tablo 2.66'da sunulmuştur.

Tablo 2.66. Saray-Edirköy hattı ücret tarifesi

Varış	Ücret (TL)
Kavacık	2.6
Edirköy	3.16

2.6.6.3. Servisler

Saray ilçesinde toplamda 328 taşıt personel ve okul servisi olarak hizmet vermektedir. Servislere ilişkin taşıt sayılarındaki dağılım Tablo 2.67'da detaylı olarak sunulmuştur.

Tablo 2.67. Saray ilçesi servis sayıları

Okul servisi		Personel servisi	
Faal	Faal olmayan	Faal	Faal olmayan
28	14	192	94

2.6.6.4. Taksi

Saray ilçesinde 39 adet taksi faal olarak hizmet vermekte olup, Saray merkez 4 adet taksi durağı bulunmaktadır.

2.6.7. Hayrabolu

Hayrabolu ilçesinde 5 adet kooperatif toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir. Kooperatiflere ilişkin bilgiler Tablo 2.68'de sunulmuştur.

Tablo 2.68. Hayrabolu ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	Ödeme şekli
S.S. 117 Nolu Kooperatif		32	Hayrabolu - Köyleri			
S.S. 45 Nolu Kooperatif	Minibüs	11	Hayrabolu - Lüleburgaz	7.5	7.5	Nakit
S.S. 143 Nolu Koopratif	Minibüs	11	Hayrabolu - Çerkezmüsellim	2.5	3	Nakit
S.S. 42 Nolu Kooperatif	Minibüs	10	Hayrabolu - Tekirdağ - Muratlı	9	9	Nakit
Şehir İçi Kooperatif	Minibüs	5	Şehir İçi 1 nolu hat	1	1.25	Nakit
Şehir İçi Kooperatif	Minibüs	5	Şehir İçi 2 nolu hat	1	1.25	Nakit
Şehir İçi Kooperatif	Minibüs	4	Şehir İçi 3 nolu hat	1	1.25	Nakit

2.6.7.1. Minibüsler

S.S. şehiriçi kooperatif

Şehir içi kooperatif 7 taşıtla 1 ve 2 numaralı hatta toplu taşıma hizmeti vermektedir. Hatlarda ücret tarifesi öğrenci 1.25 TL, tam 1 TL olarak belirlenmiştir. 1 Numaralı hatta sefer 07:00'de başlarken 2 numaralı hatta seferler 07:30'da başlamaktadır. Hatlardaki sefer aralıkları Tablo 2.69'da belirtilmiştir.

Tablo 2.69.S.S. şehir içi kooperatif sefer saatleri

Sefer Saatleri	1 No'lu Hat	2 No'lu Hat
Gidiş	07:00-22:00 arası 1 saat ara ile	07:30-23:00 15 dk ara ile
Dönüş	08:00-22:00 arası 1 saat ara ile	07:30-23:00 15 dk ara ile

Tablo 2.70'de kooperatif hatlarına ilişkin marka model bilgileri sunulmuştur. Kooperatifteki tüm taşıtlar BMC marka olup en yaşlı taşıt 7 yaşındadır.

Tablo 2.70.S.S. şehir içi kooperatif marka model bilgileri

1 Nolu Hat			2 Nolu Hat		
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Marka**	**Model**	**Taşıt Sayısı**
BMC	2008	2	BMC	2009	3
BMC	2010	2			

Tablo 2.71'de 1 ve 2 numaralı hattın güzergah bilgileri sunulmuştur.

Tablo 2.71.S.S. şehir içi kooperatifi güzergah bilgileri

1 Nolu Hat		2 Nolu Hat		3 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Otogar	Malkara Caddesi	Otogar	Vali Ayhan Çevik Caddesi	Otogar	Yuvamkent Cd.
Tekirdağ Caddesi	Cumhuriyet Meydanı	Sanayi Sitesi	Sarbani Ahmet Caddesi	Kumyol sk.	Alpullu Cd.
Cumhuriyet Meydanı	Tekirdağ Caddesi	Tekirdağ Caddesi	Askeri Orduevi	Orta Mahalle sk.	Malkara Cd.
Malkara Caddesi	Otogar	Cumhuriyet Meydanı	Okullar	Malkara Caddesi	Orta Mahalle sk.
Merkez Sağlık Ocağı		Uzunköprü Caddesi	Yuvakent	Bayram Uçar cd.	Kumyol sk.
Aydınevler Mh.		Devlet Hastanesi	Alpullu Caddesi	Batuhan sk.	Otogar
Bayram Uçar caddesi		Kredi Yurtlar	Cumhuriyet Meydanı	Manas sk.	
4 nolu g.ö. Bölgesi			Tekirdağ Caddesi	Malkara Caddesi	
Okul Caddesi			Sanayi Sitesi	Alpullu Caddesi	
Benzinlik Çıkışı Toki			Otogar	Yuvamkent Caddesi	

S.S. 42 numaralı kooperatif

S.S. 42 numaralı kooperatif 10 taşıtla Hayrabolu-Muratlı arasında hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücretinin 8 TL olduğu hatta ücret toplama, nakit olarak gerçekleşmektedir. Tablo 2.72'de taşıtlara ilişkin marka model bilgileri sunulan hatta taşıtların yaşları 3-5 arasında değişmektedir.

Tablo 2.72.S.S. 42 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

S.S. 42 Nolu Koop.		
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**
Otokar	2010	3
Volkswagen	2011	2
Volkswagen	2012	5

Tablo 2.73'de belirtildiği üzere hatta seferler sabah 07:00 ve akşam 22:00 saatleri arasında 1 saat aralıklarla devam etmektedir.

Tablo 2.73.S.S. 42 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

S.S. 42 Nolu Koop.	
Gidiş	**Dönüş**
07:00-22:00 arası 1 saat ara ile	08:00-22:00 arası 1 saat ara ile

Güzergah bilgisi Tablo 2.74'de sunulan hattın tek yöndeki uzunluğu 53 km'dir.

Tablo 2.74.S.S. 42 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

S.S. 42 Nolu Koop.	
Gidiş	Dönüş
Hayrabolu Otogar	Tekirdağ Otogar
Muratlı Otogar	Muratlı Otogar
Tekirdağ Otogar	Hayrabolu Otogar

SS 45. numaralı kooperatif

S.S. 45 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıt ile Hayrabolu-Lüleburgaz arasında hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti 7.5 TL olarak belirlenmiştir. Hatta kullanılan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 2.75'de sunulan kooperatifin en yaşlı taşıtı 4 yaşındadır.

Tablo 2.75.S.S. 45 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

S.S. 45 Nolu Koop.		
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**
Volkswagen	2014	1
Volkswagen	2013	3
Volkswagen	2012	2
BMC	2012	3
BMC	2011	2

Tablo 2.76'den görüldüğü üzere hatta seferler saatleri her iki yönden de aynı olup, ilk sefer 07:30, son sefer 20:30'da düzenlenmektedir.

Tablo 2.76.S.S. 45 numaralı kooperatif sefer tarifesi

S.S. 45 Nolu Koop.	
Gidiş	**Dönüş**
07:30-20:30 1 saat ara ile	07:30-20:30 1 saat ara ile

Lüleburgaz Otogar-Hayrabolu Otogar arasında hizmet veren hattın güzergah uzunluğu 46 km'dir.

S.S. 117 numaralı kooperatif

S.S. 117 Numaralı Kooperatif 32 taşıtla Hayrabolu'nun köylerinde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır.

S.S. 143 numaralı kooperatif

S.S. 143 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıt ile Hayrabolu-Çerkezmüsellim arasında hizmet sunmaktadır. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 2.5 TL, tam 3 TL olarak belirlenmiştir. Tablo 2.77'de marka model bileri sunulan kooperatifin en yaşlı taşıtı 1998 model Magirus'dur.

Tablo 2.77.S.S. 143 numaralı kooperatif marka model bilgileri

S.S. 143 Nolu Koop.		
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**
Bmc	2010	1
İveco	2009	2
Magirus	2001	1
Magirus	1999	4
Magirus	1998	3

Güzergah bilgisi Tablo 2.78'de sunulan hattın uzunluğu 12 km'dir.

Tablo 2.78.S.S. 143 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	**Dönüş**
Hayrabolu Otogar	Çerkezmüsellim
Hayrabolu uzunköprü yolu	Hayrabolu uzunköprü yolu
Çerkezmüsellim	Hayrabolu Otogar

2.6.8. Şarköy

Şarköy ilçesinde 4 adet kooperatif 84 taşıt ile toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir. Kooperatiflere ilişkin bilgiler Tablo 2.79'da sunulmuştur.

Tablo 2.79. Şarköy ilçesinde taşımacılık yapan kooperatifler

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	Ödeme şekli
S.S. 12 Nolu Kooperatif	Minibüs	34	Şarköy - Gaziköy			Nakit
S.S. 12 Nolu Kooperatif	Minibüs	15	Şarköy - Gelibolu - Keşan		10	Nakit
S.S. 36 Nolu Kooperatif	Minibüs	9	Şarköy - Gaziköy - Tekirdağ		10	Nakit
S.S. 78 Nolu Kooperatif	Minibüs	8	Terzi Köy - Şenköy - Koca ALi Köyü - Şarköy			Nakit
S.S. 106 Nolu Kooperatif	Minibüs	18	Şehir İçi 1 Nolu Hat Şehir İçi 2 Nolu Hat	1.5	2	Nakit

2.6.8.1. Minibüsler

S.S. 12 numaralı kooperatif

S.S. 12 Numaralı Kooperatif hattı 34 taşıtla Şarköy-Gaziköy, 15 taşıtla Şarköy- Keşan arasında hizmet vermektedir. Şarköy-Gaziköy hattında hizmet vermekte olan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 2.80'de sunulmuş olup kooperatifin en yaşlı taşıtı 1995 model Magirus'tur.

Tablo 2.80. S.S. 12 numaralı kooperatif Şarköy- Gaziköy hattı marka model bilgileri

S.S. 12 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
J10	2012	3	20+1
BMC	2008	1	18+1
J9	2007	1	18+1
Magirus	2005	1	14+1
İveco	2005	3	14+1
Magirus	2000	4	14+1
Magirus	1999	13	14+1
Magirus	1998	3	14+1
Magirus	1997	3	14+1
Magirus	1996	1	14+1
Magirus	1995	1	14+1

Şarköy-Gaziköy hattı 07:30-18:30 saatleri arasında saat de bir olarak hizmet vermektedir. Şarköy-Keşan hattında hizmet vermekte olan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 2.81'de sunulmuş olup kooperatifin en yaşlı taşıtı 2004 modeldir.

Tablo 2.81.S.S. 12 numaralı kooperatif Şarköy-Keşan hattı marka model bilgileri

S.S. 12 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Renault Master	2013	1	19
Karsan	2012	3	19+1
Wolksvogen	2010	1	19
BMC	2008	1	17
Peugeot j9	2007	1	18
Peugeot j9	2006	1	18
Mercedes	2006	1	17
Cıtroen	2006	1	17
Peugeot j9	2005	1	18
Wolksvogen	2005	1	17
Renault Master	2005	1	17
Wolksvogen	2004	1	17
Renault Master	2004	1	17

Şarköy-Keşan hattında yolcu taşıma ücreti 10 TL'dir.

S.S. 36 numaralı kooperatif

S.S. 36 Numaralı Kooperatif hattı 9 Taşıtla Şarköy-Tekirdağ arasında hizmet vermekte olup ücret tarifesi 10 TL olarak belirlenmiştir. Tablo 2.82'den görüldüğü üzere Kooperatifte hizmet veren taşıtlar 2013 ve 2010 modeldir.

Tablo 2.82.S.S. 36 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

S.S. 36 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Mercedes	2013	5	19+1
Wolksvogen	2010	4	16+1

S.S. 78 numaralı kooperatif

S.S. 78 Numaralı Kooperatif hattı 8 taşıtla Terziköy-Şarköy arasında hizmet vermektedir.

S.S. 106 numaralı kooperatif

S.S. 106 Numaralı kooperatif 18 taşıtla 1 ve2 Numaralı hatlarda şehir içinde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret tarifesi öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Kooperatif filosu Tablo 2.83'de verilmiş olup, 2005 model İveco ve 2006 model Magirus'dan oluşmaktadır.

Tablo 2.83.S.S. 106 numaralı kooperatif marka model bilgileri

S.S. 106 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Magirus	2006	14	14+1
İveco	2005	4	14+1

1 Numaralı hat 08:00-18:00 saatleri arasında saat de bir hizmet verirken, 2 Numaralı hat 07:50-22:50 saatleri arasında 30 dakika da bir hizmet vermektedir. Hatlara ilişkin detaylı güzergah bilgisi Tablo 2.84'de sunulmuştur.

Tablo 2.84.S.S. 106 numaralı kooperatif 1 ve 2 numaralı hat güzergahları

S.S. 106 Nolu Kooperatif 1 No'lu Hat		S.S. 106 Nolu Kooperatif 2 No'lu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Otogar	Kurtulus Cd.	Otogar	Yurtkur (KYK)
Cemal Özkan Cd.	Sağlık Ocağı	Hüseyin Avni Başar Cd.	Merdiven Evler
17 Kasım Cd.	Eğitim Evi	Marmara 18	Çağdaşkent
Beyaz Balina	Mürefte Cd.	Doğan 7 Siteleri	Ecekent
	Otogar	Gündoğdu 2 Siteleri	Gündoğdu 3 Siteleri
		Gündoğdu 3 Siteleri	Gündoğdu 2 Siteleri
		Ecekent	Doğan 7 Siteleri
		Çağdaşkent	Marmara 18
		Merdiven Evler	Hüseyin Avni Başar Cd.
		Yurtkur (KYK)	Otogar

2.6.9 Muratlı

Muratlı ilçesinde topu ulaşım hizmeti 62 taşıtla şahıs ve kooperatif statüsünde hizmet vermektedir. İlçede hizmet vermekte olan taşıtların dağılımı Tablo 2.85'de sunulmuştur. Muratlı ilçesinde arazide yapılan çalışmalarda taşıtların yolcu indirme ve bindirme yapabileceği durak yerlerinin olmadığı gözlemlenmiştir.

Tablo 2.85. Muratlı ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı
S.S. 50 Nolu Kooperatif	Minibüs	24	Şehir İçi
S.S. 37 Nolu Kooperatif	Minibüs	11	Muratlı - Çorlu
S.S. 22 Nolu Kooperatif	Minibüs	17	Muratlı - Tekirdağ
S.S. 87 Nolu Kooperatif	Minibüs	3	Yukarı Sevindik - Aşağı Sevindik - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	Hanoğlu Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	İnanlı Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	4	Kırkepenekli Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	Ballıhoca Köyü - Muratlı

2.6.9.1. Minibüsler

S.S. 22 numaralı kooperatif

S.S. 22 Numaralı Kooperatif Hattı 17 taşıtla Muratlı – Tekirdağ hattında hizmet vermektedir.

S.S. 37 numaralı kooperatif

S.S. 37 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıtla Muratlı-Çorlu arasında hizmet vermektedir.

S.S. 50 numaralı kooperatif

S.S. 50 Numaralı Kooperatif hattı 24 taşıtla şehir içinde hizmet vermektedir.Hatta ilişkin detaylı güzergah bilgisi Tablo 2.86'daki gibidir.

Tablo 2.86.S.S. 50 numaralı kooperatif hattı güzergah bilgisi

S.S. 50 Nolu Kooperatif	
Gidiş	**Dönüş**
Muratlı Devlet Hastanesi	Müsellim Köyü Sapağı
Serdo	Otogar
Küçük Sanayi Sitesi	Hasan Orhan İlkokulu
Metem	Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi
H. Çelikkol Caddesi	2 Nolu Sağlık Ocağı
100. Yıl Caddesi	Öğretmen Evleri
Nazım Sav Caddesi	Hacı Rafet Gümüş Lisesi
Atatürk Caddesi	Hurşit Kuyu Caddesi
Mustafa Kemal Caddesi	Metin Öztürk Caddesi
14. Sokak	14. Sokak
Metin Öztürk Caddesi	Mustafa Kemal Caddesi
Hurşit Kuyu Caddesi	Atatürk Caddesi
Hacı Rafet Gümüş Lisesi	Nazım Sav Caddesi
Öğretmen Evleri	100. Yıl Caddesi
2 Nolu Sağlık Ocağı	H. Çelikkol Caddesi
Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi	Metem
Hasan Orhan İlkokulu	Küçük Sanayi Sitesi
Otogar	Serdo
Müsellim Köyü Sapağı	Muratlı Devlet Hastanesi

S.S. 87 numaralı kooperatif

S.S. 87 Numaralı Kooperatif hattı 3 taşıt ile Yukarı sevindik-Muratlı güzergahında hizmet vermektedir.

Şahıs hatları

Muratlı ilçesinde toplamda 7 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Bu köyler, Hanoğlu, İnanlı, Kırkkepenekli ve Ballıhoca şeklindedir.

2.6.10. Marmaraereğlisi

Marmaraereğlisi ilçesinde 6 kooperatif işletmesi 72 taşıtla toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Taşıtların kooperatif işletmelerine ve hatlara göre dağılımları Tablo 2.87'de sunulmuştur.

Tablo 2.87. Marmaraereğlisi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı
S.S. 65 Nolu Kooperatif	Minibüs	9	Şehir İçi
S.S. 101 Nolu Kooperati	Minibüs	11	Şehir İçi
S.S. 95 Nolu Kooperatif	Minibüs	7	M. Ereğlisi - Yakutlu Köyü
S.S. 39 Nolu Kooperatif	Minibüs	15	M. Ereğlisi - Y. Çiftlik - Çorlu
S.S. 89 Nolu Kooperatif	Minibüs	10	M. Ereğlisi - Y. Çiftlik - Çorlu
S.S. 107 Nolu Kooperatif	Minibüs	20	M. Ereğlisi - Silivri

2.6.10.1. Minibüsler

S.S. 39 numaralı kooperatif

S.S. 39 numaralı kooperatif 15 taşıtla Marmaraereğlisi-Çorlu arasında 30 dakika aralıklarla hizmet vermektedir.

S.S. 65 numaralı kooperatif

S.S. 65 numaralı kooperatif hattı 9 taşıtla şehir içinde hizmet vermektedir. Seferler 07:30'da başlayıp 21:00'a kadar 30 dakika aralıkla devam etmektedir.

S.S. 89 numaralı kooperatif

S.S. 89 numaralı kooperatif hattı 10 taşıtla Marmaraereğlisi- Çorku arasında 30 dakika aralıklarla hizmet vermektedir.

S.S. 95 numaralı kooperatif

S.S. 95 numaralı kooperatif hattı 7 taşıtla Marmaraereğlisi-Yakutlu Köyü 07:30-19:00 saatleri arasında 30 dakika sefer aralıklarıyla hizmet vermektedir.

S.S. 101 numaralı kooperatif

S.S. 101 numaralı kooperatif hattı 11 taşıtla Şehir içinde 07:00-21:00 saatleri arasında 10 dakika sefer sıklığıyla hizmet vermektedir.

S.S. 107 numaralı kooperatif

S.S. 107 numaralı kooperatif hattı 20 taşıtla Marmaraereğlisi-Silivri arasında 30 dakika sefer sıklığıyla hizmet vermektedir.

2.6.11. Ergene

Ergene ilçesinde 12 kooperatif kuruluşu ve taksi statüsündeki taşıtlar hizmet vermekte olup, kooperatif hatlarına ilişkin bilgiler Tablo 2.88'de sunulmuştur.

Tablo 2.88. Ergene İlçesi kooperatif bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci	Tam	Diğer	Ödeme Şekli
S.S. 21 Nolu Kooperatif	Minibüs	24	Marmaracık Köyü - Çorlu	1.5	2		Nakit
S.S. 23 Nolu Kooperatif	Minibüs	19	Ulaş - Çorlu	2	3.5	2.5	Nakit
S.S. 62 Nolu Kooperatif	Minibüs	35	Misinli Köyü - Çorlu		6		Nakit
S.S. 63 Nolu Kooperatif	Minibüs	6	Yulaflı Köyü - Çorlu	1.5	2.5		Nakit
S.S. 68 Nolu Kooperatif	Minibüs	17	Vakıflar Köyü - Çorlu	3	4		Nakit
S.S. 73 Nolu Kooperatif	Minibüs	20	Karamehmet-Çorlu	3.5	4.75		Nakit
S.S. 82 Nolu Kooperatif	Minibüs	18	Velimeşe Köyü - Çorlu	3	3.5		Nakit
S.S. 88 Nolu Kooperatif	Minibüs	18	Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu	4	5		Nakit
S.S. 99 Nolu Kooperatif	Minibüs	20	Esenler Köyü - Çorlu	3	4.75		Nakit
S.S. 102 Nolu Kooperatif	Minibüs	21	Pınarbaşı Köyü - Çorlu	6	7		Nakit
S.S. 118 Nolu Kooperatif	Minibüs	1	İğneler Köyü - Çorlu	5.5	6.5		Nakit
S.S. 127 Nolu Kooperatif	Minibüs	4	Ahımehmet Köyü - Çorlu	3.5	5		Nakit

2.6.11.1. Minibüsler

Ergene ilçesinde 12 kooperatif kuruluşu 203 taşıtla hizmet sunmaktadır. Tüm hatlarda ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir.

S.S. 21 numaralı kooperatif

Marmaracık Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 21 numaralı kooperatifte 24 taşıt hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL'dir. Kooperatif hatlarına

ilişkin marka ve model bilgileri Tablo 2.89'de sunulduğu gibidir. Tüm taşıtlar 14+1 kişi kapasiteye sahip olup araç yaşları 11-17 arasında değişmektedir.

Tablo 2.89.S.S. 21 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Magirus	1998-2004	24	14+1

S.S. 21 numaralı kooperatif hattının ilk seferi 06:45'de olup son sefer 22:30'da gerçekleşmektedir.07:00-08:30 arası 10 dk, 08:30-15:00 arası 15 dk, 15:00-19:30 arası 10 dk ve 19:30-22:30 arası 30dk aralıklarla taşımacılık yapılmaktadır.

S.S. 23 numaralı kooperatif

Ulaş-Çorlu hattında hizmet veren 23 numaralı kooperatif hattında 19 taşıt hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücreti öğrenci 2 TL, tam 3.5 TL, erbaş-er ve öğretmenler 2.5 TL olarak belirlenmiştir. Tablo 2.90'da hatta ilişkin sefer tarifesi belirtilmiş olup, seferler 06:45-20:20 arası gerçekleşmektedir.

Tablo 2.90.S.S. 23 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:45-19:30 arası 15 dk	07:20-20:20 arası 15 dk

S.S. 23 numaralı kooperatif hattında araç yaşları 2-15 arasında değişmektedir. Detaylı bilgi Tablo 2.91'den incelenebilir.

Tablo 2.91.S.S. 23 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Magirus	2000 2001 2002 2003 2004	10	14+1
Peugeot	2012	1	
Fiat	2013	1	
İveco	2003	1	
Bmc	2007 2008 2009	6	

S.S. 62 numaralı kooperatif

Misinli Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 62 numaralı kooperatif kuruluşunda 35 taşıt hizmet vermektedir. Bu hatta yolcu taşıma ücreti 6 TL'dir. S.S. 62 numaralı kooperatif hattında gün içinde seferler 07:30'da başlayıp, 19:30'da sonlanmaktadır. S.S. 62 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi Tablo 2.92'de verilmiştir.

Tablo 2.92.S.S. 62 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:30-18:30 arası 30 dk	08:30-19:30 arası 30 dk

S.S. 63 numaralı kooperatif

Yulaflı Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 63 numaralı kooperatif kuruluşunda 6 taşıt hizmet vermektedir. Bu hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2.5 TL şeklindedir. Kooperatifte hizmet vermekte olan taşıtların yaşları 6-9 arasında değişmektedir. S.S. 63 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri Tablo 2.93'de verilmiştir.

Tablo 2.93.S.S. 63 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Renault	2006	1	14+1
	2007	2	
	2008	1	
Bmc	2009	1	
Mercedes	2009	1	

Sefer aralıkları Tablo 2.94'de sunulan S.S. 63 No'lu kooperatif hattı 07:00-21:00 saatleri arasında hizmet vermektedir.

Tablo 2.94.S.S. 63 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:00-09:00 arası 15 dk	07:30-09:30 arası 15 dk
09:00-20:30 arası 30 dk	09:30-21:00 arası 30 dk

S.S. 68 numaralı kooperatif

Vakıflar Köyü-Çorlu arasında hizmet vermekte olan S.S. 68 No'lu Kooperatif hattında 17 minibüs çalışmakta olup öğrenci 3 TL, tam 4 TL olacak şekilde 2 farklı ücret tarifesi uygulanmaktadır. Hatta çalışan taşıtların yaşları 5-16 arasında değişmektedir. S.S. 68 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri Tablo 2.95'de verilmiştir.

Tablo 2.95.S.S. 68 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Magirus	1999	14	14+1
	2000		14+1
Bmc	2007	2	14+1
Fiat	2010	1	14+1

Tablo 2.96'da belirtildiği üzere S.S. 68 numaralı kooperatif07:00-20:30 saatleri arasında hizmet vermektedir.

Tablo 2.96.S.S. 68 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
07:00-18:30 arası 30 dk	08:00-20:30 arası 30 dk

S.S. 73 numaralı kooperatif

Karamehmet-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 73 numaralı kooperatifte 20 taşıt bulunmaktadır. Hatta ücret tarifesi öğrenci 3.5 TL, tam 4.75 TL şeklindedir. Hatta ilişkin sefer tarifesi Tablo 2.97'de sunulmuştur.

Tablo 2.97.S.S. 73 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:50-16:50 arası 60 dk	12:00-21:00 arası 60dk

S.S. 82 numaralı kooperatif

Velimeşe Köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan S.S. 82 numaralı kooperatif hattında 18 taşıt çalışmaktadır. Hatta öğrenci 3 TL, tam 3.5 TL olacak şekilde ücret tarifesi

uygulanmaktadır. Gün içerisinde seferler 06:45'de başlayıp 23:05'e kadar devam etmektedir. S.S. 82 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi Tablo 2.98'de verilmiştir.

Tablo 2.98.S.S. 82 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:45-20:05 arası 10 dk	07:25-20:00 arası 10 dk
20:00-22:05 arası 15 dk	20:00-23:05 arası 15 dk

S.S. 88 numaralı kooperatif

Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan kooperatifte 18 taşıt çalışmaktadır. Ücret tarifesi öğrenci 4 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. S.S. 88 numaralı kooperatif hattında gün içinde 7 sefer düzenlenmektedir. S.S. 88 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi Tablo 2.99'da verilmiştir.

Tablo 2.99.S.S. 88 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:45	07:30
08:00	10:00
10:00	12:00
12:00	14:00
13:30	16:00
15:30	17:00
17:00	19:00

S.S. 99 numaralı kooperatif

S.S. 99 No'lu Kooperatif hattı Esenler Köyü-Çorlu güzergahında hizmet vermekte olup bu hatta çalışan taşıt sayısı 20'dir. Hatta uygulanan ücret tarifesi öğrenci 3 TL, tam 4.75 TL'dir. Hattın sefer tarifesi Tablo 2.100'de sunulmuştur.

Tablo 2.100.S.S. 99 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:30-18:30 arası 30dk	07:45-19:45 arası 30 dk

S.S. 102 numaralı kooperatif

S.S. 102 No'lu Kooperatif hattı Pınarbaşı Köyü-Çorlu hattında hizmet vermektedir. Hatta çalışan taşıt sayısı 21'dir. Öğrenci 6 TL, tam 7 TL olacak şekilde ücret tarifesi

uygulanmaktadır. Kooperatifte hizmet vermekte olan taşıtların model yılları bilinmemekte olup tüm taşıtlar 14+1 kişi kapasitelidir. S.S. 102 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri Tablo 2.101'de verilmiştir.

Tablo 2.101.S.S. 102 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Taşıt Sayısı	Kapasite
Magirus	14	14+1
Bmc	2	14+1
Karsan	3	14+1
Peugeot	1	14+1
Mercedes	1	14+1

S.S. 102 No'lu kooperatif hattına ilişkin sefer tarifesi Tablo 2.102'de belirtildiği gibi olup, hattın seferleri 06:40'da başlayıp 19:30'da sonlanmaktadır.

Tablo 2.102. S.S. 102 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:40	08:00-18:00 arası 60 dk
07:00-17:00 arası 60 dk	19:30

S.S. 118 numaralı kooperatif

İğneler köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan S.S. 118 numaralı kooperatif hattında 1999 model Magirus marka 1 taşıt çalışmaktadır. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 5.5 TL, tam 6.5 TL'dir. Gün içinde bir sefer düzenlenen hatta gidiş seferi 07:00'da dönüş seferi 16:00'da gerçekleşmektedir.

S.S. 127 numaralı kooperatif

S.S. 127 numaralı kooperatif hattı Ahımehmet-Çorlu hattında hizmet vermekte olup, hatta çalışmakta olan taşıt sayısı 4'dür. Yolcu taşıma ücreti olarak öğrenci 3.5 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. Kooperatifte hizmet veren tüm taşıtlar 14+1 kişi kapasitelidir. Taşıtların yaşları 1-11 arasında değişmektedir. S.S. 127 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri Tablo 2.103'de verilmiştir. Hatta ilişkin sefer aralıkları Tablo 2.104'de sunulmuştur

Tablo 2.103.S.S. 127 numaralı kooperatif hattı marka model bilgileri

Marka	Model	Taşıt Sayısı	Kapasite
Fiat	2014	1	14+1
Fiat	2004	3	14+1

Tablo 2.104.S.S. 127 numaralı kooperatif hattı sefer tarifesi

Gidiş	Dönüş
06:45-19:45 arası 60 dk	07:15-20:15 arası 60 dk

2.7. ÇEVRE YERLEŞİMLERİN TOPLU TAŞIMA SERVİSLERİ

2.7.1. Giriş

Projenin bu bölümünde, Tekirdağ BB, sınırları içerinde bulunan karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına ait mevcut veriler açıklanmıştır. Tüm veriler ilçe bazında verilmiştir. Ayrıca, yakın çevre ulaşımında; kent merkezi ile günlük ilişki içinde olan çevre iller, ilçeler ve mahalleler arasındaki toplu taşım hatların; güzergâhları, sefer sayıları, il geneli ulaşımla ilişkileri, hizmet tekrarları, bütünleşme, durak ve terminal noktaları, yolcu ve talep durumu ile 11 ilçeye ait otogar durumuna ait veriler derlenerek irdelenmiştir. 11 ilçeye ait araç filoları, taşıma kooperatifleri, D1 ve D4 belgeleri ile taşımacılık yapan firmalara ait bilgiler derlenmiştir.

2.7.2. Karayolu

Tekirdağ BB sınırları içerisinde bulunan karayolu ağından KGM'nin 1. Bölgesi sorumludur. Bu ağda Mayıs 2014 itibari ile BB sınırları içerisinde 44 km otoyol, 375 km devlet yolu, 256 il yolu ve toplam 675 km karayolu ağı bulunmaktadır. İl sınırları içerisinden E-5, D-100 ve D-110 karayolları ile İstanbul'un ve Türkiye'nin batıyla olan karayolu ulaşım bağlantısı sağlanmaktadır.Tekirdağ merkez ilçeyi ikiye ayıran ve transit trafiğin kent merkezinden geçmesine neden olan D-110 numaralı Kınalı-Tekirdağ-İpsala devlet yolu, KGM tarafından kentin kuzeyine alınarak yeni bir devlet yolu bağlantısı oluşturulmuştur.

Tekirdağ BB'nin merkez ilçesi olan Süleymanpaşa'dan D110 Karayolu geçmektedir. Bu karayolu ilçeyi hem Marmaraereğlisi'ne hem de Malkara ilçesine bağlamaktadır. Süleymanpaşa ilçesi, D565 numaralı devlet yolu ile Muratlı ve Büyükkarıştıran mahallesinde bulunan kavşaktan D100 karayoluna bağlanmaktadır. D555 numaralı karayolu Süleymanpaşa- Hayrabolu-Alpullu üzerinden D100 karayoluna bağlantı sağlamaktadır. D567 numaralı karayolu ile Marmaarereğlisi Değirmen kavşağı üzerinden D100 karayoluna bağlanmaktadır. Ayrıca, Marmaraereğlisi –Sultanköy-Silivri arasında E84 numaralı otoyol bulunmaktadır. E80 numaralı otoyol İstanbul'dan başlayarak, Kavaklı, Büyükkılıçlı, Velimeşe,

Turgutbey (Çorlu'yu kapsayacak şekilde) üzerinden Edirne bağlantısını sağlamaktadır. Bölgede, buna paralel olarak İstanbul'dan başlayan Silivri, Değirmen, Çorlu, Vakıflar, Büyükkarıştıran, Lüleburgaz üzerinden Edirne bağlantısını sağlayan D100 karayolu bulunmaktadır.

Çerekezköy, Kapaklı ilçeleri D020 üzerinden Baüyükçavuşlu'da bulunan kavşağı kullanarak E84 yolu ile Marmaraereğlisi, E80 ve D100 ile diğer ilçelere bağlantıyı sağlamaktadır. Çerkezköy, Kapaklı ve Çorlu İlçelerinin Tekirdağ'a bağlantısı hem D100 hem de E80 üzerinden yapılmaktadır.

Tablo 2.105 incelendiğinde, Saray-Çorlu arasında 10518 taşıt/gün var iken Çorlu Çerkezköy arasında bu rakam 13718 taşıt/gün'e yükselmektedir. Çerkezköy-Kınalı arasında ise bu rakam 22901 taşıt/gün olmaktadır.

Tablo 2.105. Birinci bölge ve Tekirdağ BB sınırları içerisinden geçen otoyola ait YOGT değerleri

Kesim adı	Uzunluk (km)	Hafif taşıt (taşıt/gün)	Ağır taşıt (taşıt/gün)	Toplam YOGT (taşıt/gün)
Saray-Çorlu	20.2	6201	4317	10518
Çorlu-Çerkezköy	18.5	7626	6092	13718
Çerkezköy-Kınalı	12.3	12913	9988	22901
Kınalı-Silivri	6.8	20799	12927	33726

Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdürlüğü tarafından onaylanan genelgeye göre D4 türü yetki belgesi bulunan taşımacılar kent merkezlerinde taşımacılık yapamazlar. Ancak BB yasasından sonra D4 belge sahibi firma ve şahısların konu ile ilgili olarak yeni bir düzenlemeye ihtiyaçları bulunmaktadır. Tekirdağ Ulaşım Ana Planı (TUMAP, 2012) verilerine göre D4 belgesi ile taşımacılık yapan kooperatifler Tablo 2.106'da verilmiştir.

Tablo 2.106. Çevre yerleşimlerin toplu ulaşım servis özellikleri (TUMAP, 2012)

Belge	Kooperatif Adı	Güzergâh	Araç Sayısı	Araç Kapasitesi ve Türü	Saat aralığı	Sefer Aralığı (dk)
D4	125 Nolu Kooperatif	Tekirdağ-Elbirlik	22	20 - Volkwagen Crafter	06:30-22:15	15
D4	22 Nolu Kooperatif	Tekirdağ-Muratlı	17	27+1	08:00-19:00	30
D4	56 Nolu Kooperatif	Tekirdağ-Marmaraereğlisi	36	14+1	06:00-21:45	15
D4	36 Nolu Kooperatif	Tekirdağ-Şarköy	5	20	10:30-16:30	60

2.7.2.1. Süleymanpaşa (Merkez)

Tekirdağ Merkez İlçe'si olan Süleymanpaşa'da Tekirdağ Otogarı bulunmaktadır. Otogar Gündoğdu-Turgut Mahallesi'nde, Tekirdağ Limanı'nın kuzeyinde, kentin merkezinin doğu girişinde bulunmaktadır. Yaklaşık 6.700 m^2'lik bir taban alanına sahip olan kent otogarında, yaklaşık 4650 m^2 açık ve yaklaşık 4150 m^2 de kapalı alan bulunmaktadır. Otogarda firmaların yazıhanelerinin bulunduğu kuzey ve batı kısımlarında şehirlerarası otobüsler için 21 peron yeri, güney ve doğu kısımlarında daha çok belde araçları ve geçici süreli özel araç parklanması için 28 adet peron bulunmaktadır. Otogar, Atatürk Bulvarı üzerinde D110 Karayolu kenarındadır.

Tekirdağ'da şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan 10 firma bulunmaktadır. Bu firmalardan 8 tanesi D1, 2 tanesi de A1 taşımacılık yetki belgesine sahiptir. D1 yetki belgesi belli bir zaman ve ücret tarifesine göre otobüs ile taşımacılık yapan firmalara, A1 belgesi de otomobil sınıfındaki araçlarla 100 km'den daha uzak mesafeye yolcu taşıyan firmalara verilebilmektedir.

Tablo 2.107'de şehirlerarası taşımacılık yapan firmaların yetki belgesi, güzergâh ve sefer süresi gibi bilgileri bulunmaktadır. Ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı Trakya bölgesinde Kırklareli ve Edirne illeri ile İstanbul'a yapılmaktadır. Ek olarak, sefer sayılarına bakıldığında, Tekirdağ Otogarı'ndan günlük çıkan araç sayısı ise toplamda 185 olduğu görülmektedir (TUMAP, 2012).

Tablo 2.107 incelendiğinde D1 belgesi ile; Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ-Saray arasında taşımacılık yapan Kale Birlik Seyahat'in bu güzergahı BB sınırları içerinde kalmaktadır. Yapılacak olan yeni yasal ve idari düzenlemelere bu hatta ihtiyaç olabilir. Benzer durum D1 belgesi ile Vize-Saray-Çekezköy- Çorlu arasında yolculuk yapan Kale seyahat içinde geçerlidir. Yeni BB yasasına göre bu güzergahlar şehir içi hat olarak kaldığından, özellikle bilet düzenlemeleri dikkate alınarak yolcuların mağdur olmaması gerekmektedir.

Tablo 2.107. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar(TUMAP, 2012)

Belge	Firma-Kooperatif Adı	Güzergah	Araç Sayısı	Araç Kapasitesi ve Türü	Saat aralığı	Sefer Aralığı (dak)
D1	Kale Birlik	Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ-Saray	86	45 - Otobüs	07:00-19:30	30
		Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Gelibolu Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Keşan			06:00-19:30	60
D1	Truva Turizm	İstanbul-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir	Bilinmiyor	45 -Otobüs	07:15-22:00	60
D1	Şarköy Seyahat	Şarköy-Tekirdağ-İstanbul	18	45 - Otobüs	08:30-21:15	60
D1	Balıkesir Seyahat	Balıkesir-Tekirdağ-Çorlu-Kırklareli	1	45 - Otobüs	13:30	
D1	Kale Seyahat	Vize-Saray-Çerkezköy-Çorlu-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir-Denizli	Bilinmiyor	45 - Otobüs	20:45	
D1	Nişikli Turizm	Tekirdağ-Lüleburgaz-Babaeski-Kırklareli	3	27+1	08:00-19:15	
D1	MetroTurizm	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	24 saat	30
		Tekirdağ-Ankara			10:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Konya			20:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Çanakkale			24 saat	60
		Tekirdağ-İzmir			09:30, 16:30, 20:15, 21:45	
		Tekirdağ-Edirne			07:00-19:00	60
		Tekirdağ-Konya			20:00	-
D1	İstanbul Seyahat	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	05:30-18:00 18:00, 19:00, 20:00, 21:30	30
		Tekirdağ-Ankara			06:00, 09:00, 12:30, 21:30,22:30	
		Tekirdağ-Antalya			19:30	-
		Tekirdağ-Çanakkale			16:00	-
		Tekirdağ-Bursa			09:30, 15:30	-
A1	Parmak Turizm	Tekirdağ-Edirne	13	8 - Fiat Doblo	06:00-17:30	120
A1	Ece Turizm	Tekirdağ-Edirne	Bilinmiyor	8 - Fiat Doblo	06:00-19:00	60

2.7.2.2. Çorlu

Tekirdağ BB'nin en büyük ilçesi olan Çorlu'nun çevre yerleşmelere olan bağlantı için kullandıkları otogar Kumyol Caddesi bitişinde Çorlu Belediye binasının arkasında bulunmaktadır. Çorlu ilçesinden çevre yerleşmelere olan taşımacılık kooperatifleri Tablo 2.108'de verilmiştir. Tablo incelendiğinde görülmektedir ki tüm araçlar 14+1 kapasiteye sahiptir.

Tablo 2.108. Çorlu ilçesinden çevre yerleşmelere olan minibüs kooperatifleri

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Araç Sayısı
100 Nolu Seymen	Seymen Köyü-Çorlu	16
40 Nolu Önerler	Önerler köyü-Çorlu	12
96 NoluTürkgücükoop	Türkgücü Köyü-Çorlu	12
	Toplam	**40**

2.7.2.3. Çerkezköy

Çerkezköy'den çevre yerleşmelere olan toplu taşıma servisleri Tablo 2.109'da verilmiştir.

Tablo 2.109. Çerkezköy merkezli çevre yerleşmelere olan taşımalar

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Araç Sayısı
S.S. 61 Nolu Kooperatif	Kızılpınar-Çerkezköy	21
S.S.122 NoluKoperatif	Veliköy-Çerkezköy	14
S.S.20 Nolu Çerkezköy Çorlu Koop.	Saray-Çerkezköy-Çorlu	23
	Toplam	**58**

2.7.2.4. Kapaklı

Kapaklı ilçesinde tahsis edilmiş otogar bulunmaktadır.Kapaklı ilçesinden çevre yerleşmelere olan toplu taşıma servisleri Tablo 2.110'da verilmiştir.

Tablo 2.110. Kapaklı ilçesi taşıma kooperatifleri

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 41 Nolu Kooperatif	Kapaklı-Çerkezköy	30
S.S.35 NoluKoperatif	Karaağaç-Çerkezköy	41
S.S.67 NoluKoperatif	Yanıkağıl-Çerkezköy	6
S.S.71 NoluKoperatif	Pınarca Köyü-Kapaklı-Çerkezköy	14
	Toplam	**91**

2.7.2.5. Ergene

Ergene ilçesinde tahsis edilmiş herhangi otogar bulunmamaktadır. İlçesinden çevre yerleşmelere olan toplu taşıma servisleri Tablo 2.111'de verilmiştir.

Tablo 2.111. Ergene ilçesinin çevre yerleşmelere olan toplu taşıma servisleri

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 63 Nolu Kooperatif	Yulaflı Köyü-Çorlu	12
S.S. 21 Nolu Kooperatif	Marmaracık Köyü-Çorlu	26
S.S. 88 Nolu Kooperatif	Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu	18
S.S. 73 Nolu Koperatif	Karamehmet Köyü-Çorlu	20
S.S. 99 Nolu Koperatif	Esenler Köyü-Çorlu (20 Araç)	20
S.S. 23 Nolu Koperatif	Ulaş-Çorlu	19
S.S. 82 Nolu Koperatif	Velimeşe Köyü-Çorlu Araç)	18
S.S. 102 Nolu Koperatif	Pınarbaşı Köyü-Çorlu	20
S.S. 62 Nolu Koperatif	Misinli Köyü-Çorlu	35
S.S. 68 Nolu Koperatif	Vakıflar Köyü-Çorlu	21
S.S. 118 Nolu Koperatif	İğneler Köyü-Çorlu	7
S.S. 127 Nolu Koperatif	Ahımehmet Köyü-Çorlu	7
	Toplam	**223**

2.7.2.6. Malkara

İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.112'de verilmiştir. Malkara ilçesinde ikisi şehir içi olmak üzere (38 ve 66 numaralı) toplam 4 adet taşımacılar kooperatifi ve 46 adet şahıs plakası bulunmaktadır. Şahıs plakaları ile köylerden Malkara merkeze taşımacılık yapılmaktadır.

Tablo 2.112. Malkara ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
Malkara-Keşan Kooperatifi	Malkara-Keşan (D4 Lü	6
S.S. 93 Nolu Kooperatif	Sağlamtaş-Malkara-S.Paşa	15
S.S. 154 NoluKoop.	Kozyörük Kasabası-Malkara	10
Ahievren Köyü	Ahievren Köyü-	1
Ahmetpaşa Köyü	Ahmetpaşa Köyü-Malkara	1
Aksakal Köyü	Aksakal Köyü-Malkara	1
Allışık Köyü	Allışık Köyü-Malkara	1
Balabancık Köyü	Balabancık Köyü-Malkara	5
Ballı Köyü	Ballı Köyü-Malkara	3
Bayramtepe Köyü	Bayramtepe Köyü-Malkara	1
Çavuş Köyü	Çavuş Köyü-Malkara	1
Çınaraltı Köyü	Çınaraltı Köyü-Malkara	4
Çimendere Köyü	Çimendere Köyü-Malkara (	1
Demircili Köyü	Demircili Köyü-Malkara	1
Davuteli Köyü	Davuteli Köyü-Malkara	1
Danişment Köyü	Danişment Köyü-Malkara	1
Dere Köyü	Dere Köyü-Malkara	1
Deveci Köyü	Deveci Köyü-Malkara	6
Doğan Köyü	Doğan Köyü-Malkara	2
Dolu Köyü	Dolu Köyü-Malkara	3
Malkara-Keşan Kooperatifi	Malkara-Keşan (D4 Lü	6
S.S. 93 Nolu Kooperatif	Sağlamtaş-Malkara-S.Paşa	15
Gözsüz Köyü	Gözsüz Köyü-Malkara	3
Hacısungur Köyü	Hacısungur Köyü-Malkara	2
Haliç Köyü	Haliç Köyü-Malkara	1
Hasköy	Hasköy-Malkara	2
Hemit Köyü	Hemit Köyü-Malkara	3
Izgar Köyü	Izgar Köyü-Malkara	1
İbribey Köyü	İbribey Köyü-Malkara	4
Kadıköy	Kadıköy-Malkara	2
Karacagür Köyü	Karacagür Köyü-Malkara	1
Karacahalil Köyü	Karacahalil Köyü-Malkara	3
Kırıkali Köyü	Kırıkali Köyü-Malkara	2
Kiremitlik Köyü	Kiremitlik Köyü-Malkara	1
Kürtüllü Köyü	Kürtüllü Köyü-Malkara	3
Müstecep Köyü	Müstecep Köyü-Malkara	2
Mestanlar Köyü	Mestanlar Köyü-Malkara	1
Pirinççeşme Köyü	Pirinççeşme Köyü-Malkara	1
Sarıpolat Köyü	Sarıpolat Köyü-Malkara	1
Sarıyer Köyü	Sarıyer Köyü-Malkara	1
Sarnıç Köyü	Sarnıç Köyü-Malkara	3
Şahin Köyü	Şahin Köyü-Malkara	1
Tekke Köyü	Tekke Köyü-Malkara	1
Tete Köyü	Tete Köyü-Malkara	4
Yaylagöne Köyü	Yaylagöne Köyü-Malkara	2
Yörücek Köyü	Yörücek Köyü-Malkara	3
Yörük Köyü	Yörük Köyü-Malkara	1
İbribey Köyü	İbribey Köyü-Malkara	4
Kadıköy	Kadıköy-Malkara	2
Karacagür Köyü	Karacagür Köyü-Malkara	1
	Toplam	**142**

2.7.2.7. Saray

İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.113'de verilmiştir. Saray ilçesinde 7 adet kooperatif ve 8 adet şahıs plakası bulunmaktadır. 8 adet ihaleli özel halk otobüsü bulunmaktadır. İhaleli otobüsler kent merkezinde çalışmaktadır.

Tablo 2.113. Saray ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 46 Nolu Kooperatif	Saray-Çerkezköy-Tekirdağ	24
S.S. 157 Nolu Kooperatif	Saray-Güngömez Köyü	7
S.S. 108 NoluÜçük Yoncalı Koop.	Saray-Küçük Yoncalı Köyü	7
S.S. 124 Nolu Saray Huzur Koop.	Osmanu-Bahçedere-Servi-Sinanu-Kurtdere-Çukuryurt-Saray	10
S.S. 120 NoluSefaalanKoop.	Saray-Sefaalan Köyü	4
S.S. 150 NoluÇukuryurtKoop.	Saray-Çukuryurt Köyü	9
S.S.133 Nolu Göçerler Koop.	Göçerler Köyü-Saray	8
Şahıs	Kurtdere Köyü	1
Şahıslar	Yuvalı-Karabürçek-Demirler-Kadıköy-Saray	3
Şahıs	Çayla Köyü-Saray	1
Şahıslar	Saray- Kavacık- Edirköy	3
Özel Halk Otobüsleri	İhaleli, 2004/04-Gündem-1	8
	Toplam	**85**

2.7.2.8. Hayrabolu

İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.114'de verilmiştir. Hayrabolu ilçesinde 3adet kooperatif ve 14 adet şahıs plakası bulunmaktadır.Toplam 79 adet plaka bulunmaktadır

Tablo 2.114. Hayrabolu ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 117 Nolu Kooperatif	Hayrabolu- Ve Köyleri	32
S.S. 45 Nolu Kooperatif	Hayrabolu-Lüleburgaz	11
S.S. 143 Nolu Kooperatif	Hayrabolu-Çerkezmüsellim	11
S.S. 42 Nolu Kooperatif	H.Bolu-Tekirdağ-Tekidağ-Muratlı	10
Şahıslar		14
	Toplam	**79**

2.7.2.9. Şarköy

İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.115'de verilmiştir. Şarköy ilçesinde 4 adet kooperatifte toplam 88 adet plaka bulunmaktadır. Plakalardan 7 adedi faal değildir.

Tablo 2.115. Şarköy ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 12 Nolu Kooperatif	Şarköy-Gaziköy 31 Araç-Gelibolu-Keşan-16 Araç	47
S.S. 36 Nolu Kooperatif	Şarköy-Gaziköy-Tekirdağ 18 Araç	18
S.S. 78 Kooperatifi	Terzi Köy-Şenköy-Koca Ali Köyü-Şarköy (8 Araç)	8
S.S. 106 Nolu Kooperatif	Şehiriçi (22 Hat Sahibi Var 15 Plaka Faal)	15
	Toplam	**88**

2.7.2.10. Muratlı

Muratlı ilçesinde otogar bulunmamaktadır. İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.116'da verilmiştir. Muratlı'da biri şehir içi olmak üzere toplam 4 adet kooperatif ve 14 adet şahıs taşıtı bulunmaktadır.

Tablo 2.116. Muratlı ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 50 Nolu Kooperatif	Şehiriçi	24
S.S. 37 Nolu Kooperatif	Muratlı-Çorlu	11
S.S. 22 Nolu Kooperatif	Muratlı-Tekirdağ	17
S.S. 87 Nolu Kooperatif	Y.Sevindikli-A.Sevindikli-Muratlı	3
Şahıslar	Hanoğlu Köyü	1
Şahıslar	İnanlı	1
Şahıslar	Kırkepenekli	4
Şahıslar	Ballıhoca	1
	Toplam	**62**

2.7.2.11. Marmaraereğlisi

Marmaraereğlisi ilçesinde otogar bulunmamaktadır. İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Tablo 2.117'de verilmiştir. Marmaraereğlisi'nde toplam 4 adet kooperatif bulunmaktadır. Toplam araç sayısı ise ve 72 adettir.

Tablo 2.117. Marmaraereğlisi ilçesinin çevre yerleşmelere ve köye olan bağlantıları

S.S. Taşımacılar Koop.	Güzergah	Toplam
S.S. 65 Nolu Kooperatif	Şehir İçi	9
S.S. 101 Nolu Kooperatif	Şehir İçi	11
S.S. 95 Nolu Kooperatif	M.Ereğlisi-Yakutlu Köyü	7
S.S. 39 Nolu Kooperatif	M.Ereğlisi-Y.Çiflik-Çorlu	15
S.S. 89 Nolu Kooperatif	Yeniçiflik-Çorlu	10
S.S. 107 Nolu Kooperatif	M.Ereğlisi-Silivri	20
	Toplam	**72**

Marmaraereğlisi merkez ve yakın çevresinde Sınırlı Sorumlu (S.S) 65, 101, 56, 107, 95, 39, 89 numaralı kooperatifler yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Çalışma kapsamında 56, 65 ve 101 numaralı kooperatiflere ait mevcut durum aşağıda değerlendirilmiştir.

S.S.65 numaralı kooperatif

Bu kooperatifin 5 adet kendine ait ve 1 adet ise 101 numaralı kooperatif ile çalıştığı güzergah bulunmaktadır. Kooperatife ait 9 adet M plakalı minibüs tipi (14+1) ulaşım aracı bulunmaktadır.

S.S. 65-101 numaralı kooperatifler

Bu kooperatifin 65 numaralı kooperatif ile ortak çalıştığı 1 adet güzergahı bulunmaktadır. SS 101 numaralı kooperatife ait 11 adet M plakalı minibüs tipi (14+1) ulaşım aracı bulunmaktadır. Bu kooperatifler 07:00 ile 21:00 saatleri arasında 10 dakikalık aralıklarla gidiş ve dönüş şeklinde taşımacılık yapmaktadır.

S.S. 56 numaralı kooperatif

SS 56 numaralı kooperatifin 1 adet güzergahı bulunmaktadır. Bu kooperatife ait 36 adet M plakalı minibüs tipi ulaşım aracı bulunmaktadır. Bu kooperatif Sultanköy-Marmaraereğlisi-Tekirdağ hattında çalışmaktadır. Marmaraereğlisi merkezi ve yakın çevresinde hizmet veren S.S. 65 ve S.S. 101 numaralı kooperatifler yaklaşık 100 km'lik bir ağ üzerinde taşımacılık yapmaktadır. Tekirdağ'ın Marmaraereğlisi merkezi ile olan bağlantısını sağlayan S.S. 56 numaralı kooperatifle birlikte söz konusu 3 kooperatifin taşımacılık yaptığı ağın uzunluğu yaklaşık 150 km'ye ulaşmaktadır. Hatlar nüfusun yoğun olduğu Doğu-Batı aksından geçmektedir. Kuzeyle olan bağlantı düşük yoğunluklu yerleşim bölgelerine (200-300 nüfuslu mahalleler) sağlanmaktadır.

2.8. SONUÇLAR

Projenin bu bölümünde, Tekirdağ BB sınırları içerinde bulunan karayolu, demiryolu, denizyolu ve havayolu bağlantılarına ait mevcut veriler açıklanmıştır. Ayrıca, yakın çevre ulaşımında; kent merkezi ile günlük ilişki içinde olan çevre iller, ilçeler ve mahalleler arasındaki toplu taşıma hatlarının; güzergâhları, sefer sayıları, il geneli ulaşımla ilişkileri, hizmet tekrarları, terminal noktaları ve 11 merkez ilçeye ait otogar durumuna ait veriler derlenerek irdelenmiştir. 11 ilçeye ait araç filoları, taşıma kooperatifleri, D1 ve D4 belgeleri ile taşımacılık yapan firmalara ait bilgiler ve bunlara ait taşıt sayıları, güzergahları ve ilçeler arası ilişkiler özetlenmiştir. TUMAP, BB sınırları içindeki toplu taşıma altyapısı bilgileri, coğrafi bilgi

sistem verileri, durak, konum ve güzergâh bilgileri, elektronik karttan yolculuk bilgilerinin alınması, sefer sayıları, sefer sıklıkları ve filo özellikleri gibi mevcut verilerin ilgili idarelerden ve sahadan toplanmasıyla hazırlanmıştır. Çalışmada, Tekirdağ'ın sosyo-ekonomik yapısı, planlama geçmişi, ulaştırma sistemlerine ait mevcut veriler elde edilerek değerlendirilmiştir. Ayrıca, raporda Tekirdağ İli'ne bağlı ilçelere toplu taşımacılık yapan hatlarının yapısı ve güzergâhlar, duraklar/istasyonlar ve işletme altyapısı (hatların ve seferlerin dağılımları, güzergâh özellikleri, hareket noktaları, toplu taşımaya ayrılmış yol ve şeritler vb.) ile ilgili bilgiler verilmiştir. Sahada yapılan çalışmalardan derlenen bilgiler ışığında fiyatlandırma türleri ve ücret miktarları ile ilgili incelemelere yer verilmiştir.İlçelerde taşımacılık yapan belediye otobüsleri, özel halk otobüsleri ve kooperatiflerin işletme özellikleri (gün içindeki sefer sayıları, ring, öğrenci servisi vb. işletme biçimleri, yolcu yoğunlukları, hatlarda ve seferlerde yolcu indi-bindi oranları, araçların sefer ve zamana göre dağılımı, doluluk oranları, duraklardaki/istasyonlardaki sıkışıklıklar, sefer programlarına uyum, vb.) gibi konularda değerlendirmeler yapılmıştır.

Yapılan araştırmalardan Tekirdağ'ın, ekonomisi sanayiye dayalı ve Türkiye'nin Marmara Bölgesi'nde İstanbul'un etki alanına giren önemli bir kent olduğu görülmektedir. Tekirdağ İli'nin Büyükşehir ilan edildikten sonra 11 ilçeye idari olarak bölündüğü ve 6220.36km^2'lik bir alanı kapladığı bulunmuştur. Tarih boyunca pek çok medeniyete sahne olan Tekirdağ'ın önemli turistik potansiyellere sahip olduğu, aynı zamanda tarım kenti olarak da nitelenebilecek olan kentin ekonomik, sosyal ve mekansal açından her geçen gün büyümekte olduğu ve kentin nüfusunun şu anda 874.475 olduğu bulunmuştur.

Bölgede yer alan ilçeler arasında Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy'ün sosyo-ekonomik ve demografik özellikler bakımından diğer 8 ilçeden daha büyük ilçeler olduğu sonucuna varılmıştır. Üç ilçenin nüfuslarının toplamı Tekirdağ'ın il nüfusunun yarısından fazlası oluşturmaktadır. Çevre düzeni planları ve nazım imar planları incelendiğinde ise kentsel kullanışların, ticari aktivitelerin ve konut alanlarının yine bahsi geçen üç ilçede yoğunlaştığı görülmüştür. Bu yoğunlaşmanın yarattığı ulaşım sorunlarının olduğu ve bu sorunları aşmak için yerel idareler tarafından ulaşım odaklı çeşitli çalışmaların yapıldığı görülmüştür. Süleymanpaşa için Ulaşım Ana Planı yapıldığı ve bu kapsamda kentin hareketlilik oranlarının ve ulaşım sorunlarının tespit edildiği fakat aynı ve daha büyük ölçeklerde ilçeler olan Çerkezköy ve Çorlu için bu tespitlerin yapılmadığı dolayısıyla öncelikle bu ilçelerde, daha sonra diğer ilçelerde ulaşım sorunlarının, toplu taşıma seçeneklerinin ve çözümlerinin araştırılması gerektiği anlaşılmıştır.

Tekirdağ BB sınırları içerinde, karayolu ve demiryolu ulaşımının yanında havayolu ulaşımı da bulunmaktadır. Karayolu ulaşımında, D100, D110, D555 ve D567 numaralı devlet yolunun yanında E80 ve E84 numaralı otoyollarda mevcut bulunmaktadır. Trafiğin en yoğun olduğu kesitlerden bir tanesi D110 üzerinde bulunan Süleymanpaşa ilçesi merkezindeki 110-04 numaralı kesittir. Bu kesitte YOGT değeri 21000 civarındadır. Kentin ilçeleri olan Çerkezköy, Çorlu ve Muratlı'dan geçen demiryolu hattı bulunmaktadır.

Tablo 2.118'de Tekirdağ BB sınırları içerinde bulunan 11 ilçenin kendi aralarındaki toplu ulaşım bağlantısı verilmiştir. Tablo incelendiğinde, 4 adet D1 belgesi ile toplu taşımacılık yapan firma bulunmaktadır. Tabloda verilen rakamlar minibüs tipindeki S.S. taşımacılık kooperatiflerini göstermektedir. Matrisin çaprazında bulunan sarı renkli hücreler şehirci taşımaları göstermektedir. Kırmızı renkli hücreler ilçeler arasında herhangi bir taşımacılık olmadığını, yeşil renkli hücreler ise doğrudan Tekirdağ BB'nden bu ilçelere taşımacılık olmadığını göstermektedir.

Merkez ilçe olan Süleymanpaşa ilçesinden Kapaklı ve Ergene ilçesine doğrudan taşımacılık bulunmamaktadır. Coğrafi olarak birbirlerine yakın olan Çerkezköy'den Ergene ilçesine bir bağlantı bulunmamaktadır. Çerkezköy'den Ergene'ye gidecek yolcular Çorlu'da aktarma yapmak zorundadırlar. Doğrudan toplu taşıma servisi bulunmayan ilçeler arasında toplu taşıma servisinin olup olmaması gerektiği hususu yeni veriler derlenip gerekli analizler yapıldıktan sonra ortaya konulmalıdır. İlçeler arasında bulunan toplu taşıma servislerinin yeterliliği yeni veriler ve yolcu talebi toplandıktan sonra belirlenecektir.

Ulaşım Daire Başkanlığı'ndan ve kooperatif şoförlerinden alınan bilgiler doğrultusunda mevcut hatların birçoğu için filo özellikleri incelenmiştir. Tekirdağ BB Ulaşım Daire Başkanlığı'na bağlı olan toplu taşıma sistemi Çorlu dışındaki 10 ilçede minibüs tipi S.S. taşıma kooperatifleri, Süleymanpaşa merkezde özel halk otobüsleri ve Çorlu'da belediye otobüsleri ile toplu taşıma hizmeti sürdürülmektedir. Bunların yanında, ilçelerin mahallerle olan bağlantıları M plakalı minibüsler ile şahıs (köy minibüsleri) kanalıyla sürdürülmektedir. Bazı ilçeler arasındaki toplu ulaşım ise D1 ve D4 belgeli otobüslerle yapılmaktadır.

Tekirdağ BB sınırları içerinde, karakolu ve demiryolu ulaşımının yanında havayolu ulaşımı da bulunmaktadır. Karayolu ulaşımında, D100, D110, D555 ve D567 numaralı devlet yolunun yanında E80 ve E84 numaralı otoyollarda mevcut bulunmaktadır. Trafiğin en yoğun olduğu

kesitlerden bir tanesi D110 üzerinde bulunan Süleymanpaşa ilçesi merkezindeki 110-04 numaralı kesittir. Bu kesitte YOGT değeri 21000 civarındadır.

Kentin ilçeleri olan Çerkezköy, Çorlu ve Muratlı'dan geçen demiryolu hattı bulunmaktadır. 31 km'lik Muratlı Tekirdağ bağlantısı yapıldıktan sonra demiryolu banliyö hattı olarak işletilerek BB merkezine olan bağlantı, demiryolu kanalı ile de sağlanabilir. Merkez ilçe olan Süleymanpaşa ilçesinden Kapaklı ve Ergene ilçesine doğrudan taşımacılık bulunmamaktadır. Coğrafi olarak birbirlerine yakın olan Çerkezköy'den Ergene ilçesine bir bağlantı bulunmamaktadır. Çerkezköy'den Ergene'ye gidecek yolcular Çorlu'da aktarma yapmak zorundadırlar.

Tablo 2.118. 11 ilçenin toplu ulaşım durumu

Marmaraereğlisi	Muratlı	Şarköy	Hayrabolu	Saray	Malkara	Ergene	Kapaklı	Çerkezköy	Çorlu	Süleymanpaşa	
89, 56	22	Şarköy Seyahat, 36	42	46				46	125, 46	11, 115, 25, 33, 49, 48, 10, 18, 85, ÖHO	Süleymanpaşa
39, 89	37			20		63, 21, 88, 73, 99, 23, 82, 102, 62, 68, 118, 127		20	Belediye Otobüsü 100,40,96	125,46	Çorlu
				46			41, 71 35,67	25,61 122	20	46	Çerkezköy
							41	41,71 35,67			Kapaklı
									63, 21, 88, 73, 99, 23, 82, 102, 62, 68,118, 127		Ergene
					38, 66, 93, 154 şahıs						Malkara
				ÖHO, 133, 157 108,150, 124, 120, şahıs				46	20	46	Saray
	42		ss.şehir içi, 143, 117							42	Hayrabolu
		106,12 ,78								Şarköy Seyahat, 36	Şarköy
	50, 87 şahıs		42						37	22	Muratlı
65, 101									39, 89	89, 56	Marmaraereğlisi

3. YENİ VERİLERİN TOPLANMASI ve SORUNLARIN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bu bölümde Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi (İl Geneli) Toplu Taşıma Sistemi Rehabilitasyonu Ortak Hizmet Projesi'nin yeni verilerinin toplanmasını içeren 2. ve 3. Ara rapor, özetlenmiştir. Tekirdağ ili genelinde, ilçe merkezlerinde ve ilçeler arasında yürütülen toplu taşımacılık hizmetlerinin mevcut durumunu net olarak ortaya koymak amacı ile eksik verilerin anket ve ölçümler yoluyla toplanmasını içermektedir. Aynı zamanda bu raporlarla birlikte mevcut sorunlar ve yetersizlikler tespit edilmiştir.

Bu çalışma dönemlerinde şartname, idare ve proje ekibi tarafından belirlenen ilçe merkezleri ve zonlarda yolcu anketleri ve hat analizleri gerçekleştirilmiştir. Hat analizleri zirve ve zirve dışı saatlerde, merkeze ve merkez dışına olacak şekilde düzenlenmiş olup hatlarda taşınan yolcu sayısı, duraklardaki indi bindi analizleri, durak koşulları ve güzergâhın yol durumunu tespit etmeye yönelik olarak gerçekleştirilmiştir. Süleymanpaşa İlçesi'nde 1000 adet, Çorlu'da 1500 adet, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı'da 500'er adet olacak şekilde yapılan yolcu anketleri ve anket sonucu elde edilen zon bazlı seyahat üretim ile çekim miktarları verilmiştir. Toplu taşımacılık hizmetinin ulaşmadığı yerlerin tespiti amacı ile muhtarlara düzenlenen anket sonuçları değerlendirilmiştir. Mahallelerin bağlı bulundukları ilçe ve merkez ilçe ile gerçekleşen taşımacılık hizmetlerinin kalitesi ortaya konmuştur. Mevcut kooperatif ve taşıma sistemlerinin araç, sefer sayısı vb. bilgiler derlenmiş olup kooperatiflerle yapılan görüşmeler özetlenmiştir. Çorlu ve Süleymanpaşa'daki duraklar sayısallaştırılmış ve CBS programına işlenmiştir. Taksi durakları ile ilgili olarak Süleymanpaşa'daki 41 taksi durağı incelenmiştir.

Tekirdağ BB sınırları içerinde toplu taşımacılık yapan kamu, ÖHO, S.S. taşımacılık kooperatifleri ve şahıs firmalarının yeniden yapılandırılarak sisteme entegre edilmesi gerekmektedir. Bu bölümde öncelikle Tekirdağ BB sınırları içerisinde taşımacılıklar, güzergâh sorunları, yolculuk durumları, hat yapıları konusunda detaylı olarak sorunlar açıklanmıştır. Tekirdağ BB ilçeleri olan 11 ilçedeki toplu taşımacılık ile ilgili detaylı sorunlar açıklanmıştır. Özellikle kent merkezindeki minibüs tipi ara toplu taşımacılığı, hat, güzergâh ve durak sorunları irdelenmiştir. Hat yapıları, sistemin taşıma kapasiteleri ve ortaya çıkabilecek sorunlara yer verilmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde, ilçelerin mahalleler ile olan toplu taşıma hatları ve ortaya çıkan sorunlar açıklanmıştır. Toplu taşıma talebi yaratacak arazi kullanım değişiklikleri değerlendirilmiştir. Tekirdağ BB toplu taşıma sisteminde var olan ve oluşabilecek sorunlar ve darboğazlar verilmiştir. Ayrıca, sistemin işletme durumu, belgelendirme yapısı, hat yapısı vb. sorunlardan bahsedilerek idareye iletilen toplu taşıma ile

ilgili talepler verilmiştir. Taksi taşımacılığı, durakları, parklanma durumu ve sorunları ortaya konulmuştur.

3.1 YENİ VERİLERİN TOPLANMASI

3.1.1. Hat Yolcu Sayımları

Tekirdağ'da toplu taşıma hizmetlerinin büyük bir kısmı özel işletmeciler tarafından sağlanmakla olup en büyük ilçe olan Çorlu'da Belediye tarafından verilmektedir. Değerlendirmelerin yapılabilmesi için Tekirdağ BB sınırları içerisinde taşımacılık yapan tüm minibüs ve otobüslerde hat analizleri ve yolculuk anketleri yapılmıştır. Tüm ilde uygulanan "Hat Analiz Tabloları" anketinin bir örneği Tablo 3.1.'de verilmiştir. Tablo 3.1. incelendiğinde;

a. 1. sütun dijital olarak durak sırasını;
b. 2. sütun yaygın olarak bilinen durak adlarını;
c. 3. sütun binen yolcu sayısını ve hattaki yolcu sayısının bulunmasını;
d. 4. sütun duraklarda inen yolcu sayılarını;
e. 5. sütun duraklar arası yolculuk süresini;
f. 6. sütun duraklarda taşıtların ne kadar süre ile bekledikleri;
g. Diğer sütunlar ise trafik yoğunluğunu ve duraklardaki parklanma durumlarını göstermektedir.

Tabloda 4 ve 5. sütunda verilen değerler yardımıyla durak yerlerinin analizi yapılmıştır. İlçe bazlı olarak araziden elde edilmiş veriler sırasıyla aşağıda verilmiştir.

Tablo 3.1. Örnek Hat Analiz Tablosu

1 NO'LU HAT ETÜT TABLOSU Gidiş Geliş																
TARİH/ SAAT: 23/12/2015 - 14:45		HAVA DURUMU: P. Bulutlu		PLAKA: 59 KL 788		Koltuk Sayısı: 21		Kapasite: 50								
Durak Sıra No	Durak Adı	Binen Yolcu Sayısı	İnen Yolcu Sayısı	Eklenik Yolcu Sayısı	Duraklar Arası Süre (DK)	Duraklardaki Bekleme Süresi (SN)	Trafik Yoğunluğu			Yol Durumu			Durak Parklanma		Durak Cep	
							Düşük(1)	Orta(2)	Yoğun(3)	Düz(1)	İniş(2)	Çıkış(3)	Var(1)	Yok(2)	Var(1)	Yok(2)
1	Altınova													2		2
2	Altınova				0.25		1			1				2		2
3	Altınova				2		1			1				2		2
4	Altınova	4		4	1	20	1			1				2		2
5	Altınova			4	0.5		1			1				2		2
6	Altınova			4	3		1			1				2		2
7	Altınova			4	0.17		1			1				2		2
8	Altınova			4	1		1			1				2		2
9	Altınova			4	1		1			1				2		2
10	Özgürkent	1		5	0.33		1			1				2		2
11	Tugay	4		9	0.17	5	1					3		2		2
12	Üst Geçit			9	0.33	10	1					3		2		2
13	Bp Karşısı			9	1		1				2			2		2
14	Otelcilik			9	0.17		1				2			2		2
15	Namık		1	8	0.17		1				2			2		2
16	Şaraphane			8	0.17	5	1				2			2		2
17	Pazar			8	0.5		1				2			2		2
18	Depo	3		11	1		1				2			2		2
19	Petrol Ofisi		1	10	1	10	1				2			2		2
20	Tekira		4	6	1	2	1				2			2		2
21	Sümerbank		3	3	2	10		2			2			2		2
22	Çinili Fırın			3	1	5		2			2			2		2
23	Halk			3	3			2			2			2		2
24	Belediye			3	2			2			2			2		2
25	Meydan			3	1		1				2			2		2
26	Eski İtfaiye			3	1		1			1				2		2
27	Otogar		3	0	0.25	20	1			1				2	1	

3.1.1.1. Süleymanpaşa

Özel Halk Otobüsleri (ÖHO)

Tekirdağ'ın Süleymanpaşa İlçesi'nde 16 hatta toplam 70 özel halk otobüsü işletilmektedir. Söz konusu otobüs hatlarının Tekirdağ BB Başkanlığı'nca onayı verilen ilaveler ile birlikte güzergahları Şekil 3.1'de verilmiştir.Tablo 3.2'de özel halk otobüsü güzergahlarının uzunlukları görülmektedir.



Şekil 3.1. Özel halkotobüsü güzergahları

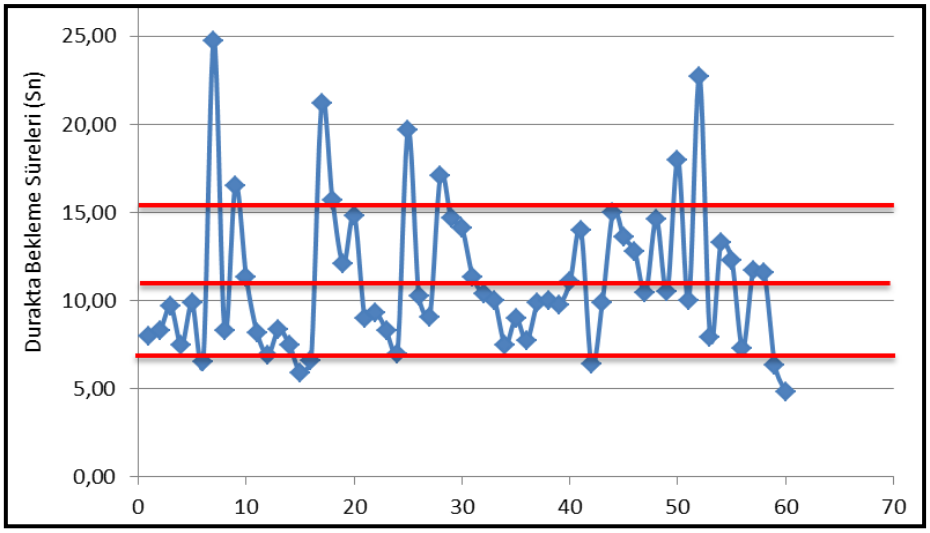
Tablo 3.2. Güzergah uzunlukları

Hat no	Uzunluk (m)	Sefer Süresi (dk)
1	17.000	60
2	18.400	55-58
3	14.100	48-60
4	16.000	60
5	8.000	50
6	6.700	30-50
7	12.600	55-60
8	14.100	60-70
9	12.800	56-60
10	16.000	50-54
11	21.400	60
12	15.600	60-66
13	13.900	55-60
14	35.000	70-80
15	12.500	55-60
16	30.200	60-80

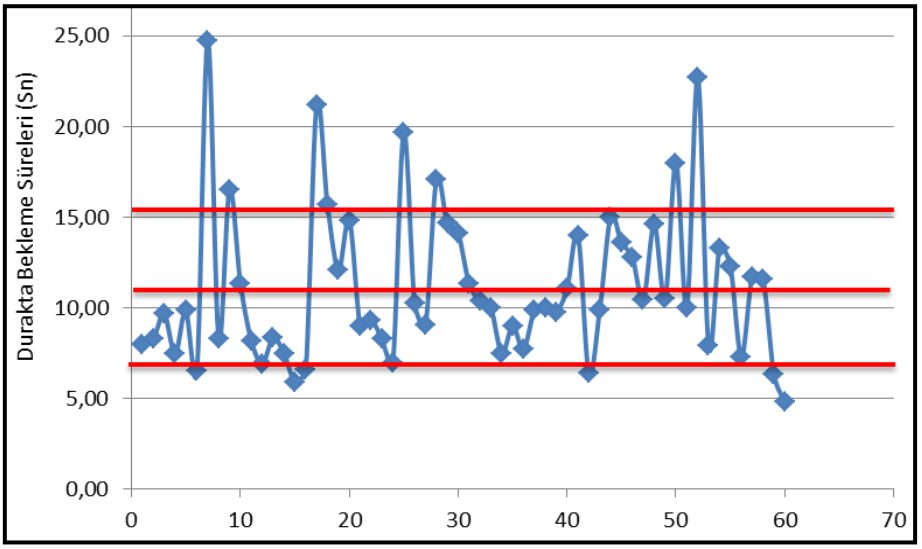
Özel halk otobüslerine ait hat bazlı yolculuk sayımları sırasıyla Tablo 3.3.'de özetlenmiştir. Yolculuk sayımları her bir hatta zirve saatte ve zirve dışı saatte olmak üzere en az iki defa yapılarak bulunmuştur. Şekil 3.2. ve 3.3'te Süleymanpaşa özel halk otobüsleri için ortalama duraklar arası seyahat ve bekleme süreleri verilmiştir.

Tablo 3.3. ÖHO günlük ortalama yolcu sayıları

Hat no	Araç sayısı	Güzergah	Günlük Araç Başına Yolcu Sayısı
1	4	Otogar – Altınova Mah.	2833
2	6	Otogar – Değirmenaltı Mah.	6509
3	6	Otogar – Hürriyet Mah.	5827
4	2	Otogar – Karadeniz Mah.	755
5	3	Otogar – Çınarlı Mah.	937
6	3	Otogar – Aydoğdu Mah.	292
7	6	Otogar – 100. Yıl Mah.	6721
8	5	Otogar – İsmail Yazıcı Cad.	1748
9	4	Otogar - Soğukkuyu	1753
10	4	Otogar – Muratlı Cad.	1186
11	5	Otogar - TOKİ	2564
12	4	Otogar – Mumcu Çeşme Cad.	3551
13	4	Otogar – Bağlaryurdu Cad.	1697
14	4	Otogar – Bahçelievler Mah.	161
15	4	Otogar – Yeni Otogar	2026
16	6	Namık Kemal Mah. – Tepekent Sitesi	597



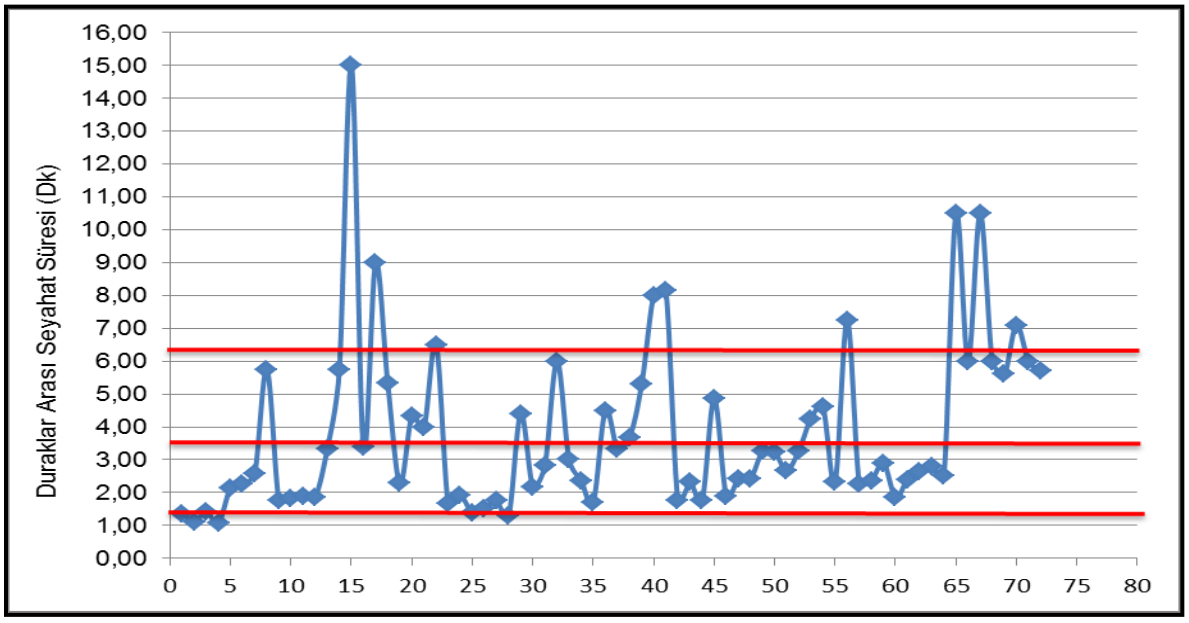
Şekil 3.2. Süleymanpaşa özel halk otobüsleri için ortalama duraklar arası seyahat süreleri



Şekil 3.3. Süleymanpaşa özel halk otobüsleri için ortalama duraklarda bekleme süreleri

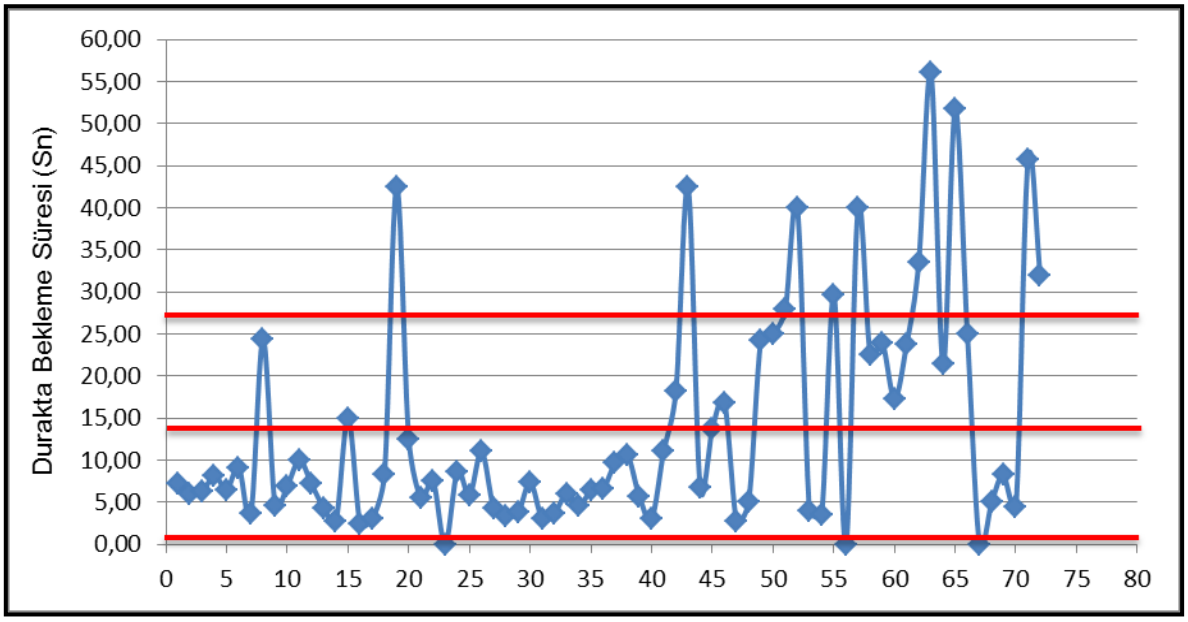
Minibüsler

Şekil 3.4'te Süleymanpaşa minibüs hattı için ortalama duraklar arası seyahat süreleri verilmiştir.



Şekil 3.4. Süleymanpaşa minibüs hattı ortalama duraklar arası seyahat süreleri

Şekil 3.5'te Süleymanpaşa minibüs hattı için ortalama duraklar arası bekleme süreleri verilmiştir.Tablo 3.4'te güzergah bazında minibüslere ait yolcu sayıları verilmiştir.



Şekil 3.5. Süleymanpaşa minibüs hattı ortalama durakta bekleme süreleri

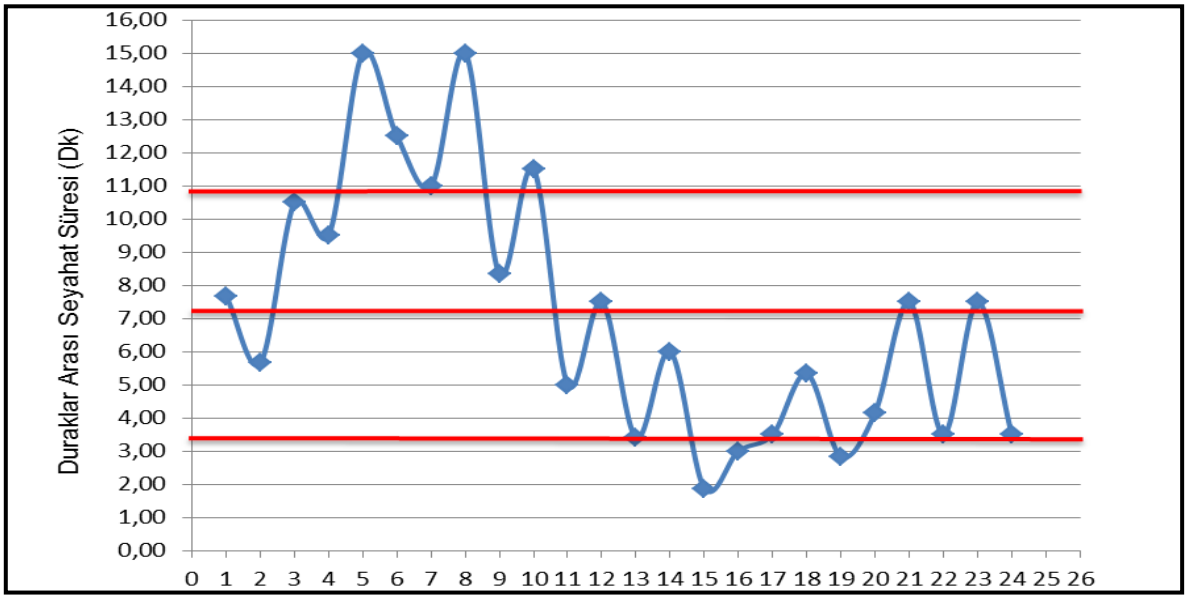
Tablo 3.4. Minibüslere ait yolcu sayıları

Koop No	Güzergah	Araç Sayısı	Uzunluk (km)	Sefer sayısı	Araç Başına Sefer	Araç Başı Yolcu yolcu/taşıt	Günlük yolcu (yolcu/gün)
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	14	12.39	184	13	294	4116
	Çarşı - Değirmenaltı	14	16.09	184	12	472	6608
	Çarşı - Trakyabirlik	14	41.72	184	11	177	2478
25	Çarşı - Yeni Sanayi	13	14.38	148	12	192	2496
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	15	17.42	153	15	268	4020
48	Çarşı - hurriyetmah (üst yol)	4	10.42	93	19	342	1368
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	4	7.93	93	19	228	912
49	Çarşı -Karadeniz Mah	15	18.01	162	11	159	2385
	Çarşı -Çınarlı Mah	13	13.3	162	11	151	1963
85	Çarşı - AydogduMah	14	12	155	12	220	3080
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	13.95	155	11	186	1302
115	Çarşı - 100. yıl mah.	10	8.87	314	15	228	2280
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	10	9.69	314	19	209	2090
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	35	30	400	10	214	7490
18	Çarşı-Naip	15	32	120	8	121	1815
Toplam		**197**				**3461**	**44403**
Ortalama						**231**	**2700**
Std.Sp.						**84**	**1451**

3.1.1.2. Kapaklı

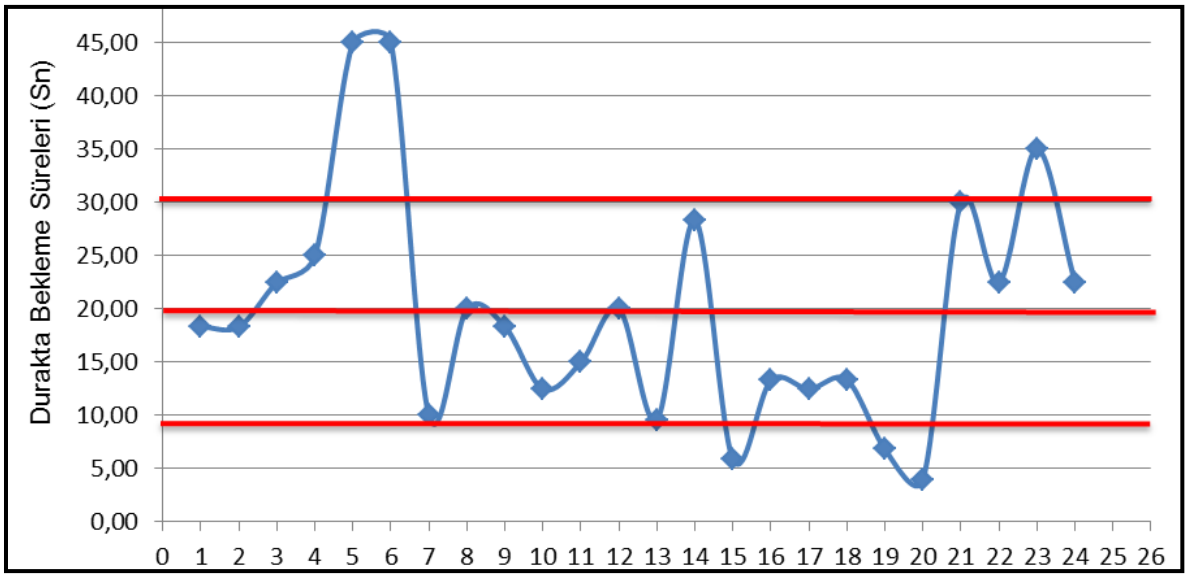
Halk minibüsleri

Şekil 3.6'da Kapaklı minibüs hattı için ortalama duraklar arası seyahat süreleri verilmiştir.



Şekil 3.6. Kapaklı minibüs hattı ortalama duraklar arası seyahat

Şekil 3.7'de Kapaklı minibüs hattı için ortalama duraklar arası bekleme süreleri verilmiştir.



Şekil 3.7. Kapaklı minibüs hattı ortalama durakta bekleme süreleri

Tablo 3.5'te Kapaklı kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları verilmiştir.

Tablo 3.5. Kapaklı kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları

Kooperatif Numaraları	Araç Sayısı	Sefer Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 41 No'lu 1. Hat	10	100			
S.S. 41 No'lu 2. Hat	10	100			
S.S. 41 No'lu 3. Hat	10	142	1207	24	202
S.S.35 No'lu Karaağaç Minibüs Koop.	41	205	1990	5	49
S.S.67Yanıkağıl	6	42	441	7	74
S.S.71 No'lu Pınarca Minibüs Koop.	14	56	308	4	22

3.1.1.3. Ergene

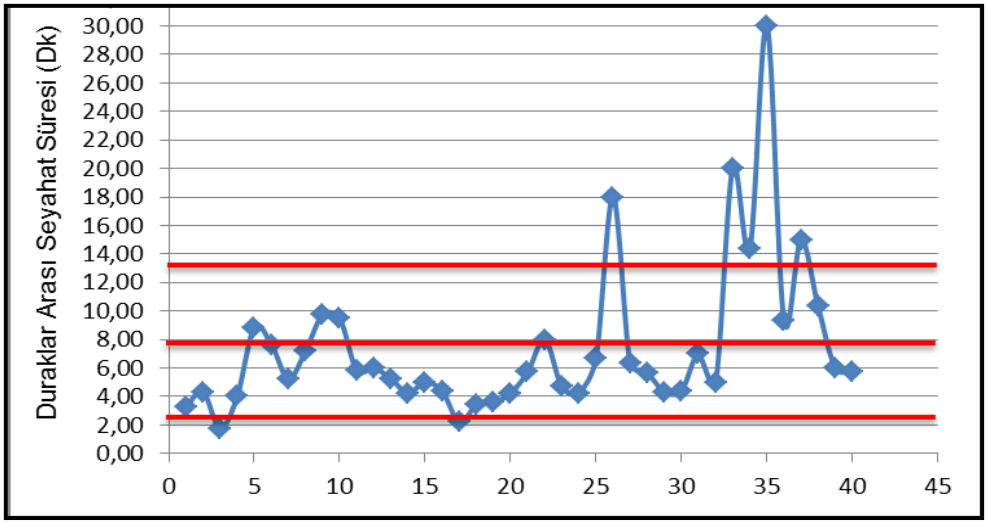
Halk minibüsleri

Tablo 3.6'da Ergene kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları verilmiştir.

Tablo 3.6. Ergene kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları

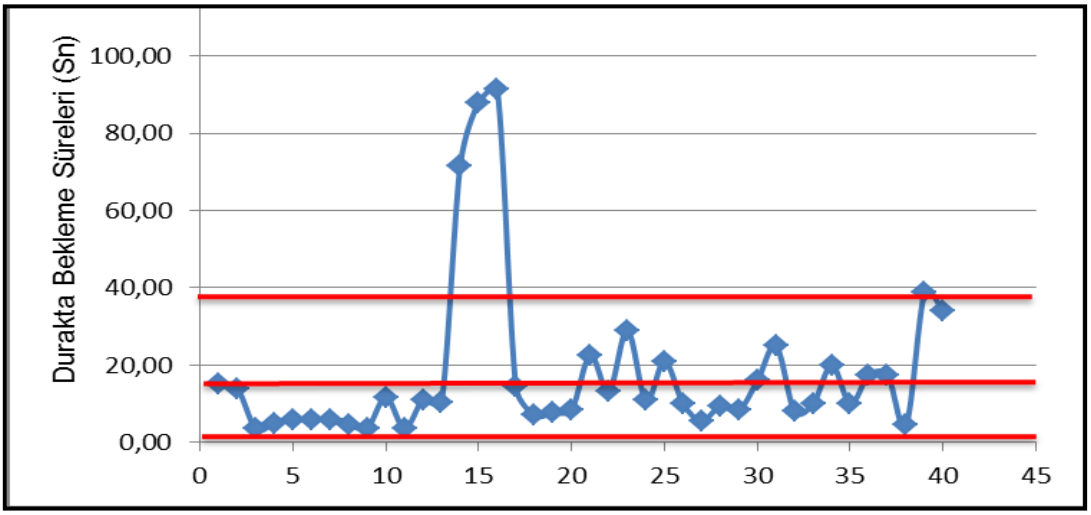
Hat İsmi	Uğradığı Yerler	Araç Sayısı	Tur Sayısı	Sefer Başına Ortalama Yolcu Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 21 Nolu Kooperatif	Marmaracık Köyü - Çorlu	24					
S.S. 23 Nolu Kooperatif	Ulaş - Çorlu	19					
S.S. 62 Nolu Kooperatif	Misinli Köyü - Çorlu	35	46	17	759	2	22
S.S. 63 Nolu Kooperatif	Yulaflı Köyü - Çorlu	6	64	6	368	11	62
S.S. 68 Nolu Kooperatif	Vakıflar Köyü - Çorlu	17	52	12	585	4	35
S.S. 73 Nolu Kooperatif	Karamehmet-Çorlu	20	21	15	305	2	16
S.S. 82 Nolu Kooperatif	Velimeşe Köyü - Çorlu	18	158	8	1185	9	66
S.S. 88 Nolu Kooperatif	Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu	18	28	8	210	2	12
S.S. 99 Nolu Kooperatif	Esenler Köyü - Çorlu	20	50	8	375	3	19
S.S. 102 Nolu Kooperatif	Pınarbaşı Köyü - Çorlu	21	24	10	234	2	12
S.S. 118 Nolu Kooperatif	İğneler Köyü - Çorlu	1	4			4	0
S.S. 127 Nolu Kooperatif	Ahımehmet Köyü - Çorlu	4	28	5	126	7	32

Şekil 3.8'de Ergene minibüs hattı için ortalama duraklar arası seyahat süreleri verilmiştir.



Şekil 3.8. Minibüslerde ortalama duraklar arası seyahat süreleri

Şekil 3.9'da Ergene minibüs hattı için ortalama duraklar arası bekleme süreleri verilmiştir.



Şekil 3.9. Minibüslerin ortalama durakta bekleme süreleri

3.1.1.4. Çerkezköy

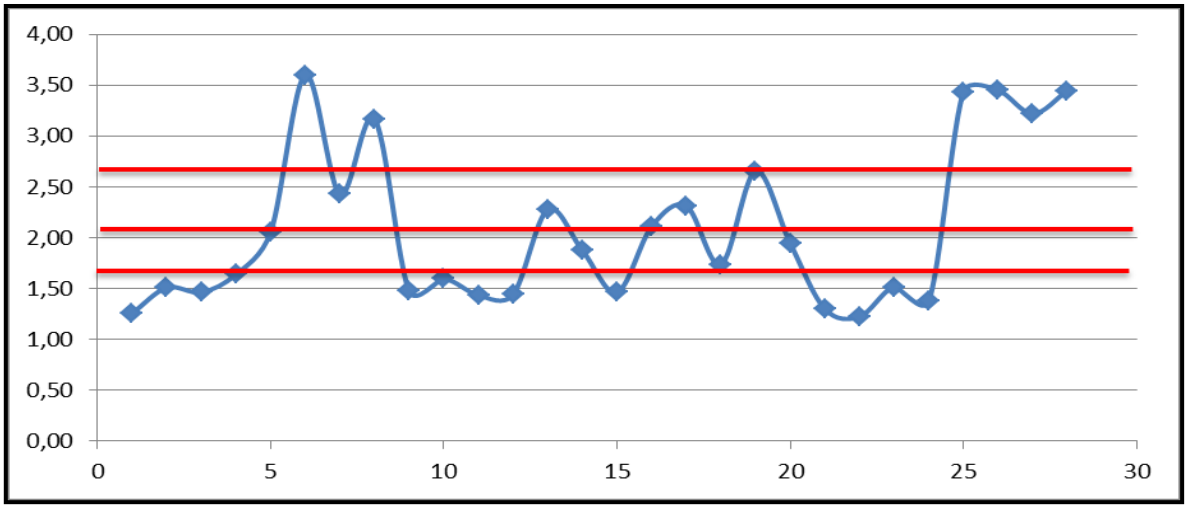
Halk minibüsleri

Çerkezköy minibüslerine ait günlük araç başına yolcu sayıları Tablo 3.7'de verilmiştir.

Tablo 3.7. Çerkezköy kooperatiflerinin taşıdığı yolcu sayıları

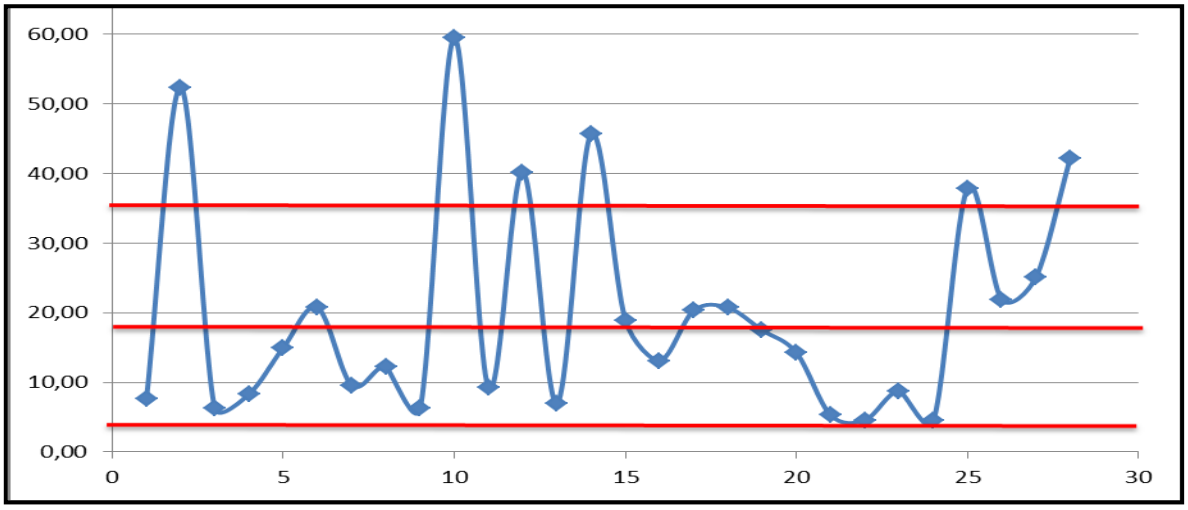
Hat İsmi	Uzunluğu (km)	Sefer Sayısı	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 25 No'lu Akarsu Koop. 1. Hat	14,5	83	15	2013	6	135
S.S. 25 No'lu Akarsu Koop. 2. Hat	8,69	116	15	2291	8	153
S.S. 25 No'lu Akarsu Koop. 3. Hat	9,4	80	10	3816	8	382
S.S. 25 No'lu Akarsu Koop. 4. Hat	6,44	97	15	5163	6	323
S.S. 25 No'lu Akarsu Koop. 5. Hat	11,5	32	3	308	11	103
S.S. 61 No'luKızılpınar Motorlu Taşıyıcılar Koop.	7,57	168	21	2280	8	109
S.S. 122 No'luVeliköy-Çerkezköy Koop.	10,1	70	14	759	5	54

Şekil 3.10'da Çerkezköy minibüs hattı için ortalama duraklar arası seyahat süreleri verilmiştir.



Şekil 3.10. Ortalama duraklar arası seyahat süresi (dk)

Şekil 3.11'de Çerkezköy minibüs hattı için ortalama duraklar arası bekleme süreleri verilmiştir.

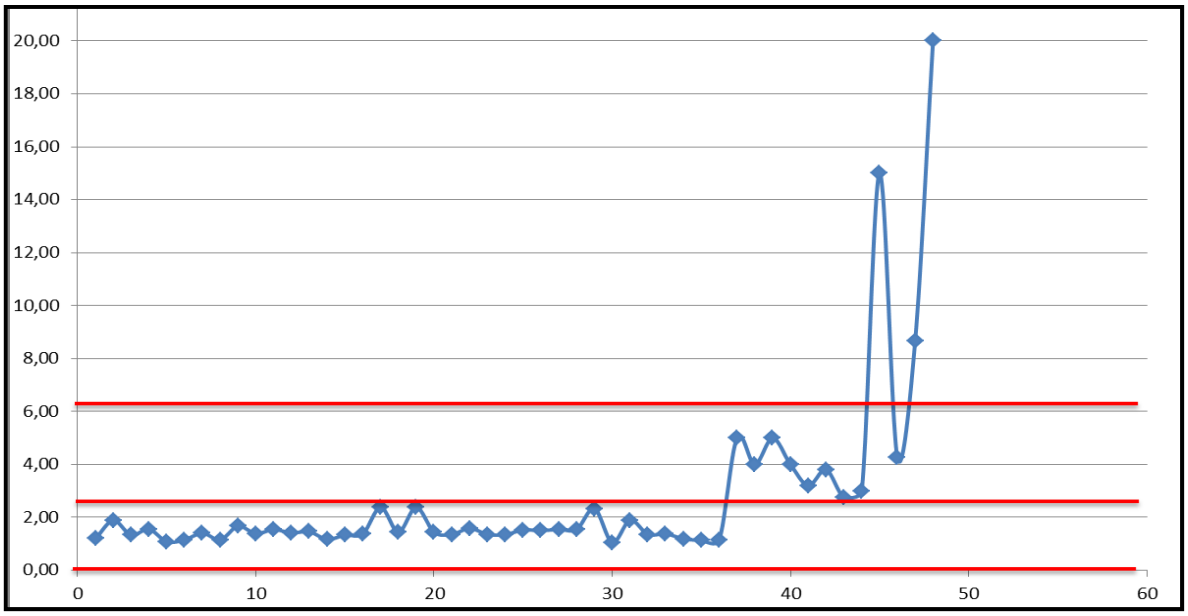


Şekil 3.11. Ortalama durakta bekleme süresi (sn)

3.1.1.5. Çorlu

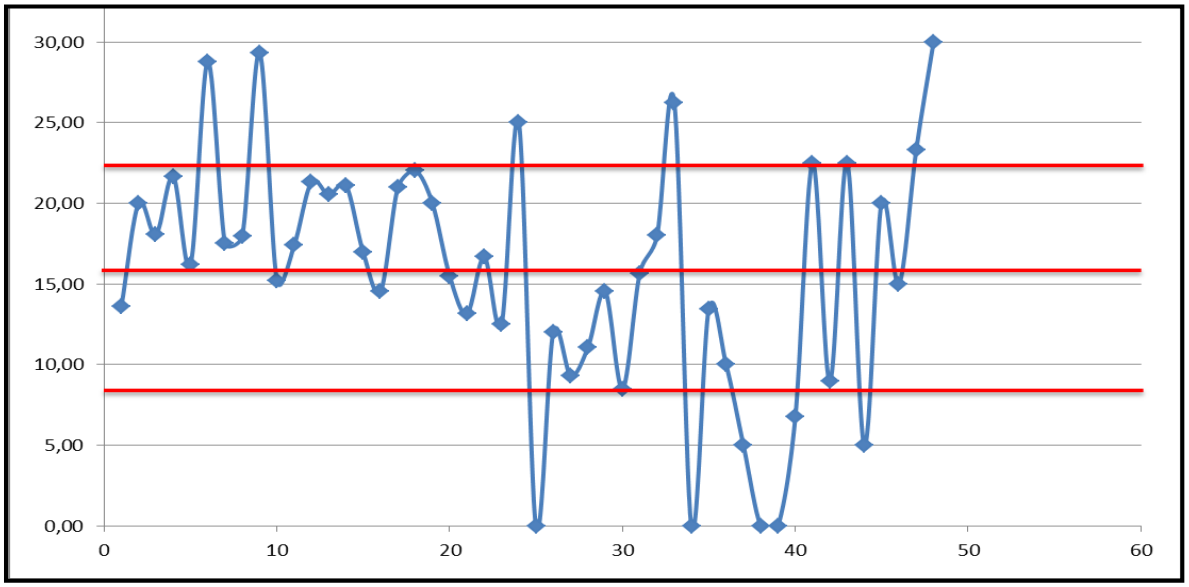
Halk minibüsleri

Şekil 3.12'de Çorlu minibüs hatları için ortalama duraklar arası seyahat süreleri verilmiştir.



Şekil 3.12. Ortalama duraklar arası seyahat süresi (dk)

Şekil 3.13'de Çorlu minibüs hattı için ortalama duraklar arası bekleme süreleri verilmiştir.



Şekil 3.13. Ortalama durakta bekleme süresi (sn)

Çorlu Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nden alınan (01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasında 11 otobüs hattında gerçekleşen) biniş sayıları Tablo 3.8'de verilmiştir.

Tablo 3.8. 01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasındaki yolculuk sayıları

Hat No	Hafta içi (23 gün)	Hafta sonu (8 gün)	Toplam
1	281678	78861	360539
2	254423	72000	326423
3	148112	43420	191532
4	188725	49353	238078
5	261523	70308	331831
6	258074	55102	313176
7	217337	48384	265721
8	120839	34757	155596
9	98317	20612	118929
10	41367	9199	50566
13	1473	244	1717
Genel Toplam	**1871868**	**482240**	**2354108**
Ortalama	**81385**	**60280**	**75938**

3.1.2. Yolculuk Talebi ve Servisler

Bu bölümde yolculuk anketleri ve hat analizleri sonucunda elde edilen veriler değerlendirilerek zon bazında toplu taşımaya yönelik yolculuk üretim ve çekim miktarları belirlenmiş olup toplu taşım atamasına esas oluşturan matrisler oluşturulmuştur. Ayrıca il genelinde servis taşımacılığı incelenerek mevcut durum ortaya konmuştur. TTR projesi kapsamında 5 ilçe detaylı toplu taşıma analizine tabi tutulmuştur. Tablo 3.9'da idare ve proje ekibi tarafından belirlenen analiz bölgeleri ilçe bazında listelenmiştir. Süleymanpaşa ilçesinde 18 zon, Kapaklı ilçesinde 7 zon, Ergene ilçesinde 9 zon, Çorlu ilçesinde 23 zon ve Çerkezköy ilçesinde 9 zon toplu taşıma analizine dahil edilmiştir. Süleymanpaşa toplu taşım sisteminde özel halk otobüslerinin yanında ara toplu taşıma sistemi olan minibüsler de analizlerde dikkate alınmıştır. Anketlerde sorulan nereden geldiniz? (hangi mahalle) ve nereye gidiyorsunuz? sorularına verilen cevaplardan elde edilen veriler doğrultusunda çekirdek matrisler ve zon bazlı toplu taşıma seyahatleri üretim ve çekim miktarları belirlenmiştir. Toplam yolculuk sayıları bilgileri elektronik bilet kullanılan Süleymanpaşa ve Çorlu otobüs sistemlerinden elde edilerek idareler tarafından temin edilmiştir. Diğer sistemlerde anket ve mülakatlar sonucunda elde edilen veriler dikkate alınmıştır. Bunun yanında 2012 yılında yapılan TUMAP incelenmiş olup Süleymanpaşa ilçesi için belirlenen türel ayırım ve hareketlilik (mobilite) değerleri ile 2014 yılı sonu ve 2015 yılı taşımacılık değerlerinin analizi yapılmıştır.

Tablo 3.9. İlçe merkezleri ve zonlar

	SÜLEYMANPAŞA		KAPAKLI		ERGENE		ÇORLU		ÇERKEZKÖY
1	Altınova	1	Atatürk	1	Cumhuriyet	1	Alipaşa	1	Cumhuriyet
2	Aydoğdu	2	Cumhuriyet	2	Hürriyet	2	Cemaliye	2	Fatih
3	Bahçelievler	3	İnönü	3	Kırkgöz	3	Cumhuriyet	3	Fevzi Paşa
4	Barbaros	4	İsmet Paşa	4	Misinli	4	Çobançeşme	4	Gazi M. K. P.
5	Çınarlı	5	Karaağaç	5	Sağlık	5	Esentepe	5	Gazi Osman P.
6	Değirmenaltı	6	Pınarca	6	Ulaş	6	Hatip	6	İstasyon
7	Ertuğrul	7	Yanıkağıl	7	Vakıflar	7	Havuzlar	7	Kızılpınar
8	Eskicami-Ortacami			8	Velimeşe	8	Hıdırağa	8	Veliköy
9	Gündoğdu-Turgut			9	Yeşiltepe	9	Hürriyet	9	Yıldırım Beyazıt
10	Hürriyet					10	Kazımiye		
11	Karadeniz					11	Kemalettin		
12	Kumbağ					12	Muhittin		
13	Namık Kemal					13	Nusratiye		
14	Yavuz					14	Önerler		
15	Zafer					15	Reşadiye		
16	100. Yıl					16	Rumeli		
17	İnecik					17	Seymen		
18	Karacakılavuz					18	Silahtarağa		
						19	Şahpaz		
						20	Şeyhsinan		
						21	Türkgücü		
						22	Yenice		
						23	Zafer		

3.1.2.1. Süleymanpaşa otobüs ve minibüs yolculukları yaratımı

Süleymanpaşa ilçesinde yapılan anket ve elde edilen veriler değerlendirildiğinde toplamda yaklaşık 80.000 yolcu/gün'lük toplu taşıma talebi bulunmuştur. Bu talebin %44'lük kısmı özel halk otobüsleri ile taşınırken %56'lık kısmı minibüsler tarafından taşınmaktadır. İlçede Hareketlilik ve türel ayrım oranları dikkate alınarak %20 olan toplu taşım oranının %21'e çıktığı kabul edildiğinde belirlenen yolculuk sayısın anlamlı olduğu görülmektedir. Tablo 3.10'da Süleymanpaşa için incelenen zonlarda otobüs ve minibüs sistemi için toplu taşıma yolculuğu üretim ve çekim rakamları verilmiştir.

Tablo 3.10. ÖHO ve minibüs sistemleri için zon bazında üretim ve çekim miktarları

Mahalle	Nüfus	Minibüs		ÖHO	
		üretim	*çekim*	*üretim*	*çekim*
Altınova	10,302	4,035	2,508	1,457	1,206
Aydoğdu	12,367	3,163	1,636	4,975	5,679
Bahçelievler	1,640	872	872	352	101
Barbaros	4,967	436	545	0	0
Çınarlı	20,993	1,963	2,399	1,960	4,121
Değirmenaltı	1,937	1,200	1,200	3,066	2,060
Ertuğrul	3,619	2,726	872	151	653
Eskicami-Ortacami	13,768	13,414	13,305	4,674	5,980
Gündoğdu-Turgut	16,066	872	1,418	1,457	905
Hürriyet	20,197	4,471	4,907	12,262	7,990
Karadeniz	3,217	1,309	2,290	804	603
Kumbağ	2,027	218	654	0	0
Namık Kemal	2,219	1,200	1,418	653	955
Yavuz	8,742	654	545	1,106	1,106
Zafer	7,519	218	327	603	1,055
100 Yıl	28,334	7,307	9,270	2,211	3,317
İnecik	792	0	0	0	0
Karacakılavuz	3,093	1,418	1,309	0	0
Toplam	161,799	45,476		35,731	

3.1.2.2. Çorlu otobüs yolculukları yaratımı

Birinci ara raporda belirtildiği üzere hafta içi ve hafta sonu farklılıklar dikkate alınmadan ortalama bir değer hesaplandığında Çorlu'da yaklaşık 80.000 yolcu/gün'lük bir talep bulunmaktadır. Anket çalışmalarında idare ve proje ekibi tarafından belirlenen 23 zonda analizler yapılmıştır. Yapılan çalışmalar ve işletmeden alınan bilgiler doğrultusunda hesaplanan üretim ve çekim değerleri Tablo 3.11'de verilmiştir. Günlük taşınan yolcu sayıları dikkate alındığında hareketlilik ve türel ayrım oranlarının Süleymanpaşa ilçesindeki değerlere yakın olduğu görülmüştür.

Tablo 3.11. Otobüs sistemi için zon bazlı üretim ve çekim değerleri

Mahalle	Nüfus	Üretim	Çekim	Mahalle	Nüfus	Üretim	Çekim
Alipaşa	7,645	6,904	10,096	**Nusratiye**	16,386	3,637	6,161
Cemaliye	7,974	1,856	2,004	**Önerler**	2,093	742	817
Cumhuriyet	510	0	0	**Reşadiye**	32,346	8,017	9,353
Çobançeşme	863	74	74	**Rumeli**	5,582	2,524	2,524
Esentepe	11,354	74	1,410	**Seymen**	235	817	1,039
Hatip	3,121	3,118	445	**Silahtarağa**	2,726	2,004	2,375
Havuzlar	9,474	371	4,825	**Şahpaz**	498	0	0
Hıdırağa	8,843	4,009	148	**Şeyhsinan**	33,444	14,846	12,619
Hürriyet	4,101	0	0	**Türkgücü**	1,055	2,301	594
Kazımiye	9,434	2,969	4,899	**Yenice**	1,721	0	0
Kemalettin	1,418	2,895	6,755	**Zafer**	5,955	20,414	9,873
Muhittin	35,505	3,340	4,899				
					202,283	80,913	80,913

3.1.2.3. Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı minibüs yoluculukları yaratımı

Bu üç ilçede yapılan anketler sonucunda Ergene ve Kapaklı ilçelerinde yapılan anketlerde büyük çoğunluğun belirlenen zonlar dışında gerçekleştiği (%85) belirlenmiştir. Bu nedenle Ergene ve Kapaklı ilçelerinde anlamlı matris oluşturulamamıştır. Bunun nedeni olarak bu iki ilçenin idari yapılanma olarak yeni ilçe olmaları ve ilçe olmadan önce Çorlu ve Çerkezköy'e bağlı bulunmalarından dolayı ulaşım yapılarının hala bu ilçelere bağlı olarak yürümesi gösterilebilir.

Çerkezköy'de elde edilen sonuçlar Tablo 3.12'de verilmiştir. Çerkezköy ilçesinde 9 zonu ve yaklaşık 90.000 kişiyi kapsayan inceleme alanında, Çorlu ve Süleymanpaşa benzer karakteristikte bir hareketlilik ve türel ayrım belirlenmiştir.

Tablo 3.12. Minibüs sistemi için zon bazlı üretim ve çekim değerleri

Mahalle	Nüfus	üretim	çekim
Cumhuriyet	2,925	1,151	2,302
Fatih	9,854	2,110	2,685
Fevzi Paşa	12,874	6,905	5,563
Gazi Mustafa Kemal Paşa	16,656	4,220	9,303
Gazi Osman Paşa	1,511	3,740	6,042
İstasyon	9,569	1,343	767
Kızılpınar	18,596	6,234	4,316
Veliköy	5,966	4,508	4,795
Yıldırım Beyazıt	11,964	5,755	192
Toplam	89,915	35,966	

3.1.2.4. S plaka servis taşımacılığı

"10.7.2004/5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu" yetkisi içerinde bulunan S plakaların verilmesi, durakların tespiti ve S plaka sayısının belirlenmesi için kente dair sosyo-ekonomik kestirimlerin yapılması ve mekânsal etkileşiminin tespit edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple, Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde bulunan S plaka ihtiyacını belirlemek amacıyla kente ait işçi sayıları tespit edilmiştir ve Tablo 3.13—3.16'da verilmiştir. Tablo 3.5-3.8 incelendiğinde görülmektedir ki, 4/a sınıfında aktif olarak çalışan işçi sayısı 2011 yılında 206.000 civarında iken 2014 yılı başında 237.000 civarına çıkmıştır. Tekirdağ Sosyal Güvenlik Kurumu'ndan alınan verilere göre 2014 yılı Aralık ayı itibari ile aktif çalışan sayısı 252.000 kişidir.

Tablo 3.13. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2014

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam Total
852,321	829,457	237,431	35,184	25,212	297,827

Tablo 3.14. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2013

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam Total
		231,314	31,492	25,638	**288,444**

Tablo 3.15. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2012

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam Total
852,321	829,457	219,960	35,184	23,466	278,610

Tablo 3.16. Sosyal güvenlik kapsamı (aktif çalışan, aylık alan, bakmakla yükümlü olunan ve genel sağlık sigortası kapsamında tescil edilenler), 2011

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam Total
829,873	820,995	206,035	36,132	22,487	264,654

Tablo 3.17a. incelendiğinde Tekirdağ İlçesi'nde sanayi sektöründe çalışan kişilerin 2000 yılı itibari ile %80'i Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde çalışmaktadır. Ancak, Tekirdağ İli'nin il sınırları dahilinde Büyükşehir statüsüne kavuşmasından sonra Ergene İlçesi kurulmuştur. Fabrikaların %70'ine yakınının Ergene'de olduğu kabulü ile servis planlaması yapılmıştır.

Tablo 3.17a. Tekirdağ'a bağlı ilçelerdeki çalışanların sektörel dağılımı (2000 yılı)

İlçe Adı	Tarım	%	Sanayi	%	Hizmetler	%	Toplam
Merkez	19.736	33,3	9.564	16,11	30.054	50,64	59.354
Çerkezköy	13.625	31,1	18.447	42,12	11.722	26,77	43.793
Çorlu	14.958	18,3	33.724	41,16	33.252	40,58	81.934
Hayrabolu	14.006	65,1	2.075	9,64	5.445	25,29	21.522
Malkara	22.749	68,1	2.230	6,67	8.437	25,25	33.413
M. Ereğlisi	5.034	46,5	1.519	14,04	4.268	39,44	10.821
Muratlı	4.956	41,0	4.225	34,95	2.908	24,05	12.089
Saray	11.173	48,7	6.286	27,4	5.482	23,9	22.940
Şarköy	10.698	67,9	1.026	6,51	4.029	25,58	15.753
Toplam	116.935	38,8	79.096	26,2	105.597	35	301.628

Kaynak: TÜİK, 2008-Aktaran: İl çevre düzeni planı analitik raporu

1. Tekirdağ ilinde işçilere ait servis taşımacılığı yapan yaklaşık 2636 adet S plakalı servis aracı bulunmaktadır. Bu araçların aktif olarak çalışıp-çalışmadığı konusu belirsizlikler taşımaktadır. Tüm bu araçların aktif olarak çalıştığı kabul edilirse ortalama taşıt başı düşen yolcu sayısı 33-34 kişi olmaktadır. Özellikle, Çorlu, Çerkezköy ilçelerinde bu doluluk oranı 50 kişi civarlarına yaklaşmaktadır.
2. Bu ilçelerde yapılan incelemeler sonucunda S plaka sahibi olmayan bazı araçların servis taşımacılığı yaptığı görülmüştür. Bu durumun sebeplerinin en başında; S plaka sahibi bazı şahısların aktif olarak servis taşımacılığı yapmadığı sonucuna ulaşılabilir.
3. S plaka sahibi olmayan ancak hala taşımacılık faaliyetinde bulunan araçların tespiti ve kayıt altına alınması yönünde uygulamaların yapılması gerekmektedir.
4. Belediyelerden ve İl Trafik Kurullarından izin almış olarak çalışmakta olan ancak işlemleri tam olarak yapılmamış araçlara bir bedel karşılığı S plaka verilmesi uygun olur.
5. Mevcut işçi servis talebi ve araç başı yoğunluğun, ilave S plaka araçları ile değil, mevcut taşıtların kapasiteleri artırılarak çözümlenebilir. Bu durumda, S plaka sahibi araçların bireysel değil kurumsal bir taşımacılık yapabilmesinin önü açılarak gerekli taşıt dönüşüm işlemlerinin yapılması gerekmektedir. Gerekli dönüşüm yapılması durumunda servis araçlarına ait güzergah düzenlemelerinin yapılması kaçınılmazdır.
6. Servis kapasiteleri ile ilgili olarak derlenen verilerden net bir rakam elde edilememektedir. Ancak, Süleymanpaşa ilçesine kayıtlı servisler incelendiğinde %35 minibüs, %65 otobüs olduğu tespit edilmiştir. Yapılan örneklemeler sonucunda ortalama servis yolcu kapasitesi 25 yolcu/araç olarak kabul edilmiş ve yolcu sayısı 25

yolcu/araç ortalama değerin üstünde olan ilçeler için hesaplamalar yapılarak servis aracı ihtiyacı hesaplanmış olup Tablo 3.17b'deverilmiştir. Tablo oluşturulurken tüm çalışanların ve çalışanların %80'inin servisle taşındığı kabul edilmiştir.

Tablo 3.17b. İlçe bazında servis ihtiyacı

İlçe	Sanayi Çalışan sayısı	Servis sayısı (S Plaka)	Kişi/servis	Çalışanların tamamı servis kullanıyor	Çalışanların %80'i servis kullanıyor	%100 için servis ihtiyacı	%80 için servis ihtiyacı
Süleymanpaşa	6332	128	49	253	203	125	75
Çerkezköy	32473	882	35	1299	1039	417	157
Çorlu	47503	1217	36	1900	1520	683	303
Malkara	590	16	37	24	19	8	3

3.1.3. Yolcu Anketleri

Yolcu anketleri Tablo 3.18'de verilen ve idarece onaylanan anket formu kullanılarak Ocak-Mart 2015 tarihlerinde gerçekleştirilmiştir. İl genelinde nüfusun büyük çoğunluğunun yer aldığı Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı ilçelerinde anketler uygulanmıştır. Süleymanpaşa ve Çorlu'da 1500 yolcuya, diğer ilçelerde ise 500 yolcuya anket uygulanmıştır. Anketlerde temel hedefler yolculukların başlangıç ve bitiş noktalarının belirlenmesi, hizmet kalitesinin ölçülmesi ve işletme performansının algılanma düzeyinin belirlenmesi olarak sıralanabilir.

Tablo 3.18. Yolcu anket formu

T.C. TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Toplu Taşıma Sistemi Rehabilitasyon
Ortak Hizmet Projesi

Toplu Taşıma Anketi

Anketimize katıldığınız için teşekkür ederim.
Kadir ALBAYRAK
Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanı

Anket Tarihi : ... / .... / 2015 SAAT : .....:..... Anketör No: ..... İlçe: .....

Hat No	-	Durak Adı	Kolay Bilinen Yer Adı
	Biniş Durağı		
	İniş Durağı		

1) Durağa nereden geldiniz? :
☐ Ev ☐ İş ☐ Okul ☐ Diğer ☐ Aktarma

Mahalle	Cadde/Sokak	Kolay Bilinen Yer Adı

2) Durağa kaç dakikada geldiniz? : .....
3) Durakta kaç dakika beklediniz? : .....
4) Durağa nasıl geldiniz? :
☐ Yürüyerek ☐ Ozel Oto ☐ Belediye Otobüsü ☐ Minibüs ☐ Diğer.
5) Indikten sonra nereye gideceksiniz?
☐ Ev ☐ İş ☐ Okul ☐ Diğer ☐ Aktarma

Mahalle	Cadde/Sokak	Kolay Bilinen Yer Adı

6) Indikten sonra nasıl gideceksiniz?
☐ Yürüyerek ☐ Özel Oto ☐ Belediye Otobüsü ☐ Minibüs ☐ Diğer
7) Hangi sıklıkta otobüs kullanırsınız?
☐ Haftada 1 ☐ Haftada 2 ☐ Haftada 3 ☐ Haftada 4 ☐ Haftada 5
☐ Haftada 6 ☐ Her gün ☐ Günde 2 kere ☐ Daha Fazla

8) Otobüs servis hizmetlerini nasıl buluyorsunuz?

		Çok Kötü	Kötü	İyi	Çok İyi	Fikrim Yok
A. Ucretler	:	☐	☐	☐	☐	☐
B. Sıklık	:	☐	☐	☐	☐	☐
C. Güzergâhlar	:	☐	☐	☐	☐	☐
D. Otobüsler	:	☐	☐	☐	☐	☐
E. Duraklar	:	☐	☐	☐	☐	☐
F. Şoförler	:	☐	☐	☐	☐	☐
G. Tarifeye uyma	:	☐	☐	☐	☐	☐

9) Otobüsü tercih etme sebepleriniz aşağıdakilerden hangisidir?
☐ Aracım yok ☐ Park Problemi ☐ Ekonomi ☐ Mecburiyet ☐ Diğer: .....

10) Yaşı : .....
11) Cinsiyeti : ☐ Erkek ☐ Kadın
12) Çalışma Durumu : ☐ Kendi İşi ☐ Ucretli Çalışıyor ☐ Çalışmıyor ☐ Öğrenci
13) Eğitimi : ☐ İlköğretim ☐ Lise ☐ Yüksek Öğretim
14) Kart Kullanımı : ☐ Akıllı Kart ☐ Serbest Kart ☐ Kart Yok
15) Ozel Oto Olanağı : ☐ Var ☐ Yok

NOT:

Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı ilçelerinde uygulanan anket sonuçlarından yolculukların daha çok ev-iş-okul arasında olduğu ve durağa gelişlerde ve toplu taşıma aracından indikten sonra varış yerlerine gidişlerde yürüme oranının yüksek olduğu anlaşılmıştır.

Süleymanpaşa ilçesi için yapılan otobüs anketlerinde; yolcuların durağa gelişlerini yürüyerek gerçekleştirdiği ve çoğunlukla bu sürenin 10 dakika ve altında sürelerde gerçekleştiği anlaşılmıştır. Durakta bekleme süresinin çoğunlukla 5 dakikanın altında olduğu, kullanıcıların %33'ünün otobüsü her gün kullandığı, ücretlerden %52 oranında memnun olunduğu, sefer sıklıklarından ve güzergahlardan yolcuların memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır.

Süleymanpaşa ilçesi için yapılan minibüs anketlerinde; yolcuların durağa yürüyerek gelebildikleri, durakta on dakikadan az bekledikleri, kullanıcıların büyük çoğunluğunun minibüsleri haftada beş gün kullandığı, ücretlendirmeden yaklaşık %60 oranında memnun, tarifeden, sıklıktan, güzergahlardan ve durak yerlerinden yolcuların memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır.

Ergene ilçesi için yapılan anketlerde; yolcuların durağa yürüyerek geldikleri, durağa gelişin on dakikadan az sürdüğü, kullanıcıların büyük çoğunluğunun bekleme süresinin 6 dakika olduğu belirlenmiştir. Kullanıcıların %23'lük bir kesimi ise haftada 5 kez minibüs kullanmaktadır. Son olarak kullanıcıların büyük çoğunluğunun tarife, sıklık, güzergah ve durak yerlerinden yolcuların memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır.

Kapaklı ilçesi için yapılan anketlerde; yolcuların durağa yürüyerek geldikleri, durağa gelişin on dakikadan az sürdüğü, kullanıcıların büyük çoğunluğunun bekleme süresinin 5 dakika olduğu belirlenmiştir. Kullanıcıların %23'lük bir kesimi ise haftada 5 ve 3 kez minibüs kullanmaktadır. Son olarak kullanıcıların büyük çoğunluğunun tarife, sıklık, güzergah ve durak yerlerinden memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır

Çerkezköy için yapılan anketlerde; yolcuların durağa yürüyerek geldikleri, durağa gelişin on dakikadan az sürdüğü, kullanıcıların büyük çoğunluğunun bekleme süresinin 5 dakika olduğu belirlenmiştir. Kullanıcıların %21'i her gün minibüs kullanmakta olup %20'lik bir kesim ise haftada 5 kez otobüs kullanmaktadır. Son olarak kullanıcıların büyük çoğunluğunun tarife, sıklık, güzergah ve durak yerlerinden memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır.

Çorlu için yapılan anketlerde; yolcuların durağa yürüyerek geldikleri, durağa gelişin on dakikadan az sürdüğü, kullanıcıların büyük çoğunluğunun bekleme süresinin 5 dakika olduğu belirlenmiştir. Yolcuların %21'i her gün minibüs kullanmaktadır ayrıca %16'lık bir kesim ise haftada 5 kez otobüs kullanmaktadır. Kullanıcıların büyük çoğunluğunun tarife, sıklık, güzergah ve durak yerlerinden memnun olduğu sonucu çıkarılmıştır.

Anketler incelendiğinde kullanıcıların büyük çoğunluğunun, işletme koşulları, hizmet kalitesi, durak, güzergah, ücret vb. kriterler dikkate alındığında mevcut koşullardan memnun olduğu söylenebilir. Yine de anketlerden elde edilen memnuniyetsizliklerin irdelenerek TTR projesi kapsamında ulaşım sistemlerinde yapılabilecek iyileştirmelerin ele alınması gerekmektedir.

3.1.4. Toplu Taşıma Geçmeyen Mahalle/Yerleşimlerin Talep Tespiti

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırlarında 355 mahalle bulunmaktadır. Bu mahallelerdeki ulaşım hizmetlerinin ne durumda olduğu, hizmet kalitesinin algılanma düzeyi ve muhtarların taleplerinin belirlenmesi amacı ile Ocak 2015'te Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nca düzenlenen toplantıda muhtarlara bilgi verilmiş ve Tablo 3.19'da verilen anket uygulanmıştır.

Tablo 3.19. Mahallelerde ulaşım hizmetlerine yönelik düzenlenen muhtar anket formu

T.C. TEKİRDAĞ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ
Toplu Taşıma Sistemi Rehabilitasyon
Ortak Hizmet Projesi

Mahalle Toplu Taşıma Anketi

Anketimize katıldığınız için teşekkür ederim.
Kadir ALBAYRAK
Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanı

1. **Ad Soyad** :_____
2. **İletişim Bilgileri** :_____
3. **Mahallenizin Büyükşehir yasasından önce statüsü neydi?**
   ☐ Köy ☐ Mahalle ☐ Belde
4.

Mahalle Adı	Nüfus	Bağlı olduğu ve yakın olan 3 ilçeye uzaklık ilçeye uzaklık (km)
		1.Tekirdağ'a_____km)
		2.Bağlı olduğu ilçe_____– _____(km)
		3.Yakın olan ilçe _____– _____(km)
		4.Yakın olan ilçe _____– _____(km)

5.

Köyünüzde/ Mahallenizde Toplu ulaşım hizmeti istenen mahalle veya ilçeleri belirtiniz
1._____
2._____
3._____
4._____

6. **Köyünüzde/Mahallenizde aşağıdakilerden hangi toplu taşıma sistemi vardır?**
   ☐ **Köy M**inibüsü ☐ Özel halk Otobüsü ☐ Belediye Otobüsü ☐ Minibüs (kooperatif)
7. **Köyünüzde/Mahallenizde okul var mı?**
   ☐ Var ☐ Yok
8. **Okul yok ise taşımalı eğitim için ulaşım nasıl sağlanmaktadır?**
   ☐ Servis ☐ Özel Oto ☐ Köy minibüsü ☐ Diğer……
9. **) Köyünüzden bağlı olduğunuz ilçe merkezine hangi sıklıkta sefer yapılmaktadır.**
   ☐ Günde 1 ☐ Günde 2 ☐ Günde3 ☐ Diğer…..
10. **) Köyünüzden Tekirdağ merkezine her hangi bir toplu taşım sistemiyle ulaşabiliyor musunuz?**
    ☐ Doğrudan Ulaşıyorum ☐ Aktarma yaparak ulaşıyorum ☐ Diğer……..
11. **) Köyünüze/mahallenize sunulan toplu taşım hizmetlerini nasıl buluyorsunuz?**

		Çok Kötü	Kötü	İyi	Çok İyi	Fikrim Yok
A. Ücretler	:	☐	☐	☐	☐	☐
B. Sıklık	:	☐	☐	☐	☐	☐
C. Güzergâhlar	:	☐	☐	☐	☐	☐
D. Otobüsler	:	☐	☐	☐	☐	☐
E. Duraklar	:	☐	☐	☐	☐	☐
F. Şoförler	:	☐	☐	☐	☐	☐
G. Tarifeye uyma	:	☐	☐	☐	☐	☐

İstek ve Şikayetler:

Yapılan anket çalışmalarına katılım daha çok eski köy statüsündeki yerleşim birimlerinden olmuştur. Hizmet kalitesine yönelik sorulara cevap verme oranı düşük olmakla birlikte

memnuniyet düzeyi iyi olarak kabul edilebilir. Okul olmayan mahalle sayısının 160 olduğu ve buralardaki öğrencilerin ağırlıklı olarak servisler ve köy minibüsleri ile taşındığı belirlenmiştir.

3.1.5. Kooperatif, İşletme ve Bilgi Toplama Çalışmaları

Bu bölümde, elektronik ortamda bulunmayan hatların güzergahlarını, araç sayılarını, sefer sayılarını, sefer sıklıklarını belirlemek amacıyla kooperatiflerle mülakatlar gerçekleştirilmiş ve bu hatlara ilişkin envanter bilgiler toplanmıştır.

3.1.5.1. Bilgilendirme çalışmaları

Minibüs esnafı ile yapılan toplantılarda öncelikle TUMAP (2012) kapsamında sonra ise Toplu Taşıma Rehabilitasyon (TTR, 2015) projesi kapsamında yapılan çalışmalar hakkında bilgi verilmiştir.

3.1.5.1.1. TUMAP kapsamında yapılan çalışmalar ve bilgilendirmeler

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde bulunan S.S. taşımacılık kooperatiflerine ait çalışmalar devam etmektedir. Bu kapsamda;

Süleymanpaşa merkezde bulunan S.S. Minibüs taşımacılık kooperatif başkanları, yardımcıları ve hat sahipleri ile 18.02.2014 tarihinde Tekirdağ otogarında bulunan toplantı salonunda bilgilendirme ve görüş alışverişinde bulunulmuştur. Toplantıda; kısa bilgilendirmeden sonra; kooperatif başkanları ve üyeleri görüşlerini ve taleplerini dile getirmişlerdir. Toplantıda, 85, 115, 25, 48,11 ve 33 nolu kooperatif üyeleri ve başkanlar konuşmuşlardır. Konuşmacıların bir kısmı değişim ve dönüşüme taraf diğer bir kısım ise ise dönüşüme karşı olduklarını beyan etmişlerdir.

Süleymanpaşa ilçesinde taşımacılık yapan minibüs kooperatifleri ile benzer bir toplantı 19.03.2015 tarihinde; Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Albayrak, Genel Sekreter, Genel Sekreter Yardımcısı M. Zeki Gürcün ve Minibüs kooperatif başkanları ve üyeleri ile Belediye meclis salonunda yapılmıştır. Katılımcılara aşağıdaki bilgilendirme ve sunum gerçekleştirilerek görüş alışverişinde bulunulmuştur.

Yapılan sunum "**Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Toplu Taşıma Rehabilitasyon Projesi Minibüs Dönüşüm Modelleri"** başlığı altında gerçekleştirilmiştir.

Projenin amaçları;

- İl genelinde toplu taşıma problemlerinin belirlenmesi;
- Mevcut hatların ve topyekûn toplu taşıma sisteminin yeniden yapılandırılması,
- Çağdaş toplu taşıma planlaması;
- Denetlenebilir ve sürdürülebilir çözüm önerilerinin geliştirilmesi ve özel amaçları ise;
- Toplu taşıma hatlarına ait güzergâhların ve durak yerlerinin konumunun belirlenmesi;
- Hat verimliliğinin ve etkinliğinin arttırılması;
- Toplu taşıma sisteminin kurumsal yapılanması;
- Türler arası entegrasyon;
- Dönüşüm modellerinin geliştirilmesi;
- İşletim modellerinin ortaya konulması şeklinde açıklanmıştır.

Süleymanpaşa minibüs kooperatifleri ile ilgili olarak öncelikle Tekirdağ Ulaşım Master Planında (TUMAP, 2012) yapılan çalışmalar açıklanmıştır. Bu kapsamda; ilçede çalışan minibüslere ait hat ve araç sayıları Tablo 3.20'de verilmiştir.

Tablo 3.20. Süleymanpaşa'da çalışan minibüs kooperatifleri, adları, hat uzunlukları ve hatlarda çalışan araç sayıları (TUMAP, 2012)

Hat No	Kooperatif Adı	Hat adı	Hat Uzunlukları	Hatta Çalışan Araç Sayısı
1	11	Çarşı-Yeşilköy Kentkur	12.39	14
2		Çarşı-Değirmenaltı-NKÜ-Tepekent	16.09	14
3		Çarşı-Trakya Birlik	41.72	14
4	25	Çarşı-100.Yıl Mahallesi-Yeni Sanayi	14.38	13
5	33	Çarşı-Altınova Mahallesi	17.42	15
6	48	Çarşı-Hürriyet Mahallesi (Üst Yol)	10.42	4
7		Çarşı-Baykallar (Alt Yol)	7.93	4
8	49	Çarşı-Karadeniz Mahallesi	18.01	15
9		Çarşı-Çınarlı Mahallesi	13.3	13
10	85	Çarşı-Aydoğdu Mahallesi	12	14
11		Çarşı-Muratlı Caddesi-Göçmenevleri	13.95	7
12	115	Çarşı-100.Yıl Mahallesi	8.87	10
13		Çarşı-100.Yıl Mahallesi (Üst Yol)	9.69	10
TOPLAM			**196.17**	**147**

Tablo 3.20. incelendiğinde TUMAP Tekirdağ İli'nin BB olmadan önce yapıldığı için S.S. 10 ve 18 nolu Çarşı-Barboros-Kumbağ ve Naip-çarşı minibüs kooperatifleri bu çalışmaya dahil edilmemiştir. Çünkü Naipköy ve Kumbağ hatları, BB'nden önce farklı belde ve köy statüsünde bulunmaktadır.

Tablo 3.20.'de TUMAP'a göre minibüslerin taşıdığı yolcu sayıları verilmiştir. Tablo incelendiğinde; toplam 7 kooperatif günlük 38521 yolu/gün taşımakta ve en büyük yolculuk payını S.S. 11 nolu kooperatif almaktadır. Araç başı yolcu sayısına bakıldığında en yüksek yolcu sayısı 512 yolcu/taşıt/gün ile S.S. 11 nolu kooperatife ait Çarşı-Tepekent hattıdır. En düşük yolcu sayısı ise S.S. 85 nolu Çarşı Göçmenevleri hattı olarak TUMAP (2012)'de bulunmuştur. Tablo 3.21'de günlük ve araç başına yolcu sayıları verilmektedir.

Tablo 3.21. Günlük ve araç başı yolcu sayıları (TUMAP,2012)

Hat No	Kooperatif Adı	Hat adı	Günlük Yolcu Sayısı	Hatta Çalışan Araç Sayısı	Günlük Araç Başına Ortalama Yolcu Sayısı
1	11	Çarşı-Yeşilköy Kentkur	4578	14	327
2		Çarşı-Değirmenaltı-NKÜ-Tepekent	7168	14	512
3		Çarşı-Trakya Birlik	3612	14	258
4	25	Çarşı-100.Yıl Mahallesi-Yeni Sanayi	3055	13	235
5	33	Çarşı-Altınova Mahallesi	4050	15	270
6	48	Çarşı-Hürriyet Mahallesi (Üst Yol)	1436	4	359
7		Çarşı-Baykallar (Alt Yol)	936	4	234
8	49	Çarşı-Karadeniz Mahallesi	2715	15	181
9		Çarşı-Çınarlı Mahallesi	2379	13	183
10	85	Çarşı-Aydoğdu Mahallesi	3150	14	225
11		Çarşı-Muratlı Caddesi-Göçmenevleri	1092	7	156
12	115	Çarşı-100.Yıl Mahallesi	2380	10	238
13		Çarşı-100.Yıl Mahallesi (Üst Yol)	1970	10	197
T.			**38521**	**147**	**3375**

Tablo 3.22'de TUMAP (2012)'den alınan ve Süleymanpaşa ilçesinde taşımacılık yapan 7 adet kooperatife ait güzergah ve işletme bilgileri verilmiştir. Tablo 6.3. incelendiğinde, toplam 7 adet S.S. Minibüs taşımacılarına ait olan 161 M plakanın, S.S. 11 nolu kooperatife ait 14 aracı dönüşümlü olmak üzere günde 147 minibüs aktif olarak çalışmaktadır. 147 aracın günlük toplam tur sayısı 1898 adettir.

Tablo 3.22. Süleymanpaşa'da taşımacılık yapan kooperatiflere ait işletme bilgileri

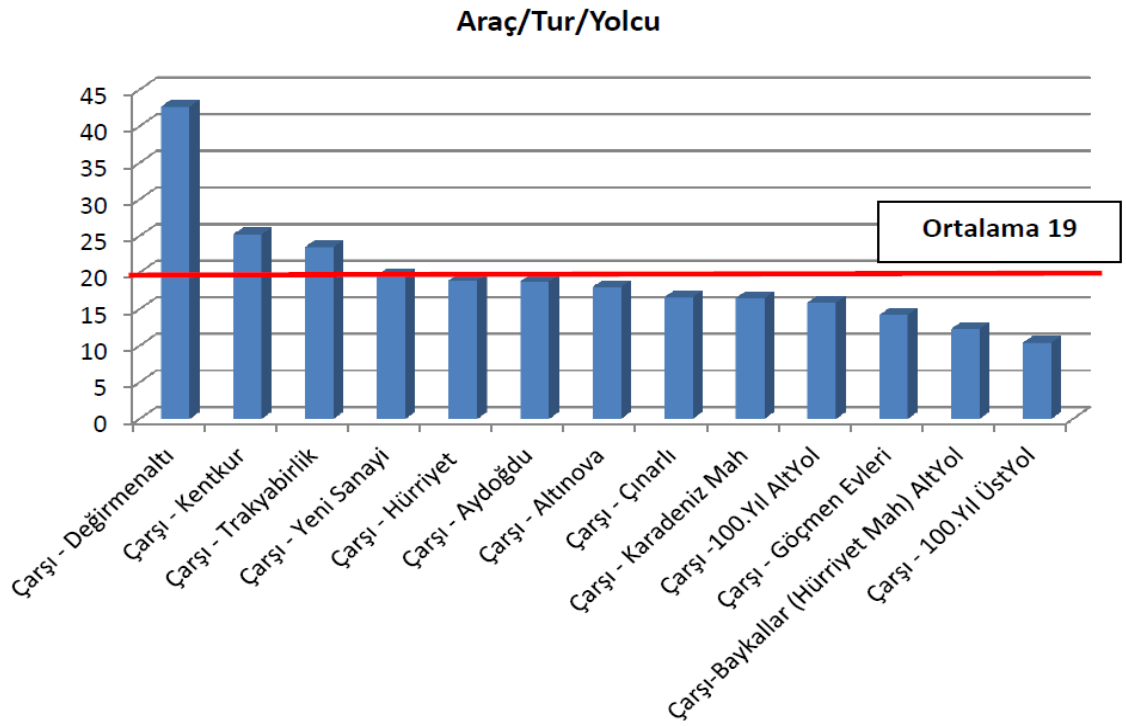
Hat No	Kooperatif Adı	Hat adı	Hatta Çalışan Araç Sayısı	Hat Uzunluğu (gidiş-dönüş) (km)	Günlük Araç Başına Ortalama Tur Sayısı	Günlük Toplam Tur Sayısı
1	11	Çarşı-Yeşilköy Kentkur	14	12.39	12.5	175
2		Çarşı-Değirmenaltı-NKÜ-Tepekent	14	16.09	12	168
3		Çarşı-Trakya Birlik	14	41.72	11	154
4	25	Çarşı-100.Yıl Mahallesi-Yeni Sanayi	13	14.38	11.5	149.5
5	33	Çarşı-Altınova Mahallesi	15	17.42	15	225
6	48	Çarşı-Hürriyet Mahallesi (Üst Yol)	4	10.42	19	76
7		Çarşı-Baykallar (Alt Yol)	4	7.93	19	76
8	49	Çarşı-Karadeniz Mahallesi	15	18.01	11	165
9		Çarşı-Çınarlı Mahallesi	13	13.3	10.5	136.5
10	85	Çarşı-Aydoğdu Mahallesi	14	12	11.5	161
11		Çarşı-Muratlı Caddesi-Göçmenevleri	7	13.95	11	77
12	115	Çarşı-100.Yıl Mahallesi	10	8.87	14.5	145
13		Çarşı-100.Yıl Mahallesi (Üst Yol)	10	9.69	19	190
T.			**147**	**196.17**		**1898**

Tablo 3.23'te araç başı tur ve yolcu sayıları verilmiştir. Hafta içinde ortalama araç başı yolcu 260 yolcu/gün civarında olup bir turdaki ortalama araç başı doluluk ise 19 araç/tur/yolcu'dur (TUMAP,2012).

Tablo 3.23. Araç başı tur ve yolcu sayıları

KOOP NO	Hat Adı	Çalışan Araç Sayısı	Hafta içi Araç/Yolcu	Araç Başına Tur Sayısı	Araç/Tur/ Yolcu
85	Çarşı-Aydoğdu	14	225	12	19
11	Çarşı-Değirmenaltı	14	512	12	43
25	Çarşı-Yeni Sanayi	13	235	12	20
33	Çarşı - Altınova	15	270	15	18
115	Çarşı- 100. Yıl Altyol	10	238	15	16
115	Çarşı 100.Yıl Üstyol	10	197	19	10
48	Çarşı - Baykallar (Hürriyet Mah.) Altyol	4	234	19	12
11	Çarşı - Kentkur	14	327	13	25
49	Çarşı - Çınarlı	13	183	11	17
85	Çarşı- Göçmen Evleri	7	156	11	14
48	Çarşı - Hürriyet	4	359	19	19
11	Çarşı -Trakyabirlik	14	258	11	24
49	Çarşı - Karadeniz Mah.	15	181	11	17
	Ortalama		**260**	**14**	**19**

Şekil 3.14'de hatlar (güzergahlar) bazında ortalama yolcu sayıları verilmiştir (TUMAP, 2012). Şekil incelendiğinde, tur başına en yüksek yolcu Çarşı-Değirmenaltı hattı olup en düşük yolcu sayısı ise tur başına 10 yolcu ile Çarşı 100. Yıl mahallesidir.



Şekil 3.14. Hatlar (güzergahlar) bazında ortalama yolcu sayıları (TUMAP, 2012)

Tablo 3.24'te minibüs hatlarına ait TUMAP (2012) tarafından bulunan kapasite kullanım oranı verilmiştir. Kapasite kullanım oranı bulunurken taşıtların maksimum kapasitesi 320 alınarak günlük taşıdıkları yolcu sayısına oranlanmıştır. Bu durumda en yüksek kapasite kullanım oranı 1.60 ile Çarşı-Değirmenaltı en düşük kapasite ise 057 ile Çarşı-Çınarlı ve Çarşı-Karadeniz Mahallesi hatlarıdır.

Tablo 3.24. Minibüs hatlarına ait TUMAP (2012) tarafından bulunan kapasite kullanım oranı

KOOP NO	Hat Adı	Araç Kapasitesi	Araç Başına Yolcu Sayısı	Kapasite Kullanım Oranı
85	Çarşı-Aydoğdu	320	225	0.7
11	Çarşı-Değirmenaltı	320	512	1.6
25	Çarşı-Yeni Sanayi	320	235	0.73
33	Çarşı - Altınova	320	270	0.84
115	Çarşı- 100. Yıl Altyol	320	238	0.74
115	Çarşı 100.Yıl Üstyol	320	197	0.62
48	Çarşı - Baykallar (Hürriyet Mah.) Altyol	320	234	0.73
11	Çarşı - Kentkur	320	327	1.02
49	Çarşı - Çınarlı	320	183	0.57
85	Çarşı- Göçmen Evleri	320	156	0.49
48	Çarşı - Hürriyet	320	359	1.12
11	Çarşı -Trakyabirlik	320	258	0.81
49	Çarşı - Karadeniz Mah.	320	181	0.57
	Ortalama			**0.81**

3.1.5.1.2. TTR projesi kapsamında yapılan çalışmalar ve bilgilendirmeler

BB kanunundan sonra sınırları genişleyen Süleymanpaşa merkezde taşımacılık yapan 9 adet minibüs esnafına mevcut veriler ve başlangıç-bitiş (O-D) sayımları ile yolculuk sayılarının nasıl yapıldığı hakkında bilgilendirmeler yapılmıştır. Bu kapsamda araç içinde yapılan başlangıç bitiş anketleri ve indi-bindi sayıları ile hat bazında yolcu sayılarının hem zirve hem de zirve dışı saatler için nasıl bulunduğu açıklanmıştır. Yapılan çalışmalar sonucunda Süleymanpaşa ilçesinde TUMAP (2012) çalışmalarına ek olarak S.S. 10 ve S.S. 18 nolu kooperatifler dahil olmuştur. İlçede taşımacılık yapan kooperatifler ve renkleri Tablo 3.25'de verilmiştir.

Tablo incelendiğinde, TUMAP (2012)'ye ilave olarak sisteme S.S. 10 nolu kooperatif 52 aracı ve S.S. 18 nolu kooperatif 15 aracı ile dahil olmuştur. Toplam M plaka sayısı 228'dir. Bunlardan, 11 nolu'ya ait 14 araç ile 10 noluya ait 12 aracın rotasyonlu çalıştığı bilgisi toplanmıştır. Arazide aktif olarak 202 M plakalı minibüs taşımacılık yapmaktadır. Tablo 3.25.'in birinci sütununda verilen S.S. 48, 85, 115, 10 ve 18 nolu kooperatifler İdareye birleşme dilekçesi, veren kooperatiflerdir.

Toplanan yolculuk bilgileri Tablo 3.26'da verilmişlerdir. Tablo incelendiğinde 9 kooperatife ait toplam yolcu sayısı yaklaşık 44.400 yolcu/gün'dür. Yolculuk sayıları bulunurken, S.S. 11 nolu kooperatife ait 56 araçlık filonun 42 adedi aktif olarak çalıştığından bu sayı dikkate alınmıştır. Ayrıca, kış dönemi için S.S. 10 nolu kooperatife ait 52 araçlık filonun kış döneminde 17 adet'inin rotasyona tabi olması dikkate alınarak yolculuk sayıları 35 taşıt üzerinden hesaplanmıştır. S.S. 10 nolu kooperatife ait Çarşı-Barbaros-Kumbağ hattında günlük yolcu sayısı 7490 yolcu/gün civarında olup, Çarşı-Baykallar hattında (48 alt yol) en düşük yolcu sayısına sahiptir.

Tablo 3.25. Süleymanpaşa merkezde taşımacılık yapan minibüs kooperatifleri ve araç

Hat	S.S. Koop	Yaygın adı	Güzergah
1	11 (56 araç)	Limon Sarısı 2	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur
2		Limon Sarısı 1	Çarşı - Değirmenaltı
3		Limon Sarısı 3	Çarşı - Trakyabirlik
4	25 (13 araç)	Kırmızı Yeni Sanayi	Çarşı - Yeni Sanayi
5	33 (15 Araç)	Turuncu	Çarşı-Altınova Mahallesi
6	48 (8 Araç)	Turkuaz	Çarşı -Hhurriyetmah (üst yol)
7		Turkuaz	Çarşı - Baykallar (alt yol)
8	49 (28 araç)	Krem	Çarşı -Karadeniz Mah
9		Krem	Çarşı -Çınarlı Mah
10	85 (21 araç)	Yeşil - 2	Çarşı - AydogduMah
11		Yeşil -12	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri
12	115 (20 araç)	Beyaz-2	Çarşı - 100. yıl mah.
13		Beyaz - 1	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)
14	10 (52 araç)	Mavi - 1	Çarşı-Barbaros-Kumbağ
15	18 (15 araç)	Mavi - Beyaz Naip	Çarşı-Naip

Tablo 3.26. Süleymanpaşa merkez minibüs hatları günlük ortalama yolcu sayıları

Koop No	Güzergah	Araç Sayısı	Uzunluk (km)	Sefer sayısı	Araç Başına Sefer	Araç Başı Yolcu yolcu/taşıt	Günlük yolcu (yolcu/gün)
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	14	12.39	184	13	294	4116
	Çarşı - Değirmenaltı	14	16.09	184	12	472	6608
	Çarşı - Trakyabirlik	14	41.72	184	11	177	2478
25	Çarşı - Yeni Sanayi	13	14.38	148	12	192	2496
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	15	17.42	153	15	268	4020
48	Çarşı - hurriyetmah (üst yol)	4	10.42	93	19	342	1368
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	4	7.93	93	19	228	912
49	Çarşı -Karadeniz Mah	15	18.01	162	11	159	2385
	Çarşı -Çınarlı Mah	13	13.3	162	11	151	1963
85	Çarşı - AydogduMah	14	12	155	12	220	3080
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	13.95	155	11	186	1302
115	Çarşı - 100. yıl mah.	10	8.87	314	15	228	2280
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	10	9.69	314	19	209	2090
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	35	30	400	10	214	7490
18	Çarşı-Naip	15	32	120	8	121	1815
Toplam		**197**				**3461**	**44403**
Ortalama						**231**	**2700**
StdSp						**84**	**1451**

Yapılan toplantıda yukarıdaki bilgiler sunulduktan sonra çağdaş, sürdürülebilir, etkin ve verimli bir toplu taşıma planlaması için minibüs dönüşüm modelleri üzerinde durulmuştur.

3.1.5.2. Dönüşüm modelleri

3.1.5.2.1. Araç sayısının ve kapasitelerinin belirlenmesi

Bu kapsamda Süleymanpaşa ilçesinde minibüsler ile yaklaşık **45.000** yolcu/gün'lük bir hizmetin sunulduğu ve bu hizmeti mevcutta 14+1 yolcu kapasiteli taşıtlar ile toplamda 147+50=197 araç ile verdiği bulunmuştur. Toplam 228 M plakalı minibüslerin 14 tanesi S.S. 11 nolu ve 17 tanesi S.S. 10 nolu kooperatife ait olmak üzere toplam 31 adet taşıtın rotasyonda olduğu belirlenmiştir. Araç sayısı ve kapasite belirlenmesi için;

- Detaylı analiz sonrası kesinleştirilecek olmakla birlikte talep, arazi ve yol yapısı dikkate alınarak araç boyutunun bulunması;
- Tek tip araçların toplu taşımacılıkta artan talep karşısında işletme modellerini zorladığı ve maliyetleri arttırdığı;
- Detaylı çalışmaların ardından araç havuzunda farklı kapasitelerde araçlar önerilmesi işletme maliyetleri ve hizmet kalitesi bakımından gerekli olacağı üzerinde bilgilendirmeler yapılmıştır.

3.1.5.2.2. Hat bazlı değerlendirme ve dönüşüm modelleri

Minibüs-otobüs dönüşüm modellerinin nasıl yapılacağı konusu aşağıda açıklanmıştır.

- Toplam yolcu sayına bağlı olarak toplam ihtiyaç olan otobüs sayısı belirlenecektir.
- Tek kurumsal (şirket, kooperatif, oda vb.) yapıda dönüşüm
  - Hat bazlı birleşimde kurumsal iyileşme sağlanamayacaktır.
  - Sadece taşıtlar yenilenecek ve sayıları azaltılacaktır.
- Uygulanacak elektronik bilet sistemi ile Özel Halk otobüsleri ile entegrasyon sağlanabilecek ve sistemin kısmen kamu hizmeti vermesi sağlanabilecektir.
- Gelir paylaşımı için havuz sistemi uygulanarak taşınan yolcu sayısı üzerinden pay alınabilecektir.
- Hatların düzenlenmesi sonucu hak sahiplerinin durumu iyileştirilebilecektir.

Dönüşüm İçin Model Yaklaşımları ise;

1. Günlük taşınan yolcu sayısını dikkate alan yaklaşım
2. Dönüşümü sadece araç birleştirme şeklinde yapan yaklaşım
3. Bütünleşik yaklaşım
    1. Şirket
    2. Kooperatif
    3. Oda v.b.

olarak açıklanmış, ancak en uygun çözümün “Bütünleşik Yaklaşım” olduğu üzerinde durulmuş ve sistemin avantajları şöyle sıralanmıştır.

1. Araçlar şirkete ya da kooperatife aittir
2. Şirket ya da kooperatif araç satın alabilir ya da kiralayabilir.
3. Hissedarlar yapıda çalışabilirler.
4. Kimsenin hattı yoktur
5. İdarenin belirlediği hatlarda belirlenen tarifeler ve denetim koşulları altında hizmet verilir.
6. Sistem hat değişikliklerinden etkilenmez
7. Araç havuzu tek tip olmayacağı için işletme maliyetlerinde düşüş sağlanabilecektir
    a. Gelir havuzu;
    b. Gider havuzu;
    c. Personel havuzu;
    d. Şoför havuzu

3.1.6. Durak Çalışmaları

Projenin bu bölümünde Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı'ndan temin edilen duraklara ilişkin veriler kullanılarak Süleymanpaşa ve Çorlu ilçeleri için otobüs güzergah çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Bu kapsamda, söz konusu durakları kullanan otobüs hatları için güzergah çalışmaları gerçekleştirilmiş olup, tüm güzergahlar ve duraklar VISUM trafik modelleme yazılımına işlenmiştir. Bu bölümde, Süleymanpaşa ve Çorlu'daki durakların konumları, kodları, yakalama alanları (catchment areas), enlem/boylam verileri, VISUM koordinatları ve duraklardan geçen otobüs güzergahlarının sayısı verilmektedir.

3.1.6.1. Süleymanpaşa

Süleymanpaşa ilçesinde toplu taşıma sisteminin kullanımına tahsis edilen 207 adet durak bulunmaktadır. Tüm duraklar VISUM trafik modelleme yazılımına işlenmiş olup, durakların konumları Şekil 3.15'de verilmektedir.



Şekil 3.15. Süleymanpaşa ilçesindeki duraklar

Durakların 300 m, 400 m ve 500 m'lik çaplar için yakalama alanları (catchment areas) sırasıyla Şekil 3.16, 3.17 ve 3.18'de verilmektedir.

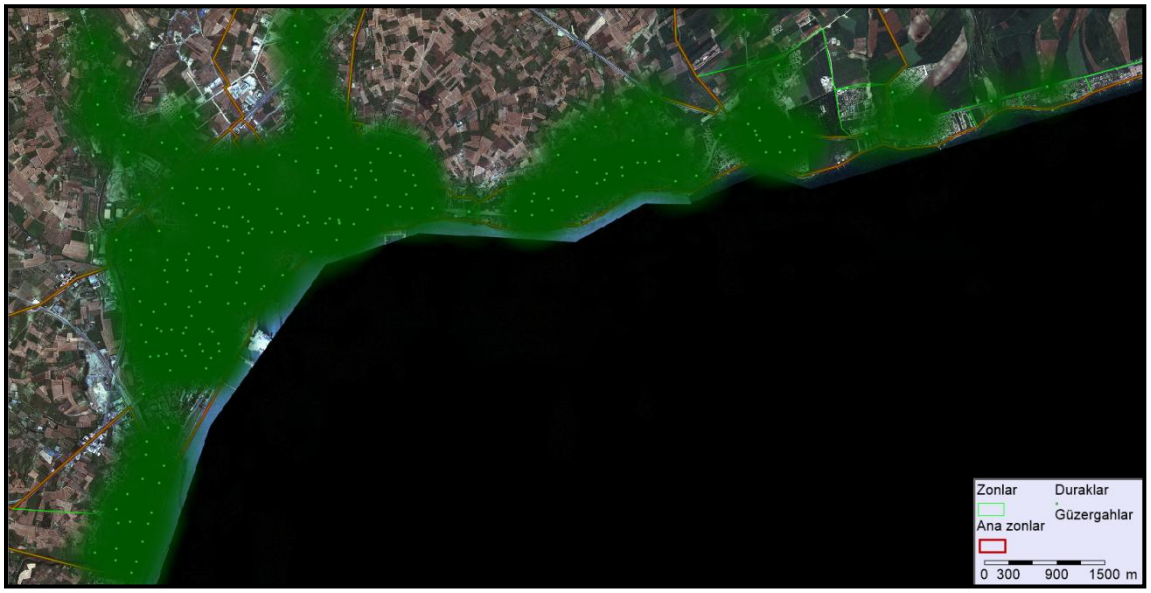


Şekil 3.16. Durak yakalama alanları (300 m. çap)



Şekil 3.17. Durak yakalama alanları (400 m. çap)

Şekil 3.16, 3.17 ve 3.18 incelendiğinde, 300 m'lik çap için kent merkezinde durak yakalama alanı dışında kalan kesimler dikkati çekerken, söz konusu değer 500 m. alındığında kent merkezi genelinde otobüs servislerinin erişilebilirliğinin kabul edilebilir düzeyde olduğu görülmektedir. Diğer bir deyişle, 250 m'lik yürüme mesafesi içinde insanların en az bir otobüs durağına ve dolayısıyla en az bir otobüs güzergahına erişebildikleri tespit edilmiştir.



Şekil 3.18. Durak yakalama alanları (500 m. çap)

İlçedeki otobüs güzergahları üzerinde yer alan 207 adet durağa ilişkin durak adı, enlem/boylam, durak kodu ve duraktan geçen otobüs hattı sayıları bilgileri Tablo 3.27.a-

3.27.d'de verilmektedir. Duraklar ve otobüs güzergahları söz konusu enlem/boylam bilgileri, arazi/gözlem çalışmaları ve idare tarafından sağlanan bilgiler kullanılarak otobüs hatları ve duraklar VISUM'a işlenmiştir. 16 adet otobüs hattı için gerçekleştirilen güzergah çalışmaları sonucunda elde edilen durak (VISUM) koordinatları, duraklar arası mesafeler ve güzergah uzunluklarına ilişkin bilgiler tüm hatlar için sırasıyla Tablo 3.28-3.43'de verilmektedir. Hatlara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

1. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 18 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 50 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 360 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 745-483 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 2000 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 740-741 kodlu duraklar arasındaki 145 m'lik kesimdir.

2. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 18 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 51 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 365 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 775-495 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 790 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 780-778 kodlu duraklar arasındaki 135 m'lik kesimdir.

3. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 14 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 46 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 310 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 775-495 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 790 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 789-646 kodlu duraklar arasındaki 90 m'lik kesimdir.

4. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 16 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 41 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 390 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 799-670 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 830 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 756-757 kodlu duraklar arasındaki 150 m'lik kesimdir.

5. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 7 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 29 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 250 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 754-786 kodlu

duraklar arasındaki yaklaşık 525 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 466-815 kodlu duraklar arasındaki 50 m'lik kesimdir.

6. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 7 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 29 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 230 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 754-786 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 525 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 798-429 kodlu duraklar arasındaki 30 m'lik kesimdir.

7. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 13 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 53 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 250 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 825-721 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 525 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 798-429 kodlu duraklar arasındaki 30 m'lik kesimdir.

8. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 14 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 59 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 230 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 849-850 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 675 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 798-429 kodlu duraklar arasındaki 30 m'lik kesimdir.

9. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 13 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 50 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 260 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 872-853 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 570 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 871-872 kodlu duraklar arasındaki 100 m'lik kesimdir.

10. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 14.5 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 32 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 460 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 676-674 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 2500 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 876-786 kodlu duraklar arasındaki 130 m'lik kesimdir.

11. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 19 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 46 durak bulunmaktadır. Duraklar

arası ortalama mesafe yaklaşık 410 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 879-698 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 930 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 789-646 kodlu duraklar arasındaki 90 m'lik kesimdir.

12. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 16 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 52 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 320 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 725-882 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1270 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 381-751 kodlu duraklar arasındaki 55 m'lik kesimdir.

13. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 14 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 44 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 325 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 775-495 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 790 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 789-646 kodlu duraklar arasındaki 90 m'lik kesimdir.

14. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 31 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 50 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 625 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 523-546 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 4750 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 756-757 kodlu duraklar arasındaki 150 m'lik kesimdir.

15. Nolu Hat: 757 kodlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 13 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 37 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 340 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 666-661 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1200 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 798-429 kodlu duraklar arasındaki 30 m'lik kesimdir.

16. Nolu Hat: 692 kodlu Tepekent durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 28.5 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 69 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 420 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 745-744 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1800 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 646-789 kodlu duraklar arasındaki 90 m'lik kesimdir.

Tablo 3.27.a. Süleymanpaşa durak listesi (1-51)

Sıra No	Durak Adı	Koordinatlar		Durak Kodu	Hat sayısı
1	ALTINOVA KÖPRÜ SON	40°56'20.01"	27°29'6.96"	325	3
2	EKREM TANTİ 2	40°58'19.85"	27°29'50.83"	363	1
3	M. TETİKOL	40°58'7.29"	27°29'38.78"	371	1
4	ÇEŞME	40°58'23.46"	27°30'5.72"	381	2
5	ARA DURAK	40°58'17.16"	27°30'4.61"	382	1
6	ASKERİ LOJMANLAR	40°58'15.60"	27°30'19.24"	385	2
7	AYDOĞDU İ.Ö.O	40°58'47.79"	27°30'25.09"	394	2
8	AYDOĞDU 5 YOL	40°58'44.75"	27°30'28.35"	396	1
9	ÇİFTLİKÖNÜ CAMİ	40°58'50.96"	27°31'18.24"	408	15
10	ARA DURAK	40°58'49.53"	27°29'35.96"	416	1
11	CEYLAN MARKET	40°58'55.33"	27°29'43.87"	417	1
12	HACI İLBEY İLKÖĞRETİM	40°58'46.47"	27°31'14.25"	429	15
13	ARA DURAK	40°59'32.94"	27°30'43.17"	436	1
14	ARA DURAK	40°59'0.50"	27°31'38.73"	458	1
15	ÇINARLI CADDESİ	40°58'39.93"	27°29'59.99"	466	1
16	İ. HAKKI GÜNGÖR SOKAK	40°56'58.17"	27°29'12.95"	481	1
17	ARA DURAK	40°57'10.55"	27°29'15.78"	483	1
18	BAYKALLAR	40°58'43.10"	27°32'41.98"	495	6
19	DURAK 1	40°59'22.27"	27°36'21.05"	518	1
20	DURAK 2	40°59'27.88"	27°36'45.86"	522	1
21	DURAK 3	40°59'34.23"	27°37'17.20"	523	1
22	D.ALTI	40°59'8.71"	27°34'46.94"	538	1
23	ARA DURAK	40°59'14.32"	27°35'0.09"	539	1
24	KARAEVLİ KAVŞAĞI SON	41°0'12.28"	27°40'27.59"	546	1
25	TREDAŞ	40°59'7.81"	27°34'0.09"	599	3
26	KIZILIRMAK SOK.	40°59'8.53"	27°31'30.62"	618	1
27	TOKİ GİRİŞ	40°59'18.53"	27°35'55.68"	624	2
28	FATİH ANADOLU LİSESİ	40°59'24.19"	27°33'32.73"	641	2
29	ARA DURAK	40°59'28.93"	27°33'45.55"	642	2
30	OKULLAR BÖLGESİ	40°59'4.35"	27°33'38.70"	646	4
31	GÖÇMEN EVLERİ	40°59'11.49"	27°29'32.26"	661	1
32	KURAN EĞİTİM MERKEZİ	40°59'14.10"	27°29'23.89"	662	1
33	KÖPRÜ	40°59'17.45"	27°29'4.11"	663	2
34	KARADENİZ TOKİ (SON)	40°59'25.88"	27°29'28.50"	666	1
35	HUZUR EVİ (SON)	41°0'44.83"	27°28'27.51"	670	1
36	DİŞ HASTANESİ (SON)	41°0'29.71"	27°31'38.23"	671	1
37	MURATLI TEKİRDAĞ	41°0'59.74"	27°31'6.62"	674	1
38	GÖÇMEN EVLERİ	41°0'10.61"	27°30'53.15"	676	1
39	GÖÇMEN EVLERİ GİRİŞ	41°0'1.36"	27°30'36.78"	677	1
40	BALASANLAR SK	40°59'6.08"	27°30'35.99"	680	1
41	ARA DURAK	40°59'8.98"	27°30'27.69"	682	1
42	ARA DURAK	40°58'57.02"	27°30'11.75"	684	2
43	RÜSTEM PAŞA CAMİ	40°58'40.74"	27°30'58.44"	688	14
44	TEPEKENT SON	40°59'55.32"	27°34'34.32"	692	1
45	K.Y.K SON	40°59'43.92"	27°34'54.76"	696	1
46	NAMIK KEMAL	40°59'26.88"	27°34'43.64"	698	4
47	HAVUZ (SON)	40°58'34.11"	27°29'0.27"	721	1
48	ARAŞTIRMA HASTANESİ	40°57'18.32"	27°29'27.14"	725	1
49	HACI İLBEY İLKÖĞRETİM	40°58'46.47"	27°31'14.25"	729	3
50	ARA DURAK	40°56'24.04"	27°29'9.76"	738	3
51	ALTINOVA CAMİ	40°56'32.22"	27°29'13.55"	739	3

Tablo 3.27.b. Süleymanpaşa durak listesi (52-103)

Sıra No	Durak Adı	Koordinatlar		Durak Kodu	Hat sayısı
52	DEMİR MARKET	40°56'39.80"	27°29'16.93"	740	3
53	ALTINOVA PTT	40°56'44.30"	27°29'18.44"	741	3
54	ARA DURAK	40°56'55.83"	27°29'22.72"	742	3
55	VEDAT ÇELİKER İLKÖĞRETİM	40°57'3.00"	27°29'25.03"	743	2
56	ARA DURAK	40°57'12.88"	27°29'16.14"	744	2
57	TREN GARI	40°57'32.61"	27°29'12.59"	745	2
58	TUGAY NİZAMİYE KARŞISI	40°57'42.14"	27°29'27.82"	746	2
59	KÜLTÜR SİTESİ	40°57'47.22"	27°29'34.46"	747	2
60	GÜMRÜK MÜDÜRLÜĞÜ	40°57'51.14"	27°29'40.99"	748	3
61	T. OTELCİLİK	40°57'57.36"	27°29'51.14"	749	2
62	2. KISIM HASTANE	40°58'7.29"	27°30'5.81"	750	2
63	ALTINBAŞAK	40°58'21.95"	27°30'5.74"	751	2
64	ARA DURAK	40°58'28.64"	27°30'7.29"	752	8
65	KÖPRÜBAŞI	40°58'37.44"	27°30'11.13"	753	11
66	ESKİ SÜMERBANK	40°58'37.19"	27°30'22.89"	754	15
67	İL SOSYAL GÜVENLİK	40°58'48.01"	27°31'25.04"	756	15
68	OTOGAR(SON)	40°58'47.63"	27°31'30.98"	757	2
69	KARA YOLLARU SİTESİ	40°56'25.05"	27°28'58.92"	758	1
70	DOĞA SİTESİ	40°56'27.85"	27°28'48.23"	759	1
71	BAĞLAR YOLU SOKAK	40°56'45.50"	27°28'58.64"	760	1
72	ARA DURAK	40°56'52.55"	27°29'5.44"	761	2
73	MEY İÇKİ FABRİKASI	40°58'14.97"	27°30'17.01"	762	11
74	YAPIKREDİ ÖNÜ	40°58'37.61"	27°30'29.80"	763	11
75	PEŞTEMALCİ CAD.	40°58'40.38"	27°30'37.90"	764	14
76	VALİLİK	40°58'43.28"	27°30'53.80"	765	1
77	ARA DURAK	40°59'37.46"	27°34'39.57"	767	4
78	ARA DURAK	40°59'14.65"	27°34'22.73"	768	4
79	YAŞAM HASTANESİ	40°58'58.77"	27°34'10.91"	769	4
80	KÖPRÜ	40°58'56.11"	27°33'59.79"	770	3
81	ÜST GEÇİT	40°58'59.31"	27°33'32.10"	771	4
82	JANDARMA	40°58'57.25"	27°33'16.98"	772	4
83	ARA DURAK	40°58'50.60"	27°33'6.38"	773	5
84	MAVİ MANZARA SİTESİ	27°32'41.69"	27°32'33.23"	774	6
85	ARA DURAK	40°58'44.91"	27°32'5.15"	775	6
86	EMNİYET	40°58'45.76"	27°31'50.50"	776	4
87	YSK	40°59'20.29"	27°34'37.54"	777	1
88	DOMİNOS	40°59'17.10"	27°34'41.61"	778	1
89	ARA DURAK	40°59'15.38"	27°34'41.93"	779	1
90	POLİS NOKTASI	40°59'13.10"	27°34'44.36"	780	1
91	ARA DURAK	40°59'8.20"	27°34'54.25"	781	1
92	BÖLGE TRAFİK	40°58'57.29"	27°33'21.37"	782	4
93	BÖLGE TRAFİK	40°58'57.29"	27°33'21.37"	783	4
94	GÖZ HASTANESİ	40°58'45.54"	27°32'54.89"	784	14
95	BEDESTEN	40°58'40.98"	27°30'50.96"	785	12
96	PEŞTEMALCİ CAD.	40°58'40.54"	27°30'42.43"	786	5
97	KÖPRÜBAŞI	40°58'38.70"	27°30'12.67"	787	4
98	FEN LİSESİ	40°59'5.30"	27°33'50.44"	788	4
99	NAMIK KEMAL LİSESİ	40°59'4.66"	27°33'41.77"	789	3
100	AKA KOLEJİ	40°59'2.93"	27°33'30.46"	790	3
101	İKİ KARDEŞLER	40°59'0.03"	27°33'22.35"	791	1
102	OSMANLICAN CAMİ	40°59'5.47"	27°33'15.69"	792	1
103	GÖKÇEKENT SİTESİ	40°59'0.53"	27°33'6.57"	793	1

Tablo 3.27.c. Süleymanpaşa durak listesi (104-155)

Sıra No	Durak Adı	Koordinatlar		Durak Kodu	Hat sayısı
104	ARA DURAK	40°58'53.64"	27°32'59.10"	794	1
105	ANADOLU LİSESİ	40°58'50.26"	27°32'51.18"	795	2
106	YALÇINKENT SİTESİ	40°59'16.16"	27°33'55.34"	796	2
107	TİCARET MESLEK LİSESİ	40°59'13.18"	27°33'36.76"	797	14
108	CUMHURİYET MEYDANI	40°58'41.15"	27°31'5.51"	798	1
109	ARA DURAK	41°0'17.32"	27°28'36.48"	799	1
110	ARA DURAK	40°59'54.31"	27°28'47.83"	800	1
111	TÜV	40°59'39.43"	27°28'54.55"	801	2
112	TOPTANCILAR SİTESİ	40°59'7.24"	27°29'7.68"	802	2
113	A.F.A.D	40°58'52.24"	27°29'12.58"	803	2
114	MEZARLIK	40°58'38.10"	27°29'23.19"	804	3
115	TEPE DEĞİRMENLER	40°58'29.09"	27°29'38.92"	805	4
116	ŞÖF.ODASI OTOPARK	40°58'31.56"	27°29'49.48"	806	5
117	E.M.L	40°58'34.19"	27°29'58.99"	807	1
118	MEHMET SADIK	40°59'28.43"	27°28'50.70"	808	1
119	KARADENİZ MAH.	40°59'21.17"	27°28'50.45"	809	1
120	ÇINARLI TEPE	40°58'44.61"	27°29'42.70"	810	1
121	FEVZİ ÇAKMAK İ.Ö.O	40°58'46.62"	27°29'53.28"	811	2
122	ARA DURAK	40°58'47.53"	27°30'0.18"	812	2
123	ŞEHİT OSMAN CAD.	40°58'43.97"	27°30'7.18"	813	1
124	BENZİNLİK SON	40°58'55.28"	27°29'30.10"	814	1
125	ÇINARLI CADDESİ 2	40°58'41.41"	27°29'52.91"	815	1
126	ÇINARLI CADDESİ 3	40°58'40.26"	27°29'57.13"	816	2
127	ARA DURAK	40°58'54.69"	27°30'16.42"	818	1
128	PAPAZ ÇEŞME	40°59'0.85"	27°30'8.90"	819	1
129	ERZURUMLULAR	40°59'2.84"	27°30'3.05"	820	1
130	ARA DURAK	40°59'3.19"	27°29'53.50"	821	1
131	AYŞE HASAN ELMAS	40°59'2.97"	27°29'46.40"	822	1
132	ARA DURAK	40°58'54.87"	27°29'50.89"	823	1
133	ÇOCUK PARKI	40°58'54.99"	27°29'57.20"	824	2
134	YENİ SANAYİ ÇIKIŞ	40°58'26.48"	27°29'7.72"	825	1
135	YENİ SANAYİ ARA DURAK	40°58'8.23"	27°29'12.49"	827	1
136	YENİ SANAYİ GİRİŞİ	40°58'0.67"	27°29'13.85"	828	1
137	DEMİR MARKET	40°57'52.93"	27°29'15.88"	829	1
138	GÜNEŞ SİTESİ	40°57'47.57"	27°29'17.63"	830	1
139	EMEK SİTESİ	40°57'47.31"	27°29'22.25"	831	1
140	ARA DURAK	40°57'48.20"	27°29'26.87"	832	1
141	KÜLTÜR SİTESİ	40°57'49.74"	27°29'34.40"	833	1
142	BARIŞ MANÇO PARKI	40°57'56.33"	27°29'35.72"	834	1
143	UĞUR MUMCU CAD 1	40°58'26.52"	27°29'37.13"	835	1
144	İTFAİYE	40°58'21.45"	27°29'37.91"	836	1
145	UĞUR MUMCU CAD 2	40°58'12.66"	27°29'39.60"	837	1
146	EKREM TANTİ 1	40°58'26.99"	27°29'54.65"	838	1
147	EKREM TANTİ 3	40°58'14.52"	27°29'48.09"	839	1
148	EKREM TANTİ 4	40°58'8.82"	27°29'44.54"	840	1
149	5 YOL	40°57'58.62"	27°29'36.74"	841	1
150	ADNAN KAHVECİ CAD 1	40°57'57.82"	27°29'29.58"	842	1
151	ADNAN KAHVECİ CAD 2	40°57'57.33"	27°29'23.63"	843	1
152	TEVFİK KAPTAN SOK.	40°57'58.82"	27°29'20.91"	844	1
153	TEVFİK KAPTAN SOK2	40°58'5.18"	27°29'19.69"	845	1
154	ERENLER SOKAK	40°58'9.16"	27°29'25.96"	846	1
155	CEM KARACA SOKAK	40°58'16.69"	27°29'29.89"	847	1

Tablo 3.27.d. Süleymanpaşa durak listesi (156-207)

Sıra No	Durak Adı	Koordinatlar		Durak Kodu	Hat sayısı
156	VOLKAN SOKAK	40°58'21.88"	27°29'28.83"	848	1
157	ARA DURAK	40°58'26.92"	27°29'27.66"	849	1
158	GENÇLİK MERKEZİ (SON	40°58'30.55"	27°29'7.98"	850	1
159	EKREM TANTİ 5	40°58'2.48"	27°29'39.53"	851	1
160	SAĞLIK OCAĞI	40°58'57.85"	27°31'19.36"	852	2
161	ARA DURAK	40°59'2.15"	27°31'16.39"	853	2
162	İSMAİL YAZICI CAD. 2	40°59'5.67"	27°31'16.01"	854	1
163	İSMAİL YAZICI CAD.	40°59'10.94"	27°31'20.12"	855	1
164	N.EKMEKÇİOĞLU	40°59'1.81"	27°31'33.86"	856	1
165	ŞAKİR TANER SK.	40°58'55.76"	27°31'39.73"	857	1
166	ARA DURAK	40°58'53.06"	27°31'35.36"	858	1
167	TEKİRA ARKASI	40°58'41.90"	27°30'10.07"	859	3
168	13 KASIM İ.Ö.O	40°59'3.79"	27°30'16.16"	860	1
169	ARA DURAK	40°59'2.80"	27°30'48.10"	861	2
170	İMAM HATİP LİSESİ	40°59'11.08"	27°30'47.59"	862	2
171	MURATLI CAD	40°59'21.17"	27°30'46.99"	863	2
172	ARA DURAK	40°59'24.62"	27°30'49.85"	864	1
173	ARA DURAK	40°59'11.15"	27°30'55.46"	866	1
174	EVLİYA ÇELEBİ CAD	40°59'15.19"	27°30'54.06"	867	1
175	DEVLET HASTANESİ ALT YOL	40°59'4.03"	27°30'57.73"	868	1
176	ARA DURAK	40°58'57.78"	27°30'59.91"	869	1
177	CAFER TAYYAR	40°58'55.66"	27°31'5.60"D	870	1
178	HALK EĞİTİM	40°58'58.42"	27°31'8.24"	871	1
179	SGK	40°59'2.08"	27°31'8.37"	872	1
180	KAVŞAK	40°59'42.43"	27°30'40.79"	873	1
181	DEVLET HASTANESİ	40°59'1.40"	27°30'48.35"	874	1
182	TUĞLACILAR A.L	40°58'53.73"	27°30'46.50"	875	1
183	CENGİZ TOPEL	40°58'43.25"	27°30'40.37"	876	1
184	ARA DURAK	40°59'54.38"	27°30'37.58"	877	1
185	ATATÜRK ORMAN ÇİFTLİĞİ	40°59'16.03"	27°35'5.80"	879	2
186	ALO 171	40°59'14.09"	27°35'36.26"	880	2
187	ZİRAAT SOKAK 2	40°57'42.17"	27°29'47.53"	882	1
188	GÖKEMRE SOKAK	40°57'46.64"	27°29'50.42"	883	1
189	A.Ö.F	40°57'49.99"	27°29'45.41"	884	1
190	HALI SAHA	40°57'58.60"	27°29'49.37"	886	1
191	ARA DURAK 2	40°58'9.09"	27°29'59.83"	887	1
192	BEYAZ EVLER	40°56'31.46"	27°28'59.32"	888	1
193	ÜLKÜ SOKAK	40°56'39.35"	27°29'0.04"	889	1
194	İSMAİL ONGAN CAD.	40°56'41.18"	27°29'7.45"	890	1
195	ONURSAL SOKAK	40°57'52.19"	27°29'54.27"	891	1
196	ZİRAAT SOKAK	40°57'49.39"	27°29'54.67"	892	1
197	ARA DURAK	40°58'52.33"	27°32'43.31"	893	1
198	MAVİ SU SOKAK	40°58'49.04"	27°32'42.64"	894	1
199	BAĞLAR YURDU CAD.	40°59'7.37"	27°32'56.49"	895	1
200	ARA DURAK	40°59'15.53"	27°33'8.98"	896	1
201	DURAK	40°59'19.62"	27°33'16.26"	897	1
202	BULVAR 1	40°58'19.03"	27°30'27.43"	898	1
203	BULVAR 2	40°58'29.19"	27°30'44.41"	899	1
204	BULVAR 3	40°58'33.65"	27°30'58.11"	900	1
205	OTOGAR IŞIKLAR	40°58'45.43"	27°31'37.04"	901	6
206	KIZILIRMAK SOK. 2	40°59'9.39"	27°31'25.62"	930	1
207	TOKİ (SON)	40°59'32.83"	27°35'55.01"	931	1

Tablo 3.28. Süleymanpaşa1 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.253	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
764	543000.749	4538416.638	0.416	1.619
763	542830.799	4538341.834	0.191	1.810
753	542384.906	4538329.198	0.449	2.259
752	542305.304	4538075.403	0.321	2.579
751	542272.965	4537896.893	0.183	2.762
762	542535.987	4537631.294	0.477	3.239
750	542333.641	4537443.721	0.276	3.515
749	541926.216	4537094.658	0.537	4.051
748	541770.969	4536942.823	0.217	4.268
747	541592.864	4536793.150	0.231	4.500
746	541397.585	4536612.702	0.267	4.767
745	541065.093	4536317.976	0.445	5.211
483	541101.295	4535559.755	2.068	7.279
481	541052.610	4535259.312	0.504	7.783
761	540862.311	4535065.522	0.273	8.056
760	540727.356	4534878.804	0.243	8.299
759	540463.882	4534335.782	0.667	8.965
758	540723.384	4534240.845	0.303	9.269
325	540913.667	4534083.853	0.322	9.591
738	540975.869	4534225.839	0.156	9.746
739	541058.992	4534477.708	0.265	10.012
740	541127.313	4534699.931	0.232	10.244
741	541167.511	4534839.182	0.145	10.389
742	541263.707	4535202.991	0.376	10.766
743	541319.657	4535420.183	0.225	10.990
744	541103.901	4535727.099	0.412	11.402
745	541065.093	4536317.976	1.162	12.564
746	541397.585	4536612.702	0.445	13.009
747	541592.864	4536793.150	0.267	13.276
748	541770.969	4536942.823	0.231	13.507
749	541926.216	4537094.658	0.217	13.725
750	542333.641	4537443.721	0.537	14.261
385	542573.164	4537663.769	0.325	14.586
751	542272.965	4537896.893	0.427	15.013
752	542305.304	4538075.403	0.183	15.196
753	542384.906	4538329.198	0.321	15.517
754	542665.286	4538331.170	0.282	15.799
786	543111.343	4538452.701	0.525	16.324
785	543334.660	4538447.087	0.224	16.548
688	543508.479	4538450.370	0.174	16.722
798	543687.115	4538433.925	0.183	16.905
429	543863.431	4538615.195	0.253	17.158
756	544112.315	4538666.669	0.260	17.419
757	544264.892	4538655.780	0.153	17.572

Tablo 3.29. Süleymanpaşa2 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
776	544673.964	4538637.125	0.460	0.460
775	545127.416	4538592.073	0.456	0.916
495	545914.693	4538553.522	0.789	1.705
784	546166.977	4538611.725	0.260	1.965
773	546469.224	4538785.073	0.349	2.314
783	546821.923	4538991.505	0.410	2.724
771	547040.847	4539044.640	0.225	2.949
770	547708.152	4538969.357	0.676	3.625
769	547965.738	4539041.529	0.274	3.899
768	548268.018	4539549.089	0.603	4.502
777	548611.536	4539685.918	0.456	4.958
779	548716.999	4539550.789	0.176	5.134
538	548832.695	4539333.180	0.247	5.381
781	549007.479	4539334.328	0.175	5.556
782	549189.737	4539356.292	0.188	5.744
539	549122.817	4539524.788	0.181	5.925
780	548755.005	4539481.967	0.429	6.355
778	548691.661	4539602.492	0.136	6.491
698	548751.043	4539886.433	0.397	6.888
767	548644.983	4540240.446	0.568	7.456
696	548986.359	4540416.418	0.394	7.850
767	548644.983	4540240.446	0.394	8.244
698	548751.043	4539886.433	0.568	8.811
768	548268.018	4539549.089	0.651	9.463
769	547965.738	4539041.529	0.603	10.066
770	547708.152	4538969.357	0.274	10.339
771	547040.847	4539044.640	0.676	11.015
772	546726.840	4538944.031	0.331	11.346
773	546469.224	4538785.073	0.305	11.651
495	545914.693	4538553.522	0.608	12.259
774	545703.674	4538597.191	0.248	12.507
775	545127.416	4538592.073	0.581	13.088
776	544673.964	4538637.125	0.456	13.544
757	544264.892	4538655.780	0.460	14.004
756	544112.315	4538666.669	0.153	14.157
408	543960.938	4538770.527	0.276	14.433
429	543863.431	4538615.195	0.185	14.617
798	543687.115	4538433.925	0.253	14.871
765	543385.980	4538510.760	0.336	15.207
764	543000.749	4538416.638	0.416	15.623
763	542830.799	4538341.834	0.191	15.814
787	542422.806	4538378.806	0.425	16.239
754	542665.286	4538331.170	0.259	16.498
786	543111.343	4538452.701	0.525	17.023
785	543334.660	4538447.087	0.224	17.246
688	543508.479	4538450.370	0.174	17.420
798	543687.115	4538433.925	0.183	17.603
429	543863.431	4538615.195	0.253	17.857
756	544112.315	4538666.669	0.260	18.117
757	544264.892	4538655.780	0.153	18.270

Tablo 3.30. Süleymanpaşa3 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
776	544673.964	4538637.125	0.460	0.460
775	545127.416	4538592.073	0.456	0.916
495	545914.693	4538553.522	0.789	1.705
795	546123.491	4538754.927	0.311	2.016
794	546304.015	4538856.361	0.218	2.234
793	546474.270	4539080.887	0.282	2.516
792	546697.495	4539238.772	0.476	2.992
791	546840.845	4539070.532	0.221	3.213
790	547036.648	4539147.301	0.232	3.445
646	547235.149	4539200.245	0.205	3.650
797	547172.146	4539483.347	0.290	3.940
641	547095.220	4539827.222	0.353	4.293
642	547399.870	4539958.968	0.335	4.628
796	547596.933	4539566.547	0.440	5.068
599	547730.137	4539295.052	0.303	5.371
788	547502.669	4539224.386	0.243	5.614
789	547322.940	4539202.470	0.180	5.795
646	547235.149	4539200.245	0.088	5.882
790	547036.648	4539147.301	0.205	6.088
791	546840.845	4539070.532	0.232	6.320
792	546697.495	4539238.772	0.221	6.541
793	546474.270	4539080.887	0.476	7.016
794	546304.015	4538856.361	0.282	7.298
795	546123.491	4538754.927	0.218	7.516
495	545914.693	4538553.522	0.311	7.827
774	545703.674	4538597.191	0.248	8.075
775	545127.416	4538592.073	0.581	8.656
776	544673.964	4538637.125	0.456	9.111
757	544264.892	4538655.780	0.461	9.572
756	544112.315	4538666.669	0.153	9.725
408	543960.938	4538770.527	0.276	10.000
429	543863.431	4538615.195	0.185	10.185
798	543687.115	4538433.925	0.253	10.438
765	543385.980	4538510.760	0.336	10.775
764	543000.749	4538416.638	0.416	11.191
763	542830.799	4538341.834	0.191	11.382
787	542422.806	4538378.806	0.425	11.807
754	542665.286	4538331.170	0.259	12.065
786	543111.343	4538452.701	0.525	12.590
785	543334.660	4538447.087	0.224	12.814
688	543508.479	4538450.370	0.174	12.988
798	543687.115	4538433.925	0.183	13.171
429	543863.431	4538615.195	0.253	13.424
756	544112.315	4538666.669	0.260	13.685
757	544264.892	4538655.780	0.153	13.838

Tablo 3.31. Süleymanpaşa4 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.253	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
764	543000.749	4538416.638	0.416	1.619
763	542830.799	4538341.834	0.191	1.810
753	542384.906	4538329.198	0.449	2.259
807	542122.549	4538230.562	0.280	2.539
806	541885.226	4538143.264	0.253	2.792
805	541631.735	4538067.675	0.265	3.057
804	541265.271	4538351.699	0.496	3.553
803	541012.470	4538806.429	0.524	4.077
802	540876.667	4539332.993	0.544	4.621
663	540823.728	4539549.988	0.223	4.845
809	540493.986	4539678.015	0.439	5.284
808	540496.987	4539924.876	0.247	5.531
801	540589.792	4540217.357	0.331	5.862
800	540424.097	4540691.131	0.517	6.379
799	540151.479	4541438.900	0.796	7.175
670	539937.189	4542230.994	0.828	8.003
799	540151.479	4541438.900	0.828	8.831
800	540424.097	4540691.131	0.796	9.627
801	540589.792	4540217.357	0.517	10.144
663	540823.728	4539549.988	0.728	10.872
802	540876.667	4539332.993	0.223	11.096
803	541012.470	4538806.429	0.544	11.640
804	541265.271	4538351.699	0.524	12.164
805	541631.735	4538067.675	0.496	12.660
806	541885.226	4538143.264	0.265	12.925
807	542122.549	4538230.562	0.253	13.178
753	542384.906	4538329.198	0.280	13.458
754	542665.286	4538331.170	0.282	13.741
786	543111.343	4538452.701	0.525	14.266
785	543334.660	4538447.087	0.224	14.489
688	543508.479	4538450.370	0.174	14.663
798	543687.115	4538433.925	0.183	14.846
429	543863.431	4538615.195	0.253	15.100
756	544112.315	4538666.669	0.260	15.360
757	544264.892	4538655.780	0.153	15.513

Tablo 3.32. Süleymanpaşa5 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
			0.153	
756	544112.315	4538666.669		0.153
			0.276	
408	543960.938	4538770.527		0.429
			0.185	
429	543863.431	4538615.195		0.613
			0.253	
798	543687.115	4538433.925		0.867
			0.336	
765	543385.980	4538510.760		1.203
			0.416	
764	543000.749	4538416.638		1.619
			0.191	
763	542830.799	4538341.834		1.810
			0.425	
787	542422.806	4538378.806		2.235
			0.315	
466	542109.298	4538406.090		2.550
			0.049	
815	542061.258	4538415.760		2.599
			0.115	
816	541952.826	4538452.737		2.714
			0.246	
810	541727.654	4538548.077		2.960
			0.227	
416	541563.219	4538696.317		3.186
			0.233	
814	541429.078	4538885.027		3.420
			0.233	
416	541563.219	4538696.317		3.653
			0.227	
810	541727.654	4538548.077		3.880
			0.327	
811	542007.391	4538623.985		4.206
			0.125	
812	542131.772	4538646.923		4.332
			0.268	
813	542305.013	4538525.413		4.600
			0.210	
787	542422.806	4538378.806		4.810
			0.259	
754	542665.286	4538331.170		5.069
			0.525	
786	543111.343	4538452.701		5.594
			0.224	
785	543334.660	4538447.087		5.818
			0.174	
688	543508.479	4538450.370		5.991
			0.183	
798	543687.115	4538433.925		6.174
			0.253	
429	543863.431	4538615.195		6.428
			0.260	
756	544112.315	4538666.669		6.688
			0.153	
757	544264.892	4538655.780		6.841

Tablo 3.33. Süleymanpaşa6 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
			0.153	
756	544112.315	4538666.669		0.153
			0.276	
408	543960.938	4538770.527		0.429
			0.185	
429	543863.431	4538615.195		0.613
			0.225	
798	543687.115	4538433.925		0.867
			0.336	
765	543385.980	4538510.760		1.203
			0.416	
764	543000.749	4538416.638		1.619
			0.191	
763	542830.799	4538341.834		1.810
			0.264	
396	542789.136	4538563.564		2.074
			0.086	
394	542733.606	4538629.738		2.160
			0.332	
818	542504.885	4538867.872		2.492
			0.272	
819	542332.082	4539054.765		2.764
			0.159	
820	542191.642	4539116.152		2.923
			0.212	
821	541984.586	4539125.036		3.135
			0.243	
822	541807.931	4539117.970		3.378
			0.242	
417	541733.602	4538888.371		3.620
			0.165	
823	541898.558	4538880.207		3.785
			0.155	
824	542053.746	4538876.259		3.940
			0.297	
812	542131.772	4538646.923		4.237
			0.268	
813	542305.013	4538525.413		4.506
			0.210	
787	542422.806	4538378.806		4.716
			0.259	
754	542665.286	4538331.170		4.974
			0.525	
786	543111.343	4538452.701		5.499
			0.224	
785	543334.660	4538447.087		5.723
			0.174	
688	543508.479	4538450.370		5.897
			0.183	
798	543687.115	4538433.925		6.080
			0.029	
429	543863.431	4538615.195		6.333
			0.260	
756	544112.315	4538666.669		6.594
			0.153	
757	544264.892	4538655.780		6.747

Tablo 3.34. Süleymanpaşa7 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.225	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
764	543000.749	4538416.638	0.416	1.619
763	542830.799	4538341.834	0.191	1.810
753	542384.906	4538329.198	0.449	2.259
807	542122.549	4538230.562	0.280	2.539
806	541885.226	4538143.264	0.253	2.792
805	541631.735	4538067.675	0.265	3.057
835	541595.506	4537990.157	0.099	3.156
836	541611.847	4537859.874	0.133	3.289
837	541659.985	4537599.309	0.267	3.556
371	541628.515	4537401.972	0.200	3.756
834	541564.772	4537075.734	0.336	4.092
833	541550.208	4536858.431	0.218	4.310
832	541357.936	4536815.899	0.197	4.507
831	541253.670	4536791.313	0.107	4.614
830	541147.215	4536783.353	0.123	4.736
829	541099.109	4536961.687	0.185	4.921
828	541041.392	4537183.379	0.232	5.153
827	541018.185	4537474.781	0.291	5.444
826	540939.381	4537630.477	0.216	5.660
825	540907.062	4537986.294	0.364	6.025
721	540724.851	4538235.432	0.534	6.559
825	540907.062	4537986.294	0.534	7.093
826	540939.381	4537630.477	0.364	7.457
827	541018.185	4537474.781	0.227	7.684
828	541041.392	4537183.379	0.291	7.975
829	541099.109	4536961.687	0.232	8.207
830	541147.215	4536783.353	0.185	8.392
831	541253.670	4536791.313	0.123	8.515
832	541357.936	4536815.899	0.107	8.622
833	541550.208	4536858.431	0.197	8.819
834	541564.772	4537075.734	0.218	9.037
371	541628.515	4537401.972	0.336	9.372
837	541659.985	4537599.309	0.200	9.572
836	541611.847	4537859.874	0.267	9.839
835	541595.506	4537990.157	0.133	9.973
805	541631.735	4538067.675	0.099	10.072
806	541885.226	4538143.264	0.265	10.337
807	542122.549	4538230.562	0.253	10.589
753	542384.906	4538329.198	0.280	10.870
754	542665.286	4538331.170	0.282	11.152
786	543111.343	4538452.701	0.525	11.677
785	543334.660	4538447.087	0.224	11.901
688	543508.479	4538450.370	0.174	12.075
798	543687.115	4538433.925	0.183	12.258
429	543863.431	4538615.195	0.029	12.511
756	544112.315	4538666.669	0.260	12.771
757	544264.892	4538655.780	0.153	12.924

Tablo 3.35. Süleymanpaşa8 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
858	544347.006	4538811.606	0.316	0.469
857	544461.580	4538922.327	0.199	0.668
458	544433.580	4539046.585	0.127	0.796
856	544325.161	4539102.452	0.379	1.174
618	544271.481	4539289.762	0.281	1.455
930	544146.714	4539325.296	0.130	1.585
855	543988.590	4539377.194	0.174	1.759
854	543895.247	4539206.978	0.197	1.957
853	543902.664	4539101.888	0.124	2.081
852	543968.706	4538986.320	0.133	2.214
408	543960.938	4538770.527	0.273	2.487
429	543863.431	4538615.195	0.185	2.672
798	543687.115	4538433.925	0.225	2.925
765	543385.980	4538510.760	0.336	3.262
764	543000.749	4538416.638	0.415	3.677
763	542830.799	4538341.834	0.191	3.869
753	542384.906	4538329.198	0.448	4.317
807	542122.549	4538230.562	0.280	4.597
838	541989.444	4538031.094	0.293	4.891
363	541911.556	4537811.875	0.233	5.124
839	541857.883	4537662.682	0.159	5.283
840	541770.463	4537466.585	0.215	5.497
851	541668.657	4537292.953	0.202	5.699
841	541597.152	4537143.752	0.211	5.910
842	541415.520	4537116.329	0.187	6.098
843	541288.956	4537102.177	0.127	6.225
844	541231.749	4537138.509	0.093	6.317
845	541195.576	4537340.573	0.205	6.523
846	541337.123	4537438.239	0.223	6.746
847	541369.063	4537715.611	0.334	7.080
848	541328.522	4537861.386	0.163	7.243
849	541364.714	4537992.913	0.136	7.379
850	540912.413	4538107.799	0.675	8.054
849	541364.714	4537992.913	0.674	8.728
848	541328.522	4537861.386	0.136	8.864
847	541369.063	4537715.611	0.163	9.027
846	541337.123	4537438.239	0.334	9.361
845	541195.576	4537340.573	0.223	9.584
844	541231.749	4537138.509	0.205	9.790
843	541288.956	4537102.177	0.093	9.882
842	541415.520	4537116.329	0.127	10.010
841	541597.152	4537143.752	0.126	10.136
851	541668.657	4537292.953	0.211	10.347
840	541770.463	4537466.585	0.202	10.548
839	541857.883	4537662.682	0.215	10.763
363	541911.556	4537811.875	0.159	10.922
838	541989.444	4538031.094	0.233	11.155
807	542122.549	4538230.562	0.293	11.448
753	542384.906	4538329.198	0.280	11.729
754	542665.286	4538331.170	0.282	12.011
786	543111.343	4538452.701	0.525	12.536
785	543334.660	4538447.087	0.224	12.760
688	543508.479	4538450.370	0.174	12.934
798	543687.115	4538433.925	0.183	13.117
429	543863.431	4538615.195	0.029	13.370
756	544112.315	4538666.669	0.260	13.631
757	544264.892	4538655.780	0.153	13.783

Tablo 3.36. Süleymanpaşa9 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
852	543968.706	4538986.320	0.366	0.519
853	543902.664	4539101.888	0.133	0.652
872	543712.073	4539109.618	0.566	1.218
871	543719.581	4539008.041	0.102	1.320
870	543657.707	4538904.719	0.170	1.490
869	543514.619	4538976.370	0.196	1.686
868	543466.733	4539159.808	0.193	1.879
866	543409.112	4539382.406	0.230	2.109
867	543374.539	4539510.790	0.133	2.242
864	543277.291	4539791.010	0.305	2.547
863	543214.160	4539702.105	0.159	2.706
862	543236.772	4539386.388	0.320	3.026
861	543239.010	4539113.192	0.273	3.300
680	542965.811	4539220.429	0.312	3.612
682	542763.888	4539298.719	0.259	3.871
860	542494.178	4539149.505	0.329	4.200
684	542394.088	4538933.394	0.272	4.472
818	542504.885	4538867.872	0.129	4.602
394	542733.606	4538629.738	0.332	4.934
859	542371.128	4538469.507	0.438	5.372
753	542384.906	4538329.198	0.222	5.594
807	542122.549	4538230.562	0.280	5.874
806	541885.226	4538143.264	0.253	6.127
807	542122.549	4538230.562	0.253	6.380
753	542384.906	4538329.198	0.280	6.660
859	542371.128	4538469.507	0.222	6.882
394	542733.606	4538629.738	0.438	7.320
818	542504.885	4538867.872	0.375	7.695
684	542394.088	4538933.394	0.129	7.825
860	542494.178	4539149.505	0.272	8.097
682	542763.888	4539298.719	0.329	8.426
680	542965.811	4539220.429	0.259	8.685
861	543239.010	4539113.192	0.312	8.997
862	543236.772	4539386.388	0.273	9.271
863	543214.160	4539702.105	0.320	9.591
864	543277.291	4539791.010	0.159	9.749
867	543374.539	4539510.790	0.306	10.055
866	543409.112	4539382.406	0.133	10.188
868	543466.733	4539159.808	0.230	10.418
869	543514.619	4538976.370	0.193	10.611
870	543657.707	4538904.719	0.196	10.807
871	543719.581	4539008.041	0.170	10.977
872	543712.073	4539109.618	0.102	11.079
853	543902.664	4539101.888	0.566	11.645
852	543968.706	4538986.320	0.133	11.778
408	543960.938	4538770.527	0.273	12.051
756	544112.315	4538666.669	0.445	12.496
757	544264.892	4538655.780	0.153	12.649

Tablo 3.37. Süleymanpaşa10 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.253	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
876	543068.470	4538534.119	0.423	1.626
875	543203.989	4538842.656	0.338	1.964
874	543239.314	4539075.469	0.236	2.200
862	543236.772	4539386.388	0.311	2.511
863	543214.160	4539702.105	0.320	2.831
436	543126.373	4540063.135	0.372	3.202
873	543067.834	4540348.012	0.291	3.493
877	542985.155	4540706.582	0.369	3.862
677	542960.936	4540911.635	0.206	4.069
676	543361.210	4541223.007	0.510	4.579
674	543685.473	4542782.815	2.520	7.099
671	544443.307	4541743.346	1.869	8.968
873	543067.834	4540348.012	2.099	11.067
436	543126.373	4540063.135	0.291	11.358
863	543214.160	4539702.105	0.372	11.729
862	543236.772	4539386.388	0.320	12.049
874	543239.314	4539075.469	0.311	12.360
875	543203.989	4538842.656	0.236	12.596
876	543068.470	4538534.119	0.338	12.934
786	543111.343	4538452.701	0.132	13.067
785	543334.660	4538447.087	0.224	13.290
688	543508.479	4538450.370	0.174	13.464
798	543687.115	4538433.925	0.183	13.647
429	543863.431	4538615.195	0.253	13.901
756	544112.315	4538666.669	0.260	14.161
757	544264.892	4538655.780	0.153	14.314

Tablo 3.38. Süleymanpaşa11 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
776	544673.964	4538637.125	0.460	0.460
775	545127.416	4538592.073	0.456	0.916
495	545914.693	4538553.522	0.789	1.705
784	546166.977	4538611.725	0.260	1.965
773	546469.224	4538785.073	0.349	2.314
783	546821.923	4538991.505	0.410	2.724
771	547040.847	4539044.640	0.225	2.949
770	547708.152	4538969.357	0.676	3.625
769	547965.738	4539041.529	0.274	3.899
768	548268.018	4539549.089	0.603	4.502
777	548611.536	4539685.918	0.456	4.958
698	548751.043	4539886.433	0.295	5.254
879	549283.917	4539581.734	0.928	6.182
880	550088.619	4539562.012	0.815	6.996
624	550466.125	4539661.522	0.390	7.387
931	550406.849	4540085.946	0.471	7.858
624	550466.125	4539661.522	0.471	8.329
880	550088.619	4539562.012	0.390	8.720
879	549283.917	4539581.734	0.815	9.534
698	548751.043	4539886.433	0.928	10.463
768	548268.018	4539549.089	0.651	11.114
769	547965.738	4539041.529	0.603	11.717
599	547730.137	4539295.052	0.511	12.228
789	547322.940	4539202.470	0.423	12.651
646	547235.149	4539200.245	0.088	12.739
790	547036.648	4539147.301	0.205	12.944
791	546840.845	4539070.532	0.232	13.176
772	546726.840	4538944.031	0.200	13.376
773	546469.224	4538785.073	0.305	13.681
495	545914.693	4538553.522	0.609	14.290
774	545703.674	4538597.191	0.247	14.537
775	545127.416	4538592.073	0.581	15.118
776	544673.964	4538637.125	0.456	15.574
757	544264.892	4538655.780	0.461	16.035
756	544112.315	4538666.669	0.153	16.188
408	543960.938	4538770.527	0.276	16.463
429	543863.431	4538615.195	0.185	16.648
798	543687.115	4538433.925	0.253	16.901
765	543385.980	4538510.760	0.336	17.238
785	543334.660	4538447.087	0.199	17.437
688	543508.479	4538450.370	0.174	17.611
798	543687.115	4538433.925	0.183	17.794
429	543863.431	4538615.195	0.253	18.047
756	544112.315	4538666.669	0.260	18.307
757	544264.892	4538655.780	0.153	18.460

Tablo 3.39. Süleymanpaşa12 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.253	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
764	543000.749	4538416.638	0.416	1.619
763	542830.799	4538341.834	0.191	1.810
753	542384.906	4538329.198	0.449	2.259
752	542305.304	4538075.403	0.321	2.579
751	542272.965	4537896.893	0.183	2.762
381	542261.259	4537841.151	0.057	2.819
382	542230.602	4537709.267	0.139	2.959
887	542126.907	4537446.028	0.283	3.242
886	541882.548	4537128.751	0.401	3.643
891	542003.385	4536947.546	0.276	3.919
892	542011.110	4536856.509	0.110	4.028
882	541843.952	4536639.046	0.276	4.305
725	541377.219	4535895.438	1.269	5.573
743	541319.657	4535420.183	0.887	6.460
742	541263.707	4535202.991	0.225	6.685
890	540902.582	4534728.641	0.741	7.426
889	540757.726	4534708.023	0.175	7.600
888	540725.552	4534385.822	0.324	7.925
758	540723.384	4534240.845	0.146	8.071
325	540913.667	4534083.853	0.380	8.451
738	540975.869	4534225.839	0.156	8.607
739	541058.992	4534477.708	0.265	8.872
740	541127.313	4534699.931	0.232	9.104
741	541167.511	4534839.182	0.145	9.249
742	541263.707	4535202.991	0.376	9.626
743	541319.657	4535420.183	0.225	9.850
725	541377.219	4535895.438	0.887	10.737
882	541843.952	4536639.046	1.269	12.006
883	541908.391	4536766.667	0.176	12.182
884	541800.601	4536854.392	0.139	12.321
749	541926.216	4537094.658	0.357	12.678
886	541882.548	4537128.751	0.055	12.733
887	542126.907	4537446.028	0.401	13.134
382	542230.602	4537709.267	0.283	13.417
381	542261.259	4537841.151	0.139	13.557
751	542272.965	4537896.893	0.057	13.614
752	542305.304	4538075.403	0.183	13.797
753	542384.906	4538329.198	0.321	14.118
754	542665.286	4538331.170	0.282	14.400
786	543111.343	4538452.701	0.525	14.925
785	543334.660	4538447.087	0.224	15.148
688	543508.479	4538450.370	0.174	15.322
798	543687.115	4538433.925	0.183	15.505
429	543863.431	4538615.195	0.253	15.759
756	544112.315	4538666.669	0.260	16.019
757	544264.892	4538655.780	0.153	16.172

Tablo 3.40. Süleymanpaşa13 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
776	544673.964	4538637.125	0.460	0.460
775	545127.416	4538592.073	0.456	0.916
495	545914.693	4538553.522	0.789	1.705
894	545913.064	4538718.750	0.177	1.882
893	545935.761	4538820.884	0.138	2.019
895	546240.448	4539297.744	0.641	2.660
896	546445.201	4539495.834	0.297	2.957
897	546705.766	4539656.104	0.305	3.262
641	547095.220	4539827.222	0.426	3.688
642	547399.870	4539958.968	0.335	4.024
796	547596.933	4539566.547	0.440	4.464
599	547730.137	4539295.052	0.303	4.766
788	547502.669	4539224.386	0.243	5.009
789	547322.940	4539202.470	0.180	5.190
646	547235.149	4539200.245	0.088	5.277
797	547172.146	4539483.347	0.290	5.567
641	547095.220	4539827.222	0.353	5.920
897	546705.766	4539656.104	0.426	6.346
896	546445.201	4539495.834	0.305	6.652
895	546240.448	4539297.744	0.297	6.948
893	545935.761	4538820.884	0.641	7.589
894	545913.064	4538718.750	0.138	7.727
495	545914.693	4538553.522	0.176	7.903
774	545703.674	4538597.191	0.248	8.151
775	545127.416	4538592.073	0.581	8.732
776	544673.964	4538637.125	0.456	9.188
757	544264.892	4538655.780	0.460	9.648
756	544112.315	4538666.669	0.153	9.801
408	543960.938	4538770.527	0.276	10.077
429	543863.431	4538615.195	0.185	10.261
798	543687.115	4538433.925	0.253	10.515
765	543385.980	4538510.760	0.336	10.851
764	543000.749	4538416.638	0.416	11.267
763	542830.799	4538341.834	0.191	11.458
753	542384.906	4538329.198	0.449	11.907
754	542665.286	4538331.170	0.282	12.189
786	543111.343	4538452.701	0.525	12.714
785	543334.660	4538447.087	0.224	12.938
688	543508.479	4538450.370	0.174	13.111
798	543687.115	4538433.925	0.183	13.294
429	543863.431	4538615.195	0.253	13.548
756	544112.315	4538666.669	0.260	13.808
757	544264.892	4538655.780	0.153	13.961

Tablo 3.41. Süleymanpaşa14 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
776	544673.964	4538637.125	0.460	0.460
775	545127.416	4538592.073	0.456	0.916
495	545914.693	4538553.522	0.789	1.705
784	546166.977	4538611.725	0.260	1.965
773	546469.224	4538785.073	0.349	2.314
783	546821.923	4538991.505	0.410	2.724
771	547040.847	4539044.640	0.225	2.949
770	547708.152	4538969.357	0.676	3.625
769	547965.738	4539041.529	0.274	3.899
768	548268.018	4539549.089	0.603	4.502
777	548611.536	4539685.918	0.456	4.958
698	548751.043	4539886.433	0.295	5.254
879	549283.917	4539581.734	0.928	6.182
880	550088.619	4539562.012	0.815	6.996
624	550466.125	4539661.522	0.390	7.387
518	550753.738	4539742.241	0.299	7.686
522	551639.022	4539972.477	0.915	8.601
523	552335.603	4540154.791	0.720	9.321
546	556944.495	4541376.838	4.768	14.089
523	552335.603	4540154.791	4.768	18.857
522	551639.022	4539972.477	0.720	19.577
518	550753.738	4539742.241	0.915	20.492
624	550466.125	4539661.522	0.299	20.791
880	550088.619	4539562.012	0.390	21.181
879	549283.917	4539581.734	0.815	21.996
698	548751.043	4539886.433	0.928	22.924
777	548611.536	4539685.918	0.295	23.220
768	548268.018	4539549.089	0.456	23.676
769	547965.738	4539041.529	0.603	24.279
770	547708.152	4538969.357	0.274	24.553
771	547040.847	4539044.640	0.676	25.228
783	546821.923	4538991.505	0.225	25.454
773	546469.224	4538785.073	0.410	25.864
784	546166.977	4538611.725	0.349	26.212
495	545914.693	4538553.522	0.260	26.472
775	545127.416	4538592.073	0.789	27.262
776	544673.964	4538637.125	0.456	27.717
757	544264.892	4538655.780	0.461	28.178
756	544112.315	4538666.669	0.153	28.331
408	543960.938	4538770.527	0.276	28.606
429	543863.431	4538615.195	0.185	28.791
798	543687.115	4538433.925	0.253	29.044
765	543385.980	4538510.760	0.336	29.381
785	543334.660	4538447.087	0.199	29.580
688	543508.479	4538450.370	0.174	29.754
798	543687.115	4538433.925	0.183	29.937
429	543863.431	4538615.195	0.253	30.190
756	544112.315	4538666.669	0.260	30.451
757	544264.892	4538655.780	0.153	30.604

Tablo 3.42. Süleymanpaşa15 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
757	544264.892	4538655.780		0.000
756	544112.315	4538666.669	0.153	0.153
408	543960.938	4538770.527	0.276	0.429
429	543863.431	4538615.195	0.185	0.613
798	543687.115	4538433.925	0.225	0.867
765	543385.980	4538510.760	0.336	1.203
764	543000.749	4538416.638	0.416	1.619
763	542830.799	4538341.834	0.191	1.810
753	542384.906	4538329.198	0.449	2.259
807	542122.549	4538230.562	0.280	2.539
806	541885.226	4538143.264	0.253	2.792
805	541631.735	4538067.675	0.265	3.057
804	541265.271	4538351.699	0.496	3.553
803	541012.470	4538806.429	0.524	4.077
802	540876.667	4539332.993	0.544	4.621
663	540823.728	4539549.988	0.223	4.845
662	541293.770	4539451.587	0.482	5.327
661	541477.867	4539373.770	0.200	5.527
666	541539.027	4539775.681	0.544	6.071
661	541477.867	4539373.770	1.187	7.258
662	541293.770	4539451.587	0.200	7.458
663	540823.728	4539549.988	0.482	7.941
802	540876.667	4539332.993	0.223	8.164
803	541012.470	4538806.429	0.544	8.708
804	541265.271	4538351.699	0.524	9.232
805	541631.735	4538067.675	0.496	9.729
806	541885.226	4538143.264	0.265	9.993
807	542122.549	4538230.562	0.253	10.246
753	542384.906	4538329.198	0.280	10.527
754	542665.286	4538331.170	0.282	10.809
786	543111.343	4538452.701	0.483	11.292
785	543334.660	4538447.087	0.224	11.515
688	543508.479	4538450.370	0.174	11.689
798	543687.115	4538433.925	0.183	11.872
429	543863.431	4538615.195	0.029	12.126
756	544112.315	4538666.669	0.260	12.386
757	544264.892	4538655.780	0.153	12.539

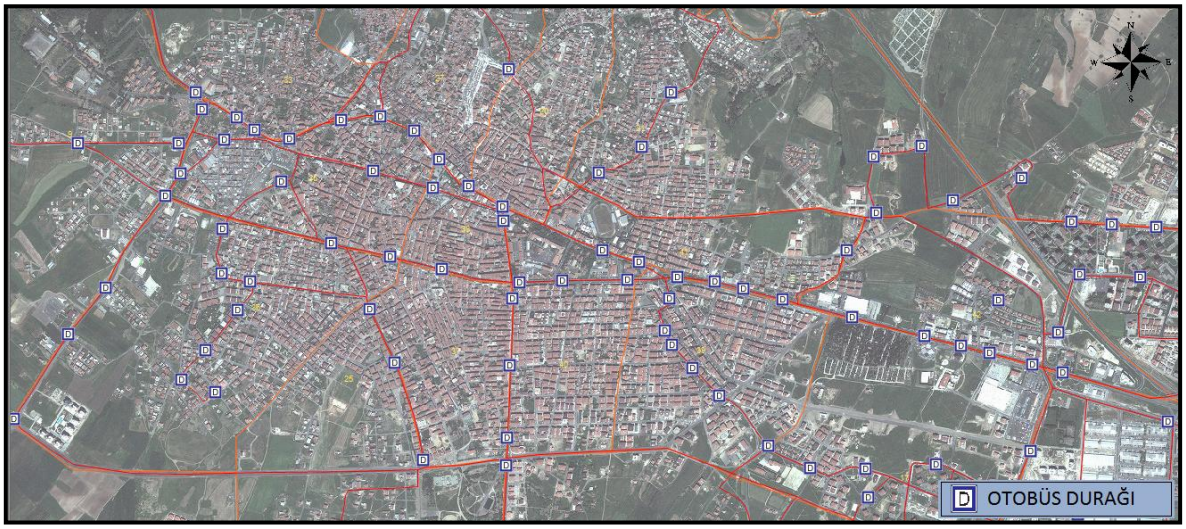
Tablo 3.43. Süleymanpaşa16 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORDİNATI	Y-KOORDİNATI	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
692	548556.003	4541048.455		0.000
698	548751.043	4539886.433	1.354	1.354
777	548611.536	4539685.918	0.295 0.456	1.650
768	548268.018	4539549.089	0.603	2.106
769	547965.738	4539041.529		2.709
788	547502.669	4539224.386	0.678	3.387
789	547322.940	4539202.470	0.180	3.567
646	547235.149	4539200.245	0.088	3.655
790	547036.648	4539147.301	0.205	3.860
791	546840.845	4539070.532	0.232	4.092
783	546821.923	4538991.505	0.179	4.271
773	546469.224	4538785.073	0.410	4.681
784	546166.977	4538611.725	0.349	5.030
495	545914.693	4538553.522	0.260	5.290
775	545127.416	4538592.073	0.789	6.079
776	544673.964	4538637.125	0.456	6.535
901	544417.768	4538636.318	0.256	6.791
900	543472.427	4538242.471	1.030	7.821
899	543158.945	4538097.119	0.346	8.166
898	542806.193	4537803.163	0.462	8.628
385	542573.164	4537663.769	0.272	8.900
750	542333.641	4537443.721	0.325	9.225
749	541926.216	4537094.658	0.537	9.761
748	541770.969	4536942.823	0.217	9.979
747	541592.864	4536793.150	0.231	10.210
746	541397.585	4536612.702	0.267	10.477
745	541065.093	4536317.976	0.445	10.922
744	541103.901	4535727.099	1.812	12.734
743	541319.657	4535420.183	0.412	13.146
742	541263.707	4535202.991	0.225	13.370
741	541167.511	4534839.182	0.376	13.747
740	541127.313	4534699.931	0.145	13.892
739	541058.992	4534477.708	0.232	14.124
738	540975.869	4534225.839	0.265	14.389
325	540913.667	4534083.853	0.156	14.545
738	540975.869	4534225.839	0.156	14.701
739	541058.992	4534477.708	0.265	14.966
740	541127.313	4534699.931	0.232	15.199
741	541167.511	4534839.182	0.145	15.344
742	541263.707	4535202.991	0.376	15.720
743	541319.657	4535420.183	0.225	15.944
744	541103.901	4535727.099	0.412	16.356
745	541065.093	4536317.976	1.162	17.519
746	541397.585	4536612.702	0.445	17.963
747	541592.864	4536793.150	0.267	18.231
748	541770.969	4536942.823	0.231	18.462
749	541926.216	4537094.658	0.217	18.679
750	542333.641	4537443.721	0.537	19.215
385	542573.164	4537663.769	0.326	19.541
898	542806.193	4537803.163	0.272	19.812
899	543158.945	4538097.119	0.462	20.274
900	543472.427	4538242.471	0.346	20.620
901	544417.768	4538636.318	1.030	21.649
776	544673.964	4538637.125	0.256	21.906
775	545127.416	4538592.073	0.456	22.361
774	545703.674	4538597.191	0.581	22.942
495	545914.693	4538553.522	0.248	23.190
773	546469.224	4538785.073	0.609	23.799
772	546726.840	4538944.031	0.305	24.103
791	546840.845	4539070.532	0.200	24.303
790	547036.648	4539147.301	0.232	24.536
646	547235.149	4539200.245	0.205	24.741
789	547322.940	4539202.470	0.088	24.828
788	547502.669	4539224.386	0.180	25.009
770	547708.152	4538969.357	0.404	25.413
769	547965.738	4539041.529	0.274	25.687
768	548268.018	4539549.089	0.603	26.290
698	548751.043	4539886.433	0.651	26.941
692	548556.003	4541048.455	1.354	28.295

3.1.6.2. Çorlu

Bu kısımda,Tekirdağ Büyükşehir Belediyesine bağlı Çorlu ilçesine ait otobüs hatları üzerinde bulunan duraklar ve analizleri yapılmıştır. İlçe'de338 adet otobüs durağı bulunduğu ve bazı durakların 11783 sayılı Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayınlanan "Şehir içi yollar-otobüs durakları yer seçimi kurallarına" uymadığı ve durak mesafelerinin birbirlerine yakın olması sebebiyle işletme maliyetlerinin arttığı ve en önemlisi otobüslerin zaman tarifesine uymalarında sıkıntılar olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca, sık olan durak aralıkları diğer trafiği olumsuz etkilediği gözlemlenmiştir. Sayılan sebeplerle durak analizlerinin yeniden yapılması ve buna bağlı olarak yerinde durakların düzenlenmesi ve standartlara uygun hale getirilmesi çalışmanın ana amacını oluşturmaktadır.

Çorlu İlçe merkezinde taşımacılık yapan otobüslerin yolcu indirme ve bindirme faaliyetlerini yaptıkları 338 adet otobüs durağı bulunmaktadır. Söz konusu durakların her biri için bir isim ve bir ID numarası tanımlanmış ve durakların koordinatları Çorlu Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü tarafından tespit edilmiştir. Durakların harita üzerindeki konumları Şekil 3.19'da verilmiştir.

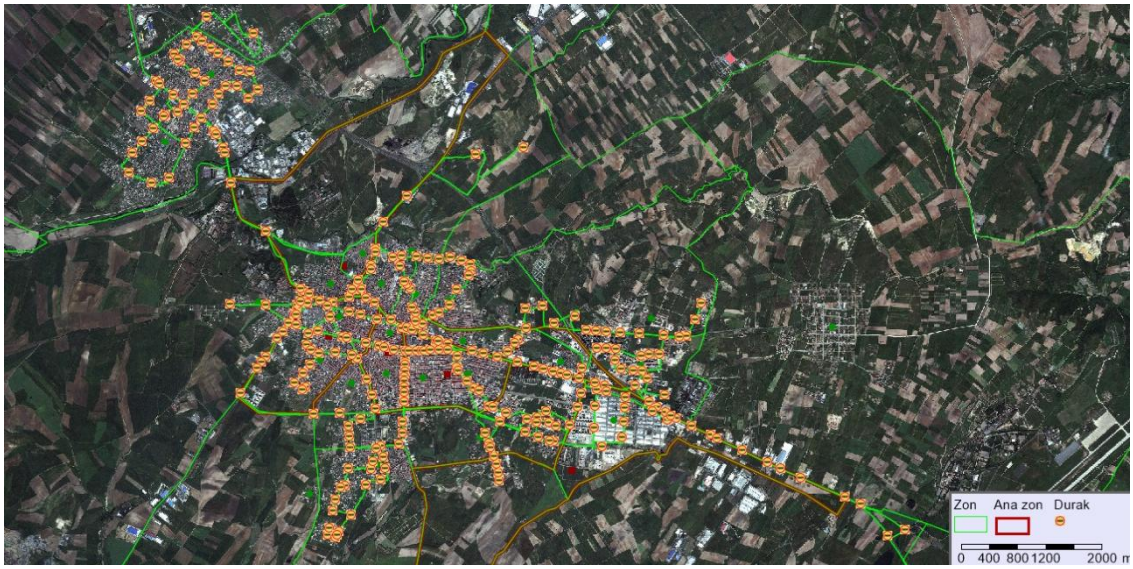


Şekil 3.19. Otobüs durakları

Şekil 3.19 incelendiğinde, ilçedeki duraklar arasında net olarak ifade edilebilecek bir mesafe değerinin söz konusu olmadığı görülmektedir. Konut, eğitim, sosyal etkinlik, ticaret ve sanayi bölgelerinde durak mesafelerinin 100 m'nin altına düştüğü tespit edilmiştir. Bu durum, otobüslerin sık dur/kalk yapmasına ve zirve saatlerde seyahat sürelerinin uzamasına neden

olmaktadır. Dolayısıyla her bir hattaki otobüslerin tur süreleri gün içerisinde büyük sapmalar göstermekte ve planlama açısından zorluklar yaşanabilmektedir.

Çorlu ilçesine ait Şekil 3.19'da verilen duraklar VISUM trafik modelleme yazılımına işlenmiş olup, durakların konumları Şekil 3.20'de verilmiştir.



Şekil 3.20. Çorlu ilçesindeki duraklar

İlçedeki otobüs güzergahları üzerinde yer alan yaklaşık 356 adet durağa ilişkin durak adı, enlem/boylam, durak kodu ve duraktan geçen otobüs hattı sayıları bilgileri Tablo 3.44.a-.h'de verilmiştir. Duraklar ve otobüs güzergahları söz konusu enlem/boylam bilgileri, arazi/gözlem çalışmaları ve idare tarafından sağlanan bilgiler kullanılarak otobüs hatları ve duraklar VISUM'a işlenmiştir. 13 adet otobüs hattı için gerçekleştirilen güzergah çalışmaları sonucunda elde edilen durak (VISUM) koordinatları, duraklar arası mesafeler ve güzergah uzunluklarına ilişkin bilgiler tüm hatlar için sırasıyla Tablo 3.45-3.57'de görülmektedir. Hatlara ilişkin bilgiler aşağıdaki gibidir:

1. Nolu Hat: 401 kodlu Yeşiltepe Düğün Salonu durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 25 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 101 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 250 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 444-443 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1000 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 445-444 kodlu duraklar arasındaki 50 m'lik kesimdir.

2. Nolu Hat: 103 kodlu durak başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 31 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 99 durak bulunmaktadır. Duraklar arası

ortalama mesafe yaklaşık 310 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 444-443 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1000 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 442-441 kodlu duraklar arasındaki 45 m'lik kesimdir.

3. Nolu Hat: 581 kodlu durak başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 19 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 93 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 210 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 451-452 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 935 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 506-507 kodlu duraklar arasındaki 40 m'lik kesimdir.

4. Nolu Hat: 569 kodlu durak başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 15 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 70 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 210 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 517-594 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 535 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 524-525 kodlu duraklar arasındaki 45 m'lik kesimdir.

5. Nolu Hat: 580 kodlu Fatih Camii durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 21 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 85 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 240 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 607-606 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 710 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 628-629 kodlu duraklar arasındaki 95 m'lik kesimdir.

6. Nolu Hat: 126 kodlu Yurt durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 22 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 71 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 310 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 565-126 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 2250 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 628-629 kodlu duraklar arasındaki 95 m'lik kesimdir.

7. Nolu Hat: 606 kodlu Devlet Hastanesi durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 19 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 83 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 220 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 468-466 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 810 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 598-597 kodlu duraklar arasındaki 60 m'lik kesimdir.

8. Nolu Hat: 606 kodlu Devlet Hastanesi durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 22 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 85 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 260 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 443-444 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1000 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 507-506 kodlu duraklar arasındaki 40 m'lik kesimdir.

9. Nolu Hat: 606 kodlu Devlet Hastanesi durağı başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 15 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 60 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 250 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 601-606 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 930 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 598-597 kodlu duraklar arasındaki 60 m'lik kesimdir.

10. Nolu Hat: A ve B ek adları ile iki farklı güzergahı olan bu hattın her iki güzergahı da 606 kodlu Devlet Hastanesi durağı başlangıç ve bitişli olup toplam uzunluğu yaklaşık 15 km'dir. Güzergahlar üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 69 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 220 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 546-545 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 930 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 598-597 kodlu duraklar arasındaki 50 m'lik kesimdir.

13. Nolu Hat: 469 kodlu Çorlu Otogar durağı başlangıç ve bitişli bu hat Çorlu Havalimanı ile otogar arasında yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Hattın uzunluğu yaklaşık 31 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 74 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 410 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 661-141 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 5500 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 507-506 kodlu duraklar arasındaki 40 m'lik kesimdir.

14. Nolu Hat: 663 kodlu durak başlangıç ve bitişli bu hattın uzunluğu yaklaşık 10 km olup, güzergah üzerinde başlangıç ve bitiş durakları dahil 34 durak bulunmaktadır. Duraklar arası ortalama mesafe yaklaşık 290 m'dir. Duraklar arası en uzun mesafe 663-664 kodlu duraklar arasındaki yaklaşık 1400 m'lik kesimdir. En kısa mesafe ise 426-427 kodlu duraklar arasındaki 45 m'lik kesimdir.

Tablo 3.44a. Çorlu durak listesi (1-50)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
1	LASTİKÇİ ÖNÜ	41 11.3440	27 45.9603	1	10
2	ÖNCÜ YAPI	41 11.3405	27 45.9490	1	10
3	TRABZON EKMEK	41 11.3236	27 45.9913	1	10
4	SARILAR YOLU	41 09.7080	27 47.2060	2	16
5	ORHAN KEMAL CAD.5	41 07.9492	27 47.6080	1	36
6	BULVAR YOLU SANTRAL	41 09.3430	27 48.2875	4	37
7	SANTARAL (İST)	41 09.3362	27 48.3012	4	37
8	KARAKIŞ EKMEK FIRINI	41 09.6429	27 48.3946	1	42
9	MONALYA DÜĞÜN SALONU	41 09.6238	27 48.4111	1	42
10	ATAKENT İLK.ÖĞRT(DNŞ)	41 08.7805	27 49.7579	3	53
11	ATAKENT İLK.ÖĞRT(GDŞ)	41 08.7864	27 49.7681	3	53
12	ATAKEN BÜFELER(DNŞ)	41 08.8208	27 49.6397	3	54
13	OPET ARKASI (DNŞ)	41 09.0371	27 50.2464	2	59
14	OPET ARKASI (GDŞ)	41 09.0277	27 50.2403	2	59
15	ÖZCANLAR ARKASI	41 09.0356	27 50.2062	2	59
16	ORHAN KEMAL CAD.3	41 07.9179	27 47.4997	1	80
17	PARK KÖŞE(DNŞ)	41 08.1069	27 47.5567	1	81
18	PARK KÖŞE(GDŞ)	41 08.1123	27 47.5530	1	81
19	ORHAN KEMAL CAD.2	41 07.8978	27 47.5800	1	82
20	MUTLU BÜFE(DNŞ)	41 08.6020	27 48.0477	1	86
21	MUTLU BÜFE(GDŞ)	41 08.5970	27 48.0522	1	86
22	SARIMSAK APARTMAN ÖNÜ	41 08.5909	27 47.7331	1	91
23	KÖŞE-1 DÖNÜŞ	41 09.0998	27 47.1722	1	97
24	KÖŞE-1GİDİŞ	41 09.1018	27 47.1859	1	97
25	KUĞU PASTANESİ	41 11.2016	27 46.0132	2	103
26	JANDARMA (GDŞ)	41 09.1021	27 50.7577	1	124
27	JANDARMA(DNŞ)	41 09.0954	27 50.7725	1	124
28	6 HAT.BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI	41 10.9087	27 49.5360	1	126
29	DÖRT YOL AĞZI	41 08.7701	27 49.2481	1	135
30	CTRİON YANI	41 08.7858	27 50.9469	1	138
31	105.TOPÇU ALAYI	41 07.9147	27 53.3695	1	140
32	105. TOPÇU ALAYI(EDİRNE)	41 07.8853	27 53.1908	2	141
33	105.TOPÇU ALAY IŞIKLAR (İST)	41 07.8599	27 53.1975	2	141
34	YEŞİLTEPE DÜĞÜN SALONU	41.11.5148	27.46.1704	2	401
35	YEŞİLTEPE DÜĞÜN SALONU 1.HAT	41 11.5148	27 46.1704	2	401
36	8-1 BİTİŞ 8-2 BAŞ. NOK(TONGUÇ CAMİİ)	41 11.6087	27 46.0500	2	402
37	TASA MUTFAK	41 11.6150	27 46.0135	2	403
38	ÖZGEL MARKET	41 11.6493	27 45.9847	2	404
39	İNÖNÜ İLK ÖĞRT ÜST SOK.	41 11.7278	27 46.1072	2	405
40	CAMİİ DURAĞI ÜST SOK	41 11.7840	27 46.2130	2	406
41	CAMİİ DURAĞI	41 11.7559	27 46.2675	2	407
42	YILDIRIM BEYAZID İLK ÖĞRT	41 11.7080	27 46.3646	2	408
43	PAZAR YOLU	41 11.6600	27 46.4343	2	409
44	YEŞİLTEPE BİM KARŞISI	41 11.5950	27 46.5371	2	410
45	ÖZ İKİZLER MARKET	41 11.5210	27 46.6478	2	411
46	AHENK SOK	41 11.5192	27 46.7483	2	412
47	KAYAN SOK	41 11.5203	27 46.7506	2	412
48	ÜMİT MARKET	41 11.3665	27 46.8410	2	413
49	ÜMİT MARKET	41 11.3666	27 46.8231	2	413
50	YOLAĞZI	41 11.3663	27 46.8360	2	413

Not: X-Y koordinatları VISUM koordinatları olup memleket koordinat sisteminden farklılıklar gösterebilir.

Tablo 3.44b. Çorlu durak listesi (51-100)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
51	SAĞLIK MAH.TRAFO	41 11.3106	27 46.7319	2	414
52	YEŞİLTEPE TRAFO	41 11.3075	27 46.7366	2	414
53	İSTANBUL BÜFE	41 11.4031	27 46.6130	2	415
54	DERİ SANAYİCİLERİ OKULU	41 11.3959	27 46.5062	2	416
55	KARACA MOBİLYA	41 11.3395	27 46.4367	2	417
56	İZMİR BÜFE	41 11.4388	27 46.2928	2	418
57	SERKAN CAM	41 11.3405	27 46.1708	2	419
58	2. BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI (EREN	41 11.2541	27 46.0615	4	420
59	8.HAT 8-2 BAŞ NOK.(EREN OTEL)	41 11.2541	27 46.0615	4	420
60	EREN OTEL DURAĞI	41 11.2541	27 46.0615	4	420
61	TONGUÇ CAMİİ	41 11.2523	27 46.1052	4	420
62	TONGUÇLAR CAMİİ	41 11.2523	27 46.1052	4	420
63	NAZAR TUHAFİYE	41 11.2631	27 46.3732	2	421
64	ÜST GEÇİT (İST)	41 11.1534	27 46.2431	4	423
65	ÜST GEÇİT(EDR)	41 11.1791	27 46.2468	4	423
66	8.HAT 8-1 BİTİŞ 8-2 BAŞ.(YONCA PETROL)	41 11.436	27 45.7980	1	424
67	Y.TEPE SPOR KOMP(DNŞ)	41 11.5262	27 45.9101	1	425
68	Y.TEPE SPOR KOMP.	41 11.4239	27 45.8264	1	425
69	ÖZGÜR BÜFE	41 11.1848	27 45.8881	3	426
70	SAĞLIK MAH.ÖZİKİZLER	41 11.1666	27 45.8691	3	427
71	CADDE TEKEL BÜFE	41 11.2881	27 45.7319	1	428
72	H.YASEVİ CADDE	41 11.1912	27 45.6241	1	429
73	KAYIKÇIOĞLU GIDA	41 11.0739	27 45.7613	1	430
74	BAŞAY MARKET	41 10.9812	27 45.6480	1	431
75	CAM DURAK	41 10.8945	27 45.5447	1	432
76	KÖŞE	41 10.7437	27 45.5063	1	433
77	SAĞLIK MAH.ÖZİKİZLER-2	41 10.7441	27 45.5071	1	433
78	SAĞLIK MAH.ÖZİKİZLER-3	41 10.6597	27 45.7400	1	434
79	BÜFE	41 10.6922	27 45.9262	1	435
80	14/1 HAT.BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI	41 10.9666	27 46.0976	2	436
81	8-3 HAT BİT.8-4 HAT BAŞ(CAMİİ ÖNÜ)	41 10.9600	27 46.0992	2	436
82	ARA DURAK (ÜST GÇT ÖNCE)	41 11.0794	27 46.1799	2	437
83	GÜLTEKİN TİC	41 11.0535	27 46.3754	4	438
84	DERİ ORGANİZE	41 11.0294	27 46.4119	3	439
85	ŞATO(İST)	41 10.9238	27 46.4766	3	440
86	ŞATO(EDR)	41 10.8893	27 46.4972	3	441
87	İSTASYON (İST)	41 10.6653	27 46.5435	3	442
88	İSTASYON(EDR)	41 10.6440	27 46.5500	3	442
89	DÖRT YOL(İST)	41 10.2719	27 46.8815	3	443
90	DÖRTYOL(EDR)	41 10.2721	27 46.8907	3	443
91	CUMHURİYET İLK.ÖĞRT	41 09.8305	27 47.2629	3	444
92	9.HAT 9-1 BİTİŞ 9-2 BAŞ.(KOPSAVAŞ)	41 09.8041	27 47.2506	6	445
93	KOPSAVAŞ	41 09.8041	27 47.2506	6	445
94	ÇIRAK BAYIRI ÖNCESİ	41 09.7898	27 47.3318	6	446
95	DÖKÜMHANE	41 09.7331	27 47.4514	8	447
96	ESKİ SANAYİ GİRİŞİ	41 09.7266	27 47.2415	4	448
97	ESKİ SANAYİ	41 09.7150	27 47.3082	9	449
98	PARK-TRAFO	41 09.7067	27 46.8877	1	450
99	SİNDRELLA DÜĞÜN SALONU	41 09.7067	27 46.5477	1	451
100	T.DAĞ YOLU GİRİŞİ	41 09.5624	27 47.1178	2	452

Tablo 3.44c. Çorlu durak listesi (101-150)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
101	END.MESLEK LİSESİ	41 09.6297	27 47.2028	6	453
102	HUZUR EVİ	41 09.5528	27 47.1680	5	454
103	HUZUR EVİ KARŞISI	41 09.5469	27 47.2121	5	454
104	T.DAĞ IŞIKLAR	41 9.492	27 47.0700	2	455
105	BİZİM MARKET	41 09.4474	27 47.0118	2	456
106	EGE SARAMİK	41 09.4496	27 47.0038	2	456
107	3.HAT 3-1 BİTİŞ NOK.3-2	41 09.0153	27 46.6299	2	457
108	7.HAT 7-1 BAŞ.VE BİTİŞ NOK(ÇORLU PARK)	41 09.0153	27 46.6299	2	457
109	BELEDIYE KÜL.MERKEZİ KARŞISI	41 09.2151	27 46.8040	2	458
110	BELEDİYE KÜLTÜR MERKEZİ	41 09.2629	27 46.8406	2	459
111	T.DAĞ YOLU OPET	41 09.2986	27 46.8933	2	460
112	İMAM HATİP LİSESİ	41 09.4694	27 47.3245	2	461
113	İMAM HATİP LİSESİ(DNŞ)	41 09.4941	27 47.3303	2	461
114	CEZZAR MUSTFA ERSİN İLK.ÖĞRT	41 09.3972	27 47.3047	2	462
115	LOKUMCU	41 09.3539	27 47.3592	2	463
116	LOKUMCU DÖNÜŞ	41 09.3627	27 47.3256	2	463
117	ANKARA MOBİLYA	41 09.5024	27 47.4099	3	464
118	TRAKYA GELİŞİM ÖNÜ	41 09.4965	27 47.4308	3	464
119	TRAKYA TEKEL BÜFE	41 09.3370	27 47.5873	1	465
120	İHLAS KAVŞAĞI (İST)	41 09.4539	27 47.6652	4	466
121	İHLAS KAVŞAĞI (EDR)	41 09.4446	27 47.7112	4	467
122	ÇORLU İTFAİYESİ	41 09.6030	27 47.5491	4	468
123	İTFAİYE ÖNÜ	41 09.6048	27 47.5334	4	468
124	13.HAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ	41 09.6915	27 47.5217	10	469
125	OTOGAR (İST)	41 09.6915	27 47.5217	10	469
126	OTOGAR(EDR)	41 09.7173	27 47.5701	7	470
127	TAHTALI CAMİ	41 09.7660	27 47.7336	6	471
128	KUMYOL DURAĞI	41 09.6476	27 47.7329	7	472
129	HANİFE ŞEFİK	41 09.6255	27 47.8529	7	473
130	NUR KİMYA	41 09.8141	27 47.7711	1	474
131	BORSA MEYDANI (DNŞ)	41 09.8200	27 47.8616	1	475
132	HÜKÜMET	41 09.7688	27 47.9154	7	476
133	PTT	41 09.7250	27 48.0043	7	477
134	BELEDİYE BİNASI	41 09.5870	27 48.0225	7	478
135	PAŞA ÇEŞME	41 09.6047	27 48.1764	7	479
136	3.HAT HEYKEL DURAĞI	41 09.5148	27 48.2772	1	480
137	YAPI KREDİ	41 09.3472	27 48.1996	3	481
138	YAPI KREDİ BULVAR YOLU	41 09.3521	27 48.1774	3	481
139	İHLAS DURAĞI	41 09.3689	27 48.0918	3	482
140	ATATÜRK İLK ÖĞRETİM	41 09.3769	27 48.0434	3	483
141	ATATÜRK İLK.ÖĞRT	41 09.3819	27 48.0259	3	483
142	KİLER(EDR)	41 09.4032	27 47.9017	3	484
143	KİLER(İST)	41 09.4014	27 47.9005	3	484
144	ŞEHSİNAN MAHALLE MUHTARLIĞI	41 09.3142	27 47.7640	1	485
145	VARNA CAFE (DNŞ)	41 09.2875	27 47.8116	1	486
146	VARNA CAFE (GDŞ)	41 09.2735	27 47.8195	1	486
147	AMİLYA PASTANESİ	41 09.3021	27 47.4042	1	487
148	AMİLYA PASTANESİ(DNŞ)	41 09.3365	27 47.4253	1	487
149	BESLEDİ MARKET	41 09.2313	27 47.3290	1	488
150	BESLEDİ MARKET(DNŞ)	41 09.2485	27 47.3419	1	488

Tablo 3.44d. Çorlu durak listesi (151-200)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
151	SANTRAL ÖNCESİ	41 09.2545	27 48.3105	1	489
152	BAKKALLAR GIDA DÖNÜŞ	41 09.2313	27 48.2997	1	490
153	BAKKALLAR GIDA(GDŞ)	41 09.1767	27 48.3073	1	491
154	GÜVENÇ TAKSİ(DNŞ)	41 09.1415	27 48.2934	1	492
155	GÜVENÇ TAKSİ	41 09.1073	27 48.2996	1	493
156	ÇORDAŞ(DNŞ)	41 09.0575	27 48.2902	1	494
157	ÇORDAŞ(GDŞ)	41 09.0191	27 48.2938	1	495
158	BİM KARŞISI	41 08.9520	27 48.2906	1	496
159	BİM(GDŞ)	41 08.9362	27 48.2851	1	496
160	DİLA MARKET (DNŞ)	41 09.0165	27 47.9510	1	497
161	DİLA MARKET (GDŞ)	41 08.9940	27 47.9607	1	497
162	3 NOLU SAĞLIK OCAĞI (DNŞ)	41 09.1368	27 47.8995	1	498
163	3 NOLU SAĞLIK OCAĞI (GDŞ)	41 09.1121	27 47.9082	1	498
164	PARK DÜĞÜN SALONU (DNŞ)	41 08.9018	27 47.9908	1	499
165	PARK DÜĞÜN SALONU(GDŞ)	41 08.8830	27 48.0056	1	499
166	TUREX ARKASI	41 08.8162	27 47.8434	1	500
167	TUREX	41 08.8495	27 47.6161	0	501
168	TUREX KARŞISI	41 08.8621	27 47.6405	0	501
169	B.ECEVİT KAVŞAĞI	41 08.8576	27 47.4151	0	502
170	ÇELİK KAPI(DNŞ)	41 08.8120	27 48.2699	1	503
171	ÇELİK KAPI(GDŞ)	41 08.7691	27 48.2767	1	503
172	SANTRAL	41 09.3371	27 48.3386	4	504
173	ASKERİ HASTANE(İST)	41 09.3331	27 48.4199	4	505
174	ASKERİ HASTANE (EDR)	41 9.342	27 48.4680	4	506
175	ASKERİ HASTANE(ORİON)	41 09.3396	27 48.4950	4	507
176	DEVLET HASTANESİ ARKASI	41 09.3444	27 48.5605	4	508
177	ACİL(İST)	41 09.3363	27 48.6442	4	509
178	BULVAR YOLU KIZ MESLEK LİSESİ	41 09.3447	27 48.7375	4	510
179	SALI PAZARI GİRİŞ(DNŞ)	41 09.2929	27 48.8430	1	511
180	SALI PAZARI GİRİŞİ	41 09.3011	27 48.8356	1	511
181	BAĞLAR (PARK)	41 09.2061	27 48.8352	1	512
182	BAĞLAR	41 09.1830	27 48.8423	1	513
183	ZAFER KOLEJİ	41 09.0449	27 48.9899	1	515
184	ZAFER KOLEJİ DÖNÜŞ	41 09.0318	27 49.0567	1	516
185	ANADOLU LİSESİ GİDİŞ	41 08.9104	27 49.1553	1	517
186	ANADOLU LİSESİ DÖNÜŞ	41 08.8966	27 49.1960	1	518
187	KARAYOLLARI EVLERİ	41 08.8482	27 49.3247	1	519
188	SEMA BLOKLARI	41 08.8023	27 49.5348	2	520
189	HEYKEL(EDR)	41 09.5312	27 48.3266	8	521
190	HEYKEL (İST)	41 09.5010	27 48.3740	8	522
191	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	41 09.4617	27 48.4760	8	523
192	ÇORLU İLKÖĞRETİM(EDR)	41 09.4634	27 48.4999	8	523
193	DEVLET HASTANESİ(EDR)	41 09.4280	27 48.6102	8	524
194	DEVLET HASTANESİ(İST)	41 09.4118	27 48.6349	8	525
195	KIZ MESLEK LİSESİ(EDR)	41 09.3964	27 48.7321	8	526
196	KIZ MESLEK LİSESİ(İST)	41 09.3867	27 48.7442	8	526
197	ESKİ İTFAİYE	41 09.3457	27 48.9922	9	527
198	GÜLLÜOĞLU	41 09.3319	27 48.9726	9	527
199	İSTİKBAL	41 09.3033	27 49.0984	9	528
200	SHELL BENZİNİĞİ	41 09.3209	27 49.0822	9	528

Tablo 3.44e. Çorlu durak listesi (201-250)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
201	MEZARLIK	41 09.2376	27 49.4440	9	530
202	TEKZEN	41 09.2524	27 49.4334	9	530
203	ŞEHİTLİK	41 09.2140	27 49.6136	9	531
204	TRAFO	41 09.3239	27 49.3446	1	532
205	UYAR MARKET	41 09.3908	27 49.4209	1	533
206	ARI BF& BİM ÖNÜ	41 09.4187	27 49.4514	1	534
207	ÇORLU LİSESİ	41 09.5098	27 49.5407	1	535
208	DOBRUCA SİTESİ	41 09.6594	27 49.5351	1	536
209	YENİ MEZARLIK	41 09.6801	27 49.7088	1	537
210	ARZUM BAKKALİYE(DNŞ)	41 09.6892	27 48.7557	1	538
211	ARZUM MARKET	41 09.6899	27 48.7347	1	538
212	BİLGİN BÜFE	41 09.6322	27 48.6619	1	539
213	BİLGİN MARKET	41 09.6241	27 48.6359	1	539
214	ALİPAŞA İLK ÖĞRETİM (DNŞ)	41 09.6138	27 48.6018	1	540
215	ALİPAŞA İLK ÖĞRETİM OKULU	41 09.6067	27 48.5864	1	540
216	SEZER BÜFE (DNŞ)	41 09.5424	27 48.4986	1	541
217	SEZER MARKET	41 09.5351	27 48.4620	1	541
218	DİASA	41 09.5691	27 48.4143	1	542
219	MEYDAN	41 09.6861	27 48.3762	1	543
220	PAPATYA EVLERİ	41 09.8233	27 48.3588	1	544
221	ARZUM MARKET DONUŞ	41 09.8584	27 48.3250	1	545
222	TRAKYA UN GIDA	41 09.8783	27 48.3070	1	546
223	CANLAR GIDA	41 09.9907	27 48.2742	1	547
224	GÜMÜŞ İNŞ.KARŞISI	41 09.9961	27 48.2585	1	547
225	ÇERKEZKÖY YOLU	41 10.0603	27 48.1887	1	548
226	ECE SOK	41 10.0668	27 48.1804	1	548
227	İSTİKAMET BÜFE	41 10.0668	27 48.1804	1	548
228	HIDIRAĞA MAH.(GDŞ)	41 10.1305	27 48.0108	1	549
229	HIDIRAĞA MAH.(DNŞ)	41 10.1042	27 48.0178	1	550
230	KURFALILAR(GDŞ)	41 10.0024	27 47.9721	1	551
231	KURFALILAR(DNŞ)	41 09.9691	27 47.9679	1	552
232	BORSA MEYDANI(GDŞ)	41 09.8914	27 47.8422	1	553
233	GÜÇLÜ SOK	41 10.0794	27 48.2776	1	554
234	REŞAT NURİ GÜNTEKİN CAD.	41 10.0779	27 48.2738	1	554
235	10.HAT BAŞ. BİTİŞ(YENİ DEV.SELİMİYE	41 08.5795	27 50.2030	1	555
236	10.HAT.BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ	41 10.0683	27 48.4222	1	555
237	T.Ç ALTI 4.SOK	41 10.0546	27 48.5323	1	556
238	T.Ç ALTI SOK(DNŞ)	41 10.0532	27 48.5421	1	556
239	3 YOL KAVŞAGI	41 10.0322	27 48.6666	1	557
240	3 YOL KAVŞAGI(DNŞ)	41 10.0407	27 48.6614	1	557
241	KÖMÜRCÜ CAD	41 10.0427	27 48.7759	1	558
242	KÖMÜRCÜLER SOK (DNŞ)	41 10.0410	27 48.7636	1	558
243	SEKİZLER GIDA	41 10.0396	27 48.8783	1	559
244	TAŞKIN MARKET	41 10.0314	27 48.8982	1	559
245	ÇETİNLER TEKEL BÜFE	41 10.0024	27 48.9686	1	560
246	KARDEŞLER BÜFE	41 09.9476	27 48.9842	1	561
247	KUŞLU BAKKALİYE	41 09.9471	27 48.9861	1	561
248	DERMAN SOK	41 09.9118	27 48.9604	1	562
249	DERMAN SOK(DNŞ)	41 09.9142	27 48.9600	1	562
250	1.KASIM İLK ÖĞRETİM OKULU	41 09.8053	27 48.8177	1	563

Tablo 3.44f. Çorlu durak listesi (251-300)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
251	ESENTEPE CAMİİ	41 09.8138	27 48.8362	1	563
252	İMPAZ KUM KARŞISI	41 10.3342	27 48.1057	1	564
253	KİMYACILAR SİTESİ	41 10.5314	27 48.3415	1	565
254	FAKÜLTE	41 10.8498	27 49.0390	1	566
255	KÖŞE-2 DÖNÜŞ	41 09.1797	27 47.2663	1	567
256	KÖŞE-2 GİDİŞ	41 09.1676	27 47.2575	1	567
257	AYBAR YUMURTA	41 09.0409	27 47.2464	1	568
258	4.HAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI	41 09.0637	27 47.2948	1	569
259	IŞIK MARKET	41 09.0637	27 47.2948	1	569
260	BONCUKLAR APARTMAN ÖNÜ	41 08.7615	27 47.7220	1	570
261	ARA DURAK	41 08.6804	27 47.7231	1	571
262	ARA DURAK	41 08.6000	27 47.9167	1	571
263	PARK ALTI (DNŞ)	41 08.5935	27 47.9996	1	572
264	PARK ALTI(GDŞ)	41 08.5767	27 48.0059	1	572
265	HAYRİ BÜFE	41 08.4852	27 47.9571	1	573
266	TAKSİ DURAĞI(DNŞ)	41 08.5283	27 48.0664	1	574
267	TAKSİ DURAĞI(GDŞ)	41 08.5147	27 48.0752	1	574
268	KARDELEN PARK(DNŞ)	41 08.4338	27 48.0910	1	575
269	KARDELEN PARK(GDŞ)	41 08.4309	27 48.0877	1	575
270	NUR GIDA(DNŞ)	41 08.4209	27 47.9570	1	576
271	NUR GIDA(GDŞ)	41 08.4158	27 47.9558	1	576
272	BAHÇELİ KENT(GDŞ)	41 08.4198	27 47.7155	1	577
273	BAHÇELİKENT(DNŞ)	41 08.4347	27 47.7193	1	577
274	NECATİ IVAZ ANAOKLU(DNŞ)	41 08.6193	27 48.2400	1	578
275	NECATİ IVAZ ANAOKLU(GDŞ)	41 08.6136	27 48.2212	1	578
276	ÇİĞDEM EVLER(DNŞ)	41 08.7183	27 48.2666	1	579
277	ÇİĞDEM EVLER(GDŞ)	41 08.6937	27 48.2717	1	579
278	3.HAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI(FATİH	41 08.3028	27 47.6757	1	580
279	5.HAT BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI(FATİH	41 08.3053	27 47.6755	1	580
280	3.HAT 3-1 BAŞ.NOKTASI-3-2 HAT BİTİŞİ	41 08.2812	27 47.6193	1	581
281	YOL AĞZI (GDŞ)	41 08.2004	27 47.5854	1	582
282	YOL AĞZI(DNŞ)	41 08.1848	27 47.5812	1	582
283	SAYDANLAR KÖŞE (DNŞ)	41 08.0806	27 47.7478	1	583
284	SAYDANLAR KÖŞE(GDŞ)	41 08.0765	27 47.7357	1	583
285	SAĞLIK OCAĞI(DNŞ)	41 08.3238	27 47.9003	1	584
286	SAĞLIK OCAĞI(GDŞ)	41 08.2893	27 47.8910	1	584
287	VALİ ŞENOL ENGİN İLK ÖRETİM OKULU	41 08.3435	27 48.0445	1	585
288	ORHAN KEMAL CAD.4	41 07.9727	27 47.5189	1	586
289	ORHAN KEMAL CAD.1	41 07.9175	27 47.5983	1	587
290	4.HAT 4-1 BİTİŞ 4-2 BAŞ.(EVEREST VİLLARI)	41 08.3312	27 49.2578	1	588
291	4.HAT KÖŞE	41 08.3896	27 49.2402	1	589
292	CAM DURAK	41 08.4558	27 49.2239	1	590
293	ŞAHİN MARKET	41 08.4548	27 49.2321	1	590
294	CEMİLE YEŞİL ANADOLU LİSESİ	41 08.5164	27 49.1903	1	591
295	BULUT KIRAATHANESİ	41 08.5878	27 49.1563	1	592
296	MEKKE CAMİİ DÖNÜŞ	41 08.6194	27 49.1467	1	593
297	MEKKE CAMİİ(GDŞ)	41 08.7018	27 49.1060	1	594
298	YEŞİL KORU BLOKLARI	41 08.6994	27 49.5113	1	595
299	YENİ DÜNYA BLOKLARI	41 08.6585	27 49.6390	3	596
300	AYDEDE BLOKLARI	41 08.6263	27 49.7632	3	597

Tablo 3.44g. Çorlu durak listesi (301-350)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
301	VENÜS BLOKLARI	41 08.6314	27 49.8036	3	598
302	ATAKEN BÜFELER(GDŞ)	41 08.7724	27 49.6361	3	599
303	DİŞ POLİKLİNİĞİ(DNŞ)	41 08.8657	27 49.7380	3	600
304	DİŞ POLİKLİNİĞİ(GDŞ)	41 08.8641	27 49.7253	3	600
305	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (GDŞ)	41 08.7378	27 49.8257	3	601
306	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI(DNŞ)	41 08.7457	27 49.8299	3	601
307	ARMADA CİTY ÖN GİRİŞ (GDŞ)	41 08.7392	27 49.9824	4	602
308	ARMADA CİTY ÖN GİRİŞ(DNŞ)	41 08.7631	27 49.9721	4	602
309	ARMADA CITY ARKA GİRİŞ	41 08.7250	27 50.2022	1	603
310	İST. SEYAHAT KARŞISI	41 08.8699	27 50.0443	4	604
311	İST.SEYAHAT (DNŞ)	41 08.9057	27 50.0493	4	604
312	ORİON YAN YOL (DNŞ)	41 09.0052	27 50.0911	4	605
313	ORİON YAN YOL (GDŞ)	41 08.9928	27 50.1006	4	605
314	5.HAT 5-1 BİTİŞ 5-2 BAŞ.NOK(YENİ DEVLET	41 08.5785	27 50.2548	5	606
315	7.HAT BAŞ.VE BİTİŞ NOKTASI(YENİ DEVLET	41 08.5795	27 50.2030	5	606
316	8.HAT 8-1 BAŞ.8-2 BİTİŞ(YENİ DEVLER	41 08.5795	27 50.2030	5	606
317	8.HAT 8-3 BAŞ.8-4 BİTİŞ (YENİ DEVLET	41 08.5795	27 50.2030	5	606
318	9.HAT 9-1 BAŞ.9-2 BİTİŞ.(YENİ DEVLET	41 08.5795	27 50.2030	5	606
319	MAN SERVİS	41 08.6532	27 50.4995	1	607
320	ÇIRAKLIK MESLEK OKULU	41 08.7766	27 50.5144	1	608
321	YENİ SANAYİ	41 09.0087	27 50.5189	1	609
322	YENİ SANAYİ CAMİİ	41 08.8834	27 50.5252	1	609
323	ARMADA CITY ÇIKIŞ	41 08.8906	27 50.2160	1	610
324	SANAYİ 1	41 09.0038	27 50.3364	2	611
325	YENİ SANAYİ GİRİŞ	41 08.9582	27 50.5344	2	612
326	SANAYİ 2	41 08.9533	27 50.5610	2	612
327	SANAYİ 3	41 08.8500	27 50.8094	1	613
328	KREDİ YURTLAR KURUMU	41 08.7306	27 51.2113	2	614
329	AĞIR BAKIM(EDR)	41 08.8083	27 51.0411	2	615
330	AĞIR BAKIM(İST)	41 08.8201	27 50.9926	2	616
331	YENİ ASKERLİK ŞUBESİ(EDR)	41 08.8509	27 50.9499	2	617
332	YENİ ASKERLİK ŞUBESİ(İST)	41 08.8805	27 50.8546	2	618
333	OPEL	41 08.9302	27 50.7778	2	619
334	6.HAT.6-1.BİTİŞ 6-2.BAŞLANGIÇ(SAĞLIK	41 08.9722	27 50.9464	1	620
335	JANDARMA KÖŞE	41 09.1656	27 50.7126	1	621
336	TOKİ (GDŞ)	41 09.1652	27 50.6846	1	621
337	TOKİ(DNŞ)	41 09.1695	27 50.6973	1	621
338	M.KEMAL SİTESİ (GDŞ)	41 09.1667	27 50.6141	1	622
339	M.KEMAL SİTESİ(DNŞ)	41 09.1728	27 50.6152	1	622
340	SGK DURAĞI	41 09.0556	27 50.6471	1	623
341	WOSVAGEN	41 09.0628	27 50.3238	2	624
342	PARK DURAĞI	41 09.0768	27 50.2246	2	625
343	ORİON(EDR)	41 09.1249	27 50.0527	9	626
344	ORİON(İST)	41 09.1018	27 50.0775	9	626
345	YERCİLER KARŞISI	41 09.1919	27 50.1123	2	627
346	KİPA (EDR)	41 09.1477	27 49.9427	9	628
347	KİPA(İST)	41 09.1357	27 49.9448	9	628
348	BURÇ BEST OTEL	41 09.1613	27 49.8825	9	629
349	BURGER KİNG	41 09.1658	27 49.7975	9	630
350	EMLAK KONUT GİRİŞ 1-1HATSONU 1-2 HAT	41 09.3441	27 50.2363	2	631

Tablo 3.44h. Çorlu durak listesi (351-396)

SIRA NO	DURAK ADI	KOORDİNATLAR		HAT SAYISI	DURAK KODU
351	EMLAK KONUT TAKSİ DURAĞI	41 09.3437	27 50.2503	2	631
352	AİLE SAĞLIK MERKEZİ	41 09.3580	27 50.3440	2	632
353	ÇAĞDAŞ EVLER(DNŞ)	41 09.3346	27 50.4530	2	633
354	ÇAĞDAŞ KENT (GDŞ)	41 09.3302	27 50.4431	2	633
355	TİCARET BORSA LİSESİ(DNŞ)	41 09.2386	27 50.4362	1	634
356	TİCARET BORSA LİSESİ(GDŞ)	41 09.2545	27 50.4365	1	634
357	BALKAN EVLER	41 09.1757	27 50.4985	1	635
358	NOVA EVLER (GİRİŞ)	41 09.1630	27 50.4949	1	635
359	NOVA EVLERİ	41 09.1786	27 50.4856	1	635
360	ERGENE VADİSİ	41 09.2757	27 50.6986	2	636
361	ERGENE VADİSİ ÖN GİRİŞ	41 09.2822	27 50.6990	2	636
362	DORUK EVLER	41 09.2899	27 50.7840	2	637
363	GÜLKENT	41 09.3000	27 50.8941	2	638
364	TOKİ KÖŞE	41 09.2880	27 50.8863	2	638
365	ÖNERLER KAVŞAĞI	41 09.4334	27 50.9318	1	639
366	DOĞA EVLERİ KARŞISI	41 09.4400	27 51.0685	1	640
367	ENGELLİLER OKULU	41 09.4575	27 50.6843	1	641
368	FURTİNİİSHAK	41 09.4654	27 50.4968	1	642
369	ÇTSO İLK.ÖGRT OKULU	41 09.4781	27 50.3476	1	643
370	BİM ÖNÜ	41 09.4861	27 50.2450	1	644
371	EMLAK KONUTLARI SON DURAK	41 09.4936	27 50.1454	1	645
372	ESENKENT	41 09.5438	27 49.8246	1	646
373	GÜZEL YURT	41 09.5874	27 50.0326	1	647
374	VİLLALARIN YANI	41 09.4305	27 51.1491	1	648
375	NEHİR EVLERİ	41 09.5571	27 51.2545	1	649
376	CEM EVLERİ	41 09.6770	27 51.3185	1	650
377	REYAP HASTANESİ	41 09.1972	27 49.7068	9	651
378	REYAP(İST)	41 09.1875	27 49.7074	9	651
379	YÜKSEK OKULU(EDR)	41 08.6639	27 51.4171	2	652
380	YÜKSEK OKUL(İST)	41 08.6440	27 51.4356	2	653
381	AUTO CENTER	41 08.5445	27 51.7338	2	654
382	KIZILAY	41 08.5423	27 51.7075	2	654
383	SİVİL SAVUNMA	41 08.5462	27 51.6986	2	654
384	TÜRKGÜÇÜ KAVŞAĞI(EDR)	41 08.4576	27 51.9614	2	655
385	TÜRKGÜÇÜ KAVŞAĞI(İST)	41 08.4458	27 51.9604	2	655
386	HYUNDAI	41 08.3983	27 52.0945	2	656
387	OUTLET 12	41 08.3965	27 52.1304	2	656
388	PEUGEOUT	41 08.3274	27 52.2979	2	657
389	AQUAPARK	41 08.1752	27 52.7445	2	658
390	GÖLBAŞI 2-1 HAT SONU 2-2 HAT BAŞ.	41 08.1131	27 52.9589	1	659
391	END.MESLEK KARŞISI	41 09.6316	27 47.1733	1	660
392	13/1 OTOGAR- HAVALİMANI HAT BİTİŞ	41 07.6039	27 54.5281	1	661
393	13/2 HAVALİMANI-OTOGAR HAT BAŞ.	41 07.6014	27 54.5356	1	661
394	USTA KEBAP	41 09.5375	27 48.4283	1	662
395	14/2 BAŞLANGIŞ VE BİTİŞ NOKTASI	41 11.8144	27 46.8175	1	663
396	22 CADDE DURAĞI	41 11.9436	27 46.3237	1	664

Tablo 3.45 Çorlu 1 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
401	564631.33	4562327.89		0.000	632	570479.63	4558390.52		9.320
418	564769.09	4562214.93	0.178	0.178	633	570621.30	4558376.20	0.142	9.462
419	564601.25	4562036.81	0.275	0.453	636	570973.74	4558276.80	0.371	9.832
420	564466.87	4561891.73	0.198	0.651	637	571093.09	4558300.01	0.122	9.954
423	564718.57	4561684.46	0.326	0.977	638	571239.87	4558302.07	0.148	10.102
438	564897.76	4561501.78	0.257	1.234	639	571293.36	4558573.81	0.277	10.379
439	564931.72	4561448.98	0.063	1.297	640	571518.52	4558556.92	0.226	10.605
440	565032.92	4561260.98	0.215	1.512	648	571622.60	4558568.97	0.105	10.710
442	565135.41	4560764.26	0.508	2.019	649	571739.74	4558802.34	0.261	10.971
443	565630.42	4560065.42	0.943	2.962	650	571827.27	4559035.43	0.249	11.220
444	566136.42	4559244.85	1.013	3.975	649	571739.74	4558802.34	0.249	11.469
445	566164.53	4559208.94	0.046	4.021	648	571622.60	4558568.97	0.261	11.730
448	566131.96	4559061.07	0.188	4.208	640	571518.52	4558556.92	0.105	11.835
449	566228.81	4559031.61	0.102	4.310	639	571293.36	4558573.81	0.226	12.060
469	566514.61	4558994.90	0.296	4.606	641	570951.45	4558602.36	0.343	12.404
472	566819.72	4558916.42	0.315	4.921	642	570676.11	4558616.04	0.276	12.679
473	566986.79	4558872.21	0.173	5.094	643	570477.24	4558630.90	0.199	12.879
478	567225.24	4558803.74	0.248	5.343	644	570334.79	4558642.40	0.143	13.022
522	567718.71	4558652.98	0.522	5.864	645	570192.49	4558647.42	0.142	13.164
523	567873.63	4558576.48	0.173	6.037	647	570034.95	4558847.27	0.408	13.572
525	568086.88	4558492.50	0.229	6.267	646	569740.08	4558752.08	0.494	14.066
526	568227.41	4558450.98	0.147	6.413	537	569574.70	4559005.11	0.454	14.519
527	568577.27	4558353.94	0.374	6.787	536	569334.28	4558960.97	0.246	14.766
528	568728.31	4558316.95	0.156	6.943	535	569345.74	4558682.11	0.286	15.052
529	568927.44	4558268.50	0.205	7.148	534	569226.54	4558514.47	0.241	15.292
530	569216.77	4558190.02	0.300	7.448	533	569183.60	4558460.80	0.074	15.366
531	569454.57	4558130.22	0.245	7.693	532	569077.64	4558337.62	0.171	15.537
651	569585.69	4558095.70	0.136	7.828	529	568927.44	4558268.50	0.206	15.743
630	569720.94	4558062.50	0.139	7.968	528	568728.31	4558316.95	0.205	15.948
629	569832.73	4558034.17	0.115	8.083	527	568577.27	4558353.94	0.156	16.103
628	569923.71	4558010.91	0.094	8.177	526	568227.41	4558450.98	0.374	16.477
626	570098.46	4557961.88	0.181	8.358	524	568047.48	4558508.25	0.189	16.666
627	570138.43	4558109.24	0.410	8.768	523	567873.63	4558576.48	0.187	16.853
631	570339.24	4558390.23	0.411	9.179	521	567645.11	4558688.67	0.255	17.108
			0.140		479	567421.46	4558802.79	0.256	17.364
					477	567184.55	4559046.46	0.344	17.709
					476	567057.93	4559110.24	0.143	17.852
					471	566820.72	4559127.07	0.245	18.097
					470	566589.95	4559046.61	0.246	18.344
					447	566406.05	4559069.29	0.199	18.543
					446	566258.12	4559172.49	0.180	18.723
					445	566164.53	4559208.94	0.102	18.825
					444	566136.42	4559244.85	0.046	18.871
					443	565630.42	4560065.42	1.013	19.883
					442	565135.41	4560764.26	0.943	20.826
					441	565053.04	4561195.92	0.440	21.266
					439	564931.72	4561448.98	0.283	21.549
					438	564897.76	4561501.78	0.063	21.611
					423	564718.57	4561684.46	0.316	21.928
					421	564880.67	4561891.10	0.231	22.159
					417	564967.22	4562036.74	0.169	22.328
					416	565068.15	4562142.10	0.147	22.475
					415	565227.34	4562145.55	0.218	22.693
					414	565386.67	4561977.04	0.235	22.928
					413	565526.89	4562094.37	0.183	23.111
					412	565413.98	4562361.77	0.304	23.415
					411	565268.05	4562364.39	0.193	23.608
					410	565104.09	4562494.62	0.209	23.818
					409	564961.09	4562614.98	0.187	24.005
					408	564857.60	4562694.97	0.131	24.135
					407	564730.63	4562796.15	0.162	24.298
					406	564657.97	4562851.72	0.091	24.389
					405	564511.44	4562745.39	0.192	24.581
					404	564339.39	4562600.92	0.225	24.806
					403	564381.87	4562536.31	0.098	24.904
					402	564420.33	4562505.72	0.049	24.954
					401	564631.33	4562327.89	0.276	25.229

Tablo 3.46. Çorlu 2 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
103	564381.11	4561775.26		0.000	140	574728.13	4555788.43		17.377
426	564209.37	4561742.21	0.236	0.236	141	574481.23	4555699.96	0.299	17.676
427	564181.82	4561708.21	0.044	0.280	658	573871.79	4556260.26	0.840	18.516
430	564034.88	4561534.74	0.227	0.508	657	573245.63	4556538.42	0.685	19.201
431	563883.04	4561358.83	0.232	0.740	656	572955.73	4556667.51	0.317	19.519
432	563741.19	4561197.30	0.215	0.955	655	572769.59	4556756.20	0.206	19.725
433	563687.50	4560912.80	0.412	1.367	654	572415.98	4556930.48	0.394	20.119
434	564018.96	4560764.26	0.364	1.732	652	571962.62	4557147.74	0.509	20.622
435	564267.10	4560831.42	0.326	2.058	614	571697.34	4557275.08	0.294	20.916
436	564499.68	4561328.11	0.548	2.606	615	571471.98	4557390.64	0.253	21.170
437	564615.39	4561550.01	0.382	2.989	617	571323.23	4557473.84	0.170	21.340
423	564718.57	4561684.46	0.195	3.184	619	571087.69	4557622.20	0.278	21.619
438	564897.76	4561501.78	0.257	3.441	624	570454.93	4557864.35	0.735	22.353
439	564931.72	4561448.98	0.063	3.504	625	570313.88	4557900.62	0.146	22.499
440	565032.92	4561260.98	0.215	3.719	626	570098.46	4557961.88	0.224	22.723
442	565135.41	4560764.26	0.508	4.227	628	569923.71	4558010.91	0.181	22.904
443	565630.42	4560065.42	0.943	5.169	629	569832.73	4558034.17	0.094	22.998
444	566136.42	4559244.85	1.013	6.182	630	569720.94	4558062.50	0.115	23.113
445	566164.53	4559208.94	0.046	6.228	651	569585.69	4558095.70	0.139	23.253
448	566131.96	4559061.07	0.188	6.416	531	569454.57	4558130.22	0.136	23.388
449	566228.81	4559031.61	0.102	6.517	530	569216.77	4558190.02	0.245	23.634
469	566514.61	4558994.90	0.296	6.813	529	568927.44	4558268.50	0.300	23.933
472	566819.72	4558916.42	0.315	7.128	528	568728.31	4558316.95	0.204	24.138
473	566986.79	4558872.21	0.173	7.301	527	568577.27	4558353.94	0.156	24.294
478	567225.24	4558803.74	0.248	7.550	526	568227.41	4558450.98	0.374	24.668
522	567718.71	4558652.98	0.522	8.071	524	568047.48	4558508.25	0.189	24.857
523	567873.63	4558576.48	0.173	8.245	523	567873.63	4558576.48	0.187	25.044
525	568086.88	4558492.50	0.229	8.474	521	567645.11	4558688.67	0.255	25.299
526	568227.41	4558450.98	0.147	8.620	479	567421.46	4558802.79	0.256	25.555
527	568577.27	4558353.94	0.374	8.995	477	567184.55	4559046.46	0.344	25.899
528	568728.31	4558316.95	0.156	9.150	476	567057.93	4559110.24	0.143	26.043
529	568927.44	4558268.50	0.205	9.355	471	566820.72	4559127.07	0.245	26.288
530	569216.77	4558190.02	0.3	9.655	470	566589.95	4559046.61	0.246	26.534
531	569454.57	4558130.22	0.245	9.900	447	566406.05	4559069.29	0.199	26.733
651	569585.69	4558095.70	0.136	10.036	446	566258.12	4559172.49	0.180	26.914
630	569720.94	4558062.50	0.139	10.175	445	566164.53	4559208.94	0.102	27.015
629	569832.73	4558034.17	0.115	10.290	444	566136.42	4559244.85	0.046	27.061
628	569923.71	4558010.91	0.094	10.384	443	565630.42	4560065.42	1.013	28.074
626	570098.46	4557961.88	0.181	10.566	442	565135.41	4560764.26	0.943	29.017
59	570342.75	4557803.52	0.315	10.881	441	565053.04	4561195.92	0.440	29.456
611	570476.21	4557770.48	0.137	11.018	439	564931.72	4561448.98	0.283	29.739
612	570753.69	4557688.18	0.289	11.308	438	564897.76	4561501.78	0.063	29.802
613	571139.39	4557483.07	0.438	11.746	423	564718.57	4561684.46	0.257	30.059
138	571353.92	4557361.18	0.247	11.993	420	564466.87	4561891.73	0.326	30.385
614	571697.34	4557275.08	0.375	12.367	103	564381.11	4561775.26	0.145	30.530
653	572049.63	4557103.17	0.392	12.760					
654	572415.98	4556930.48	0.405	13.165					
655	572769.59	4556756.20	0.394	13.559					
656	572955.73	4556667.51	0.206	13.765					
657	573245.63	4556538.42	0.317	14.082					
658	573871.79	4556260.26	0.685	14.768					
141	574481.23	4555699.96	0.84	15.608					
140	574728.13	4555788.43	0.299	15.907					
659	574098.86	4556164.28	0.735	16.642					
			0.735						

Tablo 3.47. Çorlu 3 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
581	566697.39	4556392.78		0.000	458	565515.08	4558108.80		10.502
582	566628.85	4556223.87	0.182	0.182	459	565578.58	4558191.35	0.104	10.606
81	566590.62	4556068.42	0.160	0.342	460	565641.54	4558269.02	0.100	10.706
583	566845.77	4556007.22	0.263	0.605	456	565802.01	4558538.77	0.316	11.022
584	567062.96	4556435.52	0.482	1.088	455	565878.42	4558630.65	0.119	11.141
585	567277.14	4556509.09	0.266	1.354	452	565961.24	4558748.83	0.144	11.286
575	567339.05	4556672.72	0.251	1.605	453	566072.70	4558879.26	0.177	11.463
574	567307.60	4556833.09	0.163	1.769	449	566228.81	4559031.61	0.219	11.681
86	567270.90	4556986.46	0.158	1.926	469	566514.61	4558994.90	0.296	11.977
578	567533.58	4557020.80	0.265	2.191	472	566819.72	4558916.42	0.315	12.292
579	567579.91	4557181.23	0.187	2.378	473	566986.79	4558872.21	0.173	12.465
503	567586.26	4557337.72	0.157	2.535	478	567225.24	4558803.74	0.248	12.714
496	567600.44	4557623.72	0.286	2.821	480	567572.29	4558676.71	0.399	13.113
495	567604.75	4557761.78	0.138	2.959	522	567718.71	4558652.98	0.197	13.310
493	567609.82	4557925.54	0.164	3.123	523	567873.63	4558576.48	0.173	13.483
491	567615.07	4558054.59	0.129	3.252	525	568086.88	4558492.50	0.229	13.712
489	567621.06	4558199.14	0.145	3.397	526	568227.41	4558450.98	0.147	13.858
37	567617.23	4558354.41	0.156	3.552	510	568229.39	4558368.91	0.250	14.109
504	567673.59	4558357.43	0.056	3.609	509	568098.98	4558364.59	0.130	14.239
506	567851.55	4558360.63	0.178	3.787	508	567982.29	4558362.43	0.117	14.356
507	567892.01	4558360.99	0.040	3.827	507	567892.01	4558360.99	0.090	14.446
508	567982.29	4558362.43	0.090	3.917	505	567785.33	4558359.58	0.107	14.553
510	568229.39	4558368.91	0.247	4.165	504	567673.59	4558357.43	0.112	14.665
526	568227.41	4558450.98	0.250	4.415	37	567617.23	4558354.41	0.056	14.721
524	568047.48	4558508.25	0.189	4.604	489	567621.06	4558199.14	0.156	14.877
523	567873.63	4558576.48	0.187	4.791	490	567619.59	4558154.46	0.045	14.921
521	567645.11	4558688.67	0.255	5.046	492	567612.44	4557989.50	0.165	15.086
479	567421.46	4558802.79	0.256	5.302	494	567607.38	4557833.62	0.156	15.242
477	567184.55	4559046.46	0.344	5.646	496	567600.44	4557623.72	0.210	15.452
476	567057.93	4559110.24	0.143	5.790	503	567586.26	4557337.72	0.286	15.739
471	566820.72	4559127.07	0.245	6.035	579	567579.91	4557181.23	0.157	15.895
470	566589.95	4559046.61	0.246	6.281	578	567533.58	4557020.80	0.187	16.082
447	566406.05	4559069.29	0.199	6.480	86	567270.90	4556986.46	0.265	16.347
446	566258.12	4559172.49	0.180	6.661	574	567307.60	4556833.09	0.158	16.505
445	566164.53	4559208.94	0.102	6.762	575	567339.05	4556672.72	0.163	16.668
16	566079.89	4559015.46	0.212	6.974	585	567277.14	4556509.09	0.251	16.919
450	565633.61	4559016.02	0.446	7.420	584	567062.96	4556435.52	0.266	17.186
451	565133.41	4559019.21	0.501	7.921	583	566845.77	4556007.22	0.482	17.668
452	565961.24	4558748.83	0.935	8.856	36	566672.98	4555770.32	0.295	17.963
455	565878.42	4558630.65	0.144	9.000	587	566650.34	4555716.22	0.059	18.021
456	565802.01	4558538.77	0.119	9.120	82	566631.30	4555677.20	0.043	18.065
460	565641.54	4558269.02	0.316	9.436	80	566510.92	4555717.19	0.127	18.192
459	565578.58	4558191.35	0.100	9.536	586	566540.76	4555816.41	0.105	18.297
458	565515.08	4558108.80	0.104	9.640	36	566672.98	4555770.32	0.140	18.437
457	565278.24	4557748.96	0.431	10.071	583	566845.77	4556007.22	0.295	18.731
			0.431		81	566590.62	4556068.42	0.263	18.994
					582	566628.85	4556223.87	0.160	19.154
					581	566697.39	4556392.78	0.182	19.337

Tablo 3.48. Çorlu 4 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
569	566212.12	4557831.71		0.000	589	568948.41	4556605.93		6.626
568	566151.49	4557796.04	0.075	0.075	590	568920.74	4556731.27	0.128	6.755
97	566047.22	4557900.89	0.149	0.225	591	568877.89	4556839.38	0.116	6.871
567	566164.73	4558034.51	0.180	0.405	592	568826.84	4556973.08	0.143	7.014
488	566268.77	4558160.44	0.163	0.568	593	568803.40	4557029.98	0.062	7.076
487	566386.33	4558312.09	0.193	0.761	135	568966.60	4557341.84	0.362	7.437
463	566279.96	4558371.87	0.156	0.916	520	569351.93	4557375.37	0.486	7.923
462	566222.51	4558446.90	0.103	1.019	519	569058.91	4557458.58	0.458	8.381
461	566244.61	4558606.10	0.165	1.183	518	568874.73	4557546.22	0.204	8.585
454	566075.21	4558728.23	0.275	1.458	516	568671.39	4557781.11	0.316	8.901
453	566072.70	4558879.26	0.263	1.721	514	568504.22	4557917.82	0.219	9.120
449	566228.81	4559031.61	0.219	1.940	513	568373.65	4558064.53	0.197	9.317
469	566514.61	4558994.90	0.296	2.235	512	568346.45	4558121.51	0.064	9.381
472	566819.72	4558916.42	0.315	2.551	511	568363.80	4558279.78	0.210	9.591
473	566986.79	4558872.21	0.173	2.724	526	568227.41	4558450.98	0.239	9.830
478	567225.24	4558803.74	0.248	2.972	524	568047.48	4558508.25	0.189	10.019
522	567718.71	4558652.98	0.522	3.494	523	567873.63	4558576.48	0.187	10.206
524	568047.48	4558508.25	0.360	3.854	521	567645.11	4558688.67	0.255	10.461
525	568086.88	4558492.50	0.042	3.896	479	567421.46	4558802.79	0.256	10.717
526	568227.41	4558450.98	0.147	4.043	477	567184.55	4559046.46	0.344	11.061
511	568363.80	4558279.78	0.239	4.282	476	567057.93	4559110.24	0.143	11.205
512	568346.45	4558121.51	0.210	4.491	471	566820.72	4559127.07	0.245	11.450
513	568373.65	4558064.53	0.064	4.555	470	566589.95	4559046.61	0.246	11.696
514	568504.22	4557917.82	0.197	4.752	447	566406.05	4559069.29	0.199	11.895
515	568596.18	4557824.88	0.131	4.883	446	566258.12	4559172.49	0.180	12.076
517	568807.75	4557560.53	0.371	5.254	445	566164.53	4559208.94	0.102	12.177
594	568754.10	4557181.86	0.535	5.789	16	566079.89	4559015.46	0.212	12.389
592	568826.84	4556973.08	0.221	6.011	660	566040.27	4558883.95	0.138	12.527
591	568877.89	4556839.38	0.143	6.154	454	566075.21	4558728.23	0.248	12.775
590	568920.74	4556731.27	0.116	6.270	461	566244.61	4558606.10	0.275	13.050
589	568948.41	4556605.93	0.128	6.398	462	566222.51	4558446.90	0.165	13.214
588	568960.89	4556499.44	0.114	6.512	463	566279.96	4558371.87	0.103	13.317
			0.114		487	566386.33	4558312.09	0.156	13.472
					488	566268.77	4558160.44	0.193	13.665
					567	566164.73	4558034.51	0.163	13.829
					97	566047.22	4557900.89	0.180	14.008
					568	566151.49	4557796.04	0.149	14.158
					569	566212.12	4557831.71	0.075	14.233

Tablo 3.49. Çorlu 5 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
580	566761.55	4556426.97	0.278	0.000	603	570301.60	4557253.94	0.307	11.191
577	566814.42	4556664.72	0.331	0.278	610	570317.14	4557560.35	0.245	11.498
576	567133.85	4556654.05	0.117	0.608	59	570342.75	4557803.52	0.315	11.743
573	567160.18	4556768.26	0.193	0.726	626	570098.46	4557961.88	0.181	12.058
572	567206.99	4556955.46	0.405	0.919	628	569923.71	4558010.91	0.094	12.240
91	566836.97	4556970.06	0.158	1.323	629	569832.73	4558034.17	0.115	12.334
571	566822.07	4557127.16	0.153	1.481	630	569720.94	4558062.50	0.139	12.449
570	566819.22	4557278.42	0.246	1.635	651	569585.69	4558095.70	0.136	12.588
500	566986.78	4557379.22	0.343	1.880	531	569454.57	4558130.22	0.245	12.724
499	567195.45	4557524.59	0.211	2.223	530	569216.77	4558190.02	0.300	12.969
497	567146.60	4557729.31	0.225	2.434	529	568927.44	4558268.50	0.205	13.269
498	567078.64	4557943.46	0.328	2.659	528	568728.31	4558316.95	0.156	13.474
486	566938.69	4558240.45	0.107	2.987	527	568577.27	4558353.94	0.374	13.629
485	566868.00	4558292.42	0.249	3.094	526	568227.41	4558450.98	0.189	14.004
465	566621.47	4558327.20	0.345	3.343	524	568047.48	4558508.25	0.187	14.193
463	566279.96	4558371.87	0.103	3.687	523	567873.63	4558576.48	0.255	14.379
462	566222.51	4558446.90	0.165	3.790	521	567645.11	4558688.67	0.256	14.634
461	566244.61	4558606.10	0.275	3.954	479	567421.46	4558802.79	0.344	14.890
454	566075.21	4558728.23	0.263	4.229	477	567184.55	4559046.46	0.143	15.235
453	566072.70	4558879.26	0.219	4.492	476	567057.93	4559110.24	0.245	15.378
449	566228.81	4559031.61	0.296	4.711	471	566820.72	4559127.07	0.246	15.623
469	566514.61	4558994.90	0.315	5.006	470	566589.95	4559046.61	0.199	15.870
472	566819.72	4558916.42	0.173	5.322	447	566406.05	4559069.29	0.167	16.069
473	566986.79	4558872.21	0.248	5.495	469	566514.61	4558994.90	0.235	16.236
478	567225.24	4558803.74	0.522	5.743	468	566559.21	4558840.45	0.349	16.471
522	567718.71	4558652.98	0.173	6.265	466	566728.37	4558551.71	0.414	16.819
523	567873.63	4558576.48	0.229	6.438	486	566938.69	4558240.45	0.328	17.233
525	568086.88	4558492.50	0.147	6.667	498	567078.64	4557943.46	0.225	17.562
526	568227.41	4558450.98	0.374	6.814	497	567146.60	4557729.31	0.211	17.786
527	568577.27	4558353.94	0.156	7.188	499	567195.45	4557524.59	0.343	17.997
528	568728.31	4558316.95	0.205	7.343	500	566986.78	4557379.22	0.246	18.340
529	568927.44	4558268.50	0.300	7.548	570	566819.22	4557278.42	0.153	18.586
530	569216.77	4558190.02	0.245	7.848	571	566822.07	4557127.16	0.158	18.739
531	569454.57	4558130.22	0.136	8.093	91	566836.97	4556970.06	0.405	18.897
651	569585.69	4558095.70	0.139	8.229	572	567206.99	4556955.46	0.193	19.301
630	569720.94	4558062.50	0.115	8.368	573	567160.18	4556768.26	0.117	19.494
629	569832.73	4558034.17	0.094	8.484	576	567133.85	4556654.05	0.331	19.612
628	569923.71	4558010.91	0.181	8.578	577	566814.42	4556664.72	0.278	19.942
626	570098.46	4557961.88	0.315	8.759	580	566761.55	4556426.97		20.220
59	570342.75	4557803.52	0.137	9.074					
611	570476.21	4557770.48	0.289	9.212					
612	570753.69	4557688.18	0.146	9.501					
609	570743.32	4557542.97	0.198	9.647					
608	570730.60	4557345.24	0.232	9.845					
607	570706.47	4557114.62	0.713	10.077					
606	570418.08	4556976.21	0.401	10.790					

Tablo 3.50. Çorlu 6 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
126	569301.16	4561267.65		0.000	124	571068.40	4557953.56		11.964
566	568628.21	4561168.17	1.317	1.317	621	570982.68	4558069.45	0.211	12.176
565	567645.69	4560572.73	1.225	2.542	638	571239.87	4558302.07	0.462	12.638
564	567309.81	4560201.91	0.503	3.045	637	571093.09	4558300.01	0.148	12.786
549	567192.23	4559814.66	0.424	3.469	636	570973.74	4558276.80	0.122	12.907
551	567140.91	4559577.76	0.252	3.720	633	570621.30	4558376.20	0.371	13.278
553	566955.48	4559372.26	0.315	4.036	632	570479.63	4558390.52	0.142	13.420
474	566856.95	4559230.42	0.173	4.209	631	570339.24	4558390.23	0.140	13.561
470	566589.95	4559046.61	0.331	4.540	627	570138.43	4558109.24	0.411	13.972
447	566406.05	4559069.29	0.199	4.739	626	570098.46	4557961.88	0.195	14.167
469	566514.61	4558994.90	0.167	4.906	628	569923.71	4558010.91	0.181	14.348
472	566819.72	4558916.42	0.315	5.222	629	569832.73	4558034.17	0.094	14.442
473	566986.79	4558872.21	0.173	5.395	630	569720.94	4558062.50	0.115	14.558
478	567225.24	4558803.74	0.248	5.643	651	569585.69	4558095.70	0.139	14.697
522	567718.71	4558652.98	0.522	6.165	531	569454.57	4558130.22	0.136	14.832
523	567873.63	4558576.48	0.173	6.338	530	569216.77	4558190.02	0.245	15.078
525	568086.88	4558492.50	0.229	6.567	529	568927.44	4558268.50	0.300	15.377
526	568227.41	4558450.98	0.147	6.714	528	568728.31	4558316.95	0.205	15.582
527	568577.27	4558353.94	0.374	7.088	527	568577.27	4558353.94	0.156	15.738
528	568728.31	4558316.95	0.156	7.244	526	568227.41	4558450.98	0.374	16.112
529	568927.44	4558268.50	0.205	7.448	524	568047.48	4558508.25	0.189	16.301
530	569216.77	4558190.02	0.300	7.748	523	567873.63	4558576.48	0.187	16.488
531	569454.57	4558130.22	0.245	7.993	521	567645.11	4558688.67	0.255	16.743
651	569585.69	4558095.70	0.136	8.129	479	567421.46	4558802.79	0.256	16.999
630	569720.94	4558062.50	0.139	8.268	477	567184.55	4559046.46	0.344	17.343
629	569832.73	4558034.17	0.115	8.384	476	567057.93	4559110.24	0.143	17.487
628	569923.71	4558010.91	0.094	8.478	475	566993.95	4559236.54	0.162	17.649
626	570098.46	4557961.88	0.181	8.659	552	567130.45	4559514.85	0.343	17.991
627	570138.43	4558109.24	0.410	9.069	550	567199.69	4559764.93	0.265	18.257
631	570339.24	4558390.23	0.411	9.480	564	567309.81	4560201.91	0.474	18.731
632	570479.63	4558390.52	0.140	9.620	565	567645.69	4560572.73	0.503	19.234
633	570621.30	4558376.20	0.142	9.763	126	569301.16	4561267.65	2.259	21.493
634	570600.79	4558213.15	0.200	9.963					
635	570688.87	4558092.81	0.208	10.171					
622	570864.21	4558066.42	0.178	10.349					
621	570982.68	4558069.45	0.119	10.468					
124	571068.40	4557953.56	0.211	10.679					
623	570891.89	4557857.37	0.343	11.022					
620	571313.31	4557719.48	0.456	11.478					
			0.486						

Tablo 3.51. Çorlu 7 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
606	570418.08	4556976.21		0.000	458	565515.08	4558108.80		9.092
598	569734.37	4557058.77	0.692	0.692	459	565578.58	4558191.35	0.104	9.196
597	569676.59	4557067.96	0.059	0.750	460	565641.54	4558269.02	0.100	9.296
596	569514.34	4557118.65	0.171	0.921	456	565802.01	4558538.77	0.316	9.612
599	569487.23	4557323.61	0.233	1.153	455	565878.42	4558630.65	0.119	9.732
600	569630.85	4557493.86	0.292	1.446	452	565961.24	4558748.83	0.144	9.876
53	569662.65	4557329.07	0.232	1.678	453	566072.70	4558879.26	0.177	10.053
601	569765.92	4557273.06	0.120	1.799	449	566228.81	4559031.61	0.219	10.272
602	569963.92	4557287.51	0.636	2.435	469	566514.61	4558994.90	0.296	10.567
604	570065.89	4557546.70	0.279	2.714	468	566559.21	4558840.45	0.235	10.802
605	570125.63	4557749.18	0.211	2.925	466	566728.37	4558551.71	0.811	11.613
626	570098.46	4557961.88	0.268	3.194	484	567062.95	4558469.90	0.344	11.957
628	569923.71	4558010.91	0.181	3.375	483	567250.06	4558424.88	0.192	12.150
629	569832.73	4558034.17	0.094	3.469	482	567327.18	4558404.81	0.080	12.229
630	569720.94	4558062.50	0.115	3.585	481	567461.97	4558372.52	0.139	12.368
651	569585.69	4558095.70	0.139	3.724	37	567617.23	4558354.41	0.156	12.524
531	569454.57	4558130.22	0.136	3.859	505	567785.33	4558359.58	0.168	12.692
530	569216.77	4558190.02	0.245	4.105	507	567892.01	4558360.99	0.107	12.799
529	568927.44	4558268.50	0.300	4.404	508	567982.29	4558362.43	0.090	12.889
528	568728.31	4558316.95	0.205	4.609	509	568098.98	4558364.59	0.117	13.006
527	568577.27	4558353.94	0.156	4.765	510	568229.39	4558368.91	0.130	13.137
510	568229.39	4558368.91	0.351	5.116	527	568577.27	4558353.94	0.351	13.487
508	567982.29	4558362.43	0.247	5.363	528	568728.31	4558316.95	0.156	13.643
507	567892.01	4558360.99	0.090	5.453	529	568927.44	4558268.50	0.205	13.848
505	567785.33	4558359.58	0.107	5.560	530	569216.77	4558190.02	0.300	14.148
504	567673.59	4558357.43	0.112	5.672	531	569454.57	4558130.22	0.245	14.393
481	567461.97	4558372.52	0.213	5.884	651	569585.69	4558095.70	0.136	14.528
482	567327.18	4558404.81	0.139	6.023	630	569720.94	4558062.50	0.139	14.668
483	567250.06	4558424.88	0.080	6.103	629	569832.73	4558034.17	0.115	14.783
484	567062.95	4558469.90	0.192	6.295	628	569923.71	4558010.91	0.094	14.877
467	566793.65	4558535.50	0.277	6.572	626	570098.46	4557961.88	0.181	15.058
454	566075.21	4558728.23	0.744	7.317	605	570125.63	4557749.18	0.268	15.327
452	565961.24	4558748.83	0.130	7.446	604	570065.89	4557546.70	0.211	15.538
455	565878.42	4558630.65	0.144	7.591	602	569963.92	4557287.51	0.279	15.817
456	565802.01	4558538.77	0.119	7.710	601	569765.92	4557273.06	0.251	16.068
460	565641.54	4558269.02	0.316	8.026	53	569662.65	4557329.07	0.120	16.189
459	565578.58	4558191.35	0.100	8.126	600	569630.85	4557493.86	0.232	16.421
458	565515.08	4558108.80	0.104	8.230	54	569496.27	4557397.83	0.218	16.639
457	565278.24	4557748.96	0.431	8.661	520	569351.93	4557375.37	0.176	16.815
			0.431		595	569330.24	4557190.94	0.293	17.108
					596	569514.34	4557118.65	0.198	17.306
					597	569676.59	4557067.96	0.171	17.476
					598	569734.37	4557058.77	0.059	17.535
					606	570418.08	4556976.21	0.692	18.227

Tablo 3.52. Çorlu 8 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
606	570418.08	4556976.21		0.000	425	564126.40	4562178.11		10.650
			0.854					0.319	
602	569963.92	4557287.51		0.854	428	563983.68	4561935.89		10.969
			0.279					0.190	
604	570065.89	4557546.70		1.133	429	563864.33	4561787.77		11.159
			0.211					0.438	
605	570125.63	4557749.18		1.344	427	564181.82	4561708.21		11.597
			0.268					0.044	
626	570098.46	4557961.88		1.613	426	564209.37	4561742.21		11.640
			0.181					0.370	
628	569923.71	4558010.91		1.794	10	564318.68	4562019.18		12.011
			0.094					0.195	
629	569832.73	4558034.17		1.888	420	564466.87	4561891.73		12.206
			0.115					0.326	
630	569720.94	4558062.50		2.003	423	564718.57	4561684.46		12.532
			0.139					0.257	
651	569585.69	4558095.70		2.143	438	564897.76	4561501.78		12.789
			0.136					0.063	
531	569454.57	4558130.22		2.278	439	564931.72	4561448.98		12.852
			0.245					0.215	
530	569216.77	4558190.02		2.524	440	565032.92	4561260.98		13.067
			0.300					0.508	
529	568927.44	4558268.50		2.823	442	565135.41	4560764.26		13.575
			0.205					0.943	
528	568728.31	4558316.95		3.028	443	565630.42	4560065.42		14.518
			0.156					1.013	
527	568577.27	4558353.94		3.184	444	566136.42	4559244.85		15.530
			0.351					0.046	
510	568229.39	4558368.91		3.535	445	566164.53	4559208.94		15.576
			0.247					0.188	
508	567982.29	4558362.43		3.782	448	566131.96	4559061.07		15.764
			0.090					0.102	
507	567892.01	4558360.99		3.872	449	566228.81	4559031.61		15.865
			0.040					0.296	
506	567851.55	4558360.63		3.912	469	566514.61	4558994.90		16.161
			0.178					0.235	
504	567673.59	4558357.43		4.090	468	566559.21	4558840.45		16.396
			0.213					0.349	
481	567461.97	4558372.52		4.303	466	566728.37	4558551.71		16.744
			0.139					0.344	
482	567327.18	4558404.81		4.442	484	567062.95	4558469.90		17.089
			0.080					0.192	
483	567250.06	4558424.88		4.522	483	567250.06	4558424.88		17.281
			0.192					0.080	
484	567062.95	4558469.90		4.714	482	567327.18	4558404.81		17.361
			0.277					0.139	
467	566793.65	4558535.50		4.991	481	567461.97	4558372.52		17.500
			0.744					0.156	
454	566075.21	4558728.23		5.735	37	567617.23	4558354.41		17.656
			0.263					0.168	
453	566072.70	4558879.26		5.998	505	567785.33	4558359.58		17.824
			0.219					0.107	
449	566228.81	4559031.61		6.217	507	567892.01	4558360.99		17.931
			0.200					0.090	
447	566406.05	4559069.29		6.417	508	567982.29	4558362.43		18.021
			0.180					0.117	
446	566258.12	4559172.49		6.597	509	568098.98	4558364.59		18.138
			0.102					0.130	
445	566164.53	4559208.94		6.699	510	568229.39	4558368.91		18.268
			0.046					0.351	
444	566136.42	4559244.85		6.744	527	568577.27	4558353.94		18.619
			1.013					0.156	
443	565630.42	4560065.42		7.757	528	568728.31	4558316.95		18.775
			0.943					0.205	
442	565135.41	4560764.26		8.700	529	568927.44	4558268.50		18.980
			0.440					0.300	
441	565053.04	4561195.92		9.139	530	569216.77	4558190.02		19.279
			0.283					0.245	
439	564931.72	4561448.98		9.423	531	569454.57	4558130.22		19.525
			0.063					0.136	
438	564897.76	4561501.78		9.485	651	569585.69	4558095.70		19.660
			0.257					0.139	
423	564718.57	4561684.46		9.743	630	569720.94	4558062.50		19.799
			0.326					0.115	
420	564466.87	4561891.73		10.069	629	569832.73	4558034.17		19.915
			0.195					0.094	
10	564318.68	4562019.18		10.264	628	569923.71	4558010.91		20.009
			0.249					0.181	
425	564126.40	4562178.11		10.514	626	570098.46	4557961.88		20.190
			0.068					0.268	
424	564075.04	4562222.91		10.582	605	570125.63	4557749.18		20.459
			0.068					0.211	
					604	570065.89	4557546.70		20.670
								0.279	
					602	569963.92	4557287.51		20.949
								0.854	
					606	570418.08	4556976.21		21.803

Tablo 3.53. Çorlu 9 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
606	570418.08	4556976.21		0.000	448	566131.96	4559061.07	0.102	7.674
598	569734.37	4557058.77	0.692	0.692	449	566228.81	4559031.61	0.296	7.776
597	569676.59	4557067.96	0.059	0.750	469	566514.61	4558994.90	0.315	8.072
596	569514.34	4557118.65	0.171	0.921	472	566819.72	4558916.42	0.173	8.387
599	569487.23	4557323.61	0.233	1.153	473	566986.79	4558872.21	0.248	8.560
600	569630.85	4557493.86	0.292	1.446	478	567225.24	4558803.74	0.522	8.809
53	569662.65	4557329.07	0.232	1.678	522	567718.71	4558652.98	0.173	9.330
601	569765.92	4557273.06	0.120	1.799	523	567873.63	4558576.48	0.229	9.503
602	569963.92	4557287.51	0.636	2.435	525	568086.88	4558492.50	0.147	9.733
604	570065.89	4557546.70	0.279	2.714	526	568227.41	4558450.98	0.374	9.879
605	570125.63	4557749.18	0.211	2.925	527	568577.27	4558353.94	0.156	10.253
626	570098.46	4557961.88	0.268	3.194	528	568728.31	4558316.95	0.205	10.409
628	569923.71	4558010.91	0.181	3.375	529	568927.44	4558268.50	0.300	10.614
629	569832.73	4558034.17	0.094	3.469	530	569216.77	4558190.02	0.245	10.914
630	569720.94	4558062.50	0.115	3.585	531	569454.57	4558130.22	0.136	11.159
651	569585.69	4558095.70	0.139	3.724	651	569585.69	4558095.70	0.139	11.294
531	569454.57	4558130.22	0.136	3.859	630	569720.94	4558062.50	0.115	11.434
530	569216.77	4558190.02	0.245	4.105	629	569832.73	4558034.17	0.094	11.549
529	568927.44	4558268.50	0.300	4.404	628	569923.71	4558010.91	0.181	11.643
528	568728.31	4558316.95	0.205	4.609	626	570098.46	4557961.88	0.268	11.824
527	568577.27	4558353.94	0.156	4.765	605	570125.63	4557749.18	0.211	12.093
526	568227.41	4558450.98	0.374	5.139	604	570065.89	4557546.70	0.620	12.304
524	568047.48	4558508.25	0.189	5.328	600	569630.85	4557493.86	0.218	12.924
523	567873.63	4558576.48	0.187	5.515	54	569496.27	4557397.83	0.180	13.141
521	567645.11	4558688.67	0.255	5.770	53	569662.65	4557329.07	0.120	13.321
479	567421.46	4558802.79	0.256	6.026	601	569765.92	4557273.06	0.934	13.442
477	567184.55	4559046.46	0.344	6.371	606	570418.08	4556976.21		14.376
476	567057.93	4559110.24	0.143	6.514					
471	566820.72	4559127.07	0.245	6.759					
470	566589.95	4559046.61	0.246	7.005					
447	566406.05	4559069.29	0.199	7.204					
446	566258.12	4559172.49	0.180	7.385					
445	566164.53	4559208.94	0.102	7.487					
			0.188						

Tablo 3.54. Çorlu10-A numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
606	570418.08	4556976.21		0.000	554	567573.65	4559719.69		8.035
			0.692					0.208	
598	569734.37	4557058.77		0.692	548	567440.57	4559687.98		8.243
			0.059					0.162	
597	569676.59	4557067.96		0.750	547	567544.80	4559564.33		8.405
			0.171					0.233	
596	569514.34	4557118.65		0.921	546	567609.37	4559348.23		8.638
			0.233					0.051	
599	569487.23	4557323.61		1.153	545	567641.50	4559308.13		8.689
			0.292					0.077	
600	569630.85	4557493.86		1.446	544	567690.50	4559249.28		8.765
			0.232					0.281	
53	569662.65	4557329.07		1.678	543	567711.84	4558978.41		9.046
			0.120					0.097	
601	569765.92	4557273.06		1.799	42	567762.49	4558895.95		9.143
			0.636					0.116	
602	569963.92	4557287.51		2.435	542	567772.68	4558780.73		9.259
			0.279					0.060	
604	570065.89	4557546.70		2.714	662	567796.30	4558727.05		9.318
			0.211					0.392	
605	570125.63	4557749.18		2.925	521	567645.11	4558688.67		9.710
			0.268					0.082	
626	570098.46	4557961.88		3.194	522	567718.71	4558652.98		9.792
			0.181					0.173	
628	569923.71	4558010.91		3.375	523	567873.63	4558576.48		9.965
			0.094					0.229	
629	569832.73	4558034.17		3.469	525	568086.88	4558492.50		10.194
			0.115					0.147	
630	569720.94	4558062.50		3.585	526	568227.41	4558450.98		10.341
			0.139					0.374	
651	569585.69	4558095.70		3.724	527	568577.27	4558353.94		10.715
			0.136					0.156	
531	569454.57	4558130.22		3.859	528	568728.31	4558316.95		10.870
			0.245					0.205	
530	569216.77	4558190.02		4.105	529	568927.44	4558268.50		11.075
			0.300					0.300	
529	568927.44	4558268.50		4.404	530	569216.77	4558190.02		11.375
			0.205					0.245	
528	568728.31	4558316.95		4.609	531	569454.57	4558130.22		11.620
			0.156					0.136	
527	568577.27	4558353.94		4.765	651	569585.69	4558095.70		11.756
			0.374					0.139	
526	568227.41	4558450.98		5.139	630	569720.94	4558062.50		11.895
			0.189					0.115	
524	568047.48	4558508.25		5.328	629	569832.73	4558034.17		12.010
			0.187					0.094	
523	567873.63	4558576.48		5.515	628	569923.71	4558010.91		12.104
			0.277					0.181	
541	567861.27	4558738.15		5.792	626	570098.46	4557961.88		12.286
			0.205					0.268	
540	568020.63	4558866.75		5.997	605	570125.63	4557749.18		12.554
			0.091					0.211	
539	568104.47	4558898.02		6.089	604	570065.89	4557546.70		12.765
			0.186					0.620	
538	568246.60	4559008.43		6.274	600	569630.85	4557493.86		13.385
			0.252					0.218	
563	568352.82	4559235.63		6.527	54	569496.27	4557397.83		13.603
			0.282					0.180	
562	568526.80	4559428.16		6.809	53	569662.65	4557329.07		13.783
			0.071					0.120	
561	568561.47	4559489.86		6.880	601	569765.92	4557273.06		13.903
			0.156					0.934	
560	568542.66	4559591.34		7.035	606	570418.08	4556976.21		14.837
			0.126						
559	568429.06	4559646.42		7.161					
			0.169						
558	568269.13	4559694.40		7.330					
			0.165						
557	568107.19	4559666.07		7.495					
			0.171						
556	567938.67	4559685.07		7.666					
			0.163						
555	567777.69	4559703.65		7.829					
			0.206						

Tablo 3.55 Çorlu 10-B numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
606	570418.08	4556976.21	0.692	0.000	556	567938.67	4559685.07	0.171	7.390
598	569734.37	4557058.77	0.059	0.692	557	568107.19	4559666.07	0.165	7.561
597	569676.59	4557067.96	0.171	0.750	558	568269.13	4559694.40	0.169	7.726
596	569514.34	4557118.65	0.233	0.921	559	568429.06	4559646.42	0.126	7.895
599	569487.23	4557323.61	0.292	1.153	560	568542.66	4559591.34	0.156	8.021
600	569630.85	4557493.86	0.232	1.446	561	568561.47	4559489.86	0.071	8.177
53	569662.65	4557329.07	0.120	1.678	562	568526.80	4559428.16	0.282	8.247
601	569765.92	4557273.06	0.636	1.799	563	568352.82	4559235.63	0.252	8.530
602	569963.92	4557287.51	0.279	2.435	538	568246.60	4559008.43	0.186	8.782
604	570065.89	4557546.70	0.211	2.714	539	568104.47	4558898.02	0.091	8.967
605	570125.63	4557749.18	0.268	2.925	540	568020.63	4558866.75	0.205	9.059
626	570098.46	4557961.88	0.181	3.194	541	567861.27	4558738.15	0.290	9.264
628	569923.71	4558010.91	0.094	3.375	521	567645.11	4558688.67	0.237	9.554
629	569832.73	4558034.17	0.115	3.469	522	567718.71	4558652.98	0.173	9.792
630	569720.94	4558062.50	0.139	3.585	523	567873.63	4558576.48	0.229	9.965
651	569585.69	4558095.70	0.136	3.724	525	568086.88	4558492.50	0.147	10.194
531	569454.57	4558130.22	0.245	3.859	526	568227.41	4558450.98	0.374	10.341
530	569216.77	4558190.02	0.300	4.105	527	568577.27	4558353.94	0.156	10.715
529	568927.44	4558268.50	0.205	4.404	528	568728.31	4558316.95	0.205	10.870
528	568728.31	4558316.95	0.156	4.609	529	568927.44	4558268.50	0.300	11.075
527	568577.27	4558353.94	0.374	4.765	530	569216.77	4558190.02	0.245	11.375
526	568227.41	4558450.98	0.189	5.139	531	569454.57	4558130.22	0.136	11.620
524	568047.48	4558508.25	0.187	5.328	651	569585.69	4558095.70	0.139	11.756
523	567873.63	4558576.48	0.223	5.515	630	569720.94	4558062.50	0.115	11.895
662	567796.30	4558727.05	0.060	5.738	629	569832.73	4558034.17	0.094	12.010
542	567772.68	4558780.73	0.116	5.797	628	569923.71	4558010.91	0.181	12.104
42	567762.49	4558895.95	0.097	5.913	626	570098.46	4557961.88	0.268	12.286
543	567711.84	4558978.41	0.281	6.010	605	570125.63	4557749.18	0.211	12.554
544	567690.50	4559249.28	0.077	6.291	604	570065.89	4557546.70	0.620	12.765
545	567641.50	4559308.13	0.051	6.367	600	569630.85	4557493.86	0.218	13.385
546	567609.37	4559348.23	0.233	6.419	54	569496.27	4557397.83	0.180	13.603
547	567544.80	4559564.33	0.162	6.651	53	569662.65	4557329.07	0.120	13.783
548	567440.57	4559687.98	0.208	6.814	601	569765.92	4557273.06	0.934	13.903
554	567573.65	4559719.69	0.206	7.022	606	570418.08	4556976.21		14.837
555	567777.69	4559703.65	0.163	7.227					

Tablo 3.56 Çorlu 13 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
469	566514.61	4558994.90	0.235	0.000	141	574481.23	4555699.96	0.840	19.812
468	566559.21	4558840.45	0.349	0.235	658	573871.79	4556260.26	0.685	20.652
466	566728.37	4558551.71	0.344	0.583	657	573245.63	4556538.42	0.317	21.337
484	567062.95	4558469.90	0.192	0.928	656	572955.73	4556667.51	0.206	21.655
483	567250.06	4558424.88	0.080	1.120	655	572769.59	4556756.20	0.394	21.861
482	567327.18	4558404.81	0.139	1.200	654	572415.98	4556930.48	0.503	22.255
481	567461.97	4558372.52	0.213	1.339	652	571962.62	4557147.74	0.294	22.758
504	567673.59	4558357.43	0.112	1.551	614	571697.34	4557275.08	0.253	23.052
505	567785.33	4558359.58	0.107	1.663	615	571471.98	4557390.64	0.170	23.305
507	567892.01	4558360.99	0.090	1.770	617	571323.23	4557473.84	0.278	23.476
508	567982.29	4558362.43	0.117	1.860	619	571087.69	4557622.20	0.735	23.754
509	568098.98	4558364.59	0.130	1.977	624	570454.93	4557864.35	0.146	24.489
510	568229.39	4558368.91	0.351	2.107	625	570313.88	4557900.62	0.224	24.635
527	568577.27	4558353.94	0.156	2.458	626	570098.46	4557961.88	0.181	24.859
528	568728.31	4558316.95	0.205	2.614	628	569923.71	4558010.91	0.094	25.040
529	568927.44	4558268.50	0.300	2.818	629	569832.73	4558034.17	0.115	25.134
530	569216.77	4558190.02	0.245	3.118	630	569720.94	4558062.50	0.139	25.249
531	569454.57	4558130.22	0.136	3.363	651	569585.69	4558095.70	0.136	25.389
651	569585.69	4558095.70	0.139	3.499	531	569454.57	4558130.22	0.245	25.524
630	569720.94	4558062.50	0.115	3.638	530	569216.77	4558190.02	0.300	25.769
629	569832.73	4558034.17	0.094	3.754	529	568927.44	4558268.50	0.205	26.069
628	569923.71	4558010.91	0.181	3.848	528	568728.31	4558316.95	0.156	26.274
626	570098.46	4557961.88	0.224	4.029	527	568577.27	4558353.94	0.351	26.430
625	570313.88	4557900.62	0.146	4.253	510	568229.39	4558368.91	0.247	26.780
624	570454.93	4557864.35	0.735	4.399	508	567982.29	4558362.43	0.090	27.028
619	571087.69	4557622.20	0.138	5.133	507	567892.01	4558360.99	0.040	27.118
618	571202.43	4557545.31	0.311	5.271	506	567851.55	4558360.63	0.234	27.158
615	571471.98	4557390.64	0.253	5.582	37	567617.23	4558354.41	0.156	27.393
614	571697.34	4557275.08	0.392	5.835	481	567461.97	4558372.52	0.139	27.549
653	572049.63	4557103.17	0.405	6.227	482	567327.18	4558404.81	0.080	27.688
654	572415.98	4556930.48	0.394	6.633	483	567250.06	4558424.88	0.192	27.767
655	572769.59	4556756.20	0.206	7.027	484	567062.95	4558469.90	0.277	27.960
656	572955.73	4556667.51	0.317	7.233	467	566793.65	4558535.50	0.744	28.237
657	573245.63	4556538.42	0.685	7.550	454	566075.21	4558728.23	0.263	28.981
658	573871.79	4556260.26	0.840	8.236	453	566072.70	4558879.26	0.219	29.244
141	574481.23	4555699.96	5.564	9.076	449	566228.81	4559031.61	0.296	29.462
661	576456.98	4555276.26	5.172	14.640	469	566514.61	4558994.90		29.758

Tablo 3.57. Çorlu14 numaralı hat durak bilgileri

DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE	DURAK KODU	X-KOORD.	Y-KOORD.	ARA UZAKLIK	TOPLAM MESAFE
663	565467.91	4562906.41		0.000	437	564615.39	4561550.01		4.727
664	564795.77	4563140.97	1.377	1.377	423	564718.57	4561684.46	0.195	4.923
405	564511.44	4562745.39	0.607	1.984	438	564897.76	4561501.78	0.257	5.180
404	564339.39	4562600.92	0.225	2.209	423	564718.57	4561684.46	0.257	5.437
403	564381.87	4562536.31	0.098	2.307	422	564716.26	4561729.33	0.059	5.496
402	564420.33	4562505.72	0.049	2.357	421	564880.67	4561891.10	0.231	5.727
401	564631.33	4562327.89	0.276	2.633	417	564967.22	4562036.74	0.169	5.897
418	564769.09	4562214.93	0.178	2.811	416	565068.15	4562142.10	0.147	6.044
419	564601.25	4562036.81	0.275	3.085	415	565227.34	4562145.55	0.218	6.261
420	564466.87	4561891.73	0.198	3.283	414	565386.67	4561977.04	0.235	6.497
103	564381.11	4561775.26	0.145	3.428	413	565526.89	4562094.37	0.183	6.679
426	564209.37	4561742.21	0.236	3.664	412	565413.98	4562361.77	0.304	6.983
427	564181.82	4561708.21	0.044	3.708	411	565268.05	4562364.39	0.193	7.177
436	564499.68	4561328.11	0.637	4.345	410	565104.09	4562494.62	0.209	7.386
			0.382		409	564961.09	4562614.98	0.187	7.573
					408	564857.60	4562694.97	0.131	7.704
					407	564730.63	4562796.15	0.162	7.866
					406	564657.97	4562851.72	0.091	7.958
					664	564795.77	4563140.97	0.443	8.400
					663	565467.91	4562906.41	1.083	9.483

Bu bölümde Süleymanpaşa ve Çorlu ilçe merkezlerindeki otobüs güzergahları üzerinde yer alan duraklara ilişkin çalışmalara yer verilmiştir. Her iki ilçedeki tüm durakların enlem/boylam verileri dikkate alınarak, bu duraklardan kaç otobüs hattının geçtiği belirlenmiştir. Gelecek dönemde gerçekleştirilecek analizlerde kullanılabilmesi için tüm duraklar VISUM yazılımına işlenmiş ve durakların VISUM koordinatları tablolarda verilmiştir. Ayrıca, tüm otobüs hatları için mevcut güzergahların çalışması yapılmış olup, hat uzunlukları, durak sayıları, duraklardan geçen güzergah sayıları ve duraklar arası mesafeler hesaplanmıştır. Süleymanpaşa ve Çorlu ilçelerindeki otobüs güzergahları için ortalama, en büyük ve en küçük duraklar arası mesafeler ortaya konulmuştur. Oluşturulan bu veriler, bir sonraki dönemde gerçekleştirilecek modelleme çalışmalarına temel teşkil edecektir.

3.2. MEVCUT SORUNLARIN VE YETERSİZLİKLERİN DEĞERLENDİRİLMESİ

3.2.1. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Kent İçi Toplu Taşıma Sistemi Sorunları

Kent içi toplu taşıma sistemlerinin işletme, kurumsallık ve mali yapılarının değerlendirildiği bu bölümde ilçeler tek tek ele alınmış, mevcut yapılar ortaya konarak belirlenen sorunlar özetlenmiştir.

3.2.1.1. Kentiçi taşımacılıkta karşılaşılan sorunlar

Süleymanpaşa

Süleymanpaşa ilçesinde kent içi toplu taşımacılık sisteminde minibüs sistemi ile taşımacılık yapılan sistemde gözlemlenen sorunlar aşağıda maddeler halinde özetlenmiştir.

1. İki farklı toplu taşıma sistemi bulunmakta olup birbirleri ile entegre değildirler.
2. Hat ve güzergah çakışmaları çok fazladır.
3. Minibüslere ait taşıtların bir kısmı eski ve konforsuz olduğu gözlemlenmiştir.
4. Sunulan toplam koltuk kapasitesinin talepten yüksek olması bazı sorunların doğmasına neden olmaktadır. Ayrıca, sunulan koltuk kapasitesinin bazı kooperatiflere ait güzergahlara ihtiyaca göre dağıtılmamış olması, yolcuların sıkışık ve konforsuz bir toplu taşıma sistemini kullanmasına sebep vermesi şikayetleri de beraberinde getirmektedir.
5. Elektronik bilet sistemi tam olarak yaygınlaştırılamamıştır.
6. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
7. Araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
8. Toplu taşıma sistemindeki hem özel sektör hem de idari açıdan kurumsallaşma ve yönetimde yeterli gelişim gözlenmemiştir.
9. Elektronik bilet sisteminden yapılan raporlamalar yetersizdir.
10. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. 65 yaş üstü insanlar minibüs toplu taşıma sisteminden faydalanamamaktadır. Ayrıca, ÖHO'nün bulunmadığı ve sadece minibüs sistemi ile taşımacılık yapılan bazı güzergâhlara ÖHO istenmesi ile ilgili ciddi talepler bulunmaktadır.

11. Minibüs siteminde taşıt fazlalığı bulunduğu, talebin yetersiz olduğu ve sistemin denetlenemez durumda bulunduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca şehir merkezinde bulunan minibüs depolama alanının yeterli kapasitede erişim yolları mevcut olmadığından uygun olmadığı söylenebilir.
12. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı, gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemde gayri-resmi taksi taşımacılığı yapıldığına dair şikâyetlerin varlığı da söz konusudur.

Çorlu

Çorlu ilçesinde kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar aşağıda maddeler halinde özetlenmiştir.

1. Hat çakışmaları çok fazladır.
2. Elektronik bilet sistemi tam olarak yaygınlaştırılamamıştır.
3. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
4. Araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
5. Durak sayısı modern bir toplu taşıma sistemi için oldukça fazla olup teknik analizler ile optimum durak sayısının belirlenmesi gerekmektedir.
6. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı, gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemde gayri-resmi taksi taşımacılığı yapıldığına dair şikâyetlerin varlığı da söz konusudur.

Çerkezköy

Çerkezköy ilçesinde kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar aşağıda maddeler halinde özetlenmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki kooperatifin güzergahı ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiştir.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçe merkezi hariç, ilçeye bağlı mahallelerden Çerkezköy'e taşımacılık yapan minibüs taşıtlarının çoğunlukla eski ve konfordan uzak olduğu gözlemlenmiştir.
8. Bazı mahallelerden ilçe merkezine saat 17'den sonra taşımacılık yapılmadığı gözlemlenmiştir.
9. İlçenin sorunlarından birisi de servis taşımacılığı olup konu hakkında çalışmaların yapılması gerekmektedir.
10. Yeni büyükşehir yasası daha önce Çerkezköy ilçesine bağlı olan Uzunhacı, Karlıköy, Bahçeağıl, Yanıkağıl, Pınarca köyleri ile Karaağaç Beldesinin Kapaklı ilçesine bağlanması toplu taşıma sisteminin entegrasyonu ve güzergahları konusunda ihtilafların doğmasına neden olmaktadır.
11. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı, gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemde gayri-resmi taksi taşımacılığı yapıldığına dair şikâyetlerin varlığı da söz konusudur. Bunlardan başka, birçok taksi duraklarında hak sahiplerinin beklemediği görülmüştür.

Kapaklı

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki kooperatifin güzergahı ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiştir.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtlar oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. Yeni büyükşehir yasası daha önce Çerkezköy ilçesine bağlı olan Uzunhacı, Karlıköy, Bahçeağıl, Yanıkağıl, Pınarca köyleri ile Karaağaç Beldesi'nin Kapaklı İlçesi'ne bağlanması toplu taşıma sisteminin entegrasyonu ve güzergahları konusunda ihtilafların doğmasına neden olmaktadır.
8. İlçede bulunan insanlar toplu taşıma araçları ile doğrudan hastaneye ulaşamamaktadırlar.
9. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.

Malkara

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki kooperatifin güzergahı ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiştir.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtlar oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede bulunan insanlar toplu taşıma araçları ile doğrudan hastaneye ulaşamadığı noktalar bulunmaktadır.
8. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır. Ayrıca, toplu taşıma sistemi ile vatandaşların devlet hastanesine ulaşmadıkları görülmüştür.
9. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin yer yer standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı, gözlemlenmiştir. Bunlardan başka, bir kısım taksi duraklarında hak sahiplerinin beklemediği görülmüştür.

Saray

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki güzergahlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikayetler alınmıştır.

2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
8. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir.

Hayrabolu

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmaktadır.
2. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu söylenebilir.
3. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
4. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
5. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
6. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir.

Şarköy

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki güzergahlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikayetler alınmıştır.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
8. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.

Muratlı

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki güzergahlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikayetler alınmıştır.

2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
4. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
5. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
6. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.

Marmaraereğlisi

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. İlçe merkezinde bir çok hatta güzergahlar ile çakışmakta ve olumsuz durumların ortaya çıkmasına sebep olmaktadır.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
8. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.

9. Marmaraereğlisi'nden Çorlu ilçesine taşımacılık yapan S.S. kooperatifler ile kent merkezinde taşımacılık yapan kooperatiflerin güzergahları çakışmakta olduğundan bu durum olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olmaktadır.

Ergene

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

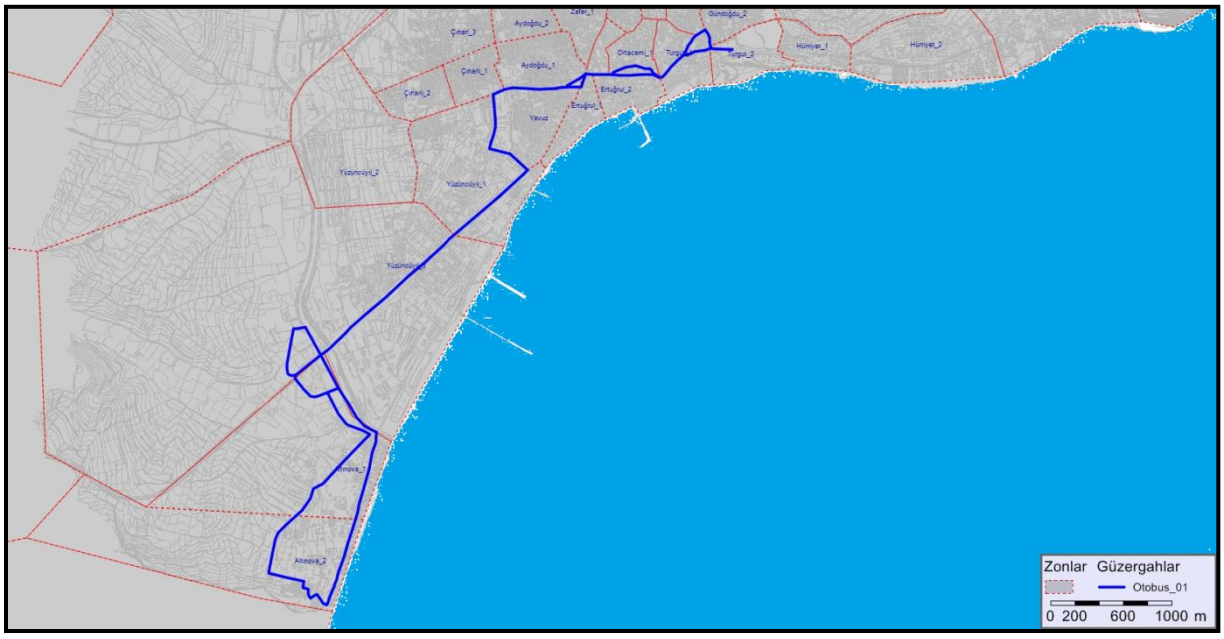
1. İlçe yeni büyük şehir yasası ile kurulduğundan, toplu taşıma anlamında birçok sorun ile karşı karşıyadır. Bu ilçedeki sorunları Çorlu ilçesinden ayırmak olanaksızdır. İlçede yaşayan halk toplu taşıma sistemi ile doğrudan devlet hastanesine ulaşamamaktadır. İlçede ayrıca güzergah çakışmalarından bahsedilebilir. Bu durumda taşımacılar arasında olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olmaktadır.
2. Yapılan hesaplamalara göre ilçeye bağlı minibüs taşımacılığı yapan kooperatiflerin ve şahıslara ait taşıtların koltuk kapasitesinin talepten yüksek olması olumsuz koşulların oluşmasına sebebiyet vermektedir.
3. Taşıtların bir çoğunun oldukça eski, konforsuz olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemi kullanan öğrencilerin güvenliği konusunda velilerin endişeleri olduğundan söz edilmektedir.
4. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
5. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
6. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
7. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
8. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
9. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.
10. Çorlu ilçesine, Ergene ilçesinden taşımacılık yapan S.S.taşımacılık kooperatifleri ile kent merkezinde taşımacılık yapan kooperatiflerin güzergahları çakışmakta olduğundan ve Çorlu ilçesinin önemli noktalarına taşımacılık yapılması da gerekli olması da bazı olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olabilir.

3.2.1.2. Kentiçi taşımacılıkta hat bazlı değerlendirmeler

Süleymanpaşa Özel Halk Otobüsleri

Hat 1

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 1 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.21.'de görülmektedir.



Şekil 3.21. 1 numaralı otobüs hattına ait güzergah

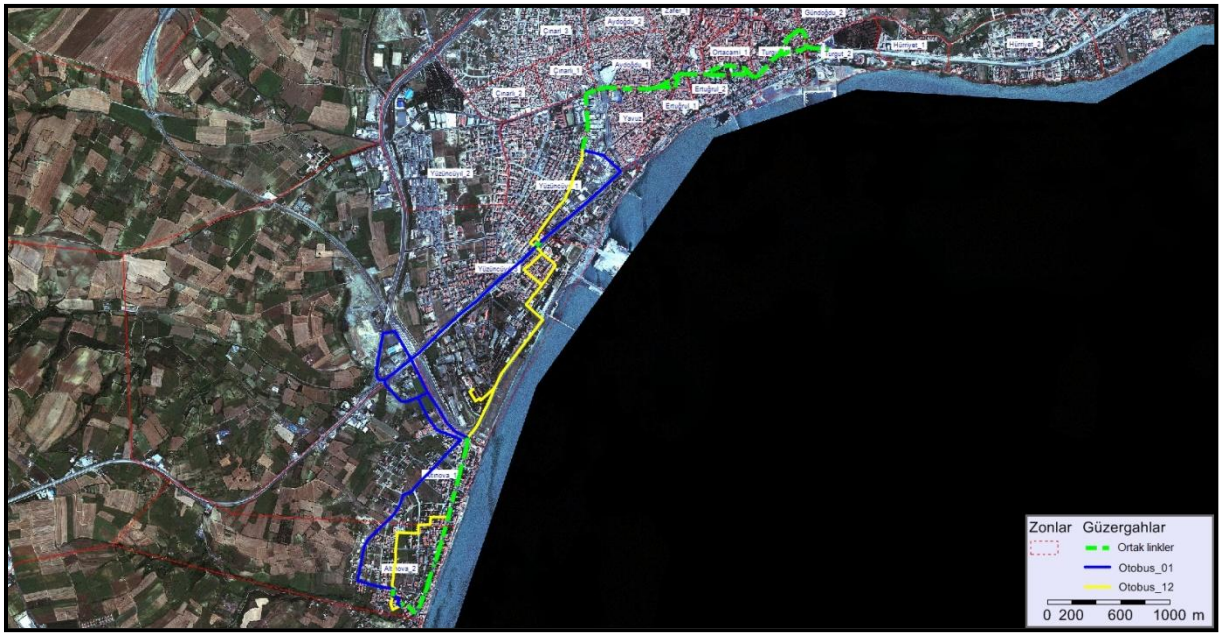
Yaklaşık 17 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 1 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır.

Tarifelere bağlı olarak günde 75 sefer ile Otogar-Altınova Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 3200 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 75 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x75=3750 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Her ne kadar bu değer günlük biniş sayısından fazla olsa da, zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Ayrıca, gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı (20x1.8=36) kadar yolcu taşınması gerekmektedir. 1.8 katsayısı dikkate alındığında günlük 75 sefer için toplam kapasite değeri

36x75=2700 mertebesinde olacaktır. Bu değer zirve saat dışında 1.5 kata kadar düşmektedir (20x1.5=30). Dolayısıyla 1 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

1 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Tekira AVM önünden Atatürk Bulvarına bağlanarak Altınova Mahallesine ulaşan ve sonrasında otogara dönüş yapan bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 17 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır. Hükümet Caddesi üzerinde gün boyu devam eden toplu taşıma servisi yoğunluğu da bu nedenden kaynaklanmaktadır. Kent trafiği ile içiçe hareket eden toplu taşıma seferleri trafik yoğunluğu nedeniyle gecikmeye uğramakta ve şoförler tarifelere uyabilmek için zaman zaman trafik güvenliğini tehlikeye atacak davranışlarda bulunabilmektedir.

1 numaralı otobüs hattının güzergahı özellikle 12 ve 16 numaralı hat güzergahları ile çakışmaktadır. 12 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan Hükümet Caddesi ve Gazi Hasan Paşa Caddesi Şekil 3.22'da verilmiştir.



Şekil 3.22. 1 ve 12 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

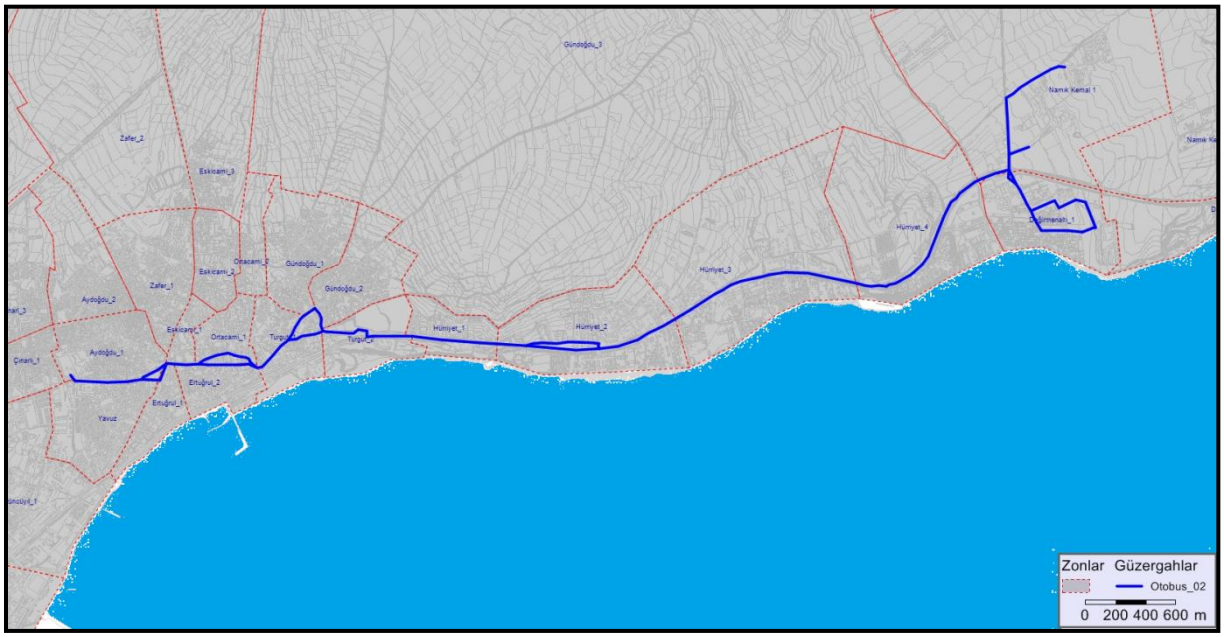
1 ve 16 numaralı hatların güzergahları Atatürk Bulvarı üzerinde çakışmakta olup bu durum Şekil 3.23'de verilmiştir.



Şekil 3.23. 1 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 2

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 2 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.24'de görülmektedir.



Şekil 3.24. 2 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 18 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 2 numaralı otobüs hattında 6 araç ile55-58 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 123 sefer ile Köprübaşı-NKÜ Yurtkur arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 7600 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 123 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x123=6150 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında123 sefer için toplam kapasite değeri 36x123=4428 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 2 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

2 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Tekira AVM önünden dönüş yaparak NKÜ Yurt-Kur mevkiine ulaşan ve sonrasında Otogar'a dönen bir güzergah üzerinden taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 18 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır. Buna ek olarak 3, 11, 14 ve 16 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu hatlarla olan çakışmalar sırasıyla Şekil 3.25-3.28'de görülmektedir.



Şekil 3.25. 2 ve 3 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.26. 2 ve 11 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



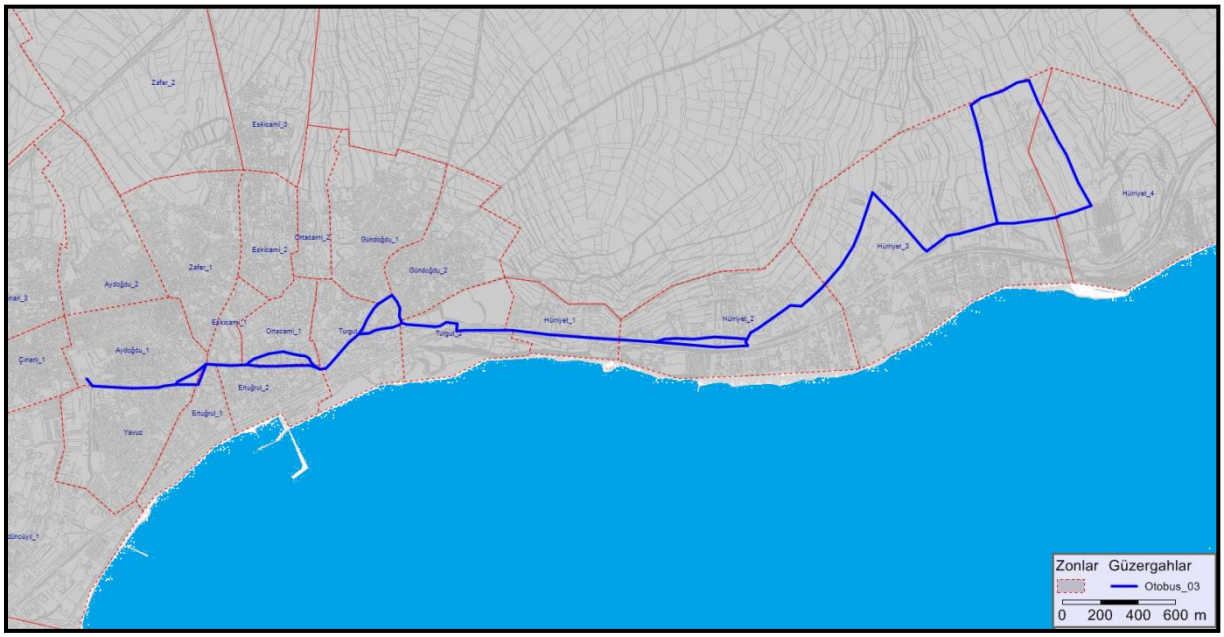
Şekil 3.27. 2 ve 14 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.28. 2 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 3

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 3 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.29'de görülmektedir.



Şekil 3.29. 3 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 14 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 3 numaralı otobüs hattında 6 araç ile 48-60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 119 sefer

ile Köprübaşı-Hürriyet Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 6600 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 119 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x119=5950 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 119 sefer için toplam kapasite değeri 36x119=4284 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 3 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

3 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Tekira AVM önünden dönüş yaparak Hürriyet Mahallesi Müjgan Kalelioğlu Caddesine ulaşan ve sonrasında Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 14 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

Buna ek olarak 2, 11, 13 ve 16 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu hatlarla olan çakışmalar sırasıyla Şekil 3.30-3.33'de görülmektedir.



Şekil 3.30. 3 ve 2 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.31. 3 ve 11 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



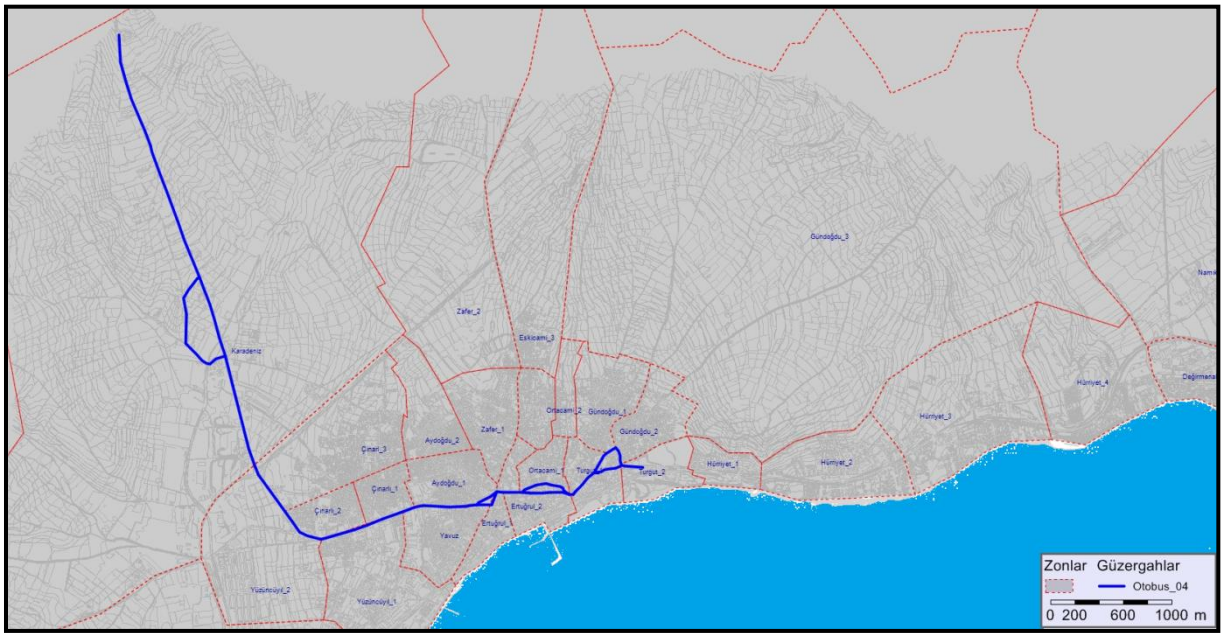
Şekil 3.32. 3 ve 13 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.33. 3 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 4

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 4 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.34'de görülmektedir.

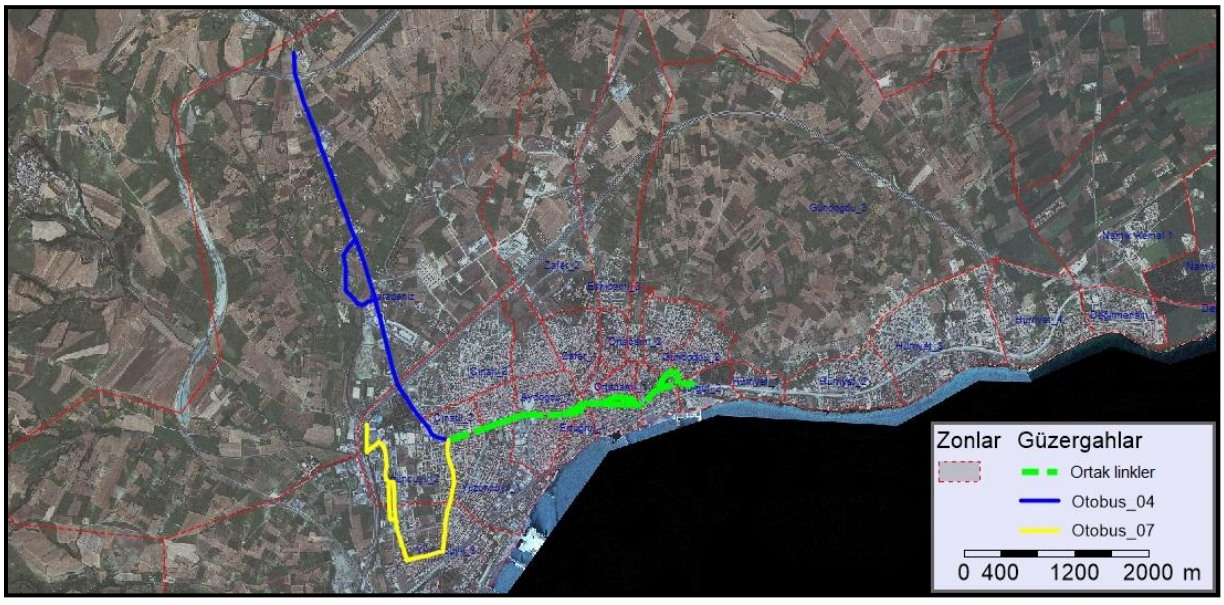


Şekil 3.34. 4 numaralı otobüs hattına ait güzergah

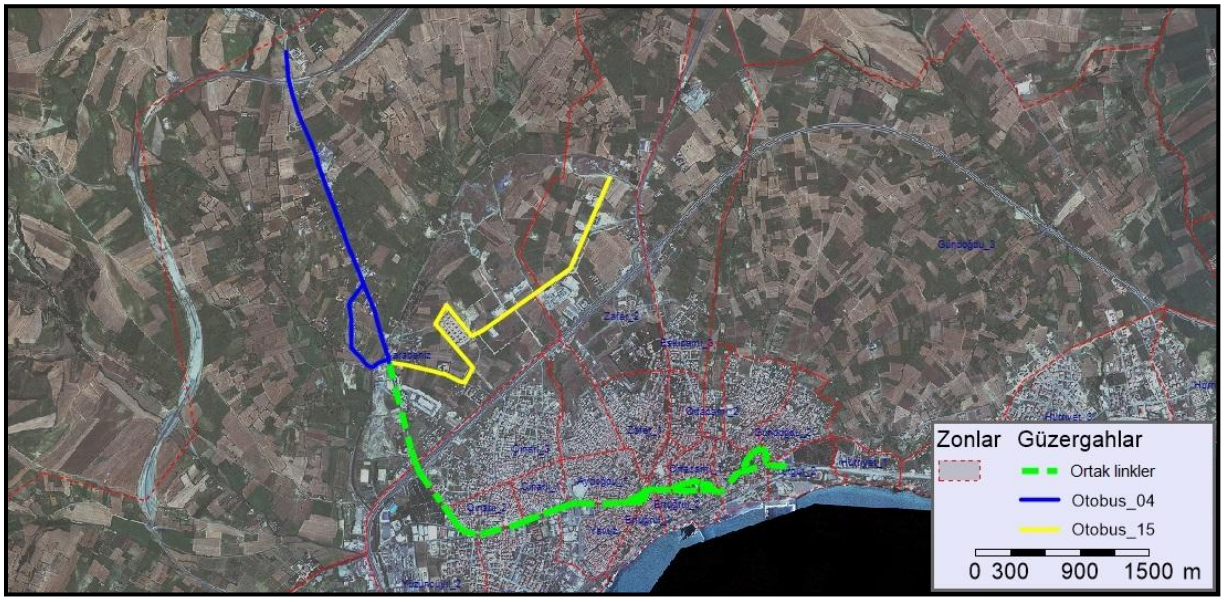
Yaklaşık 16 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 4 numaralı otobüs hattında 2 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 30 sefer ile Otogar-Huzurevi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 800 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 30 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x30=1500 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 30 sefer için toplam kapasite değeri 36x30=1080 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 4 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasitelerinin yeterli olduğu değerlendirilmektedir.

4 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve Hayrabolu caddesine dönüş yaparak Karadeniz Mahallesindeki Huzurevi'ne ulaşan ve sonrasında Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 16 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

Buna ek olarak 7 ve 15 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu hatlarla olan çakışmalar sırasıyla Şekil 3.35 ve 3.36'da görülmektedir.



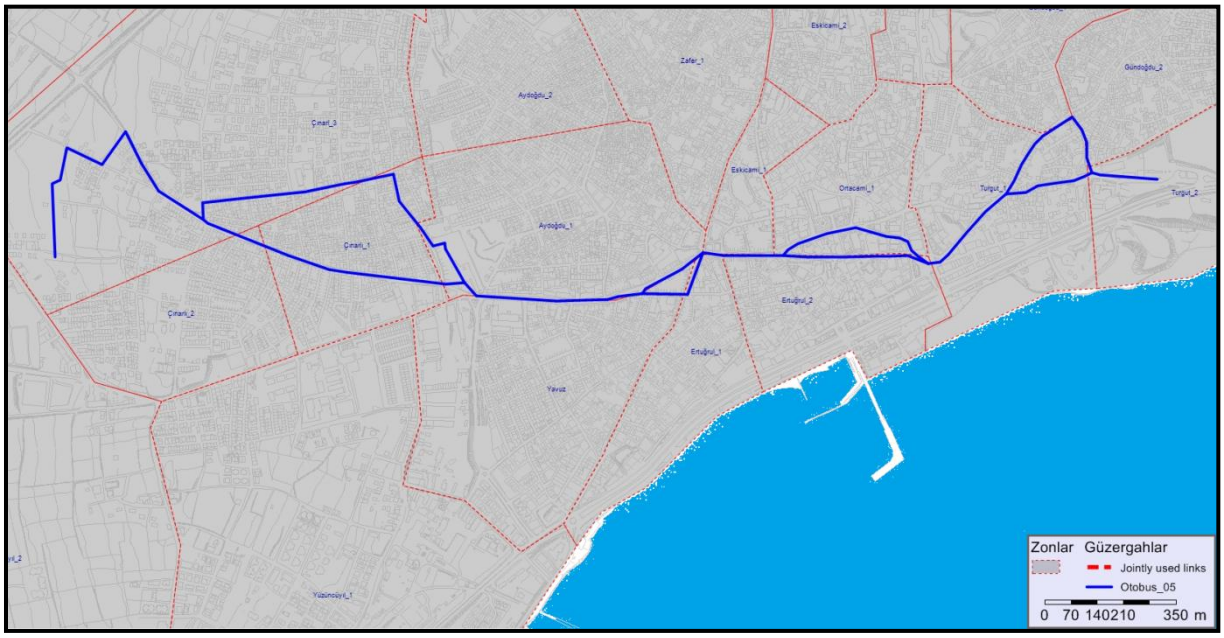
Şekil 3.35. 4 ve 7 numaralı otobüs hatlarının güzergâhları



Şekil 3.36. 4 ve 15 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 5

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 5 numaralı hatta ilişkin güzergâh Şekil 3.37'de görülmektedir.



Şekil 3.37. 5 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 8 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 5 numaralı otobüs hattında 3 araç ile 50 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 42 sefer ile

Otogar-Çınarlı Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 1000 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 42 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x42=2100 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 42 sefer için toplam kapasite değeri 36x42=1512 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 5 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasitelerinin yeterli olduğu değerlendirilmektedir.Yaklaşık 8 km'lik güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

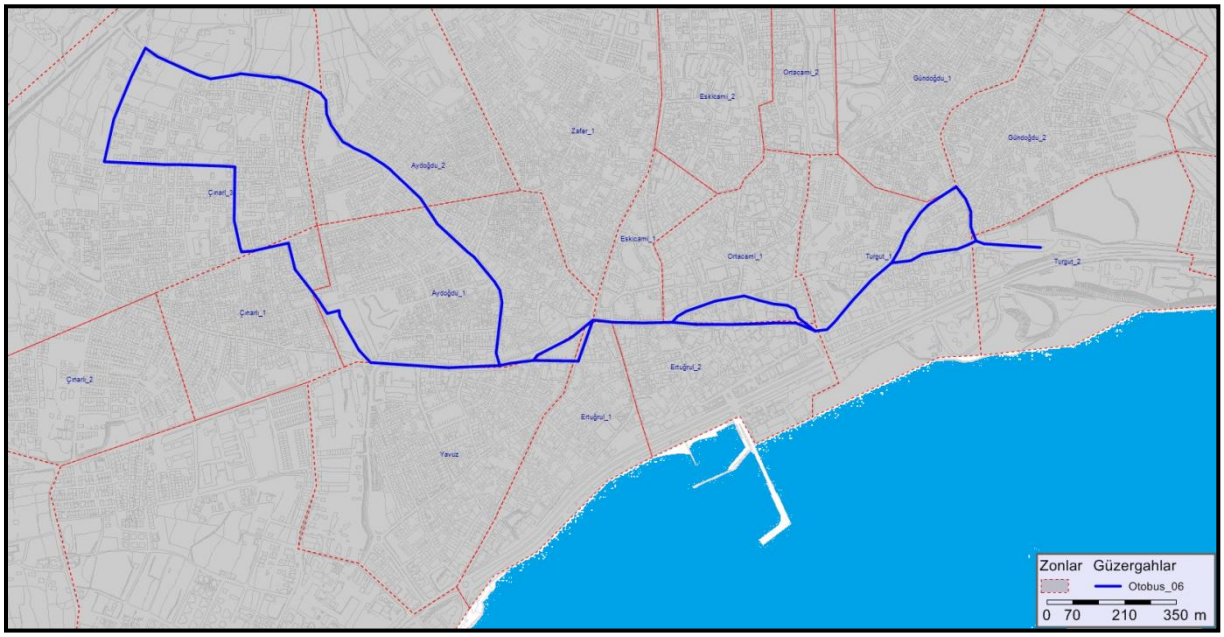
Buna ek olarak 6 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu yol kesimleri Şekil 3.38'de görülmektedir.



Şekil 3.38. 5 ve 6 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 6

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 6 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.39'de görülmektedir.



Şekil 3.39. 6 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 7 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 6 numaralı otobüs hattında 3 araç ile 30-50 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 25 sefer ile Otogar-Çınarlı Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 300 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 25 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x25=1250 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 25 sefer için toplam kapasite değeri 36x25=900 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 6 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasitelerinin yeterli olduğu değerlendirilmektedir. Yaklaşık 7 km'lik güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

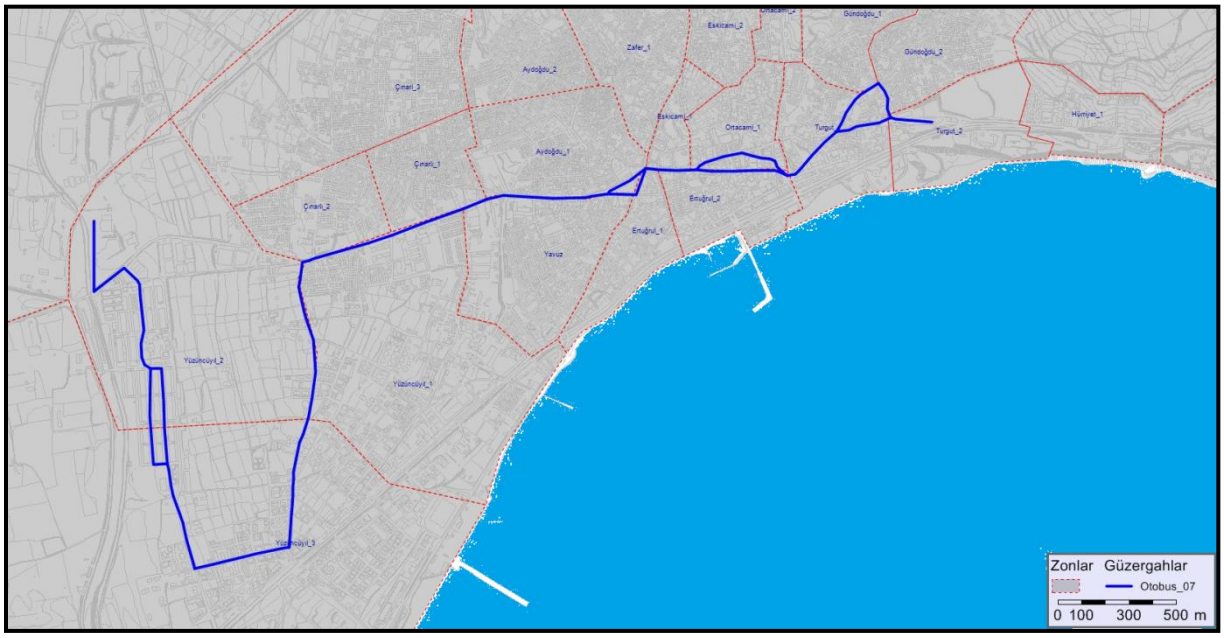
Buna ek olarak 5 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu yol kesimleri Şekil 3.40'de görülmektedir.



Şekil 3.40. 6 ve 5 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 7

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 7 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.41 görülmektedir.



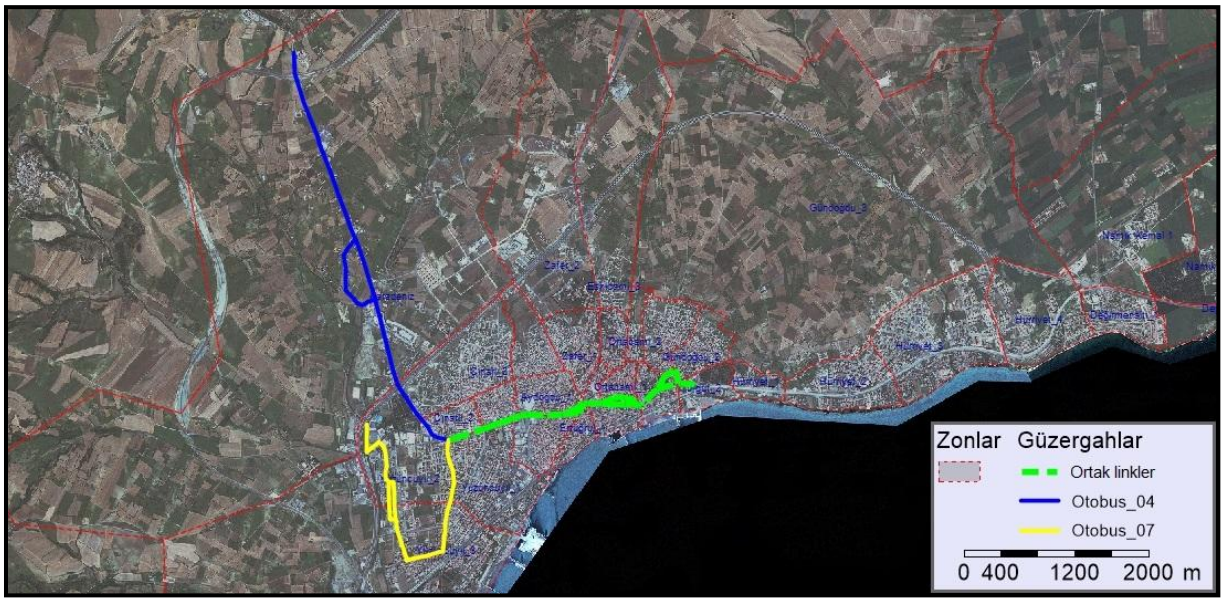
Şekil 3.41. 7 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 13 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 7 numaralı otobüs hattında 6 araç ile 55-60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 128 sefer

ile Otogar-Sanayi Sitesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 7200 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 128 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x128=6400 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 128 sefer için toplam kapasite değeri 36x128=4608 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 7 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

7 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Uğur Mumcu ve Sanayi Caddeleri üzerinden Sanayi Sitesi'ne ulaştıktan sonra tekrar Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 13 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

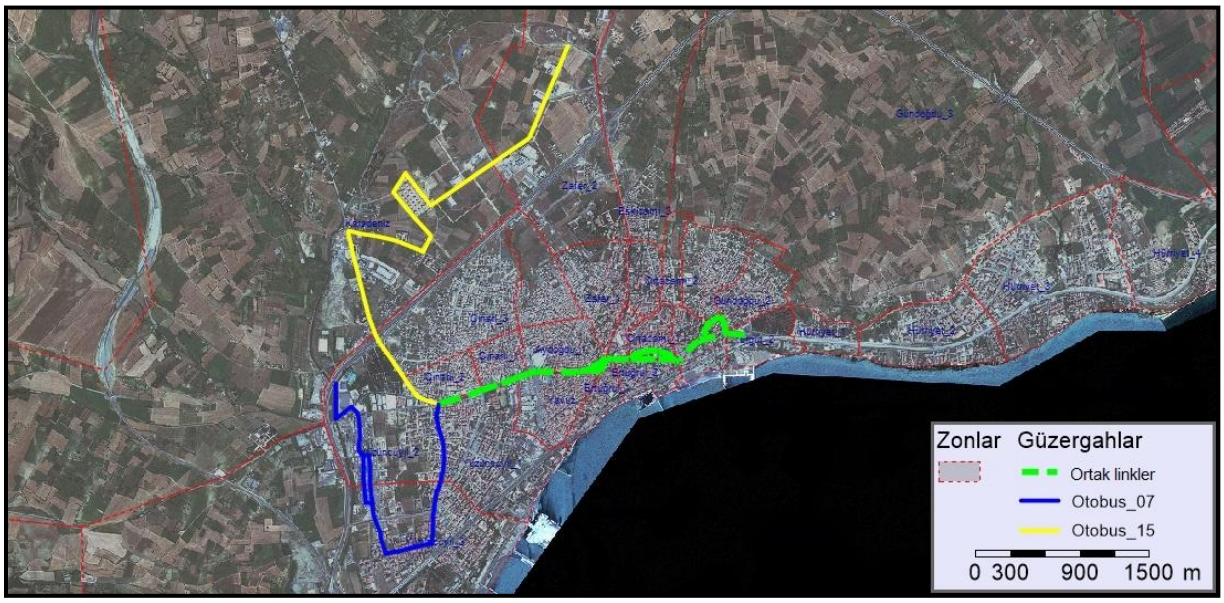
Buna ek olarak 4, 8 ve 15 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. Söz konusu hatlarla olan çakışmalar sırasıyla Şekil 3.42-3.44'de görülmektedir.



Şekil 3.42. 7 ve 4 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



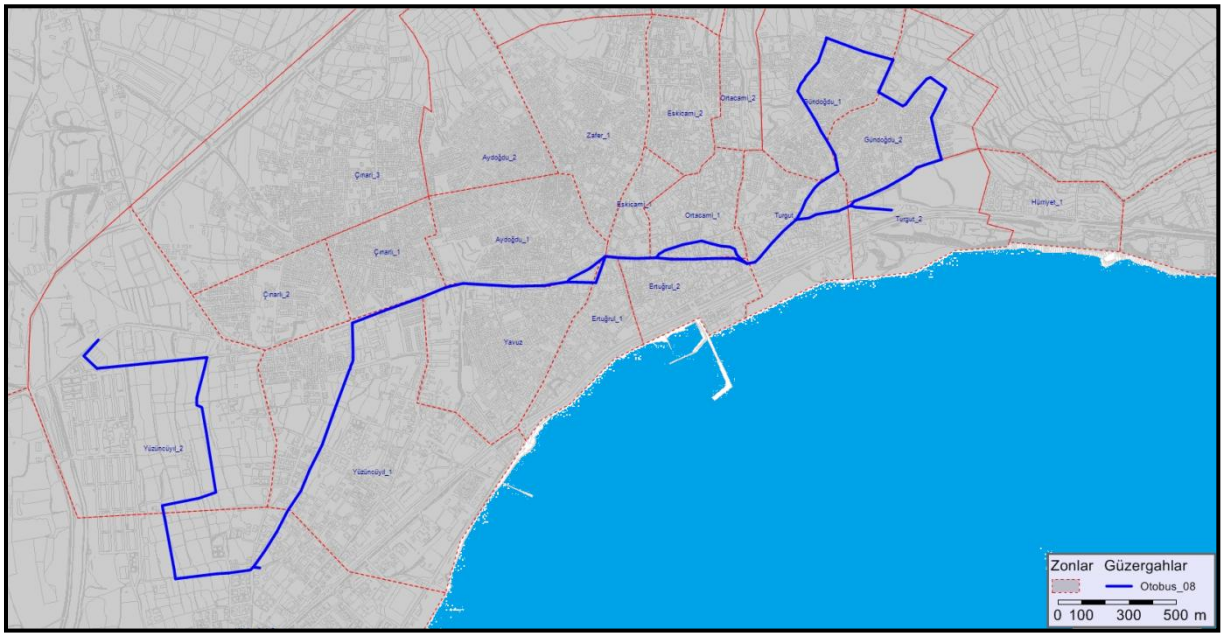
Şekil 3.43. 7 ve 8 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.44. 7 ve 15 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 8

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 8 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.45'da görülmektedir.



Şekil 3.45. 8 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 14 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 8 numaralı otobüs hattında 5 araç ile 60-70 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 65 sefer ile Otogar-Sanayi Sitesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 2000 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 65 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x65=3250 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 65 sefer için toplam kapasite değeri 36x65=2340 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 8 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

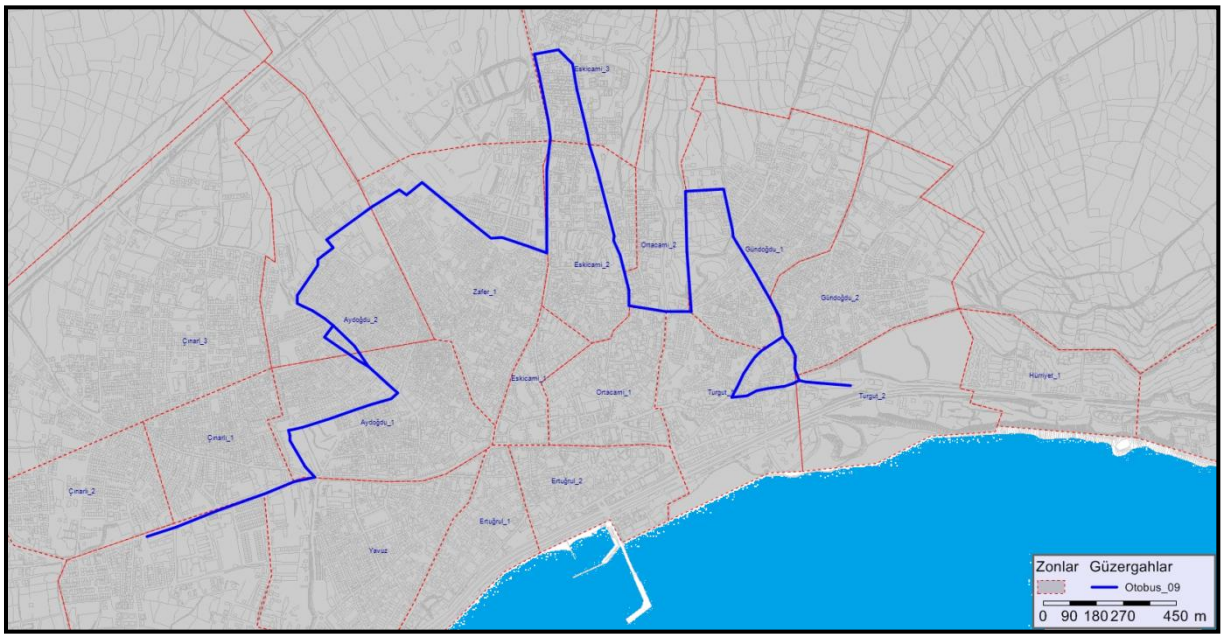
8 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Ekrem Tanti ve Adnan Kahveci Caddeleri üzerinden Sanayi Sitesi'ne ulaştıktan sonra tekrar Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 14 km'lik bu güzergahın dönüşte 2

km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır.

Buna ek olarak 7 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır.

Hat 9

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 9 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.46'de görülmektedir.



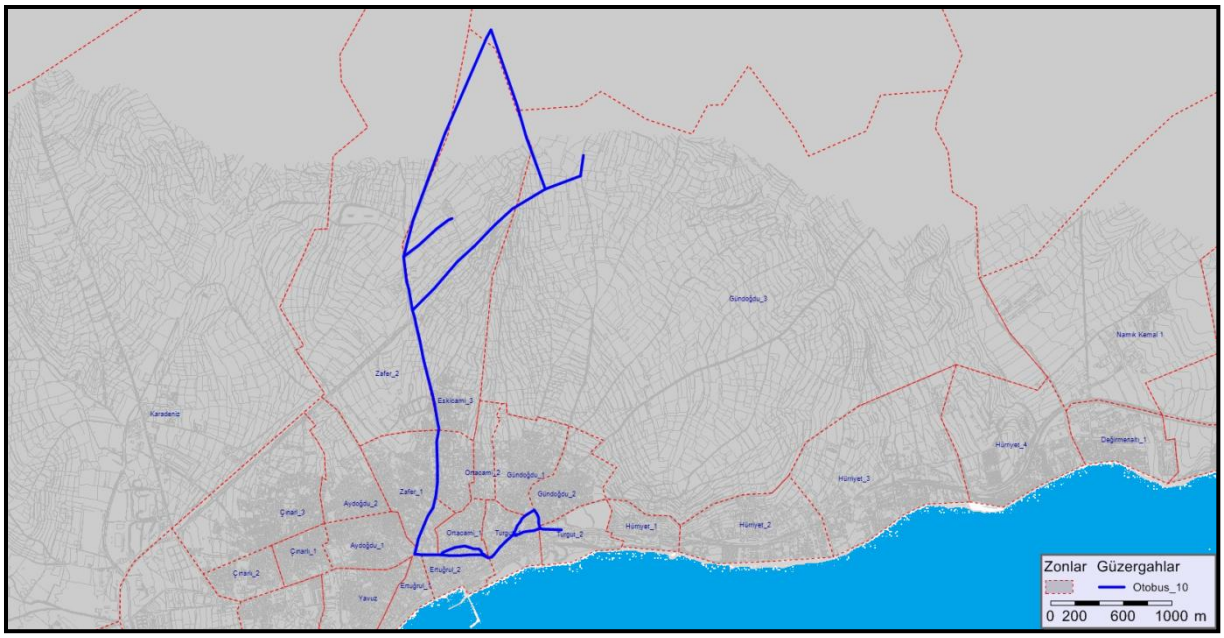
Şekil 3.46. 9 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 13 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 9 numaralı otobüs hattında 4 araç ile yaklaşık 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 62 sefer ile Otogar-Yüzüncüyıl Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 2100 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 62 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x62=3100 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 62 sefer için toplam kapasite değeri 36x62=2232 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 9 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıklarının yeterli olduğu öngörülmektedir.

9 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak ilçenin dış kesimlerindeki talebin merkeze toplanması amacıyla tasarlanmış olan bir güzergah karşımıza çıkmaktadır. Gündoğdu, Turgut, Eskicami, Ortacami, Zafer, Aydoğdu, Çınarlı ve 100.Yıl mahallelerindeki yolcu talebinin otogara ve Köprübaşı mevkiine taşınması açısından yararlı bir hat yapısına sahiptir.

Hat 10

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 10 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.47'de görülmektedir.



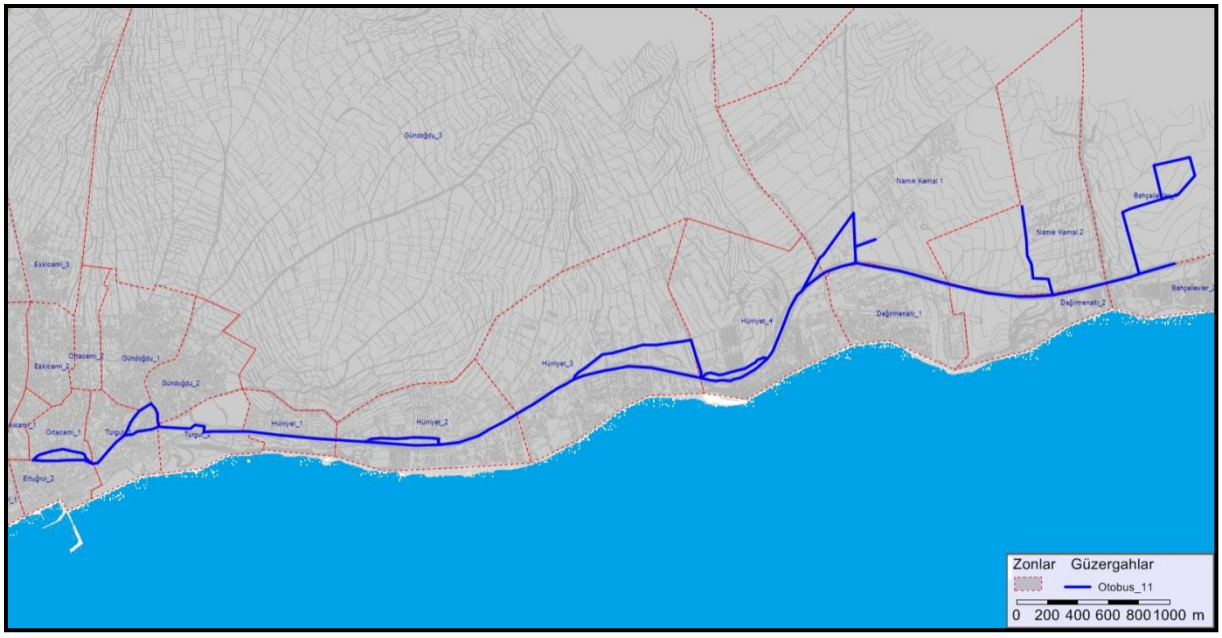
Şekil 3.47. 10 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 16 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 10 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 55 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 51 sefer ile Otogar-Sanayi Sitesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 1400 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 51 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x51=2550 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 51 sefer için toplam kapasite değeri 36x51=1836 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 10 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıklarının yeterli olduğu öngörülmektedir.

10 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak Muratlı Caddesi, Devlet Hastanesi ve Göçmen Konutlarına ulaştıktan sonra tekrar Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 16 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 1.2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Cumhuriyet Meydanı arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks üzerinde çakışmaktadır.

Hat 11

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 11 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.48'de görülmektedir.



Şekil 3.48. 11 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 21.5 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 11 numaralı otobüs hattında 5 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 63 seferile Otogar-Huzurevi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 3000 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 63 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x63=3150 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 30 sefer için toplam kapasite değeri 36x63=2268 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 11 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemeye gidilmesinin gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

11 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar ile TOKİ Konutları arasında Fatih Sultan Mehmet Bulvarı'nı kullanan bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Buna ek olarak 2, 3, 14 ve 16 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. 14 ve 16 numaralı güzergahlarla olan çakışmalar sırasıyla Şekil 3.49 ve 3.50'de görülmektedir.



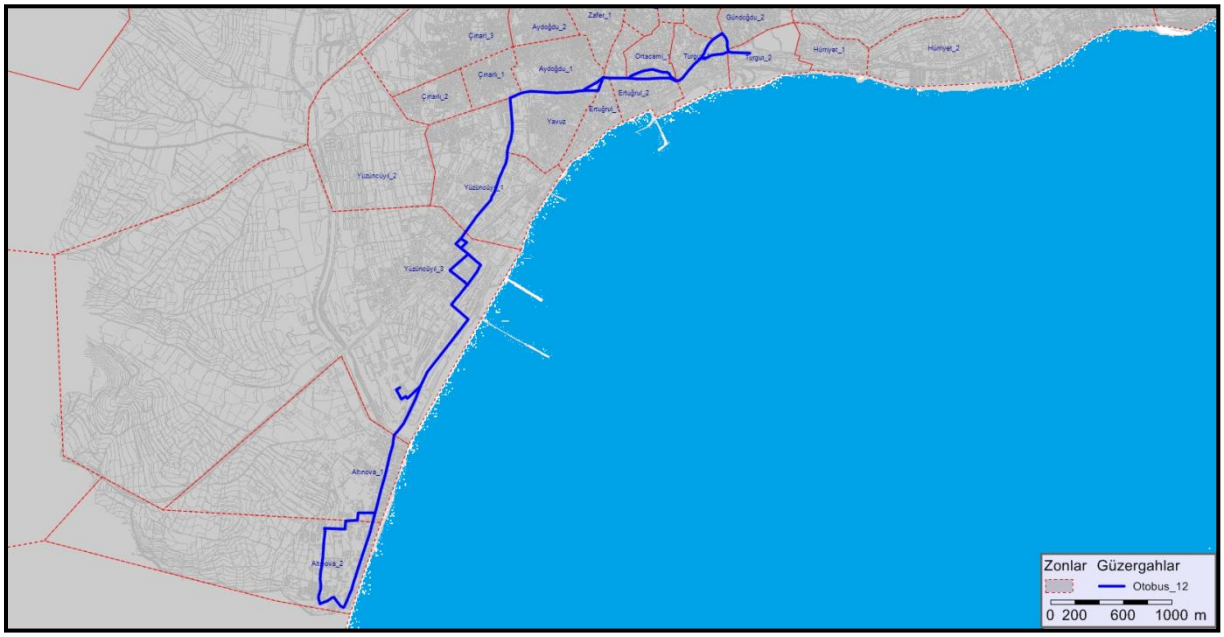
Şekil 3.49. 11 ve 14 numaralı otobüs hatlarının güzergahları



Şekil 3.50. 11 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 12

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 12 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.51'de görülmektedir.



Şekil 3.51. 12 numaralı otobüs hattına ait güzergah

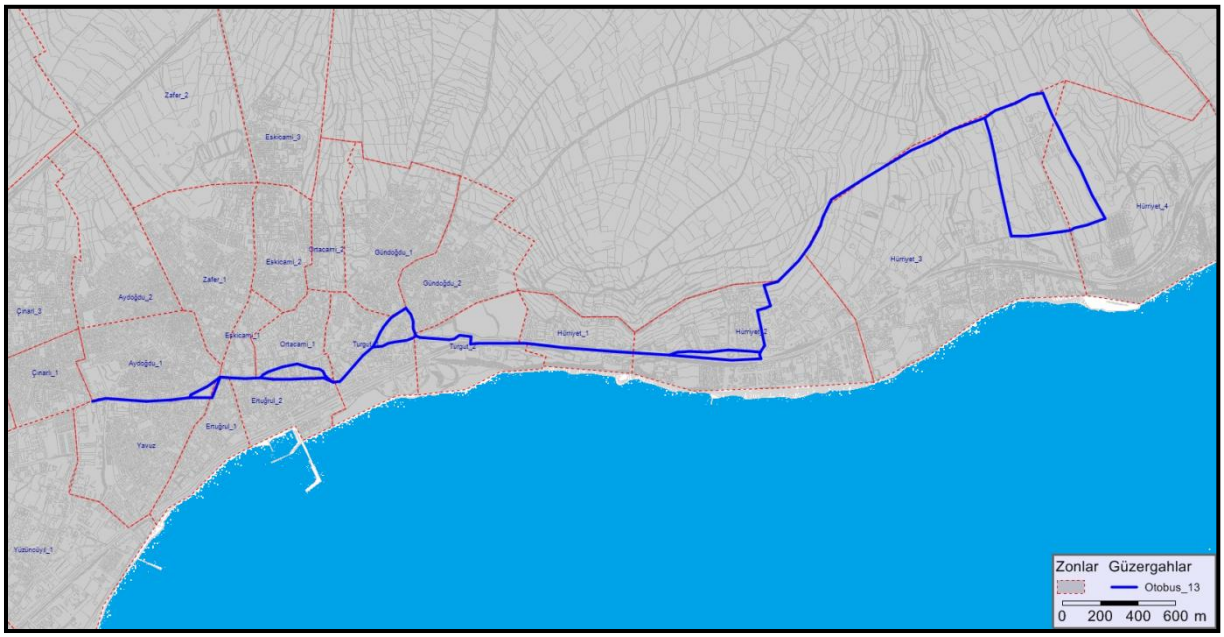
Yaklaşık 15.6 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 12 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 65 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 82 sefer ile Otogar-Altınova Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 4200 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 82 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x82=4100 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 82 sefer için toplam kapasite değeri 36x82=2952 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 12 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

12 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak Hükümet, Şaraphane, Mumcu Çeşme ve Barbaros Caddeleri üzerinden NKÜ Eğitim ve Araştırma Hastanesi ile Altınova Mahallesine ulaşan ve sonrasında Otogar'a dönen bir güzergah üzerinden taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 15.6 km'lik bu güzergahın gidiş ve

dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır. Buna ek olarak 1 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır.

Hat 13

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 13 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.52'da görülmektedir.



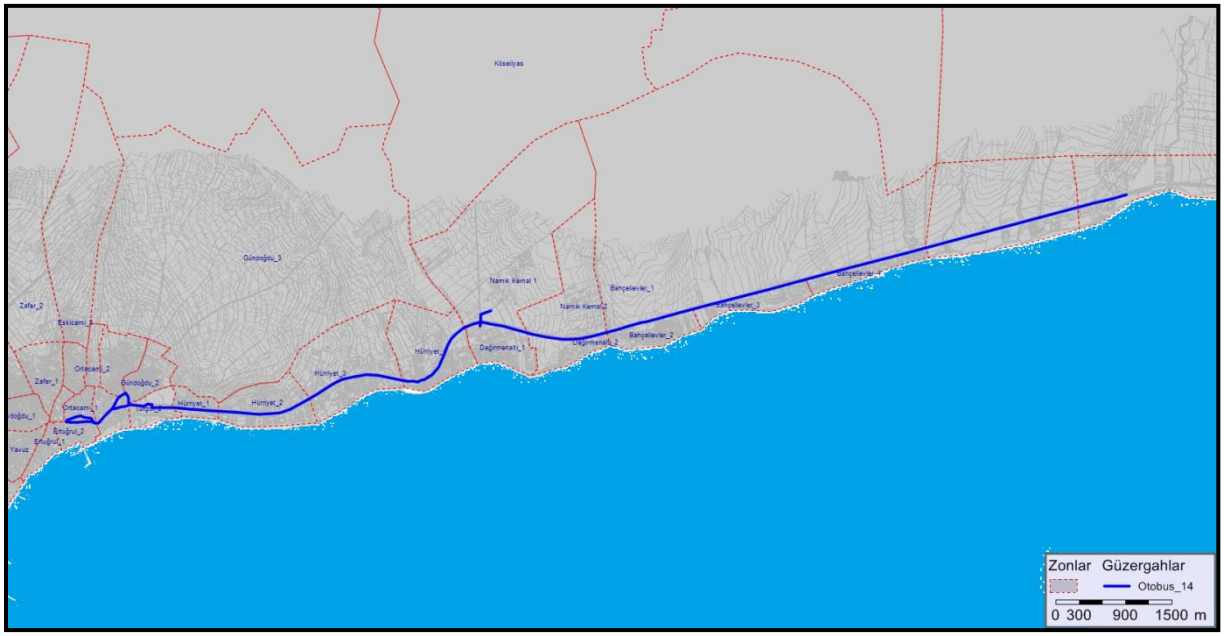
Şekil 3.52. 13 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 14 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 13 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 55-60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 54 sefer ile Otogar-Hürriyet Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 2100 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 54 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x54=2700 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 82 sefer için toplam kapasite değeri 36x54=1944 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 12 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesinin faydalı olacağı değerlendirilmektedir.

13 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Tekira AVM önünden dönüş yaparak, Atatürk Bulvarı, Bağlar Yurdu Caddesi, Çandarlızade İbrahim Paşa Caddesi üzerinden Fatih Anadolu Lisesi'ne ulaştıktan sonra Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 14 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır. Buna ek olarak 3 numaralı hattın güzergahı ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır.

Hat 14

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 14 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.53'de görülmektedir.



Şekil 3.53. 14 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 35 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 14 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 70-80 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 18 sefer ile Otogar-Karaevli Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 200 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 18 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x18=900 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı

değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 18 sefer için toplam kapasite değeri 36x18=648 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 14 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıklarının uygun olduğu değerlendirilmektedir.

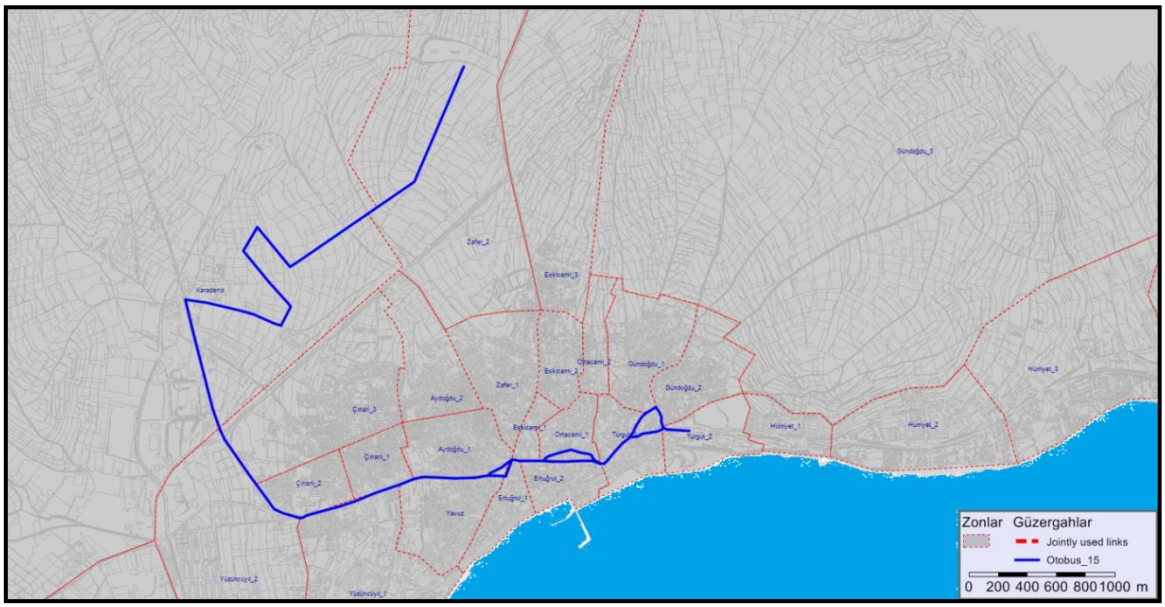
14 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak Fatih Sultan Mehmet Bulvarı üzerinden Karaevli Mahallesine ulaştıktan sonra Otogar'a dönen bir güzergah üzerinde taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Buna ek olarak 2, 11 ve 16 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır. 16 numaralı güzergah ile ortak kullanılan kesimler Şekil 3.54'de verilmiştir.



Şekil 3.54. 14 ve 16 numaralı otobüs hatlarının güzergahları

Hat 15

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 15 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.55'da görülmektedir.

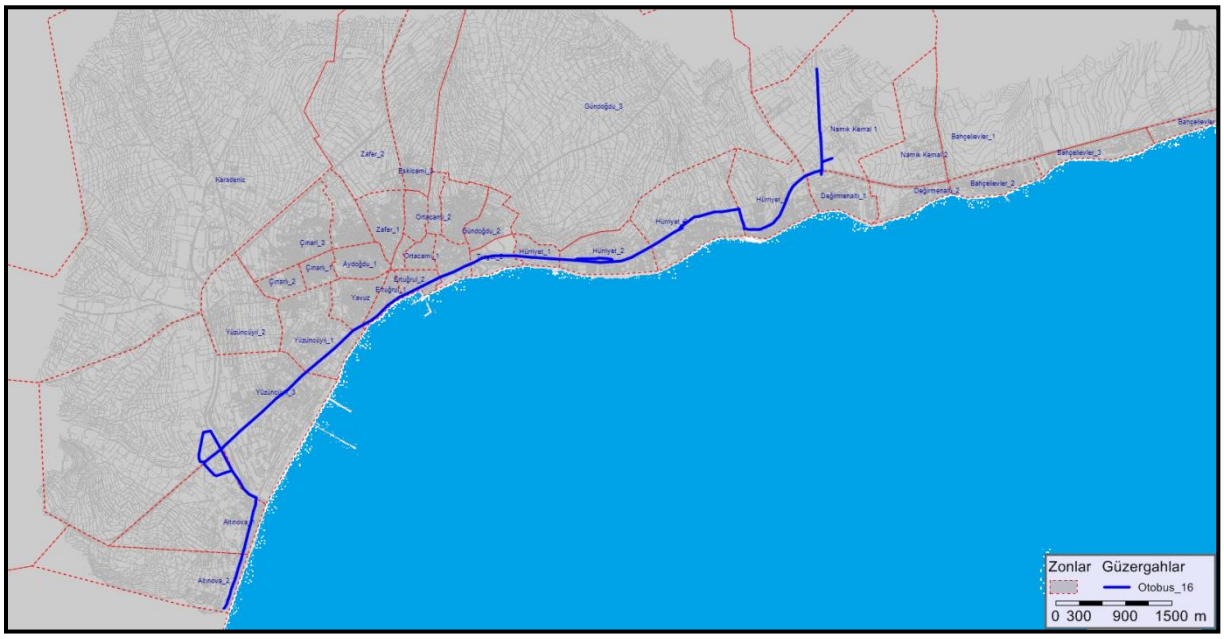


Şekil 3.55. 15 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 12.5 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 15 numaralı otobüs hattında 4 araç ile 55-60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 75 sefer ile Otogar-Karadeniz ve Zafer Mahalleleri arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 2300 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 75 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x75=3750 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 75 sefer için toplam kapasite değeri 36x75=2700 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 15 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıklarının mevcut durumda uygun olduğu öngörülebilir.15 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Otogar'dan başlayarak şehir merkezine Hükümet caddesi üzerinden ilerleyen ve sonrasında Hayrabolu Caddesi üzerinden Karadeniz ve Zafer Mahallelerine ulaşan ve sonrasında Otogar'a dönen bir güzergah üzerinden taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Yaklaşık 12.5 km'lik bu güzergahın gidiş ve dönüşte 2'şer km'lik kesimi (Otogar ile Tekira AVM arası) kentteki diğer toplu taşıma hatlarının güzergahları ile aynı aks (Hükümet Caddesi) üzerinde çakışmaktadır. Buna ek olarak 4 ve 7 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır.

Hat 16

Süleymanpaşa ilçesindeki özel halk otobüslerinden 16 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.56'da görülmektedir.



Şekil 3.56. 16 numaralı otobüs hattına ait güzergah

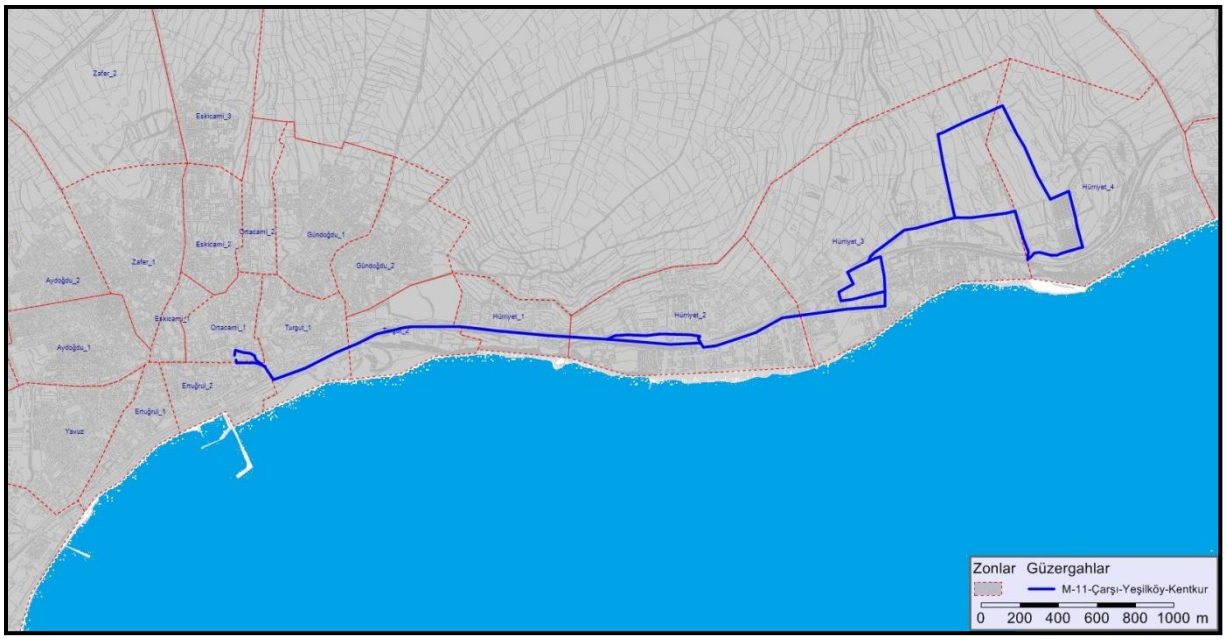
Yaklaşık 30 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 16 numaralı otobüs hattında 6 araç ile 60-80 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 20 sefer ile N.K.Ü. Yurtkur-Altınova Mahallesi arasında taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 800 yolcu taşınmaktadır. Hatta 20 koltuklu ve 50 yolcu kapasiteli otobüsler kullanılmaktadır. 20 sefer üzerinden değerlendirme yapıldığında, güzergahta toplam 50x20=1000 yolculuk kapasite arzı olduğu görülmektedir. Özellikle zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Otobüs kapasitesinin koltuk sayısının 1.8 katı olması gerekliliği dikkate alındığında 20 sefer için toplam kapasite değeri 36x20=720 mertebesinde olacaktır. Dolayısıyla 16 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıklarının iyileştirilmesi gerektiği değerlendirilmektedir.

16 numaralı otobüs hattının yapısı incelendiğinde, Namık Kemal Mah. N.K.Ü. Yurtkur'dan başlayarak Fatih Sultan Mehmet Bulvarı, Atatürk Bulvarı, Gazi Hasan Paşa Caddesi üzerinden Altınova Mahallesine ulaştıktan sonra aynı yol kesimlerinden geri dönen bir güzergah üzerinden taşımacılık yapıldığı görülmektedir. Buna ek olarak 2, 3, 11 ve 14 numaralı hatların güzergahları ile ortak kullanılan yol kesimleri bulunmaktadır.

Süleymanpaşa Minibüsleri

11 Nolu Çarşı-Yeşilköy-Kentkur Minibüs Hattı

Çarşı-Yeşilköy-Kentkur minibüs hattının güzergahı Şekil 3.57'de verilmiştir.

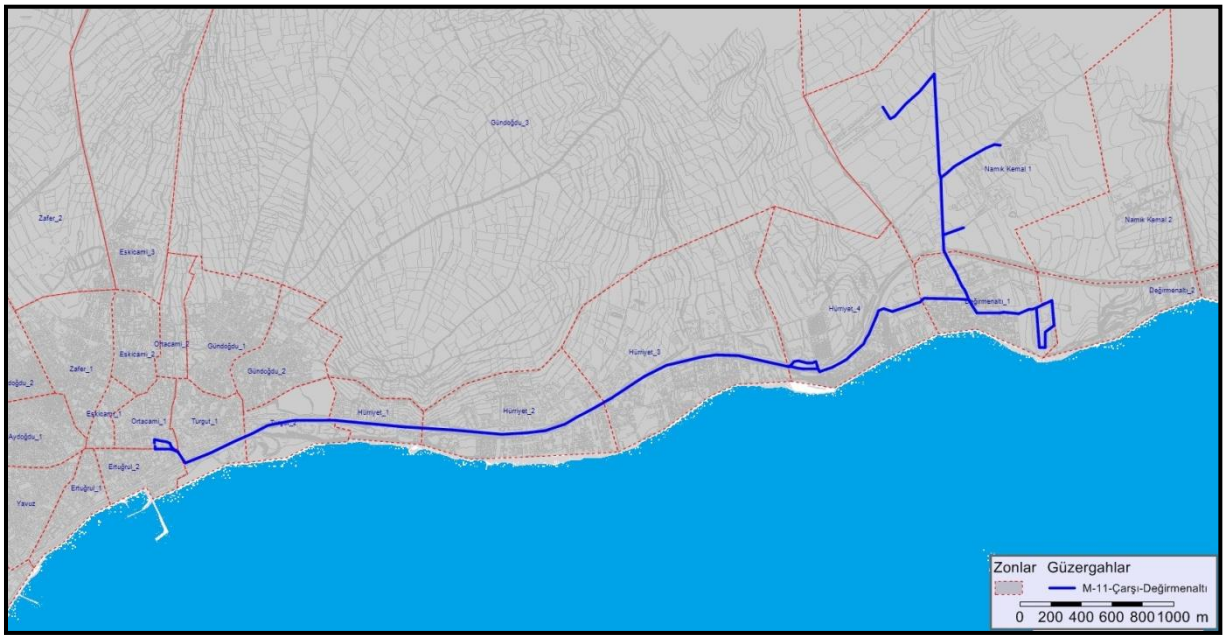


Şekil 3.57. 11-Çarşı-Yeşilköy-Kentkur minibüs hattına ait güzergah

14 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 12 km olup günde araç başına ortalama 13 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 4100 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 180 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 180x14=2520 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri gözönüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Buna rağmen söz konusu hatta kapasite arzının talebi karşılamada yeterli olmayacağı görülmektedir. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

11 Nolu Çarşı-Değirmenaltı Minibüs Hattı

Çarşı-Değirmenaltı minibüs hattının güzergahı Şekil 3.58'de verilmiştir.

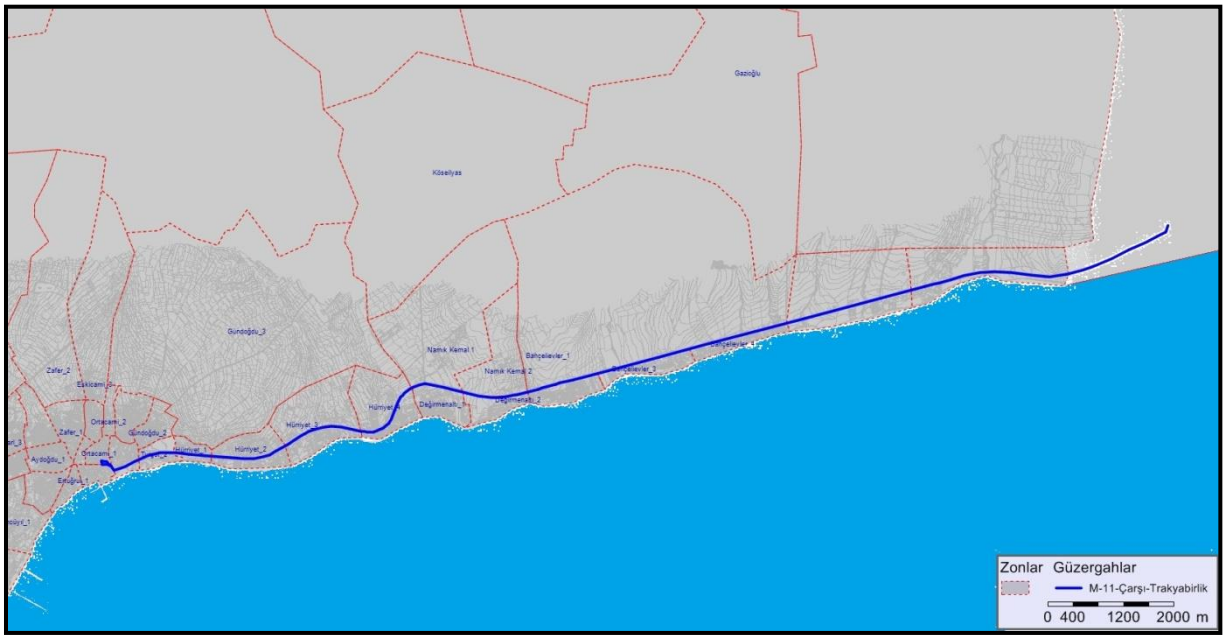


Şekil 3.58. 11-Çarşı-Değirmenaltı minibüs hattına ait güzergah

14 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 18 km olup günde araç başına ortalama 13 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta haftaiçi günlük ortalama 6600 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 180 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 180x14=2520 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Buna rağmen söz konusu hatta kapasite arzının talebi karşılamada yeterli olmayacağı görülmektedir. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

11 Nolu Çarşı-Trakyabirlik Minibüs Hattı

Çarşı-Trakyabirlik minibüs hattının güzergahı Şekil 3.59'da verilmiştir.

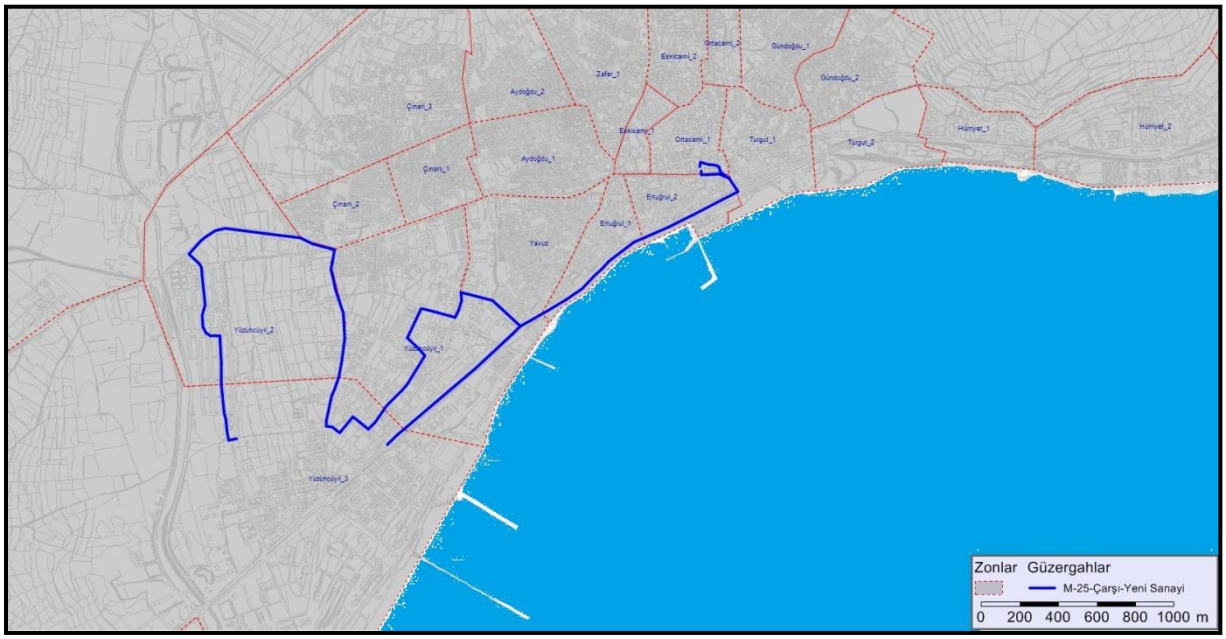


Şekil 3.59. 11-Çarşı-Trakyabirlik minibüs hattına ait güzergah

14 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 36 km olup günde araç başına ortalama 12 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2500 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 170 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 170x14=2380 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri gözönüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

25 Nolu Çarşı-Yeni Sanayi Minibüs Hattı

Çarşı-Yeni Sanayi minibüs hattının güzergahı Şekil 3.60'ta verilmiştir.

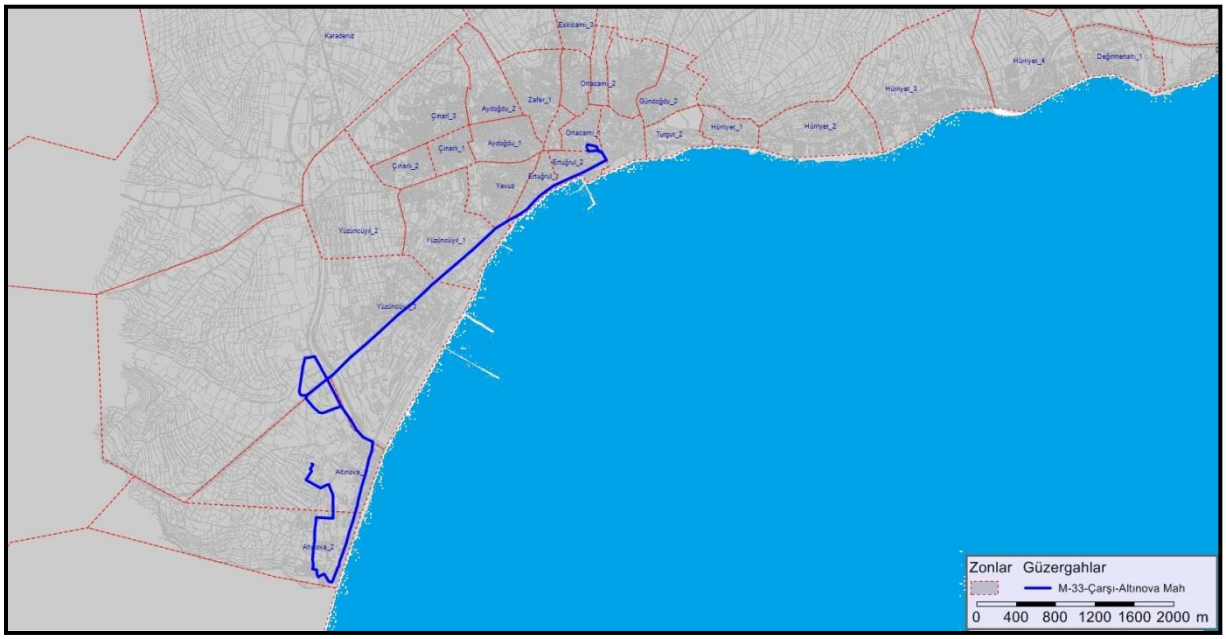


Şekil 3.60. 25-Çarşı-Yeni Sanayi minibüs hattına ait güzergah

13 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 14 km olup günde araç başına ortalama 12 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2500 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 160 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 160x14=2240 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri gözönüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

33 Nolu Çarşı-Altınova Minibüs Hattı

Çarşı-Altınova minibüs hattının güzergahı Şekil 3.61'de verilmiştir.

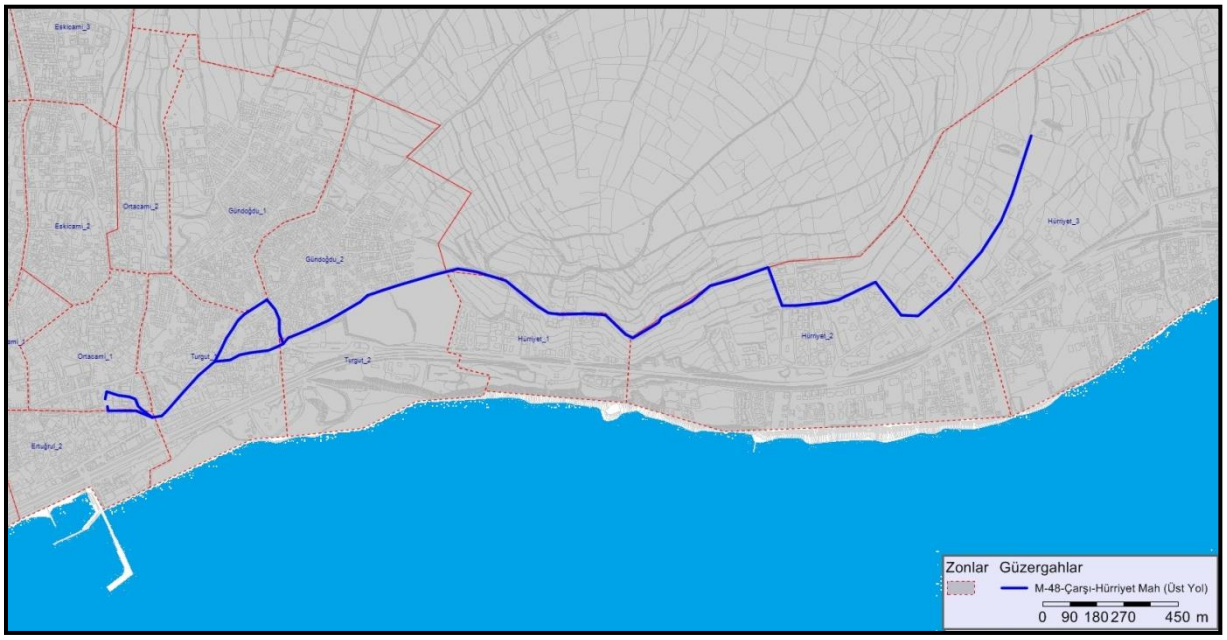


Şekil 3.61. 33-Çarşı-Altınova minibüs hattına ait güzergah

15 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 17 km olup günde araç başına ortalama 15 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 4000 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 195 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 225x14=3150 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Buna rağmen söz konusu hatta kapasite arzının talebi karşılamada yeterli olmayacağı görülmektedir. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

48 Nolu Çarşı-Hürriyet Mah. (Üst Yol) Minibüs Hattı

Çarşı-Hürriyet Mah. (Üst Yol) minibüs hattının güzergahı Şekil 3.62'de verilmiştir.

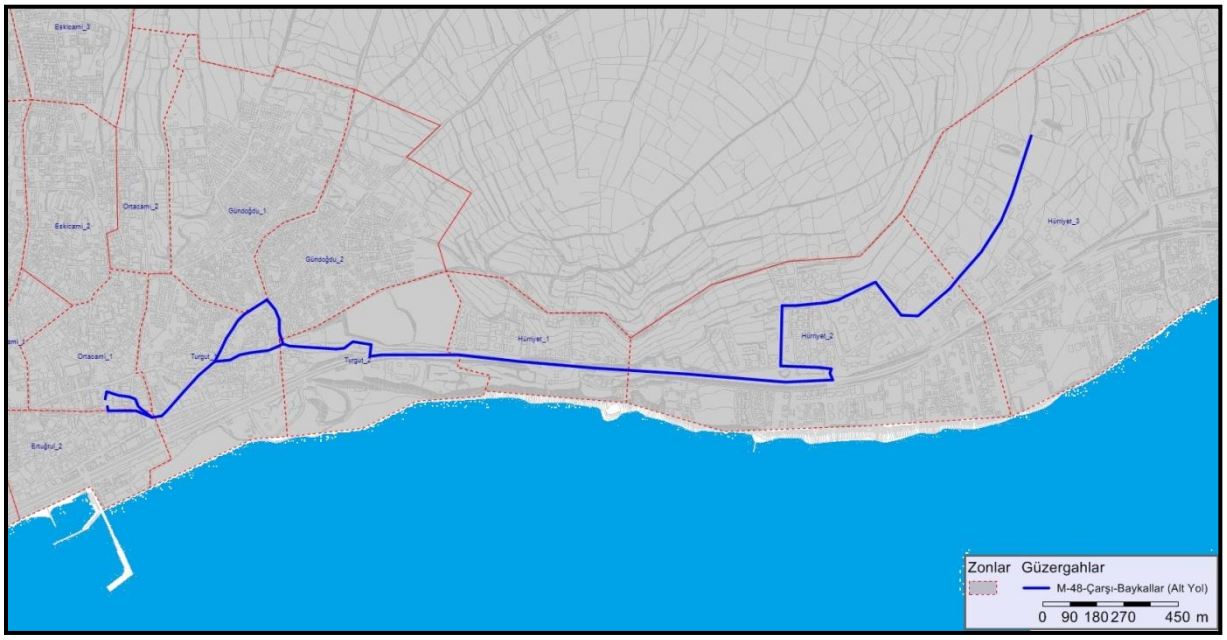


Şekil 3.62. 48-Çarşı-Hürriyet Mah. (Üst Yol) minibüs hattına ait güzergah

4 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 8 km olup günde araç başına ortalama 21 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 1350 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 85 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 85x14=1190 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Buna rağmen söz konusu hatta kapasite arzının talebi karşılamada yeterli olmayacağı görülmektedir. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

48 Nolu Çarşı-Baykallar (Alt Yol) Minibüs Hattı

Çarşı-Baykallar (Altyol Yol) minibüs hattının güzergahı Şekil 3.63'de verilmiştir.

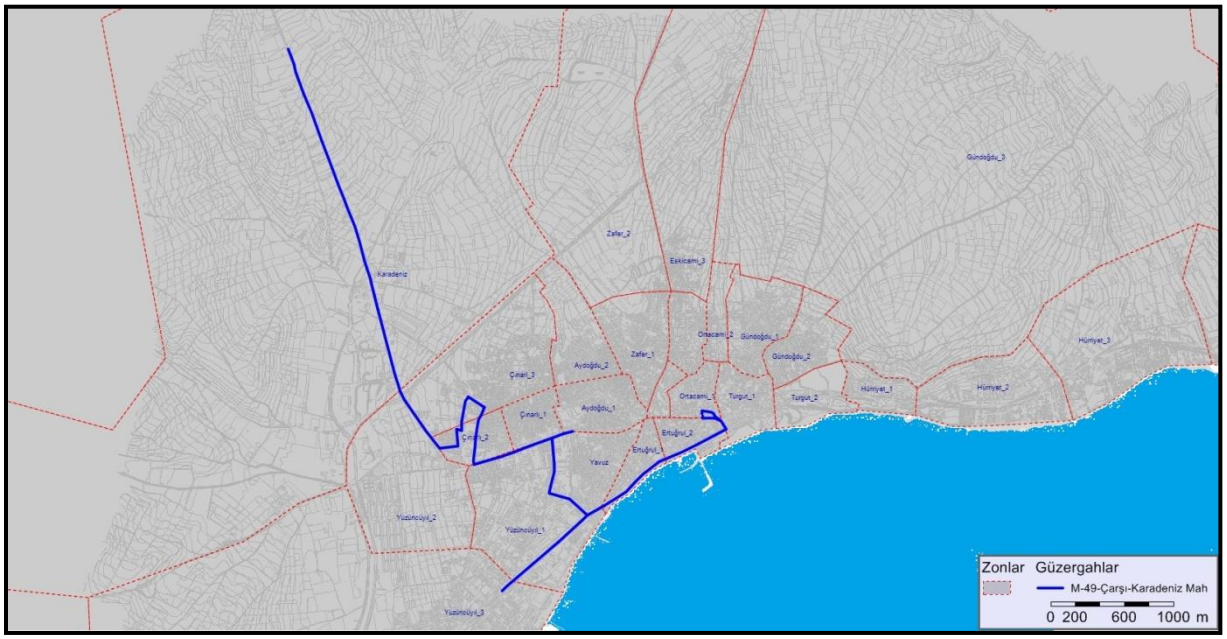


Şekil 3.63. 48-Çarşı-Baykallar (Alt Yol) minibüs hattına ait güzergah

4 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 8 km olup günde araç başına ortalama 21 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 900 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 90 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 90x14=1260 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

49 Nolu Çarşı-Karadeniz Mah. Minibüs Hattı

Çarşı-Karadeniz Mah. minibüs hattının güzergahı Şekil 3.64'de verilmiştir.

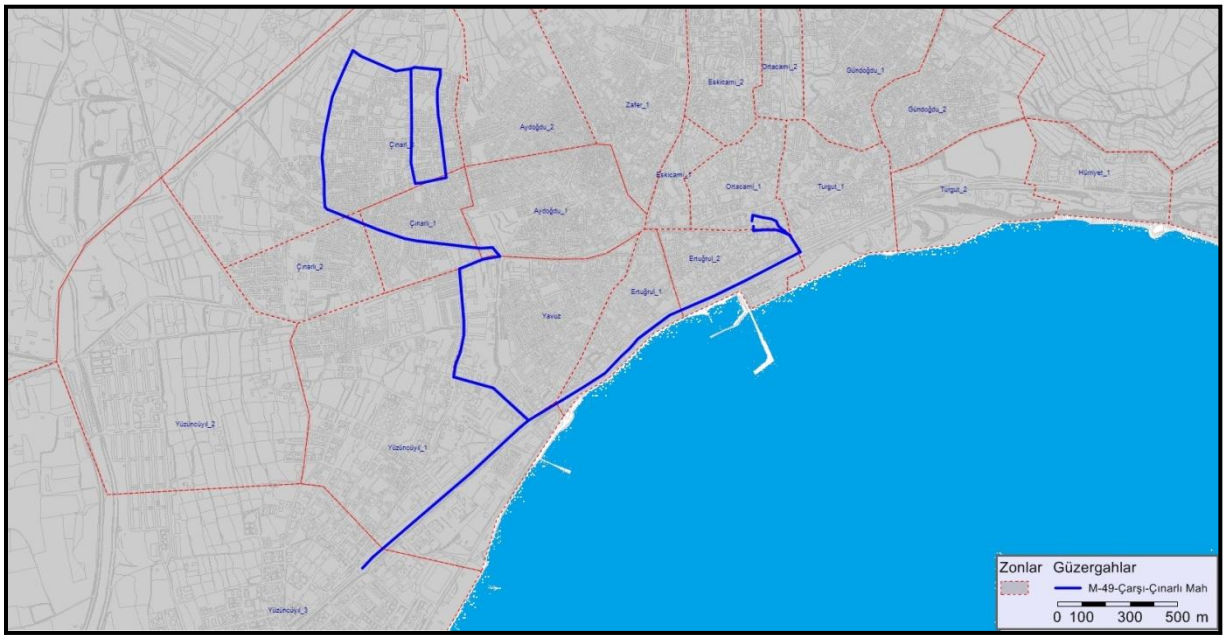


Şekil 3.64. 49-Çarşı-Karadeniz Mah. minibüs hattına ait güzergah

15 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 18 km olup günde araç başına ortalama 11 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2400 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 165 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 165x14=2310 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

49 Nolu Çarşı-Çınarlı Mah. Minibüs Hattı

Çarşı-Çınarlı Mah. minibüs hattının güzergahı Şekil 3.65'te verilmiştir.

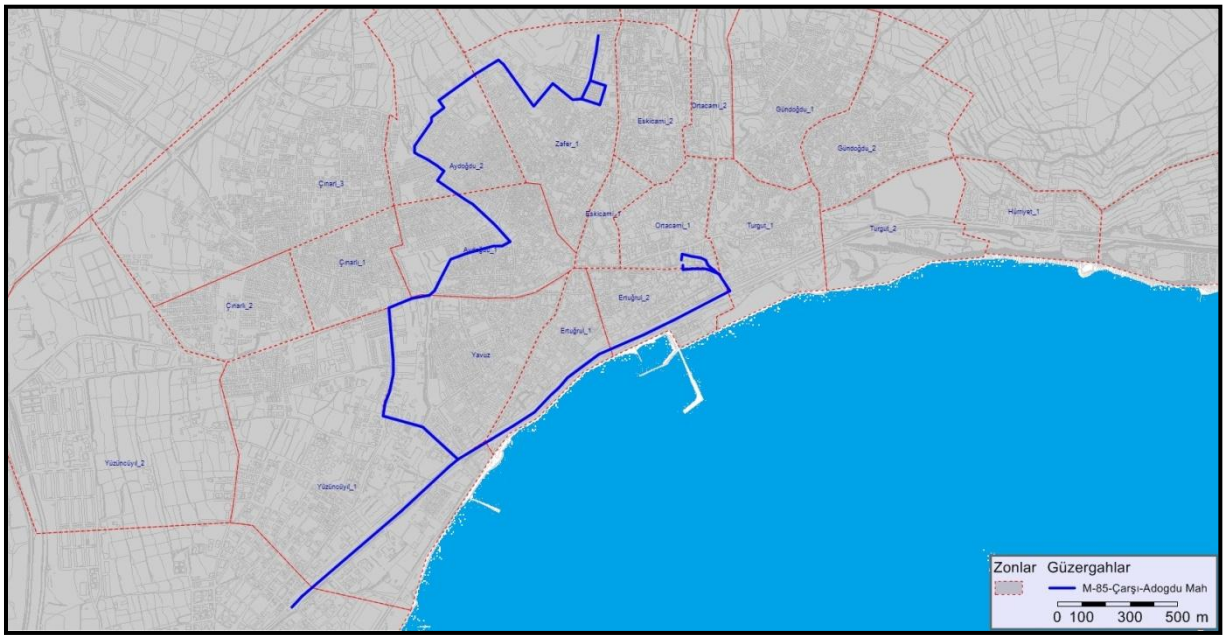


Şekil 3.65. 49-Çarşı-Çınarlı Mah. minibüs hattına ait güzergah

13 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 13 km olup günde araç başına ortalama 12 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2000 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 156 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 156x14=2184 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

85 Nolu Çarşı-Aydoğdu Mah. Minibüs Hattı

Çarşı-Aydoğdu Mah. minibüs hattının güzergahı Şekil 3.66'da verilmiştir.

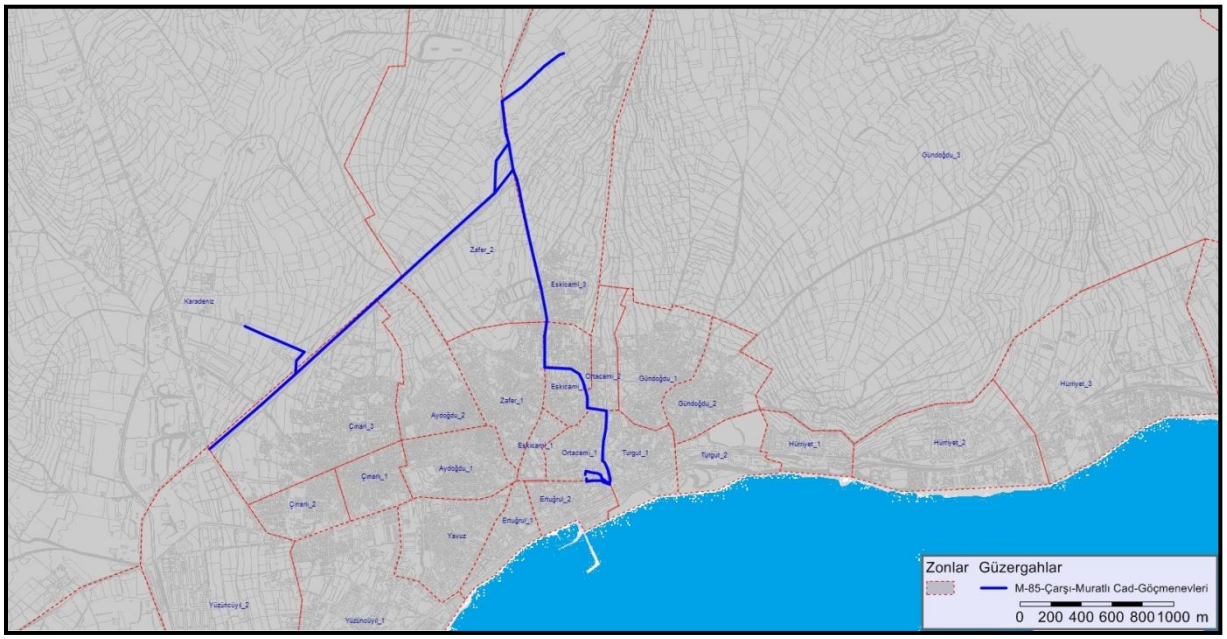


Şekil 3.66. 85-Çarşı-Aydoğdu Mah. minibüs hattına ait güzergah

14 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 12 km olup günde araç başına ortalama 12 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 3100 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 168 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 168x14=2352 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

85 Nolu Çarşı-Muratlı Cad.-GöçmenevleriMinibüs Hattı

Çarşı-Muratlı Cad.-Göçmenevleri minibüs hattının güzergahı Şekil 3.67'de verilmiştir.

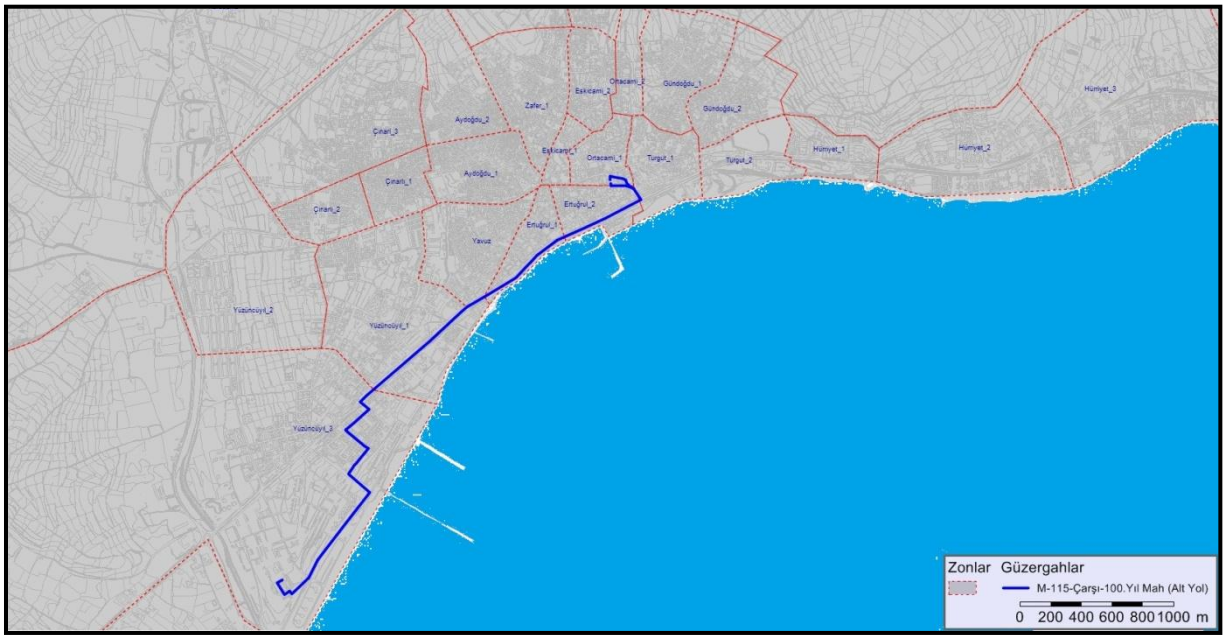


Şekil 3.67. 85-Çarşı-Muratlı Cad.-Göçmenevleri minibüs hattına ait güzergah

7 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 14 km olup günde araç başına ortalama 11 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 1300 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 77 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 77x14=1078 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

115 Nolu Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Alt Yol) Minibüs Hattı

Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Alt Yol) minibüs hattının güzergahı Şekil 3.68'de verilmiştir.



Şekil 3.68. 115-Çarşı-100. Yıl Mah. (Alt Yol) minibüs hattına ait güzergah

10 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 9 km olup günde araç başına ortalama 15 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2300 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 150 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 150x14=2100 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

115 Nolu Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Üst Yol) Minibüs Hattı

Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Üst Yol) minibüs hattının güzergahı Şekil 3.69'da verilmiştir.

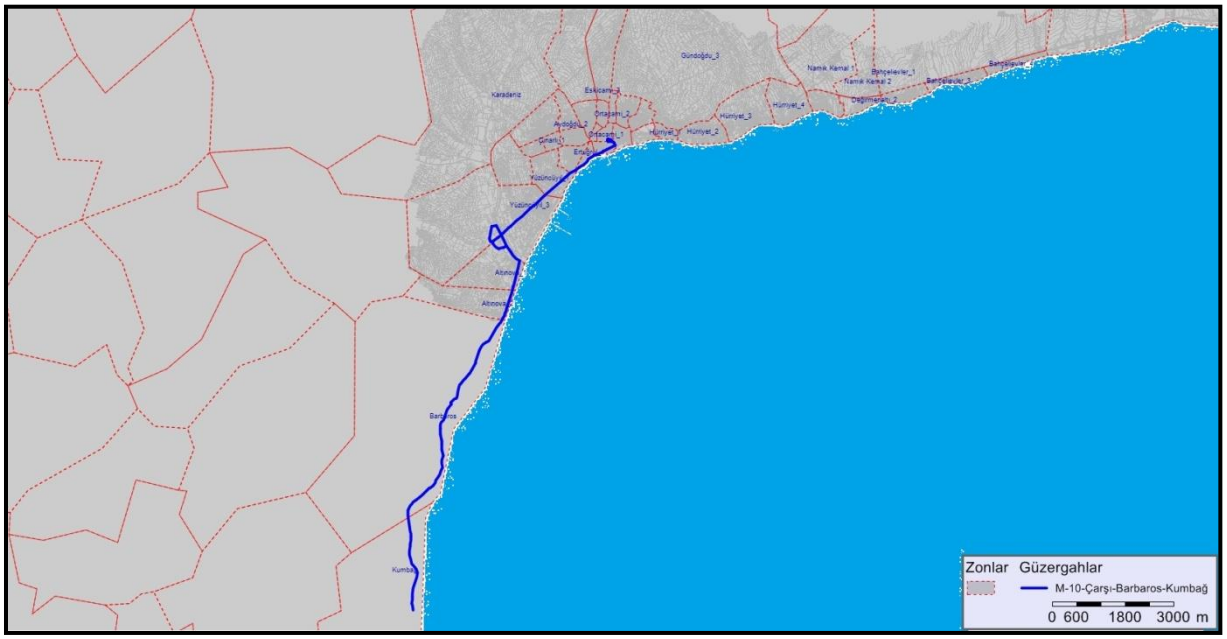


Şekil 3.69. 115-Çarşı-Yüzüncüyıl Mah. (Üst Yol) minibüs hattına ait güzergah

10 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 9 km olup günde araç başına ortalama 19 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 2100 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 190 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 190x14=2660 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır.

10 Nolu Çarşı-Barbaros-Kumbağ Minibüs Hattı

Çarşı-Barbaros-Kumbağ minibüs hattının güzergahı Şekil 3.70'de verilmiştir.

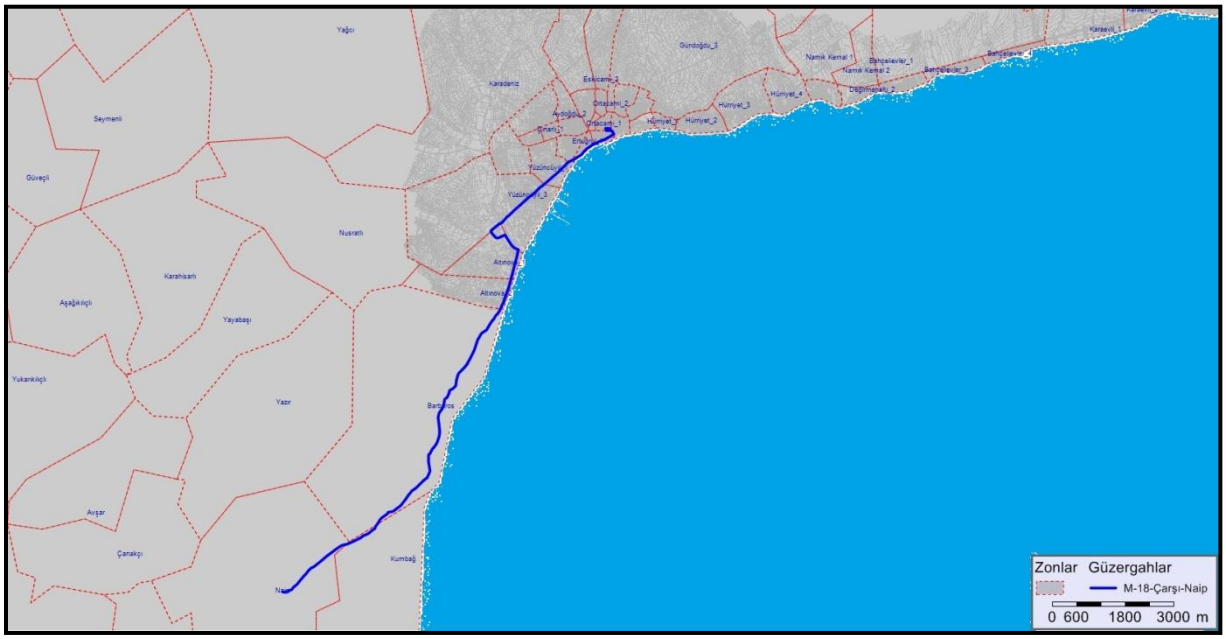


Şekil 3.70. 10-Çarşı-Barbaros-Kumbağ minibüs hattına ait güzergah

35 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 30 km olup günde araç başına ortalama 10 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 7500 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 350 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 350x14=4900 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır. Özellikle zirve saatlerde minibüslerde ayakta yolcu taşınması nedeniyle yolculuk konforu ve güvenliğinin düştüğü değerlendirilmektedir. Bu nedenle söz konusu hatta araç sayısı, araç kapasiteleri ve sefer sıklıkları ile ilgili düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

18 Nolu Çarşı-Naip Minibüs Hattı

Çarşı-Naip minibüs hattının güzergahı Şekil 3.71'de verilmiştir.



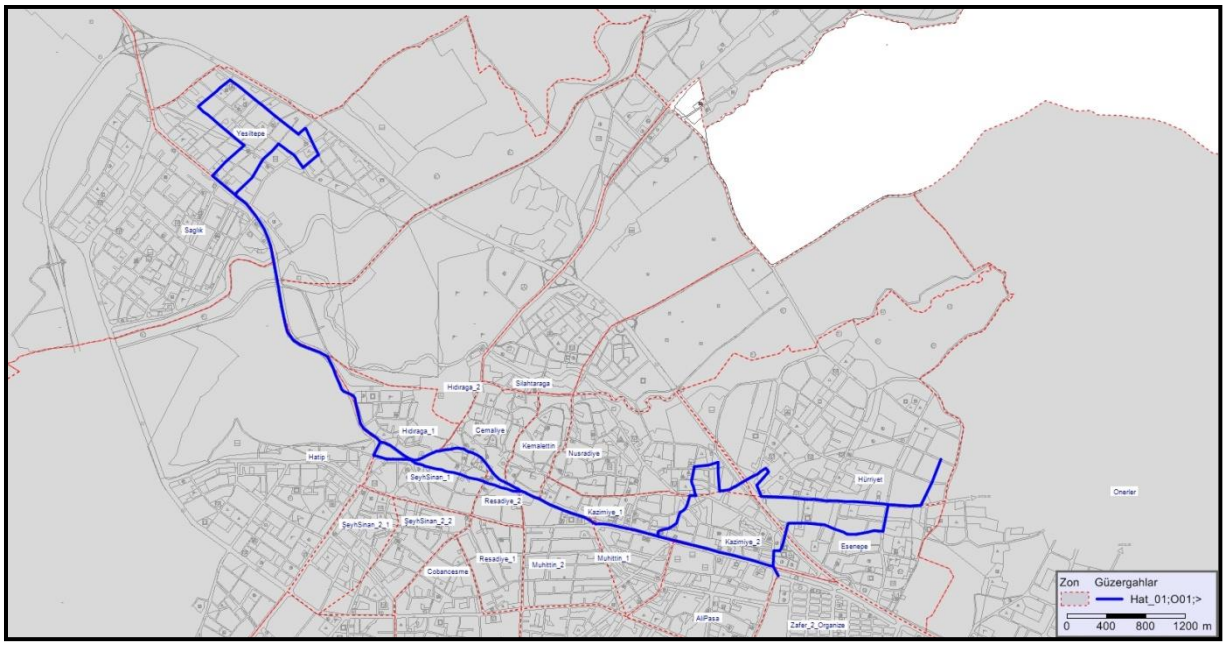
Şekil 3.71. 18-Çarşı-Naip minibüs hattına ait güzergah

15 araçla taşımacılık yapılan güzergahın yaklaşık uzunluğu 32 km olup günde araç başına ortalama 10 sefer yapılmaktadır. Söz konusu hatta hafta içi günlük ortalama 1800 yolcu taşınmaktadır. 14 yolcu kapasiteli minibüslerin kullanıldığı bu hatta günde yaklaşık 150 sefer yapılmakta olup toplam yolcu kapasitesi 150x14=2100 olarak hesaplanmıştır. Hesaplanan bu kapasite değeri tüm yolcuların ilk durak binip son durakta inmesi durumu için geçerlidir. Güzergah üzerindeki ara duraklarda gerçekleşen indi/bindi hareketleri göz önüne alındığında hatta taşınabilecek yolcu sayısı değerinin bir miktar artması olasıdır.

Çorlu Belediye Otobüsleri

Hat 1

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 1 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.72'de görülmektedir.

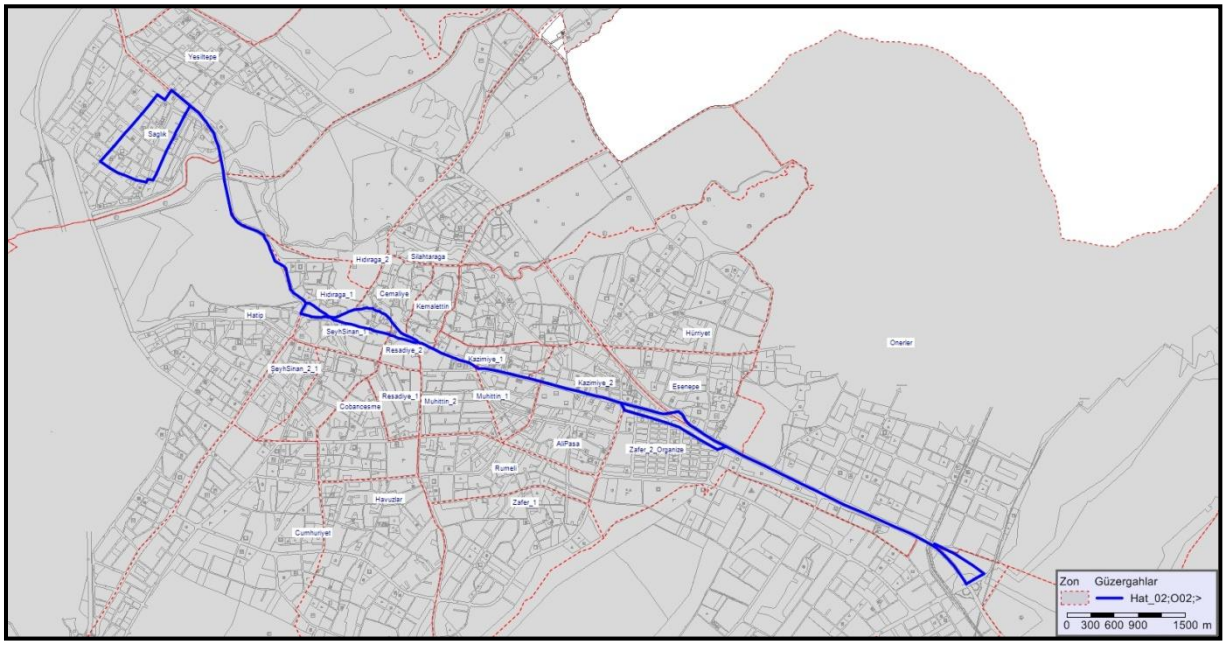


Şekil 3.72. 1 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 25 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 1 numaralı otobüs hattında 12 araç ile 80 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 123 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 12000 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 123 sefer ile 3075 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 6400'dür. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 5535 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 1 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 2

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 2 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.73'de görülmektedir.

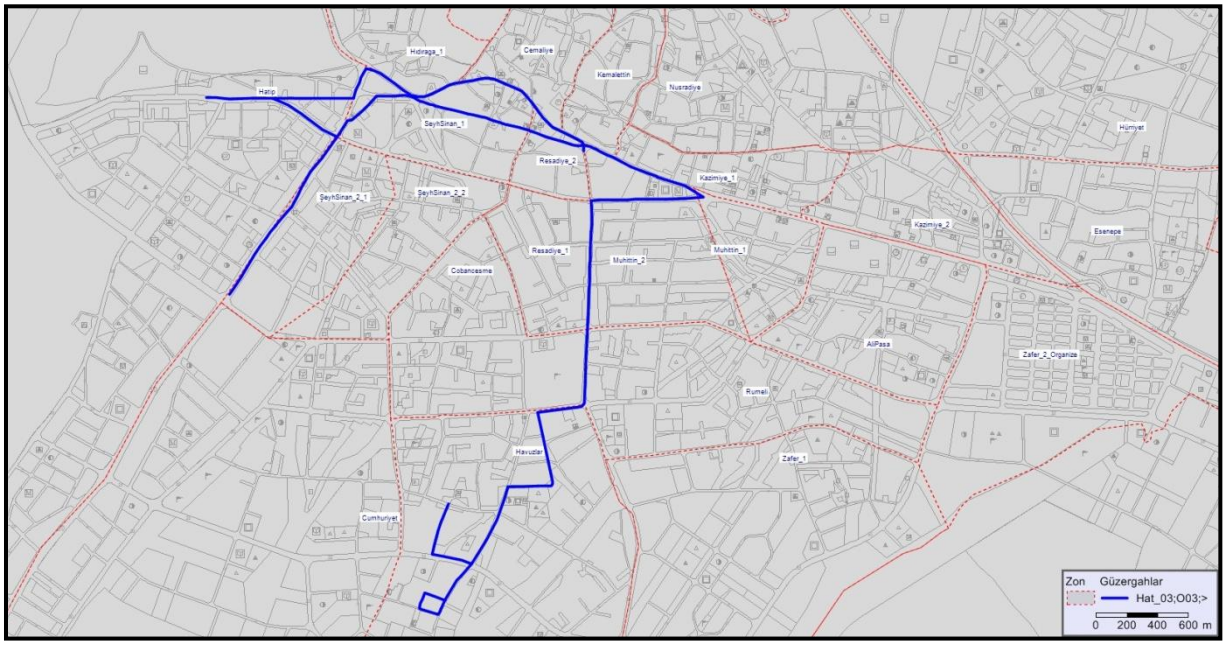


Şekil 3.73. 2 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 31 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 2 numaralı otobüs hattında 12 araç ile 80 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 123 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 11000 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 123 sefer ile 3075 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 6400'dür. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 5535 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 2 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 3

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 3 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.74'te görülmektedir.

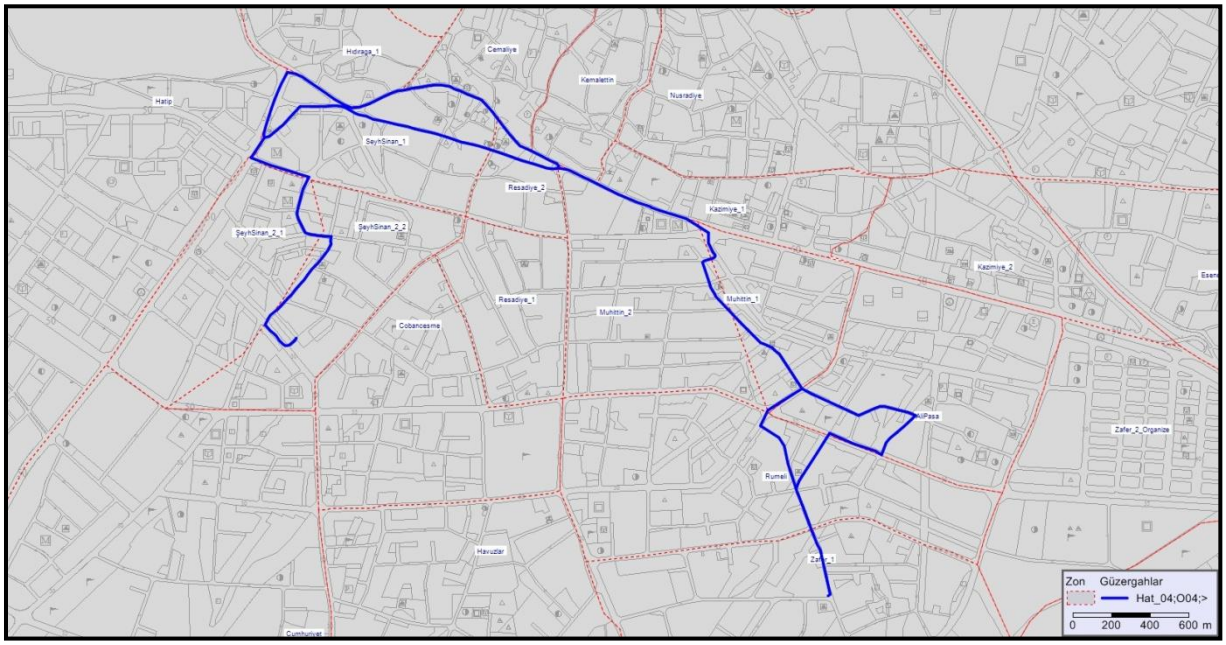


Şekil 3.74. 3 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 19 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 3 numaralı otobüs hattında 8 araç ile 65 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 106 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 6500 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 106 sefer ile 2650 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 4550'dir. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 3 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 4

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 4 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.75'te görülmektedir.

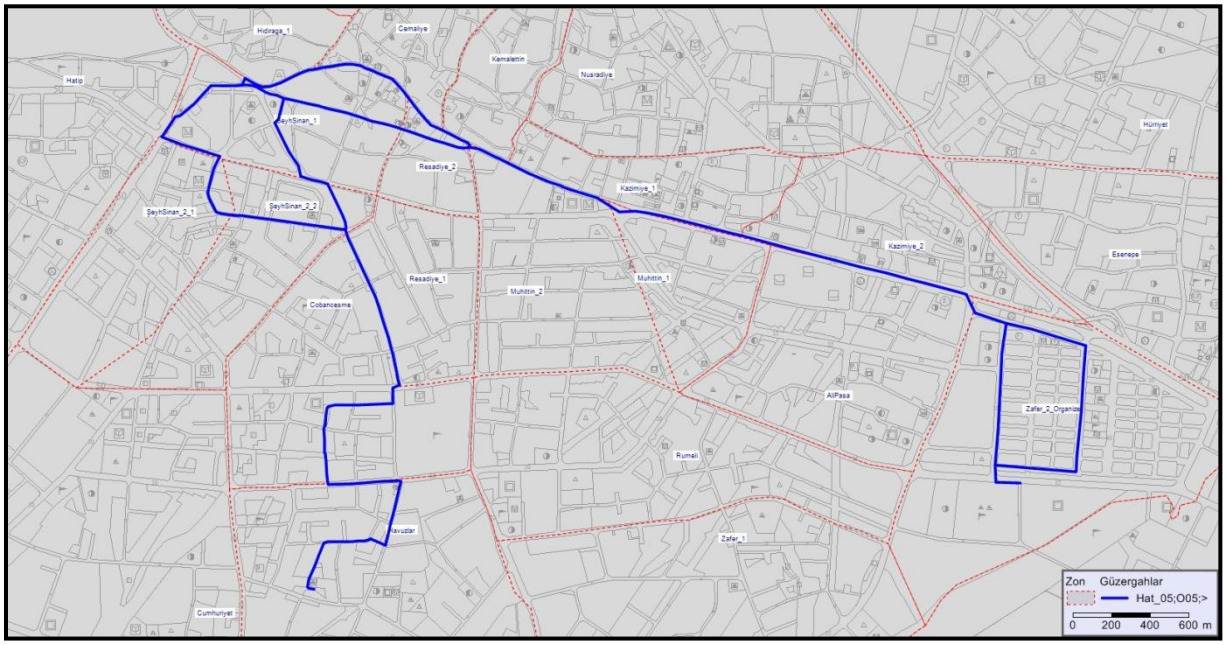


Şekil 3.75. 4 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 15 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 4 numaralı otobüs hattında 9 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 122 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 8200 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 122 sefer ile 3050 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 6100'dür. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 5490 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 4 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 5

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 5 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.76'da görülmektedir.

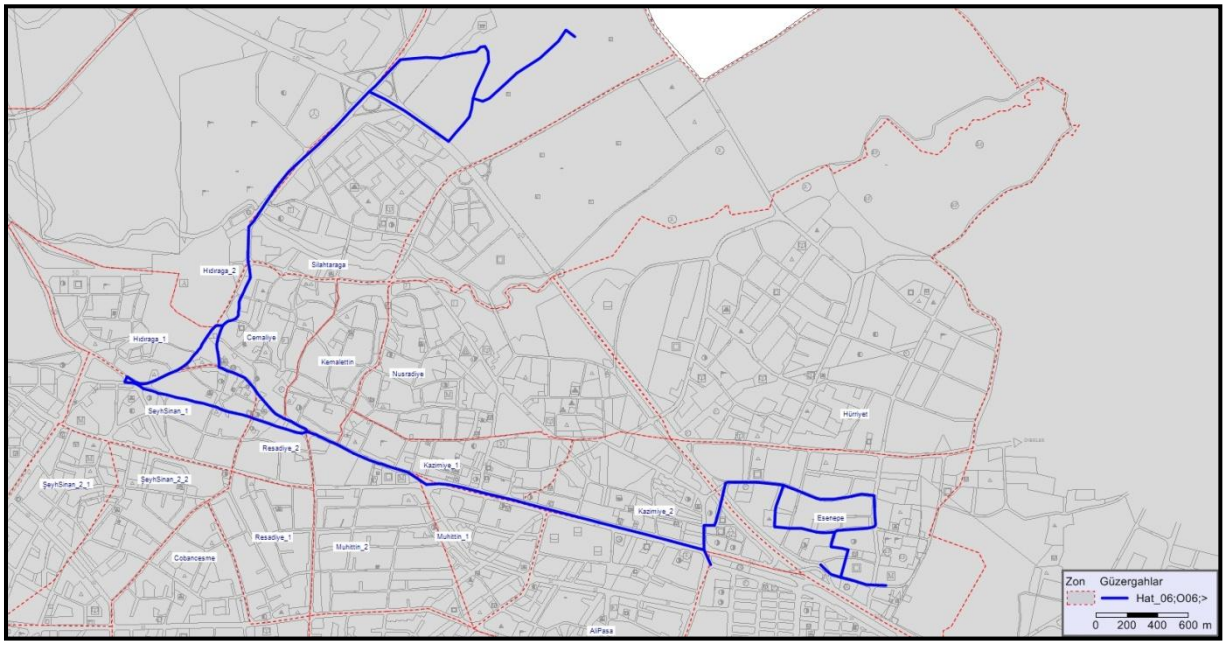


Şekil 3.76. 5 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 21 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 5 numaralı otobüs hattında 12 araç ile 80 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 124 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 11300 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 124 sefer ile 3100 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 7440'tır. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 5580 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 5 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 6

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 6 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.77'de görülmektedir.

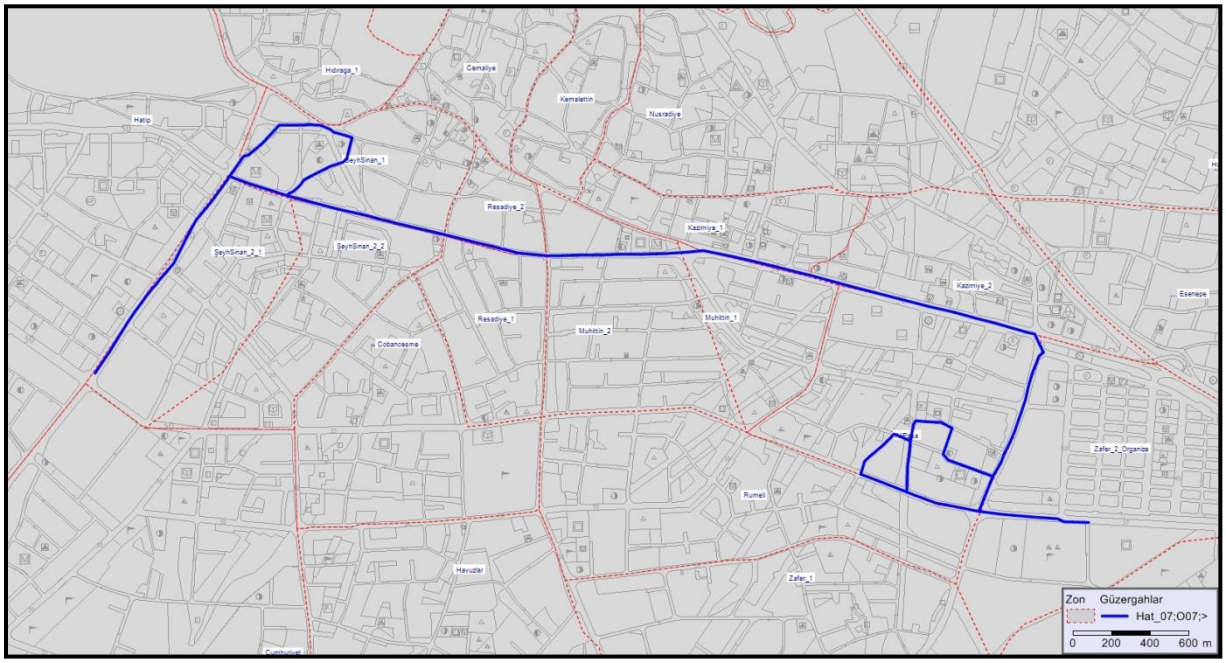


Şekil 3.77. 6 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 22 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 6 numaralı otobüs hattında 11 araç ile 70 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 123 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 11200 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 123 sefer ile 3075 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 7995'tir. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 5535 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 6 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 7

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 7 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.78'de görülmektedir.

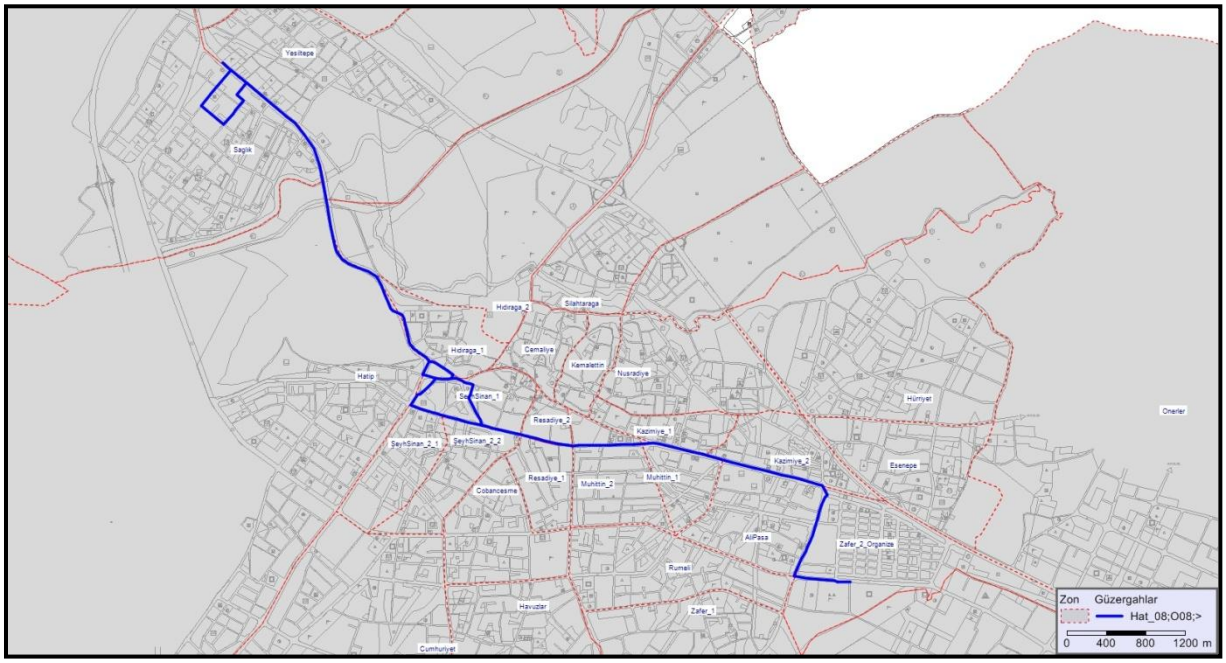


Şekil 3.78. 7 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 19 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 7 numaralı otobüs hattında 10 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 137 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 9500 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 137 sefer ile 3699 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 10960'tır. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 6658 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 7 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 8

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 8 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.79'da görülmektedir.

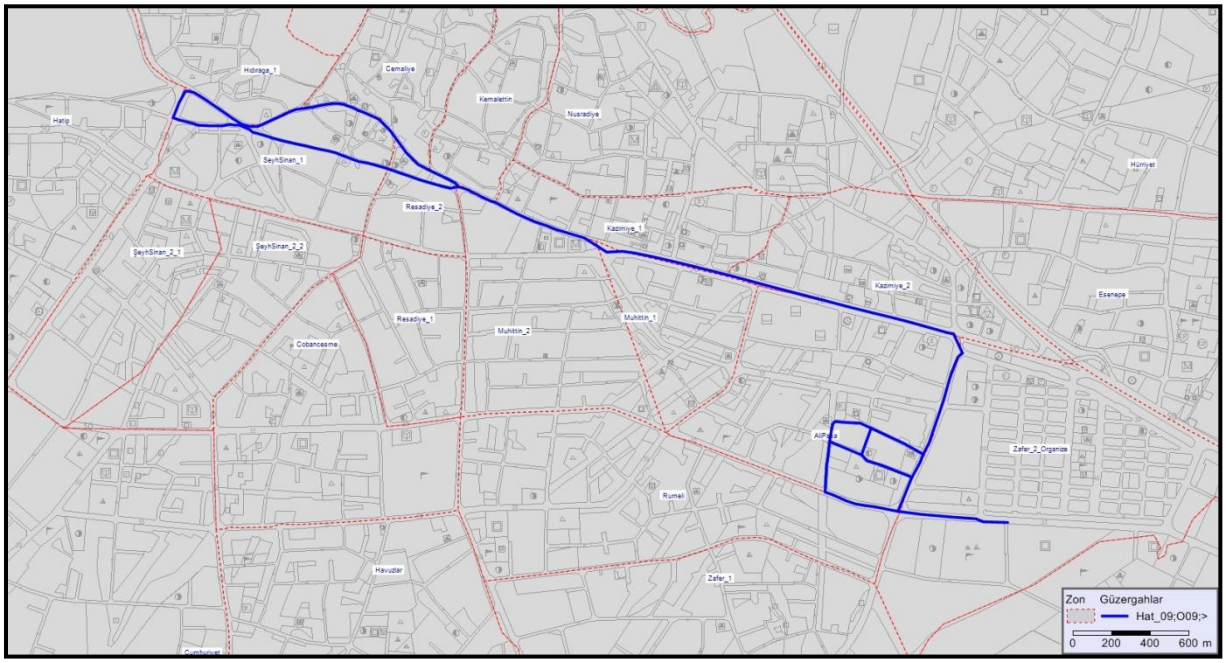


Şekil 3.79. 8 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 22 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 8 numaralı otobüs hattında 6 araç ile 70 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 76 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 5200 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 76 sefer ile 1900 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 3570'tir. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 3420 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 8 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 9

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 9 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.80'de görülmektedir.

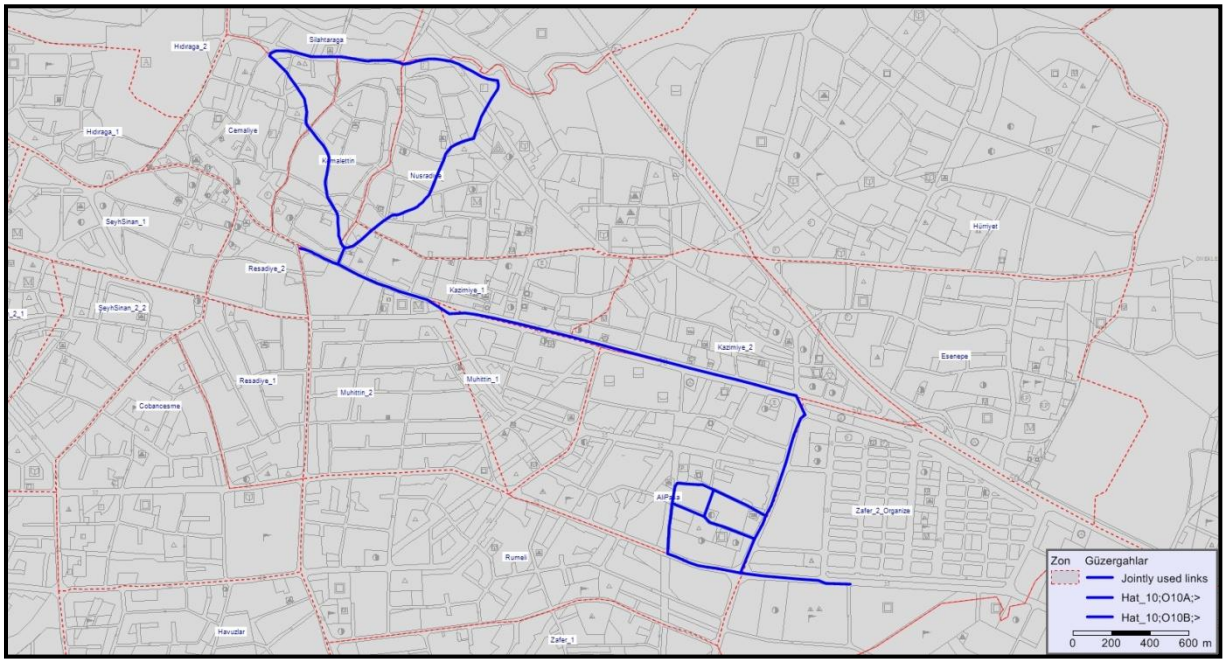


Şekil 3.80. 9 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 15 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 9 numaralı otobüs hattında 5 araç ile 60 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 71 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 4300 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 71 sefer ile 1775 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 3550'dir. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 3195 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur. Yine de zirve saatlerdeki talep yoğunluğu dikkate alındığında talep/kapasite oranının kabul edilebilir düzeyin üzerinde olacağı değerlendirilmektedir. Dolayısıyla 9 numaralı otobüs hattı için taşıt kapasiteleri ve sefer sıklıkları konusunda düzenlemelere gidilmesi gerekmektedir.

Hat 10

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 10 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.81'de görülmektedir.

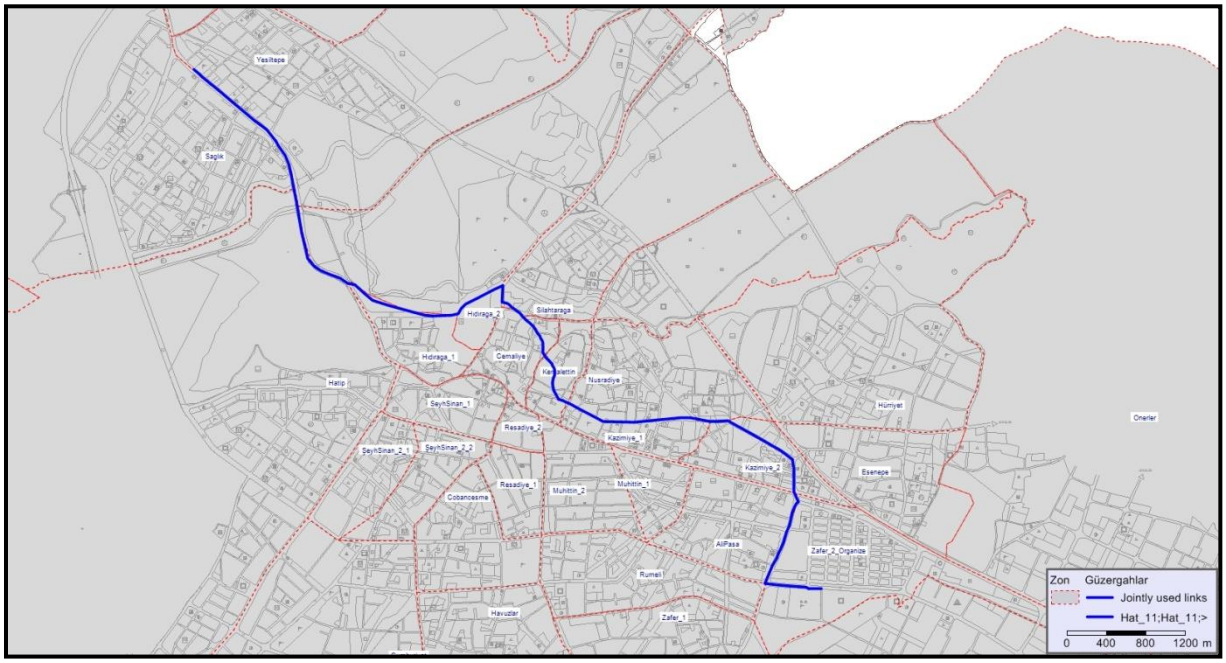


Şekil 3.81. 10 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 15 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 9 numaralı otobüs hattında 3 araç ile 55 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 50 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 1800 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 50 sefer ile 1250 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 2350'dir. Gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında bir otobüste zirve saatte toplam koltuk sayısının en fazla 1.8 katı kadar yolcu taşınması gerekmektedir. Bu katsayı dikkate alındığında hattaki toplam kapasite 2250 civarında kalmaktadır. Güzergah boyunca gerçekleşen indi/bindi hareketleri dikkate alındığında kapasitenin bir miktar daha artması söz konusudur.

Hat 11

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 11 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.82'de görülmektedir.

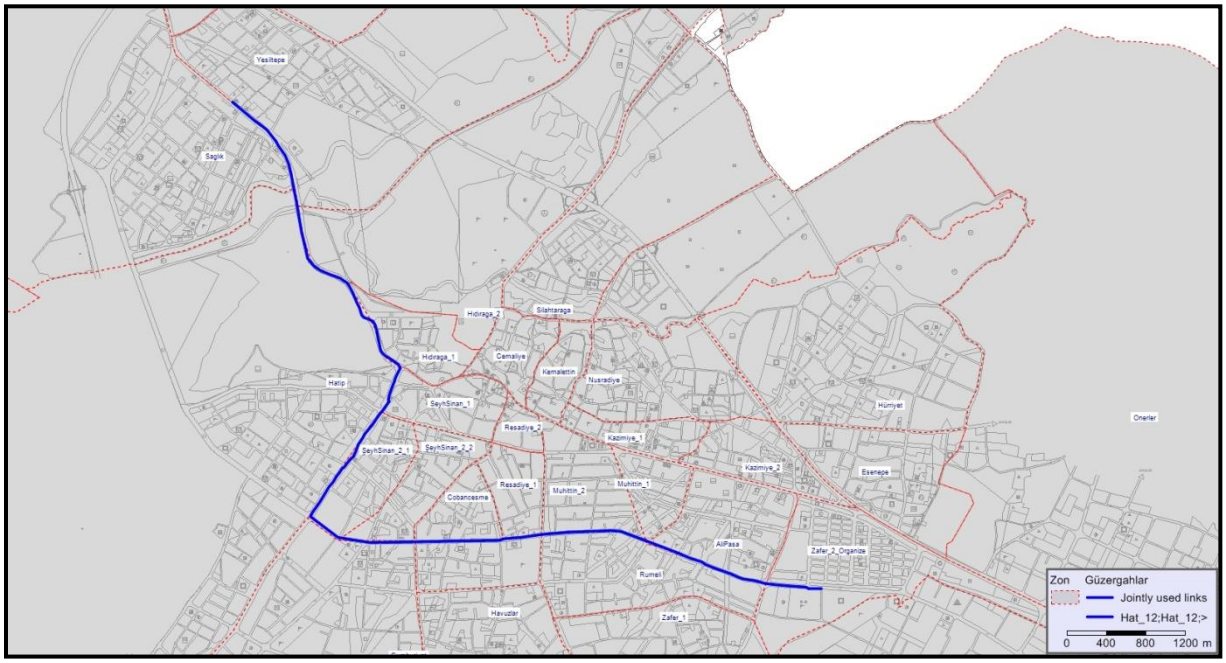


Şekil 3.82. 11 numaralı otobüs hattına ait güzergah

11 numaralı hattın kurulması için Belediye Meclisi kararı alınmış olmasına rağmen henüz bu hatlarda taşımacılık hizmeti verilmemektedir.

Hat 12

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 12 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.83'de görülmektedir.

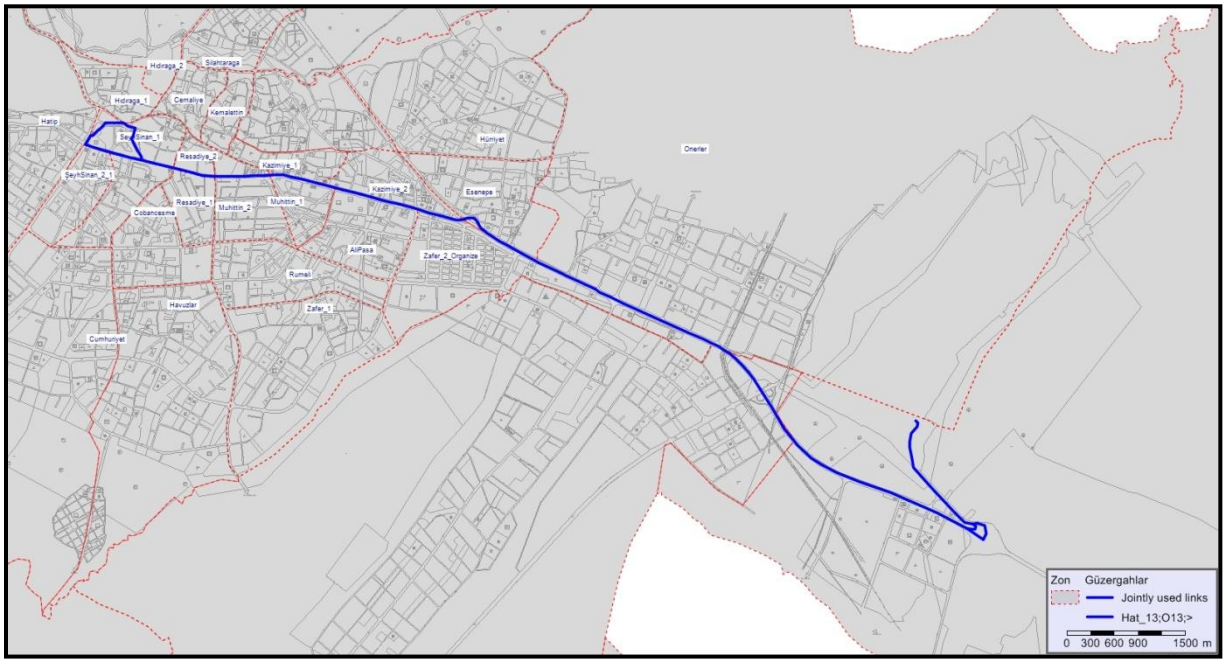


Şekil 3.83. 12 numaralı otobüs hattına ait güzergah

12 numaralı hattın kurulması için Belediye Meclisi kararı alınmış olmasına rağmen henüz bu hatlarda taşımacılık hizmeti verilmemektedir.

Hat 13

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 13 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.84'te görülmektedir.

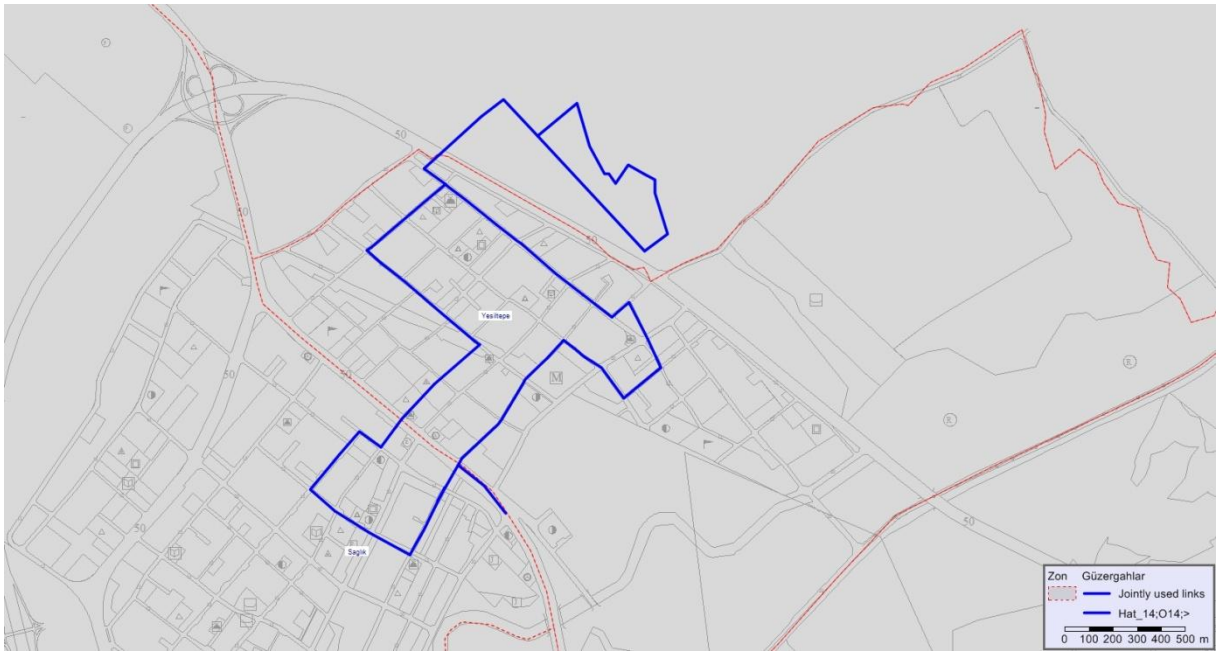


Şekil 3.84. 13 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 31 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 13 numaralı otobüs hattında 1 araç (9 nolu hat aracı) ile 70 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. 13 numaralı hatta Çorlu Havalimanı uçuş saatlerine uygun olarak otogar-havalimanı seferleri yapılmaktadır.

Hat 14

Çorlu ilçesindeki belediye otobüslerinden 14 numaralı hatta ilişkin güzergah Şekil 3.85'de görülmektedir.



Şekil 3.85. 14 numaralı otobüs hattına ait güzergah

Yaklaşık 10 km uzunluğunda güzergaha sahip olan 14 numaralı otobüs hattında 2 araç ile 40 dakikalık tur süresi ile taşımacılık yapılmaktadır. Tarifelere bağlı olarak günde 52 sefer ile taşımacılık yapılan bu hatta hafta içi günlük ortalama 150 yolcu taşınmaktadır. Hatta kullanılan otobüslerle yapılan günlük 52 sefer ile 1300 oturma kapasitesi sunulmaktadır. Otobüslerin toplam yolcu kapasitesi ise günlük toplam 2230'dur. Yeni faaliyete başlayan bu hatta gelecek dönemde seyahat talebinin artması beklenmektedir.

3.2.2. Şehirlerarası ve Yakın Çevre Toplu Taşıma Sistem Analizi

Projenin bu bölümünde, yakın çevre ulaşımında; kent merkezi ile günlük ilişki içinde olan çevre iller, ilçeler ve mahalleler arasındaki toplu taşım hatların genel bilgileri verilmiştir. Birincil sektör olan tarıma dayalı bir yaşam şekli bulunan kentte köy sayısının fazla olması, düşük yoğunluklu bir yapı ve dağılmış bir nüfus kümelenmesini doğurmaktadır. Bu durum toplu taşım hizmetlerinin istenilen kalitede verilmesini zorlaştırmaktadır.

3.2.2.1. Tekirdağ BB Şehirlerarası Toplu Taşıma Sistemi

Tekirdağ'da şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan yaklaşık 28 firma bulunmaktadır. Bu firmalardan 20 tanesi D1, 2 tanesi de A1 taşımacılık yetki belgesine sahiptir. Tablo 3.58'de şehirlerarası taşımacılık yapan firmaların yetki belgesi, güzergâh ve sefer süresi bilgileri bulunmaktadır. Ağırlıklı olarak yolcu taşımacılığı Trakya bölgesinde Kırklareli ve Edirne illeri ile İstanbul'a yapılmaktadır. Tekirdağ ilçeleri ve çevre illere olan taşımacılık yapan firmalar Tablo 3.58'de verilmiştir.Tablo 3.58 incelendiğinde D1 belgesi ile; Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ-Saray arasında taşımacılık yapan Kale Birlik Seyahat'in bu güzergahı BB sınırları içerinde kalmaktadır. Yapılacak olan yeni yasal ve idari düzenlemelere bu hatta ihtiyaç olabilir. Benzer durum D1 belgesi ile Vize-Saray-Çerkezköy-Çorlu arasında yolculuk yapan Kale seyahat içinde geçerlidir. Yeni BB yasasına göre bu güzergahlar şehir içi hat olarak kaldığından, özellikle bilet düzenlemeleri dikkate alınarak yolcuların mağdur olmaması gerekmektedir.

Tablo 3.58. Tekirdağ BB ilçelerinden şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar

Belge	Firma-Kooperatif Adı	Güzergah	Araç Sayısı	Araç Kapasitesi ve Türü	Saat aralığı	Sefer Aralığı (dak)
D1	Kale Birlik	Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ-Saray	86	45 - Otobüs	07:00-19:30	30
		Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Gelibolu			06:00-19:30	60
		Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Keşan				
		Şarköy-Malkara-Tekirdağ-Saray				
D1	Truva Turizm	İstanbul-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir	Bilinmiyor	45 -Otobüs	07:15-22:00	60
D1	Şarköy Seyahat	Şarköy-Tekirdağ-İstanbul	18	45 - Otobüs	08:30-21:15	60
D1	Balıkesir Seyahat	Balıkesir-Tekirdağ-Çorlu-Kırklareli	1	45 - Otobüs	13:30	
D1	Kale Seyahat	Vize-Saray-Çerkezköy-Çorlu-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir-Denizli	Bilinmiyor	45 - Otobüs	20:45	
D1	Nişikli Turizm	Tekirdağ-Lüleburgaz-Babaeski-Kırklareli	3	27+1	08:00-19:15	
D1	Metro Turizm	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	24 saat	30
		Tekirdağ-Ankara			10:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Konya			20:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Çanakkale			24 saat	60
		Tekirdağ-İzmir			09:30, 16:30, 20:15, 21:45	
		Tekirdağ-Edirne			07:00-19:00	60
		Tekirdağ-Konya			20:00	-
D1	İstanbul Seyahat	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	05:30-18:00 18:00, 19:00, 20:00, 21:30	30
		Tekirdağ-Ankara			06:00, 09:00, 12:30, 21:30,22:30	
		Tekirdağ-Antalya			19:30	-
		Tekirdağ-Çanakkale			16:00	-
		Şarköy- İstanbul-Ankara				
		Tekirdağ-Bursa			09:30, 15:30	-
A1	Parmak Turizm	Tekirdağ-Edirne	13	8 - Fiat Doblo	06:00-17:30	120
A1	Ece Turizm	Tekirdağ-Edirne	Bilinmiyor	8 - Fiat Doblo	06:00-19:00	60
D1	Çorlu Birlik	Çorlu-Değirmenköy- Seymenköy, Silivri-İstanbul				
D1	Fatih Turizm	Çorlu-Tekirdağ, Kırklareli-lüleburgaz, Bursa				
D1	Hayrabolu Seyahat	Çorlu Büyük Karıştıran-Lüleburgaz-Alpullu- Mandıra- Çöpköy-Hayrabolu İstanbul				
D1	Hayrabolu Kesebirler Seyahat	Sultanşah- Tekirdağ-Hayrabolu İstanbul				
D1	Huntur Turizm	İstanbul- Çorlu- Kapıkule				
D1	İstanbul Seyahat	Çorlu-İstanbul, Bolu,Ankara, Afyon, Kütahya, Burdur,Antalya- Alanya, Altınoluk- Ayvalık,İzmir, Çanakkale,Bursa, Manisa, Aydın, Bodrum, Marmaris, Fethiye, Samsun, Ordu, Giresun				
D1	Beşer Seyahat	Çorlu-Vezirköprü- Samsun				

D1	**Çağlar Turizm**	Amasya, Ankara,Antalya, Aydın-Didim- Kuşadası, Balıkesir, Bursa, Çanakkale, Denizli, Düzce, Edirne,İstanbul, İzmir, İzmit, Kayseri, Kırklareli, Malatya, Manisa, Muğla, Ordu, Samsun, Tokat,Trabzon				
D1	**Dilek Seyahat**	Çorlu-Çerkezköy, İstanbul, Amasya, Samsun-Vezirköprü				
D1	**Hakiki Koç Turizm**	Çorlu-Malkara- Keşan, Gelibolu-Çanakkale- Ezine- Ayvacık-Küçükkuyu, Altınoluk- Edremit-Burhaniye- Gömeç- Ayvalık, Dikili-Aliağa- İzmir				
D1	**Hatay Öztur Seyahat**	Çorlu-Aksaray, Adana,Hatay				
D1	**Kamil Koç Turizm**	İstanbul, Ankara,Bursa- Karacabey-Orhangazi-M.Kemalpaşa,Adapazarı, Afyon,Antalya- Alanya- Manavgat-Serik,Balıkesir- Bandırma- Erdek-Susurluk,Bilecik- Bozüyük,Burdur-Bucak, İzmit,Kütahya, Yalova				
D1	**Lüks Aksel Seyahat**	Çorlu-Konya				
D1	**Lüks Yonca Seyahat**	Çorlu-Saray, Vize, Keşan,İstanbul, Ankara, Denizli, Aydın, İzmirÇanakkale				
D1	**Özbatu Turizm**	Çorlu-İstanbul				
D1	**Palandöken Turizm**	Çorlu-Çerkezköy, İstanbul, Ankara, Yozgat, Sivas, Erzincan, Erzurum-Oltu				
D1	**Rize Ses Turizm**	Çorlu-Babaeski, İstanbul, Rize				
D1	**Şampiyon Hersekli Turizm**	Çorlu-Kırklareli, İstanbul, Ankara, Bursa				
D1	**Malkara Yıldırım Turizm**	Malkara-Tekirdağ-İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa,Denizli				

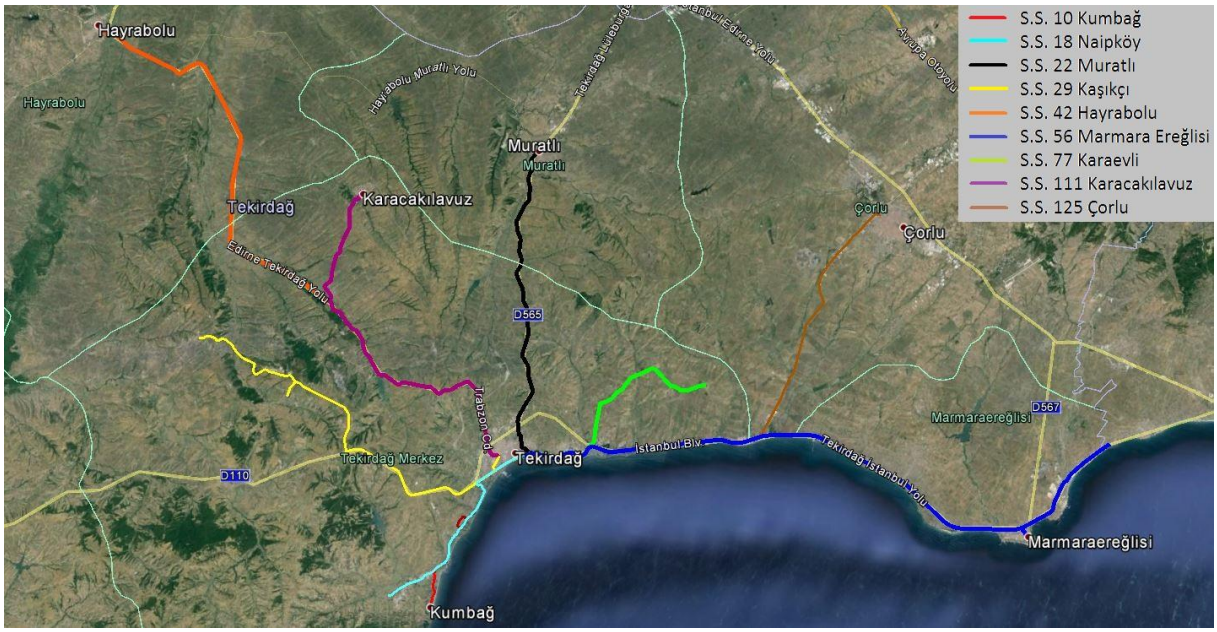
3.2.2.2. Tekirdağ BB yakın çevre toplu taşıma sistemi ve sorunları

İlçeler arası ve ilçelerin (eski köy) mahallerle olan toplu taşıma bağlantıları aşağıda ilçe ilçe irdelenmiştir.

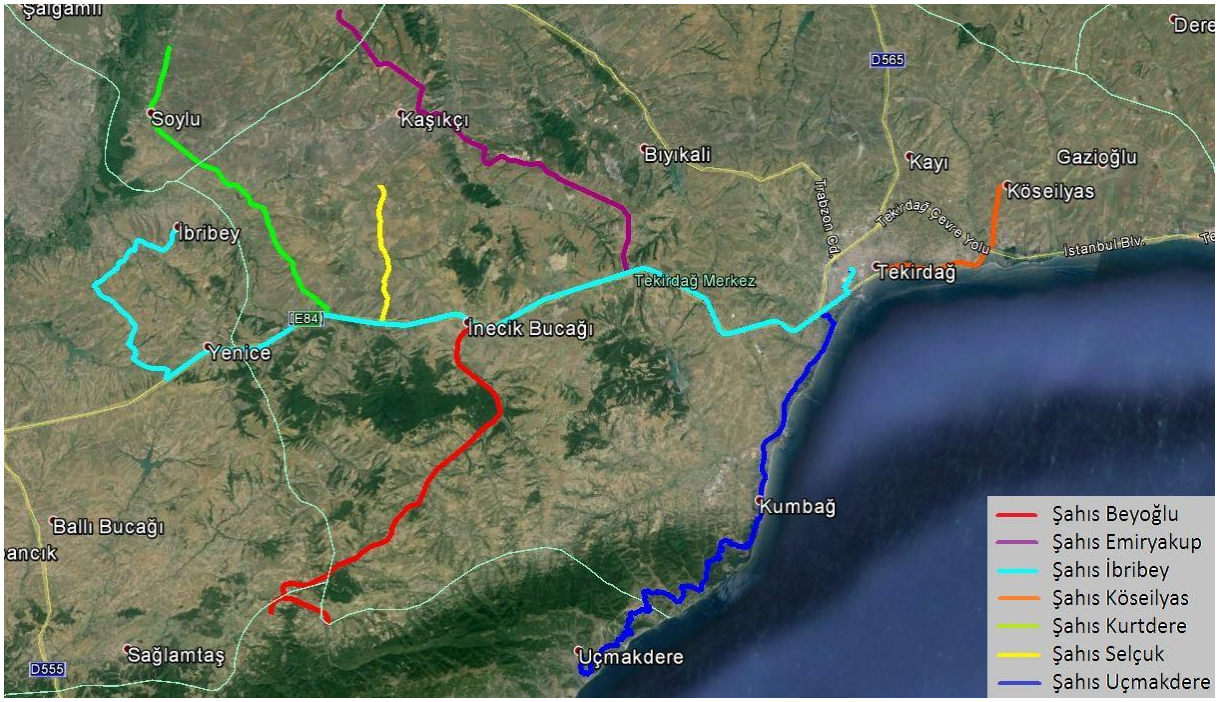
Süleymanpaşa

Tablo 3.2'deSüleymanpaşa ile yakın köyleri ve ilçe merkezleri arasında faaliyet gösteren kooperatif ve şahıs araçlarına ait bilgiler verilmiştir. Burada dikkat çeken hatlar kentin gelişme alanları olan Kumbağ, Barbaros, Naipköy ve Köseilyas mahalleleri ile olan bağlantının merkez taşımacılık sistemi ile birleştirilmesi gerekliliğidir. Bu bölgelere olan uzaklık 20 km'nin altında olup hızlı bir yapılanma gözlenmektedir. Yapılan yolcu taşımacılıkları incelendiğinde 1163 sayılı kooperatifçilik kanunu kapsamında Sınırlı Sorumlu olarak yapılandırılmış işletme yapısının hakim olduğu görülmektedir. Köy (mahalle) bağlantılarında ise şahıs araçları yoğunluktadır. Belgelendirme yapısına bakıldığında Ulaştırma Bakanlığı tarafından verilen

D4 belgeleri, İl Trafik Komisyon kararları çoğunluktadır. Sistemler arasında bir bütünlük bulunmamaktadır. Bölgenin ihtiyacına göre zaman çizelgeleri belirlenmektedir. Süleymanpaşa ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.86a ve 3.86b'de verilmiştir. Şekil 3.86b incelendiğinde, şekil üzerinde güzergâhı bulunmayan bazı mahallelerin şahıs araçları ile düzensiz bir şekilde taşımacılık yaptıkları gözlemlenmiştir.



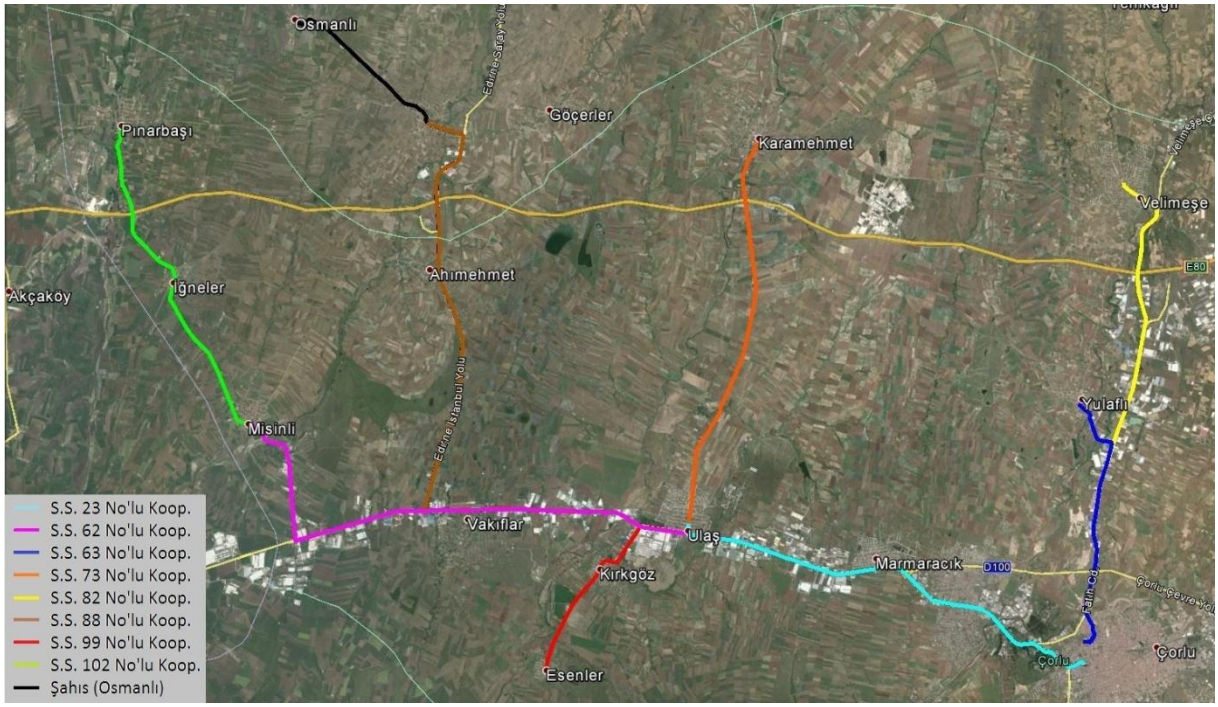
Şekil 3.86a. Süleymanpaşa ilçe merkezi dışı hatlar



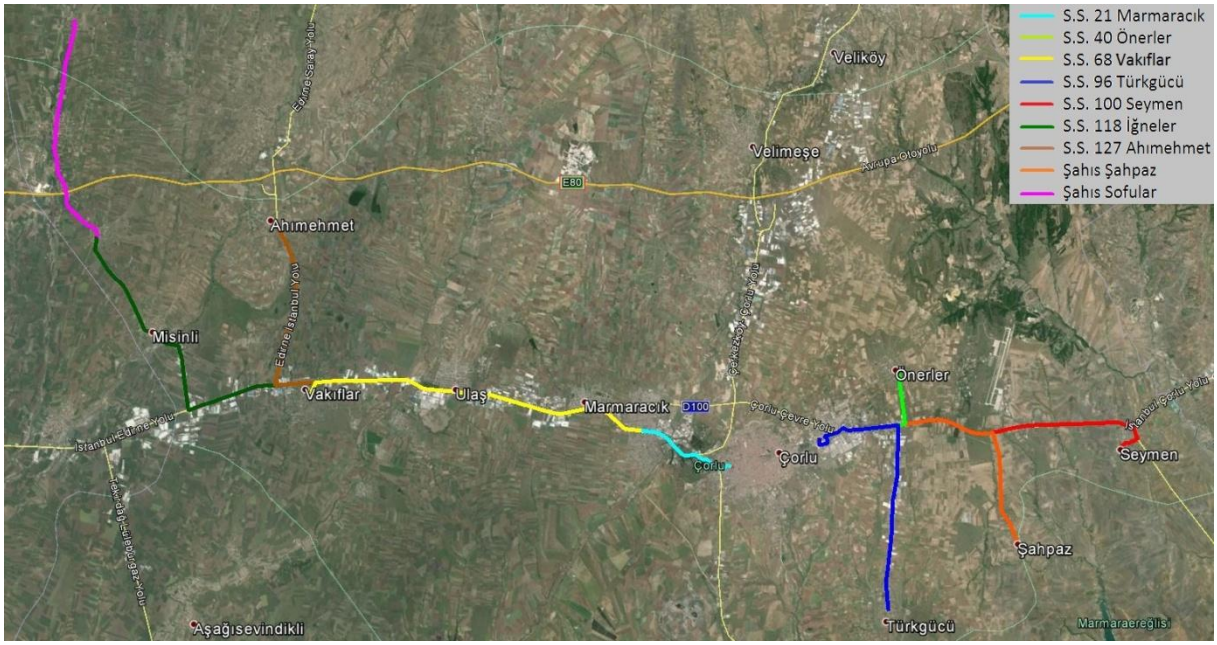
Şekil 3.86b. Süleymanpaşa ilçe merkezi dışı hatlar

Çorlu

Çorlu ilçesinin il merkezi Tekirdağ ve yakın çevresi ile bağlantısı 15 adet kooperatif ve 3 şahıs tarafından çalıştırılan araçlarla sağlanmaktadır. Çorlu merkez ile bağlantı Kumyol Caddesi bitişinde Çorlu Belediye binasının arkasında yer alan otogardan sağlanmaktadır. Taşımacılıklarda 250'den fazla taşıt kullanılmaktadır. Çorlu ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.87a ve 3.87b'de verilmiştir. Şekil 3.87 incelendiğinde, bazı mahallelerden toplu taşımacılık olmadığı rahatça görülebilir.



Şekil 3.87a. Çorlu ilçe merkezi dışı hatlar



Şekil 3.87b. Çorlu ilçe merkezi dışı hatlar

Çerkezköy

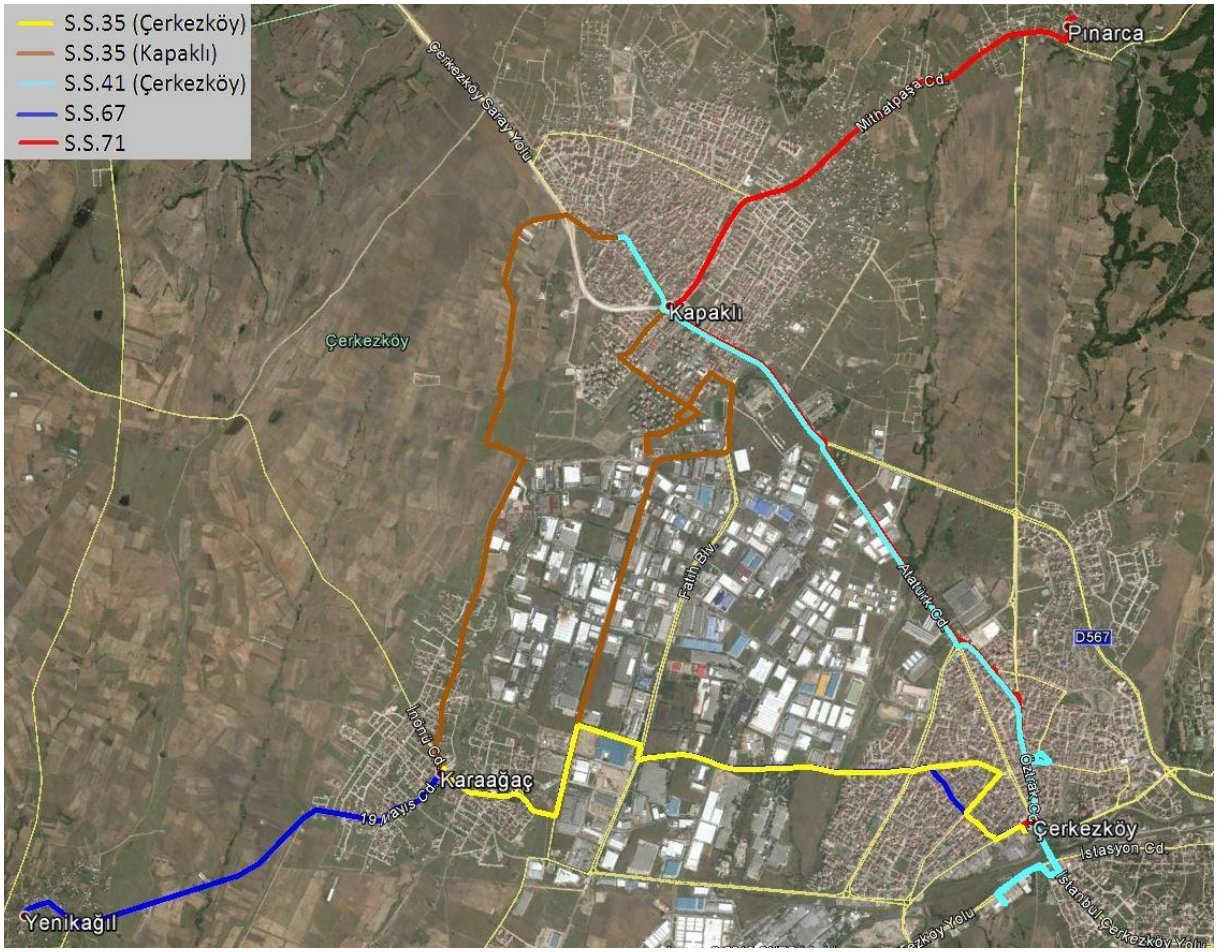
Çerkezköy'ün yakın çevresi ile olan bağlantısı Fevzi Paşa caddesi kenarında bulunan otogar üzerinden 3 farklı kooperatif tarafından yürütülmektedir. Çerkezköy ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.88'de verilmiştir. Şekil 3.88 incelendiğinde, şekil üzerinde görülen bazı hatlar, kent merkezi olarak taşımacılık yapmakta olduğundan bu hatlar işlenmemiştir.



Şekil 3.88. Çerkezköy ilçe merkezi dışı hatlar

Kapaklı

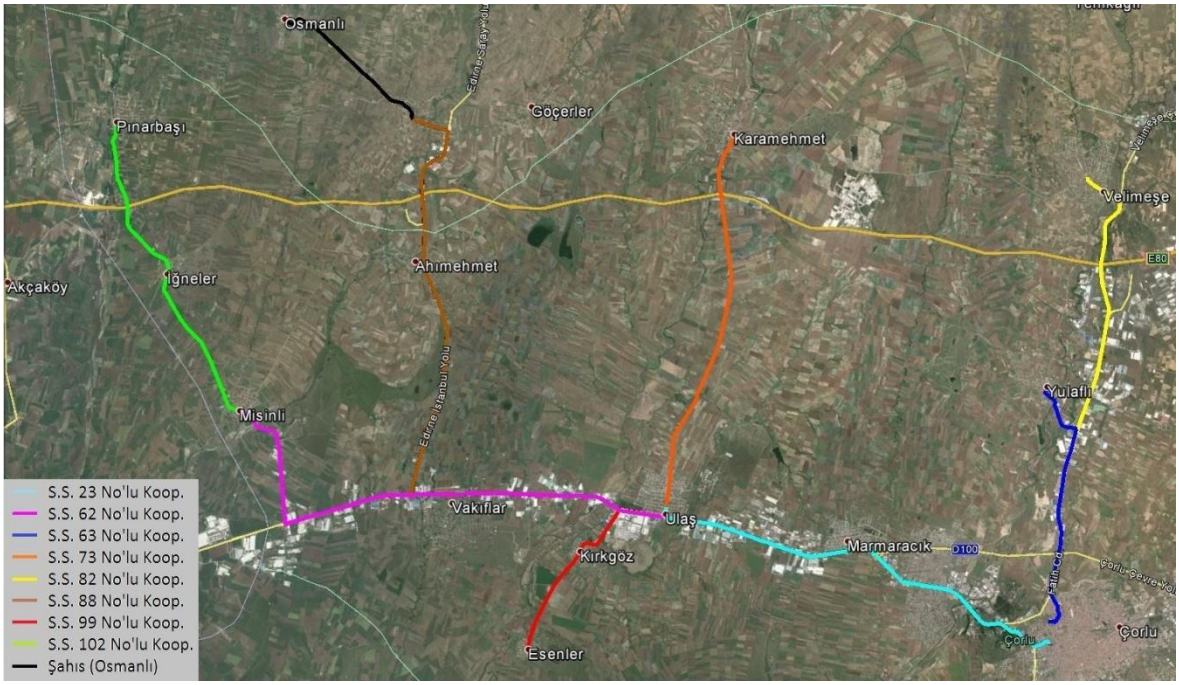
Kapaklı ilçesinin yakın çevresiyle olan bağlantısı 5 farklı kooperatif tarafından gerçekleştirilmektedir. Kapaklı ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.89'da verilmiştir. Şekil 3.89 incelendiğinde, bir çok güzergahın Çerkezköy ile çakıştığı görülebilir.



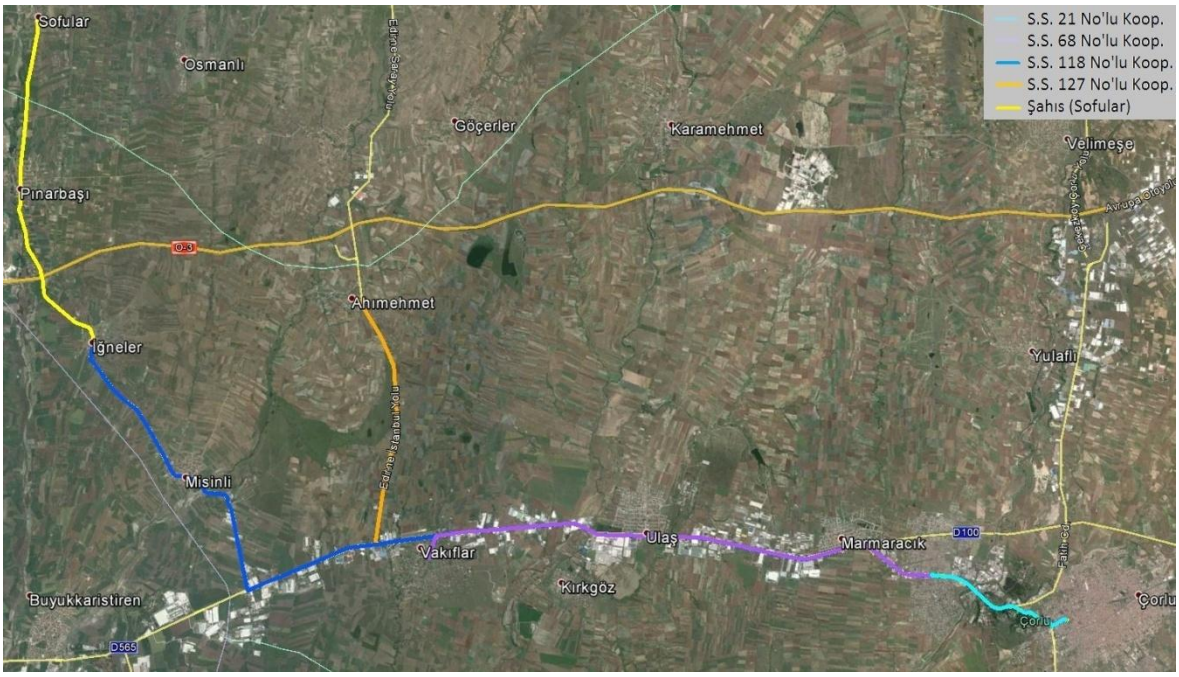
Şekil 3.89. Kapaklı şehir dışı hatlar

Ergene

Ergene ilçesinde tahsis edilmiş herhangi otogar bulunmamaktadır. İdari yapılanması yeni oluşturulan Ergene'de taşımacılıkların büyük bölümü Çorlu'ya gerçekleşmektedir. Ergene ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.90 ve 3.91'de verilmiştir. Şekil 3.90 incelendiğinde, Ergene ilçesinin bir çok hattı Çorlu ilçesinden başlamaktadır.



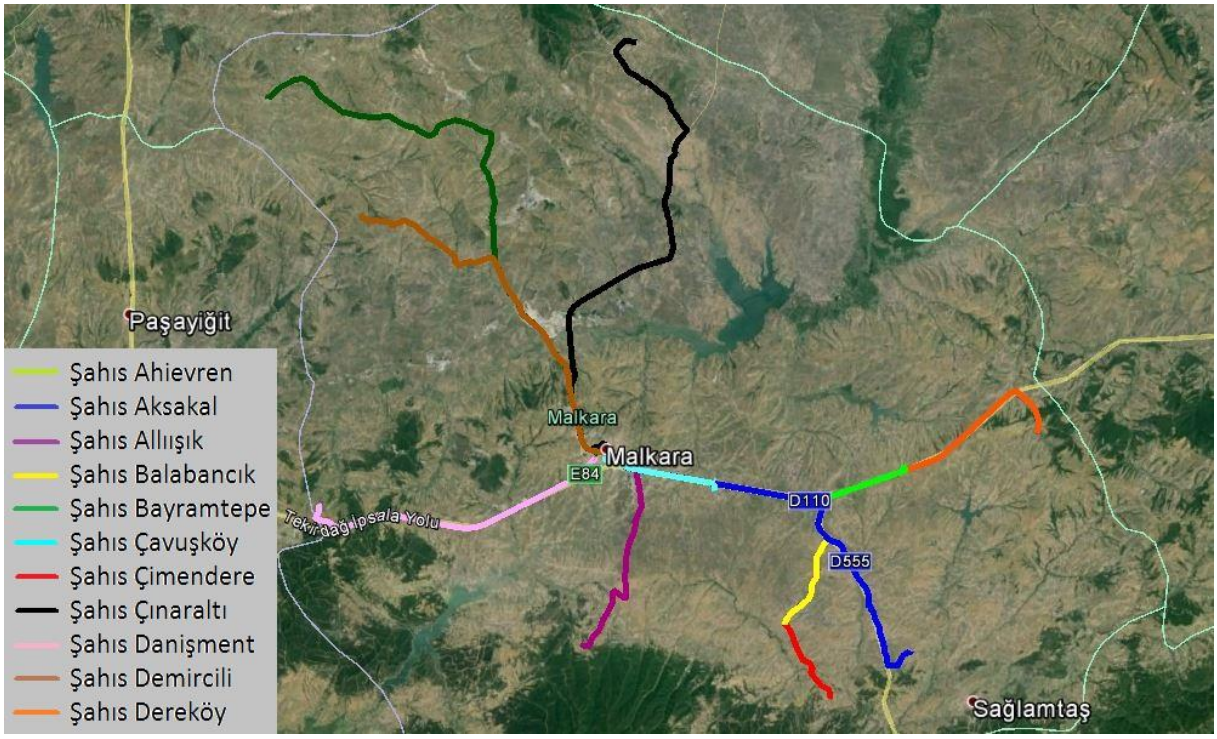
Şekil 3.90. Ergene ilçesi merkez dışı hatlar



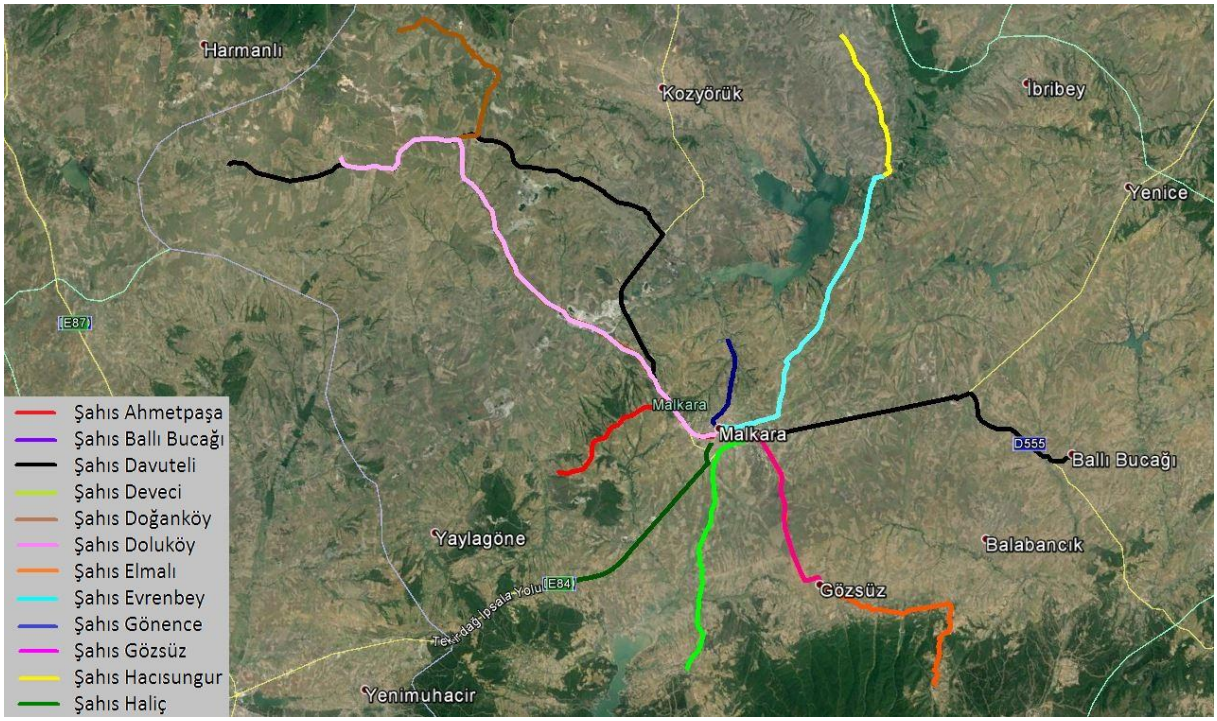
Şekil 3.91. Ergene ilçesi merkez dışı hatlar

Malkara

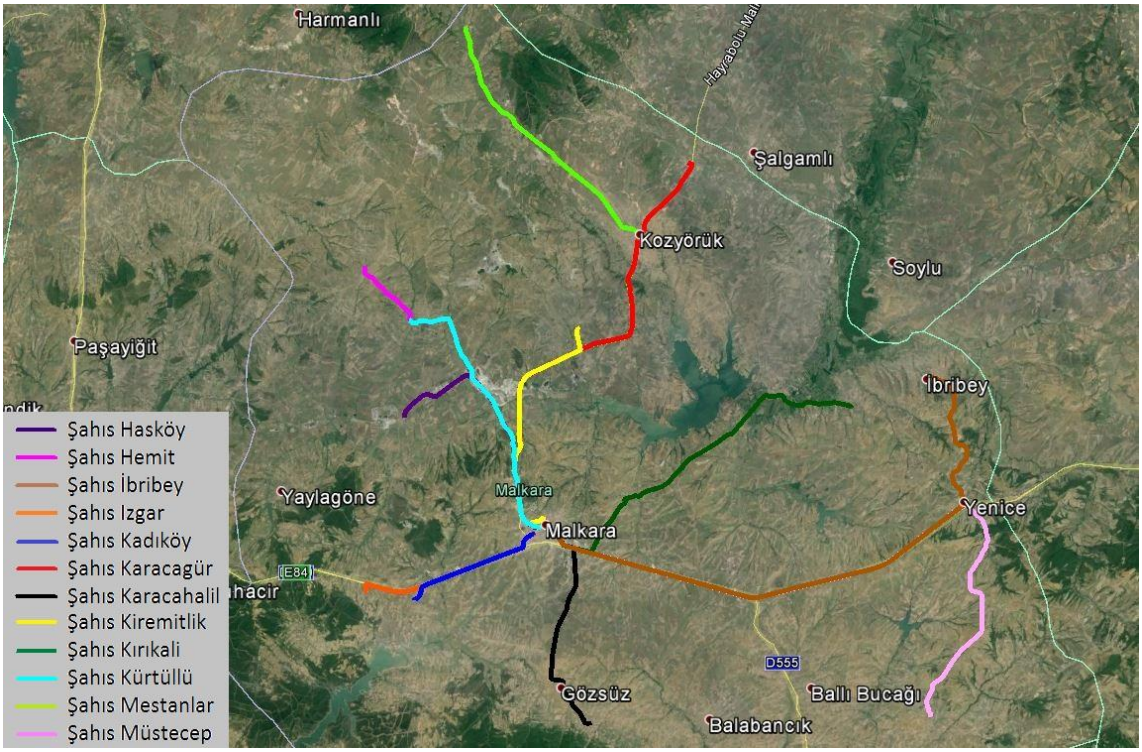
Tekirdağ ilinde en çok köye sahip olan ilçe Malkara'dır. Şahıs plakaları ile köylerden Malkara merkeze taşımacılık yapılmaktadır. Malkara ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.92a-3.92d'de verilmiştir. Şekil 3.92 incelendiğinde, en çok şahıs hattının olduğu ilçe bu ilçedir.



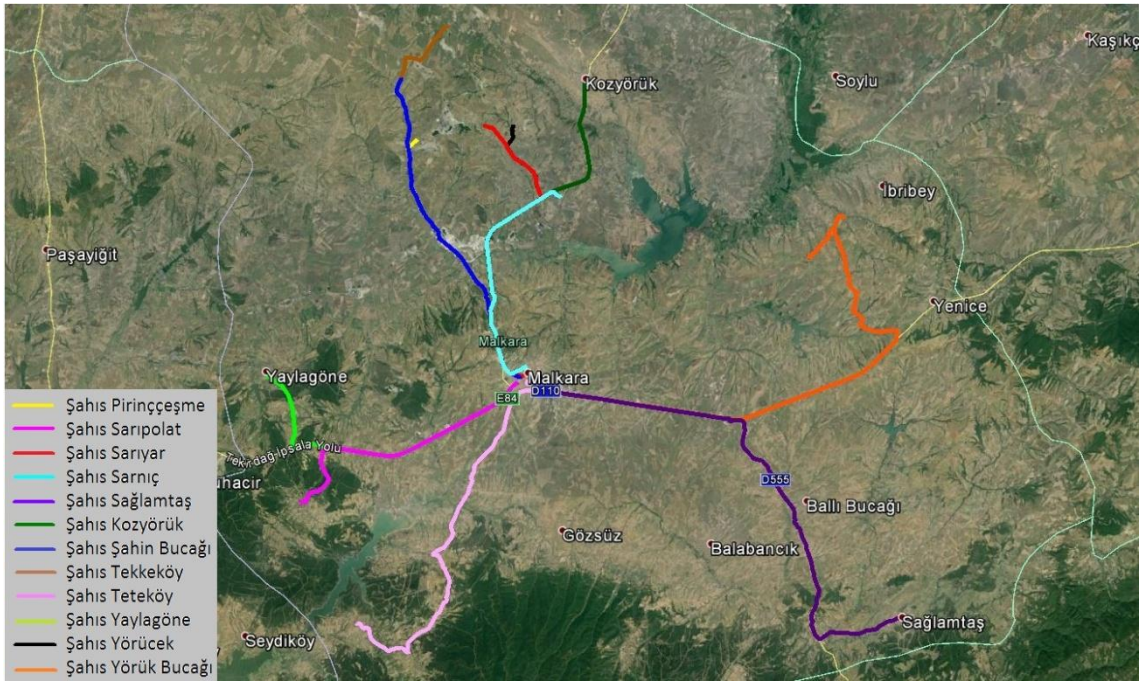
Şekil 3.92a. Malkara şehir dışı hatlar



Şekil 3.92b. Malkara şehir dışı hatlar



Şekil 3.92c. Malkara şehir dışı hatlar



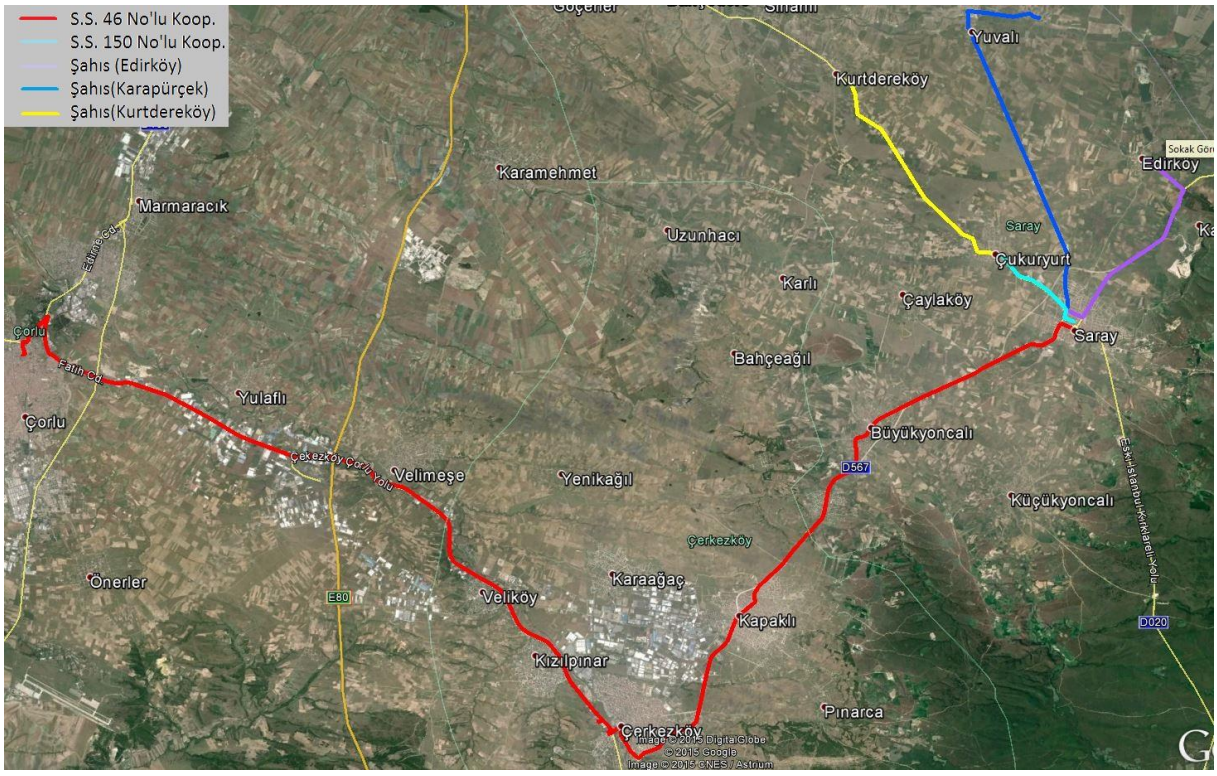
Şekil 3.92d. Malkara şehir dışı hatlar

Saray

İlin Kuzeyinde yer alan Saray ilçesi yakın çevresine olan bağlantısını 6 şahıs ve 7 kooperatif aracılığı ile sağlamaktadır. Saray ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.93a-3.93b'de verilmiştir.



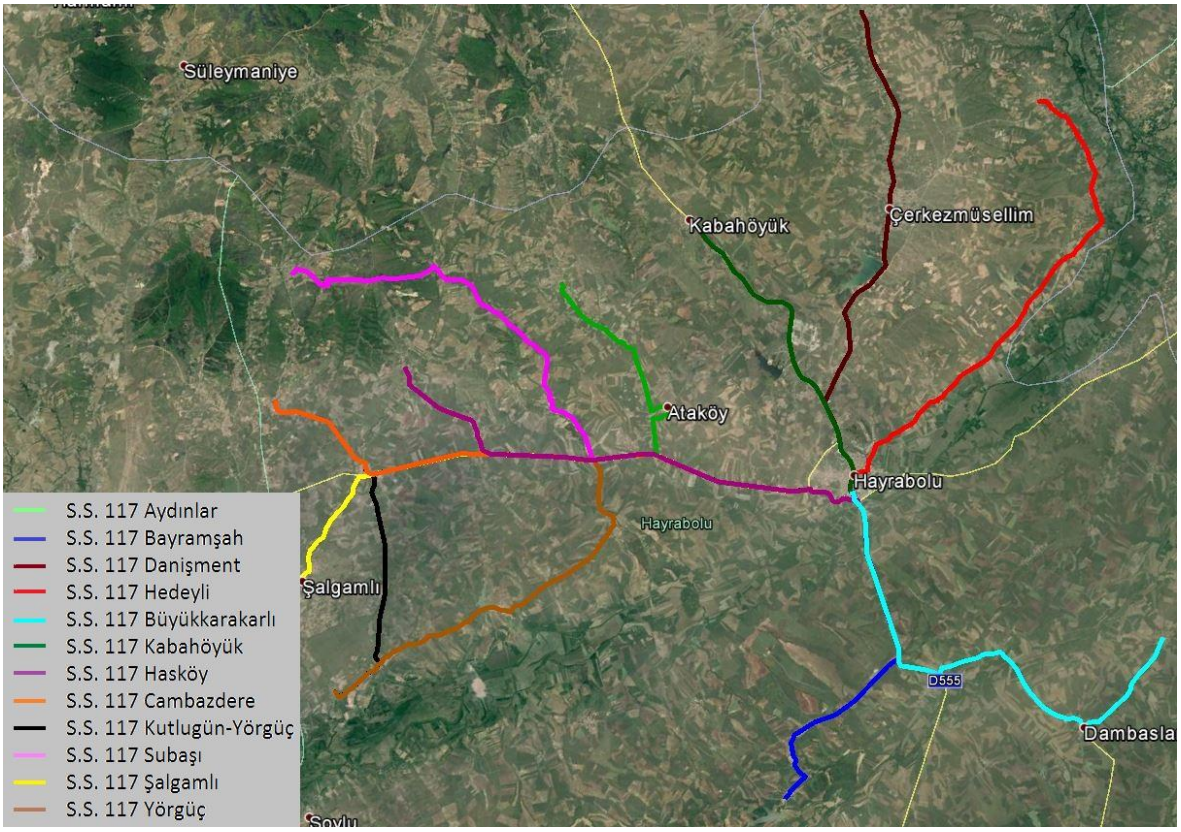
Şekil 3.93a. Saray şehir dışı hatlar



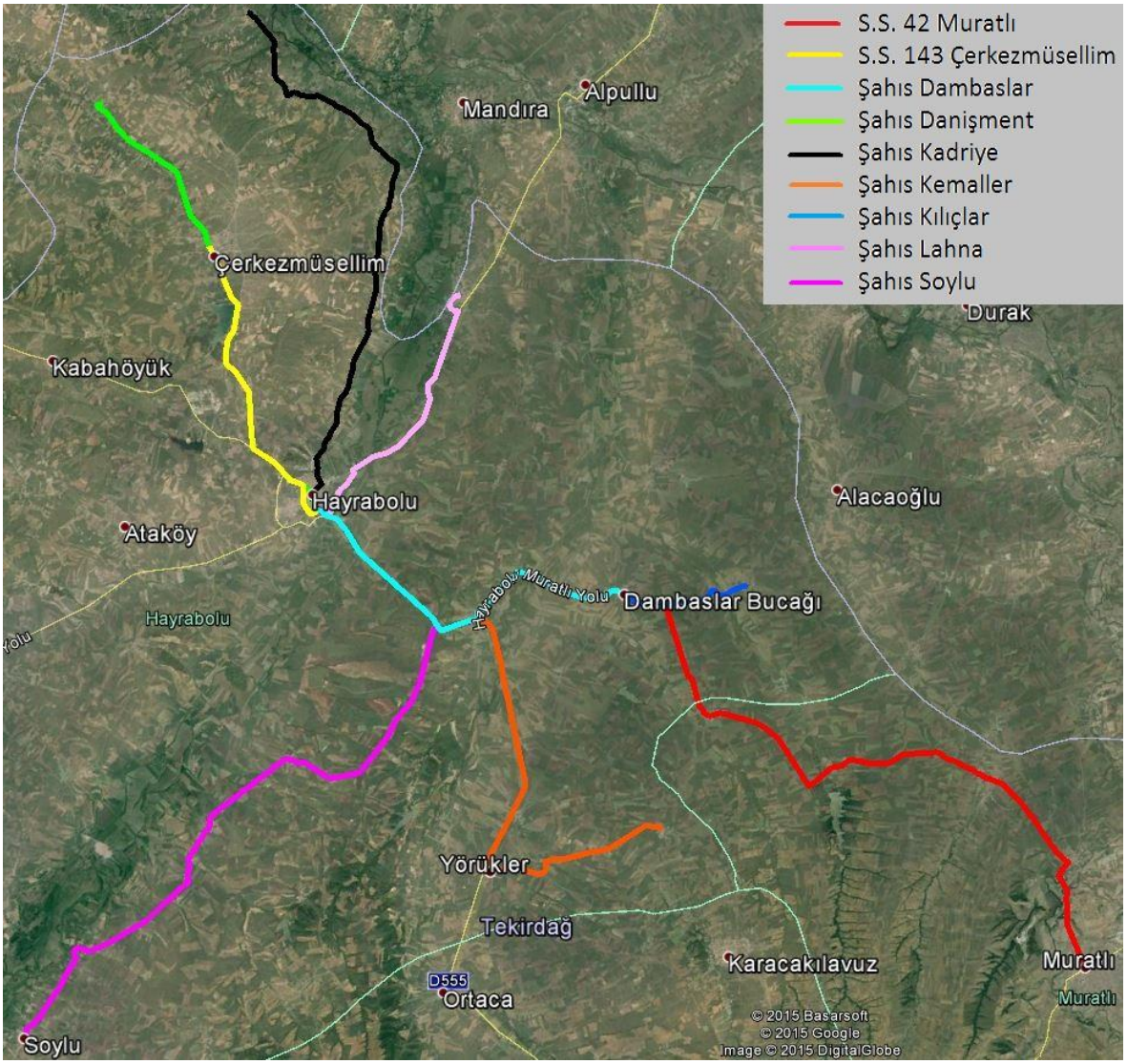
Şekil 3.93b. Saray şehir dışı hatlar

Hayrabolu

İlçenin çevre ilçeler ve yakın çevresi ile olan taşıma servisleri Tekirdağ Caddesi üzerinde bulunan otogardan gerçekleşmektedir. Hayrabolu ilçesinde 3 adet kooperatif ve 14 adet şahıs plakası bulunmaktadır. Toplam 79 adet plaka bulunmaktadır. Hayrabolu ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.94a-3.94b'de verilmiştir.



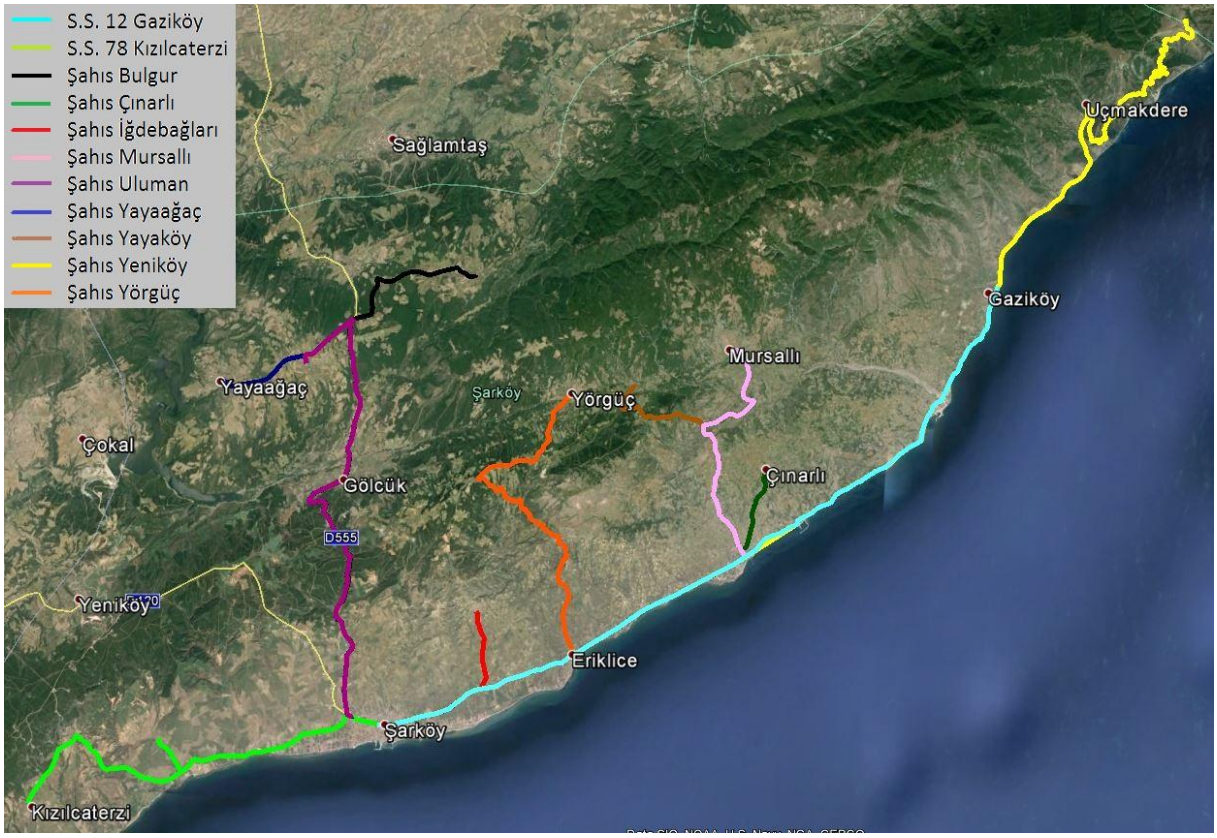
Şekil 3.94a. Hayrabolu şehir dışı hatlar



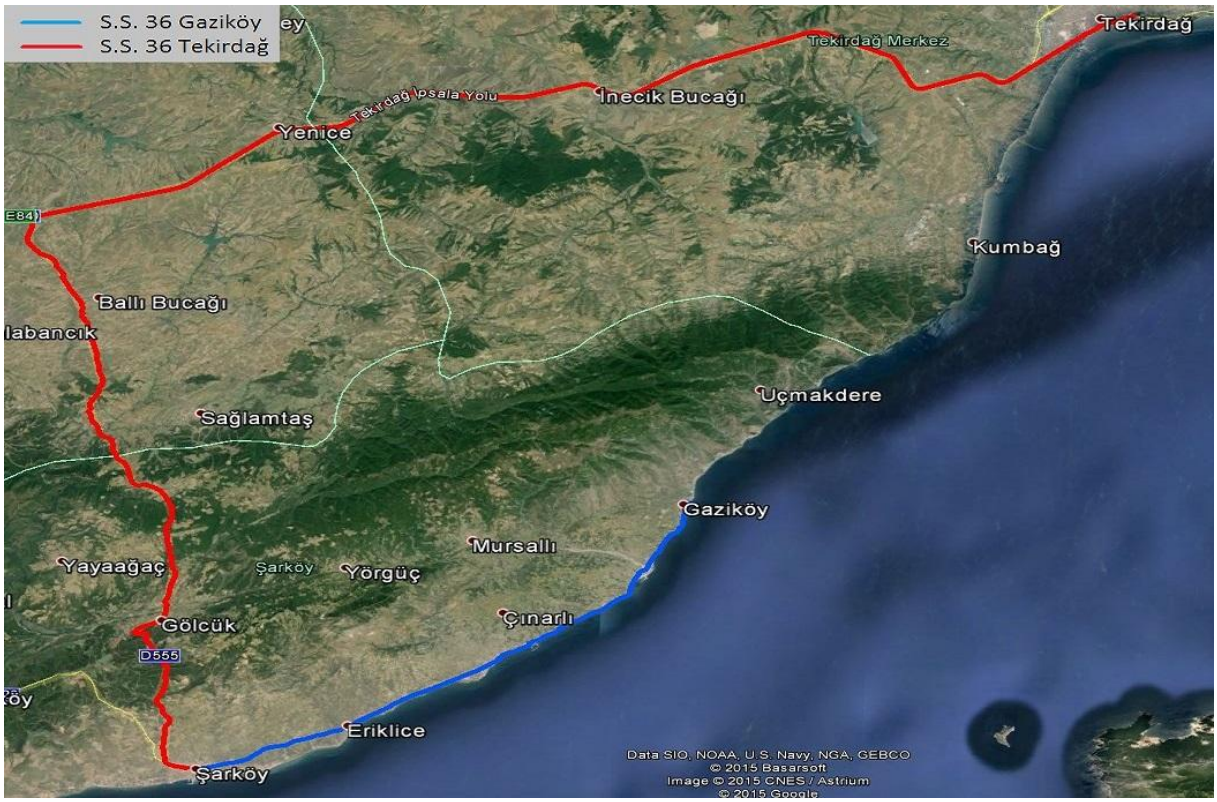
Şekil 3.94b. Hayrabolu şehir dışı hatlar

Şarköy

İlçenin çevre ilçelere olan taşıma servisleri Arif Hikmet Caddesi üzerinde yer alan otogardan gerçekleştirilmektedir. Şarköy ilçesinde 4 adet kooperatifte toplam 73 adet plaka bulunmaktadır. Plakalardan 7 adedi faal değildir.Şarköy ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.95a-3.95b'de verilmiştir.



Şekil 3.95a. Şarköy şehir dışı hatlar



Şekil 3.95b. Şarköy şehir dışı hatlar

Muratlı

Muratlı ilçesinde otogar bulunmamaktadır. Muratlı'da biri şehir içi olmak üzere toplam 4 adet kooperatif ve 14 adet şahıs taşıtı bulunmaktadır. Muratlı ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.96'da verilmiştir.



Şekil 3.96. Muratlı şehir dışı hatlar

Marmaraereğlisi

Marmaraereğlisi'nde4 adet kooperatif ve 14 adet şahıs taşıtı bulunmaktadır. Marmaraereğlisi ilçesinin çevre mahallere ve ilçelere olan güzergahlar Şekil 3.97'de verilmiştir.



Şekil 3.97. Marmaraereğlisi şehir dışı hatlar

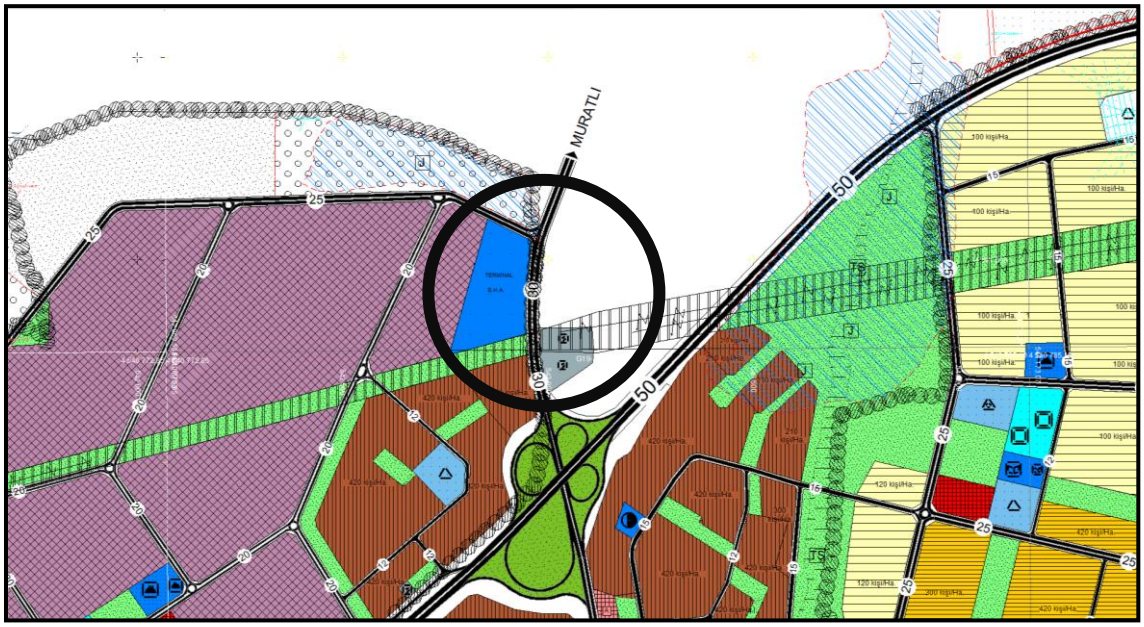
3.2.3. Talep Yaratacak Arazi Kullanım Değişiklikleri

Bu bölümde mevcut ulaşım altyapısına ilaveten imar planlarında öngörülen veya arazi kullanım değişiklikleri planlanan ve kent ölçeğinde toplu taşımaya etki etmesi muhtemel olan planlama kararları değerlendirilmiştir. Bu değişiklikler Nazım İmar Planları ile birlikte bölgenin geleceği için planlanan nüfus yoğunluğu artışları ve tesis yapımı ile birlikte gelmesi olası toplu taşıma talebinden oluşmaktadır. Yüksek oranda toplu taşıma talebi yaratması muhtemel tesislerin kentsel ulaşım talebine etkileri senaryoların yaratım aşamasında değerlendirilmelidir. Ticari amaçlı oluşturulan tesisler ve konut alanlarının yüksek oranlı önerildiği bölgeleri kullanan toplum taşıma güzergahlarındaki hatlarda talep artacaktır. Bu nedenle hat frekansların veya aralıklarının bu değişimler göz önüne alınarak düzenlenmesi ve bu hatların kapasitelerinin arttırılması gerekmektedir.

3.2.3.1. Süleymanpaşa

Süleymanpaşa Şehirlerarası Terminali (BHA)

Süleymanpaşa'da nazım imar planında belirtilen yeni otogar Muratlı Yolu'nda yer almaktadır. Tekirdağ 1/5000 nazım imar planı ve 1/1000 uygulama imar planında otogar alanı belirlenmiş olup otogar için ayrılan alan yaklaşık 30 dönümdür. 18.Madde Uygulama alanında ise, Belediye Hizmet Alanı (BHA) olarak tanımlanan alanın otogar olarak planlanması öngörülmüştür. Şekil 3.98'de BHA, yani terminal alanının nazım imar planındaki yeri gösterilmektedir.

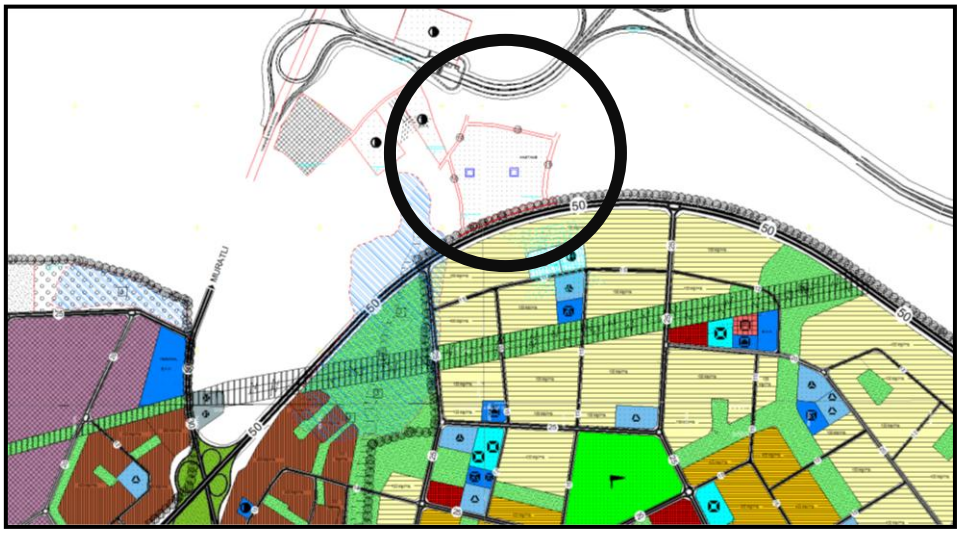


Şekil 3.98. Otogar alanının nazım imar planındaki yeri

Süleymanpaşa Otogarı'ndan ***05.06.2015*** tarihinde elde edilen bilgilere göre günlük giriş çıkış yapan otobüs sayısı ***115*** ve günlük giriş çıkış yapan minibüs sayısı ***195***'tir. Bu araç yükünün yanında otogara erişmek için oluşan trafiğin de göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Bu doğrultuda bütün araçların tamamen dolu sefer yapmadığı düşünülürse otobüsler için ***115x30*** ve minibüsler için ***195x15*** işlemi yapılarak otogarın çektiği ortalama günlük yolcu talebi aralığı belirlenebilir. ***2925+3450=6375*** kişi otogara ulaşmak için özel araç trafiği ve toplu taşıma trafiği yaratacaktır. Bu miktarların toplu taşıma senaryoları oluşturulurken hat kapasitelerine yansıtılması gerekmektedir. Bu oranların yazın trafiğin daha yoğun olduğu zaman dilimlerinde ***%30*** düzeyinde artış yaşadığı da göz önünde bulundurulmalıdır. Yeni otogar alanına toplu ulaşım erişiminin mutlaka sağlanması gerekmektedir. Bu nedenle yeni alana mevcut hatların uzatılarak erişiminin sağlanması veya yeni hatların oluşturulması suretiyle erişimin sağlanması gerekmektedir.

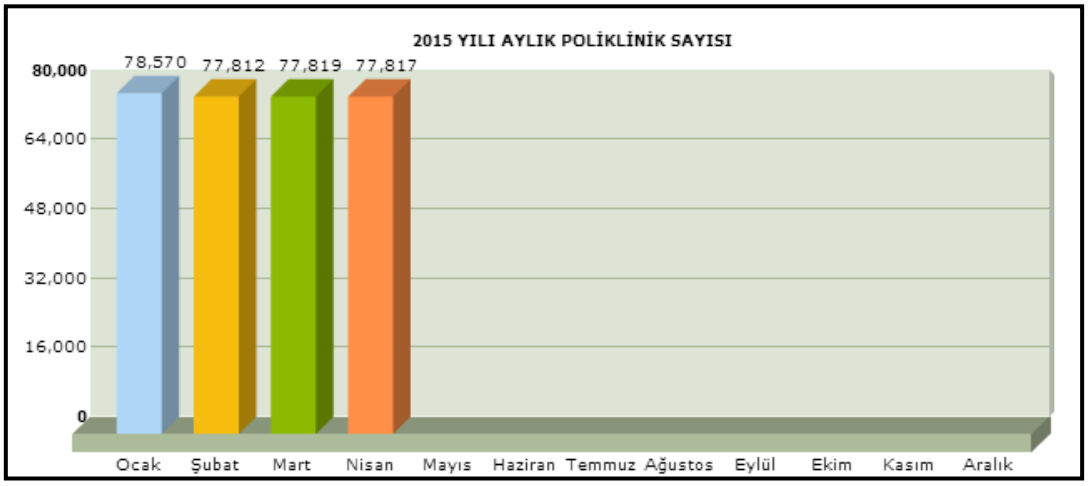
Yeni Tekirdağ Devlet Hastanesi

Süleymanpaşa İlçesi Nazım İmar Planı'nda yeni devlet hastanesi alanı çevre yolu üzerinde ve diş hastanesinin yanında planlanmıştır. Tekirdağ'da sağlık tesislerinin yerleşik alan içindeki payı % 0.85 olup 15.5 ha'lık alana sahiptir. Alan genelinde bulunan sağlık kuruluşları Tekirdağ Sigorta Hastanesi, Tekirdağ Devlet Hastanesi, Göğüs Hastalıkları Hastanesi, Türk Böbrek Vakfı Tekirdağ Böbrek Hastanesi, Hayvan Hastanesi ve sağlık ocaklarıdır. Hastane alanının çevre yolu üzerinde olması ve düşük yoğunluklu bir kentsel bölgede yer alması yaratacağı trafiğin olumsuz etkilerini azaltıcı yönde olacaktır. Bunun yanında kent çeperlerinde yer almasından dolayı toplu taşıma talebi yaratması kaçınılmazdır. Şekil 3.99'da Tekirdağ Devlet Hastanesi'nin nazım imar planındaki yeri verilmiştir.



Şekil 3.99. Tekirdağ Devlet Hastanesi'nin 1/5000 Nazım İmar Planı'ndaki yeri

Hastane'nin yaratacağı ve beraberinde yeni bölgeye taşıyacağı toplu taşıma talebinin toplu taşıma senaryolarına yansıtılması gerekmektedir. Tekirdağ Devlet Hastanesi verileri 2015 yılı aylık poliklinik sayısı hastanenin internet sitesinden temin edilmiş olup Şekil 3.100'de gösterilmiştir.

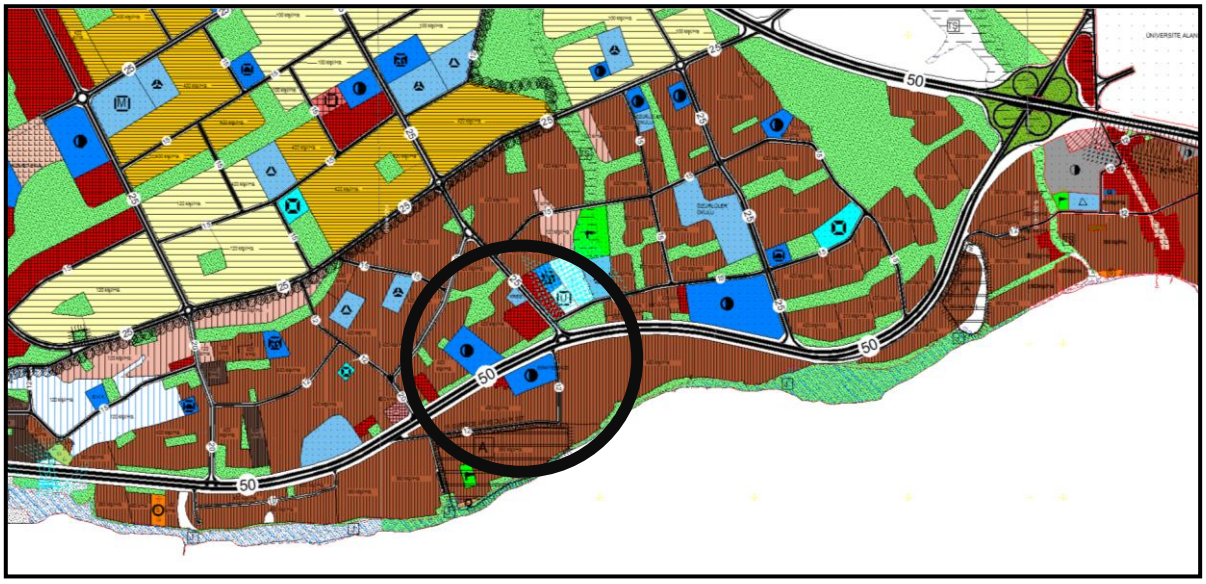


Şekil 3.100. Tekirdağ Devlet Hastanesi 2015 yılı aylık poliklinik sayıları

Poliklinik hastalarının yanı sıra acil, doğum, ameliyat, kemoterapi, göz lazer kolonoskopi, tomografi ve daha başka amaçlarla hastaneye gelen ziyaretçiler ve hastane personeli ile birlikte toplam sayı 90000'e ulaşmaktadır. Tekirdağ Devlet Hastanesi'nin günlük yaratacağı talep 3000 olduğu düşünülürse bu miktarın türel ayrım oranlarında belirtilen yüzdesi günlük toplu taşıma trafiği yaratacaktır ve bu talebin senaryolara yansıtılması gerekmektedir.

Emniyet Müdürlüğü Bölge Trafik (Migros Kavşağı)

Emniyet Müdürlüğü'nün Nazım İmar Planı'nda Bölge Trafik ile beraber yer alması planlanmıştır. Bu durumda Emniyet Müdürlüğü personel ve ziyaretçilerinin ulaşım talepleri bu bölgedeki hatlar üzerinde yoğunlaşacaktır. Şekil 3.101'de Emniyet Müdürlüğü'nün planda belirlenen yeri gösterilmiştir.



Şekil 3.101. Emniyet Müdürlüğü'nün nazım imar planındaki yeri

Var olan toplu taşıma talebinin mevcut hatlara yansıtılabilmesi için Emniyet Müdürlüğü'nün günlük ziyaretçi sayıları ve personel sayılarının tespit edilmesi gerekmektedir.

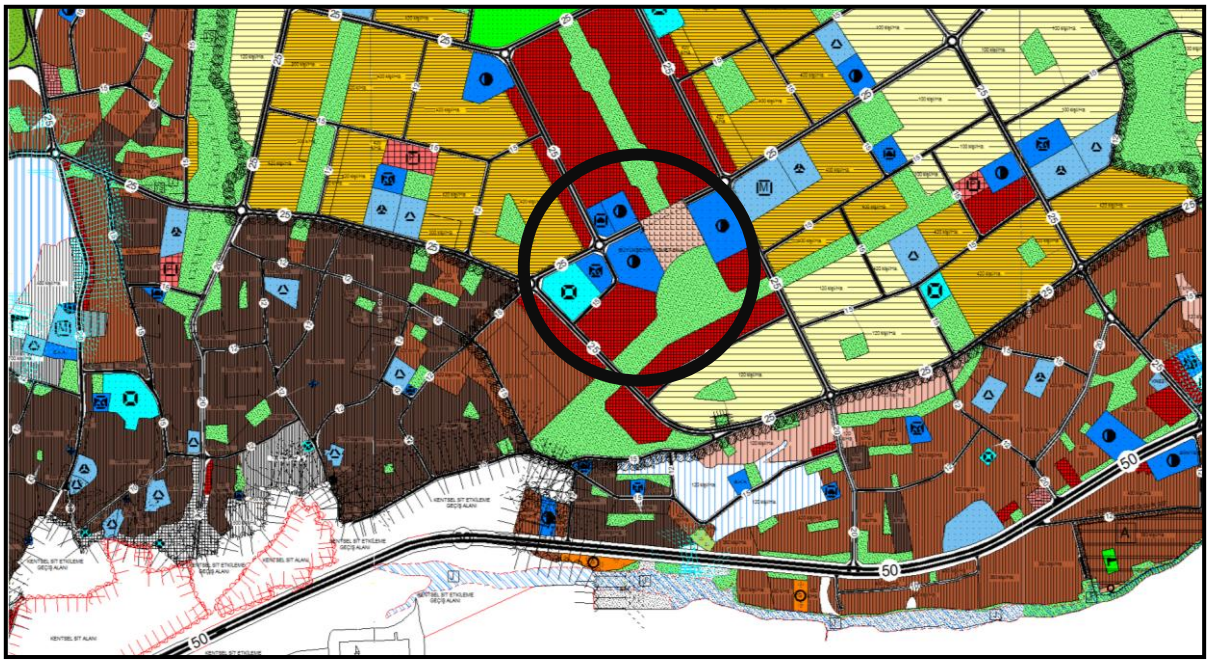
Büyükşehir Belediyesi Hürriyet Mahallesi

1/5000 Nazım İmar Planı'na göre ticaret alanları için planda 120,96 hektarlık alan ayrılmıştır ve toplam alan içinde % 2.41'lik bir paya sahiptir. Plan dahilinde merkezdeki mevcut ticaret alanları geliştirilmiş ve yeni gelişme alanlarında alt merkezler oluşturulup günlük ihtiyaçların yürüme mesafesinde çözülmesi sağlanmıştır. Mevcut merkezin dışında yol bağlantılarıyla güçlendirilmiş, mevcut merkezle bütünleşen, her türlü donatının sağlandığı yeni bir merkez tasarlanmıştır. Hükümet binası ve belediye gibi idari fonksiyonların gelecekte buraya taşınması düşünülerek bu fonksiyonlarla bütünleşen ticari fonksiyonlar getirilmesi kararı alınmıştır.

Planlama alanı içindeki resmi kurum alanları % 2.44 paya sahip olup toplam 122,71 hektarlık alan üzerinde düzenlenmiştir. Resmi kurum alanları içinde belediyenin daha iyi hizmet edebileceği yeterli bağlantı yollarının bulunduğu yeni merkeze taşınma kararı alınmıştır. Merkezde Korunacak Yapı olarak tescil edilen binaların resmi kurum olarak kullanılması kararlaştırılmıştır. Merkezde ulaşılabilirliğin en kolay olduğu alanda tüm alana hizmet edecek resmi kuruluşlar düzenlenmiştir, alt merkezlerde de bölgesel ihtiyaçlar için birimler oluşturulmuştur. Resmi kurumlara ulaşılabilirliğin kolay olması bakımından yaya aksları ile

birbirine bağlanan yollar üzerinde planlanmıştır. 18.madde alanları içinde resmi kurum alanları yaklaşık 15 hektarlık alana yayılmıştır ve % 8.82'lik paya sahiptir.

Muratlı Caddesi'nin başladığı Direkaltı Mevkii'nden Belediye Binası'na kadar olan anayol ticaretin en yoğun olduğu bölge olarak dikkat çekmektedir. Büyükşehir Belediyesi beraberinde sadece belediyeye gelen talebi getirmeyecek bölgede farklı unsurları da birleştirmesi nedeniyle cazibe merkezi olacak ve günlük personel ve ziyaretçi talebine ek olarak bölgede daha fazla bir çekim oluşturacaktır. Belediyenin nazım imar planında belirlenen yeni yeri Şekil 3.102'de gösterilmiştir.



Şekil 3.102. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin nazım imar planındaki yeri

Belediyenin gelmesi ile birlikte bölgenin yaratacağı toplu taşıma talebi araştırılmalı ve kestirimlerde bulunularak senaryolara yansıtılmalıdır.

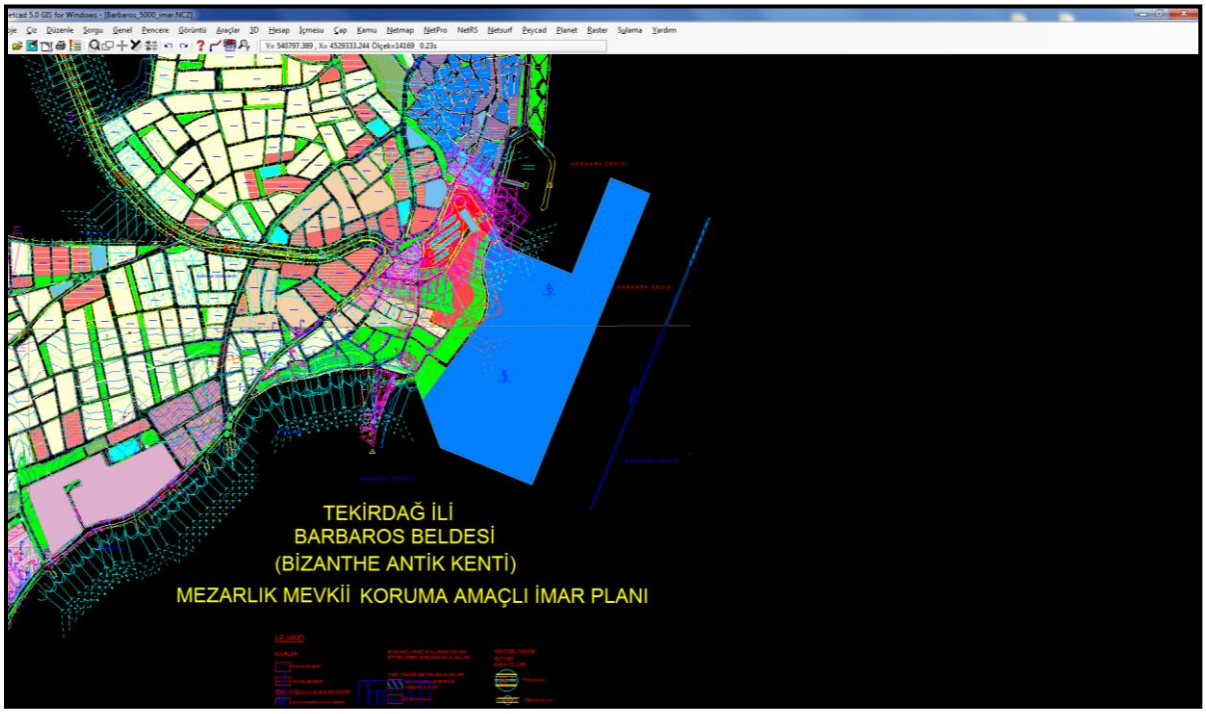
Asya Port

1/5000 Nazım İmar Planı'na göre denizyolu ulaşımı açısından Tekirdağ Limanı sürekli olarak geliştirilmekte ve İstanbul'daki limanlara alternatif liman olma özelliği taşımaktadır. Karayolu, denizyolu ve demiryolu sistemlerinin Türkiye ve İstanbul ile ulaşımı kolaylaştırmış olması, ilin erişilebilirliğinin yüksek olmasını sağlamaktadır. Diğer yandan İstanbul metropolüne komşu olması bu ulaşılabilirlik ile birleştiğinde metropolün turistik, rekreasyon ve çalışma alanı ihtiyaçlarının bu bölgeye kaymasında belirleyici olmuştur.

Plan genelinde daha önceden yapılmış olan merkezde ıslah imar planları ve gelişme alanlarında mevzi imar planları ana kararlarına uyulmuştur. Daha önceden onaylanmış olan liman projeleri plana aktarılmıştır.

Merkezde yük limanları, daha önceden projelendirilen yat limanı, ve dolgu alanı içindeki rekreasyon alanlarıyla bütünleştirilen ticaret alanları tüm planlama alanı için hizmet verecek nitelikte oluşturulmuştur.

Planlama alanı deniz kıyısında olmasından dolayı deniz yolu ulaşımının da çekici hale geldiği bir alandır. Plan genelinde 6,17 hektar büyüklüğünde bir alan limanlar için ayrılmıştır ve liman alanının toplam içerisinde % 0.12' lik paya sahiptir. Projelendirilmiş iki adet yat limanları bulunmakta ve rekreatif amaçlı kullanılacak dolgu alanları ile bütünleştirilip kentsel imaj yönünden zengin alanlar oluşturulmuştur. Şekil 3.103'te Asyaport Limanı'nın nazım imar planında ne kadar yer kapladığı ve nerede olduğu gösterilmiştir.

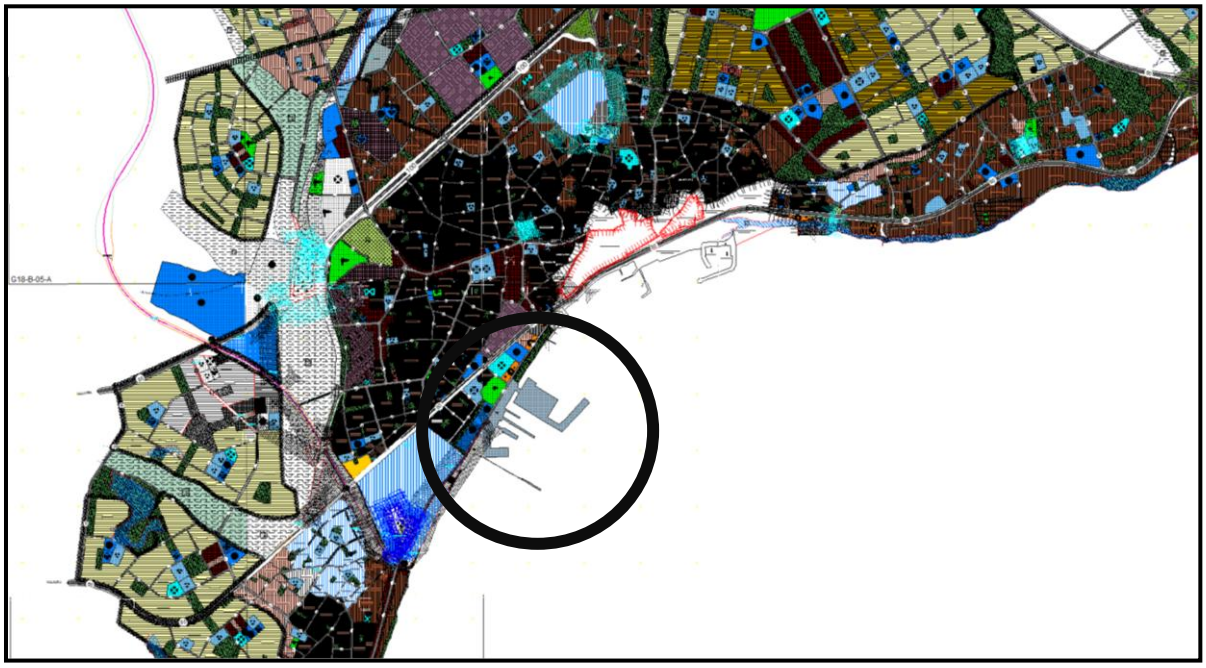


Şekil 3.103. Asyaport Limanı'nın nazım imar planındaki yeri

TDİ Limanı'nın Genişlemesi

Karayolu, denizyolu ve demiryolu sistemlerinin Türkiye ve İstanbul ile ulaşımı kolaylaştırmış olması, ilin erişilebilirliğinin yüksek olmasını sağlamaktadır. Diğer yandan İstanbul

metropolüne komşu olması bu ulaşılabilirlik ile birleştiğinde metropolün turistik, rekreasyon ve çalışma alanı ihtiyaçlarının bu bölgeye kaymasında belirleyici olmuştur. Denizyolu ulaşımı açısından Tekirdağ Limanı sürekli olarak geliştirilmekte ve İstanbul'daki limanlara alternatif liman olma özelliği taşımaktadır. Şekil 3.104'de Tekirdağ Limanı'nın imar planındaki durumu gösterilmiştir.



Şekil 3.104. TDİ'nin imar planındaki konumu ve büyüklüğü

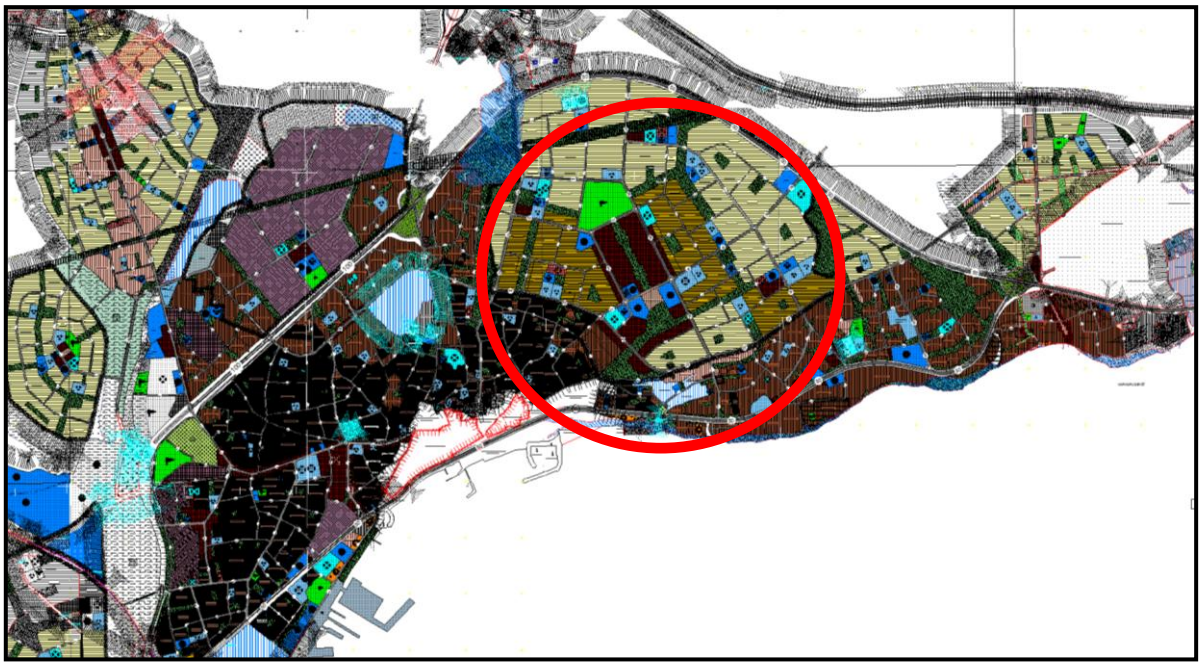
TDİ daha çok bölgede özel araç trafiği ve ağır taşıt trafiğini arttıracaktır. Toplu taşıma trafiğine olası etkileri anketlerle tespit edilmelidir.

Yüksek Yoğunluklu Öneri Konut Alanları

Kent merkezinde konut alanları ticaret ile bütünleşmiş olarak bulunmaktadır. Konut potansiyelinin dolmuş olduğu merkezden gelişme alanlarına doğru gidildikçe Yüzüncüyıl ve Altınova Mahalleleri'nde yüksek katlı blokların, Çınarlı Mahallesi'nde ise gecekondu alanlarının oluştuğu görülmektedir. Merkez ilçede yerleşik alan içinde % 36'lık bir bölüm konut alanı olarak ayrılmıştır. Konut alanları ilçe merkezinde sürekli ikamet eden daimi konut, merkezden doğuya doğru sahil boyunca ise II.konut şeklinde biçimlenmiştir.

Konut alanları brüt yoğunluk bakımından incelendiğinde merkezden gelişme alanlarına doğru azalan bir yapı göstermektedir. Turgut ve Yavuz mahalleleri en yoğun alanlar olup 250-300 kişi/ha arasında değişen değerlere sahiptir. Bu mahalleler kentin tarihi çekirdeği içinde

bulunan alanlardır. Aydoğdu ve Ortacami Mahalleleri de bu çekirdeğin yakın çevresini oluşturmaktadırlar ve yoğunlukları 200-250 kişi/ha arasındadır. Diğer bölgelerde düşük yoğunluklu konut alanları önerilmiştir. Merkezdeki konut dokusu incelendiğinde genelde konut ve ticaretin bir arada bulunduğu, alt katların ticaret, üst katların konut olarak kullanıldığı alanlar olarak görülmektedir. Taban alanı kullanımının yüksek olduğu bu dokuda parsel büyüklüğü düşük olup kat adetleri 3-4 arasında değişmektedir. Şekil 3.105'de yüksek yoğunluklu konut gelişme alanları gösterilmiştir.



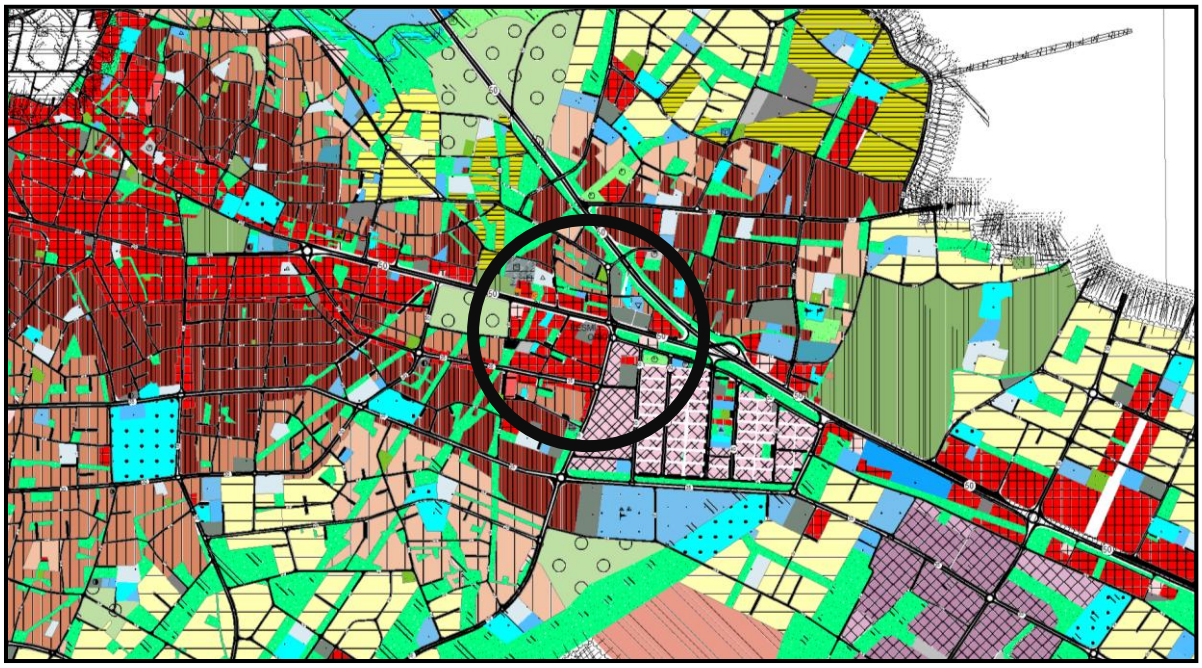
Şekil 3.105. Yüksek yoğunluklu konut gelişme alanları

Plan genelinde toplam 5029 hektarlık alan üzerinde yapılan planlama çalışmasında 1912,85 hektarlık alan konut alanı olarak ayrılmış olup tüm proje alanı içinde % 38.03'lük bir paya sahiptir. Şekilde belirtilen bölgede önerilen konut alanı yoğunluğu 400 kişi/hektar ve 420 kişi/hektar arasında değişmektedir. Yüksek yoğunluklu bu bölge ortalama ***96.5*** hektar kentsel alan üzerine planlanmıştır. Böylece ***96.5*400=38600*** kişinin bölgede ikamet etmesi düşünülmektedir. ***38600*** kişinin ne oranda toplu taşımayı kullanacağı türel dağılım oranlarından tespit edilerek senaryolara yansıtılması gerekmektedir.

3.2.3.2. Çorlu

Orion Bölgesi

Bölgede yer alan AVM aylık ortalama 400.000 olan kapı girişleri (www.orionavm.com.tr, 2015) ile birlikte önemli bir ticari cazibe merkezidir. Bu noktaya yapılacak olan resmi kurumlar bölgeye olan toplu taşıma talebini arttıracaktır. Şekil 3.106'da resmi kurumların nazım imar planındaki yeri gösterilmiştir.

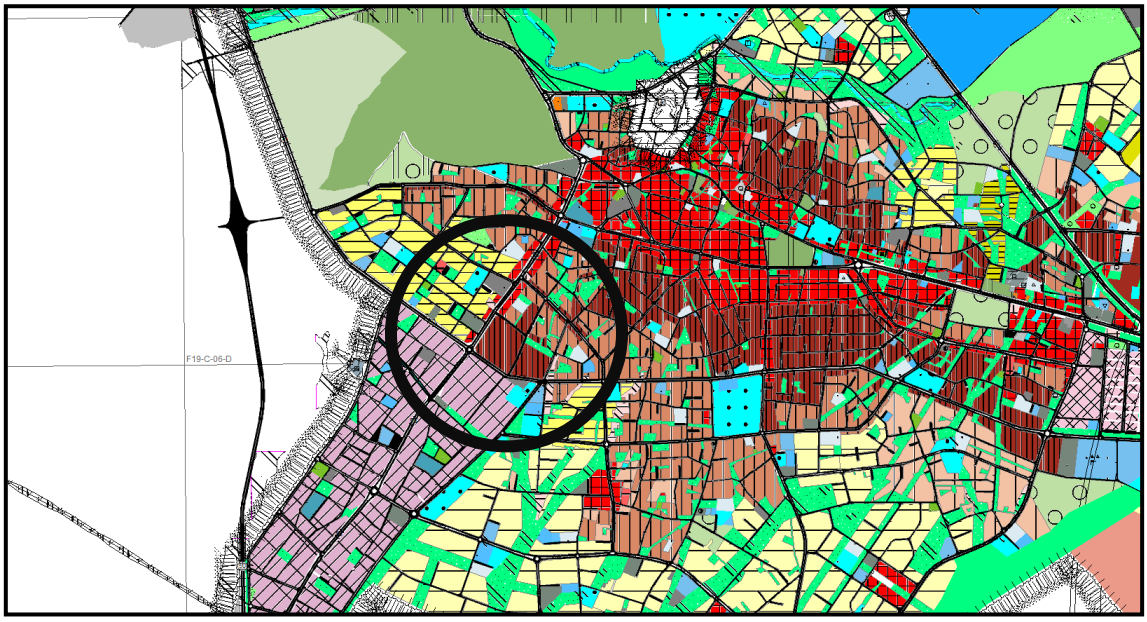


Şekil 3.106. Orion AVM bölgesinde planlanan resmi kurumlar

Artan toplu taşım talebi bölgedeki hatların kapasiteleri ve sıklıkları üzerine yansıtılmalıdır.

Çorlu AVM

Bölgede büyük ölçekli bir alışveriş merkezi mevcuttur buna ek olarak yeni bir AVM alanı planlanmıştır. Çorlu AVM olarak bilinen bu tesis Tekirdağ yolu üzerinde konut alanları ve konut içi kentsel alanlar bölgesinde yer almaktadır. Sanayi bölgesine yakınlığı nedeniyle sanayi kuruluşları tarafından talep görmesi muhtemeldir. Bu nedenle bu alan ve şehrin diğer alanları ile erişilebilirliği sağlanmalıdır. Şekil 3.107'de önerilen yeni AVM alanının imar planındaki yeri gösterilmiştir.

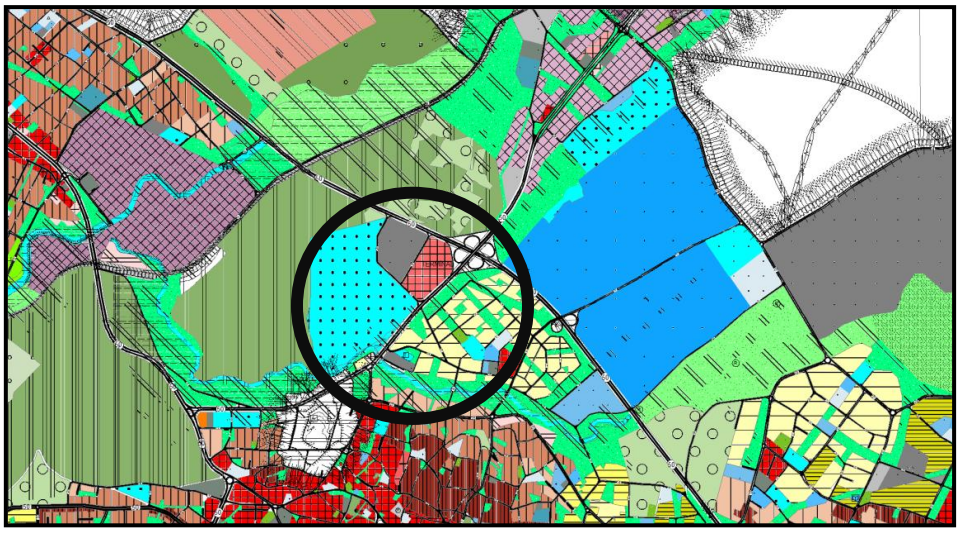


Şekil 3.107 Çorlu AVM bölgesi ve çevresinde planlanan konut alanları bölgesi

AVM'nin kuzey batı bölgesinde düşük ve orta yoğunluklu konut alanları önerilmiştir bu bölgeye gelmesi planlanan nüfus 10000 kişi dolaylarındadır. Bu bölge ve AVM'nin ulaşım bağlantılarının güçlendirilmesi gerekmektedir.

Çorlu Otogarı

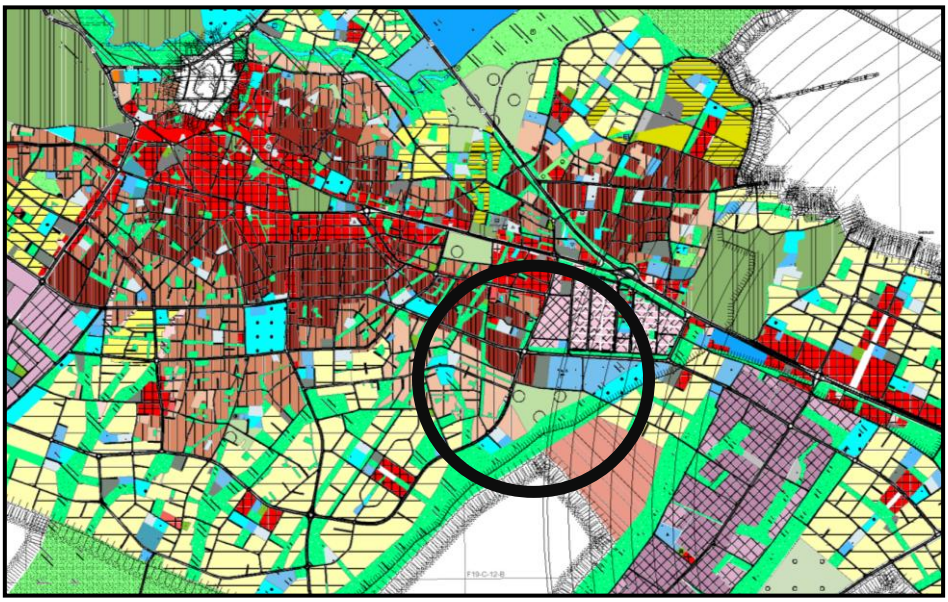
Çorlu'da nazım imar planında belirtilen yeni otogar kentsel ulaşım aksı üzerinde yer almaktadır. Özellik yeni gelişen konut bölgeleri ile bağlantısının kurulması ve kentin her noktasından toplu taşıma ile terminale erişimin sağlanması gerekmektedir. Şekil 3.108'de Çorlu otogar binasının yeri gösterilmiştir.



Şekil 3.108. Çorlu otogarının imar planındaki yeri

Yeni Adliye Binası

Çorlu kentinde ticaret, ışınsal formda gelişme göstermiştir. Ticarî merkez, Omurtak ve Kumyol Caddeleri ile Atatürk Bulvarı boyunca gelişme göstermektedir. Ticarî birimlerin büyük çoğunluğu konut altı ticaret olarak teşekkül etmiştir. Ancak, özellikle Omurtak, Mandıra, Kumyol Caddeleri üzerinde ve Cumhuriyet Meydanının yakın çevresinde ticarî faaliyetler 5. Kata kadar çıkmaktadır. Merkez olgusu; ticarî birimler ile Adliye, Belediye, Kaymakamlık gibi idari tesislerle kendini göstermektedir. Şekil 3.109'da Yeni Adliye Binası'nın imar planındaki yeri verilmiştir.



Şekil 3.109. Yeni adliye binasının imar planındaki yeri

Yüksek Yoğunluklu Öneri Konut Alanları

1/5000 Nazım İmar Planı'na göre Sık Yoğunluklu Gelişme Konut Alanları'nda ise 750 m² her parsel içerisinde katta 2 bağımsız birim yer alacağı varsayılarak hesaplamalar yapılmıştır. Bu hesaplama yöntemleri kullanılarak hesaplanan Brüt Nüfus Yoğunlukları ve Nüfus hesaplamaları aşağıdaki tabloda verilmiştir. Şekil 3.110'da yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yerleri gösterilmektedir.



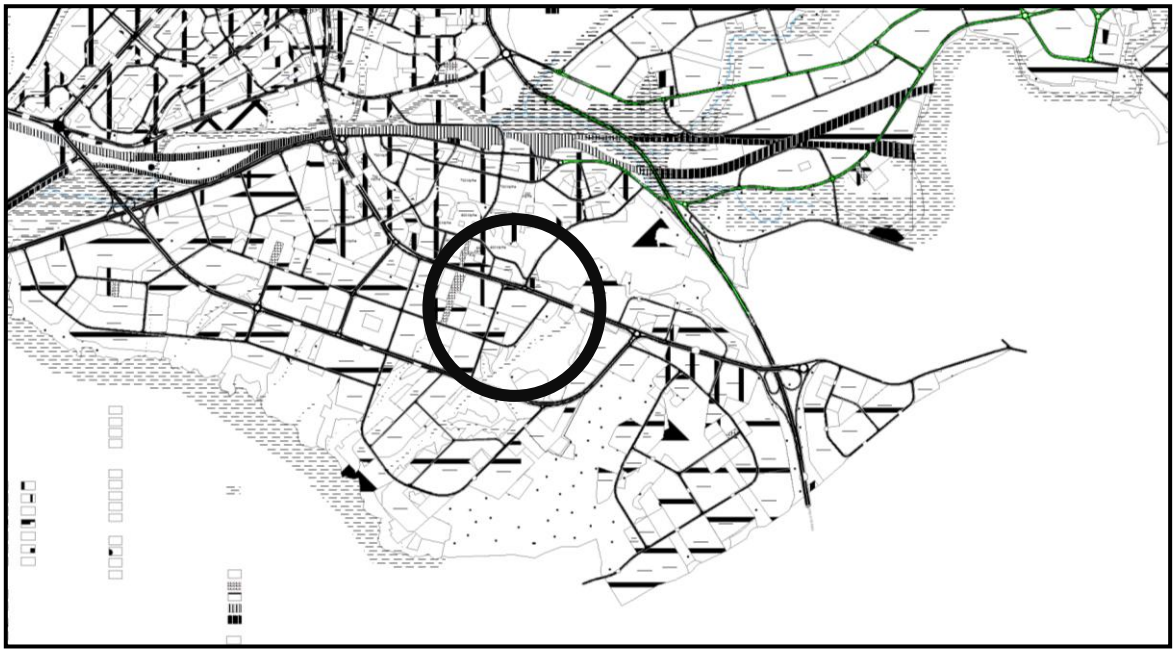
Şekil 3.110. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yeri (Emlak Konut Bölgesi)

Yüksek yoğunluklu konut alanı 64,3 hektar alana sahiptir. 400 kişi/hektar olan bu yoğunluk kararı ile birlikte ***61*400= 24400*** kişinin bu bölgeye yerleştirilmesi planlanmıştır. Bu bölgeye hizmet edecek toplu taşıma sisteminin bu doğrultuda düzenlenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda bölgenin komşu adalarında yüksek yoğunluklu parçacıl adalar gelişme konut önerileri bulunmaktadır. Ömerler konut alanı bittikten sonra Emlak Konutları Bölgesi gelişerek toplu taşıma talebi yaratacak bir diğer bölgedir.

3.2.3.3. Çerkezköy

İstasyon mahallesi Kartaltepe Emlak Konutları Bölgesi

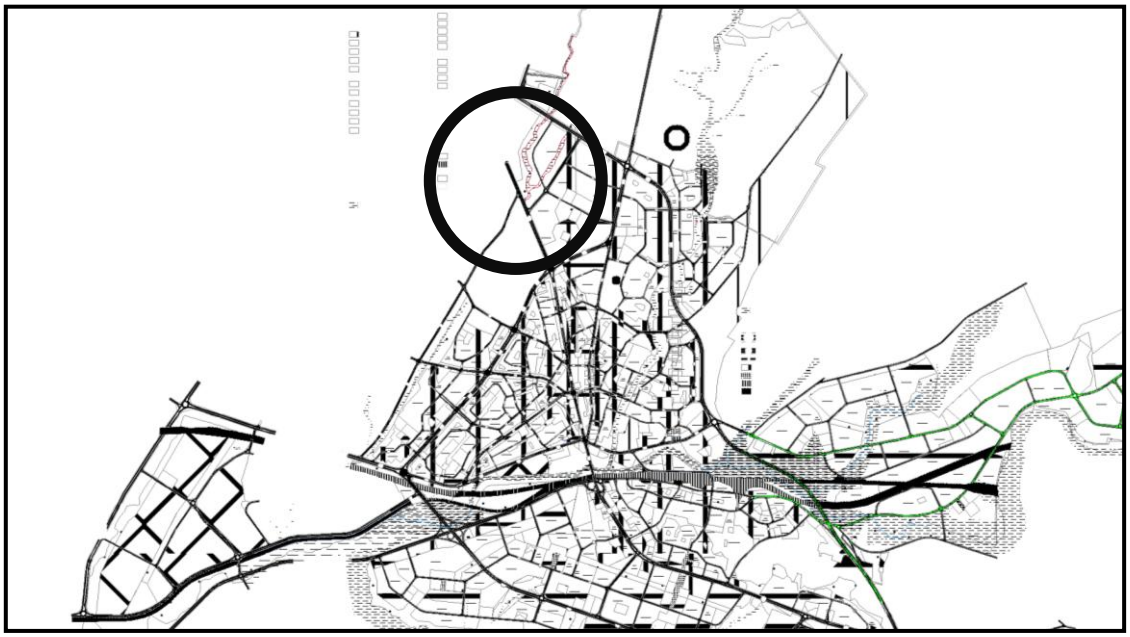
Çerkezköy'de yerleşimin ilk geliştiği alan olan İstasyon Mahallesinde yer alan tren istasyonu çevresinde ticaret alanlarının yoğunlaştığı görülmekte ve alanının güneyinde Fevzipaşa Caddesi ile Çorlu Çayı arasında bulunan alanda, ilçe bütününe hizmet eden pazar alanı bulunmaktadır. Bu bölgedeki Kartaltepe Emlak Konutları Bölgesi gelişmektedir. Dolayısı ile senaryolarda ve toplu taşıma ağı tasarımlarında değerlendirilmeleri gerekmektedir. Şekil 3.111'de Kartaltepe Emlak Konutları Bölgesi'nin imar planındaki yeri gösterilmiştir.



Şekil 3.111. Kartaltepe Emlak Konutları Bölgesi

Narin Konutları Mevzi Plan Değişikliği

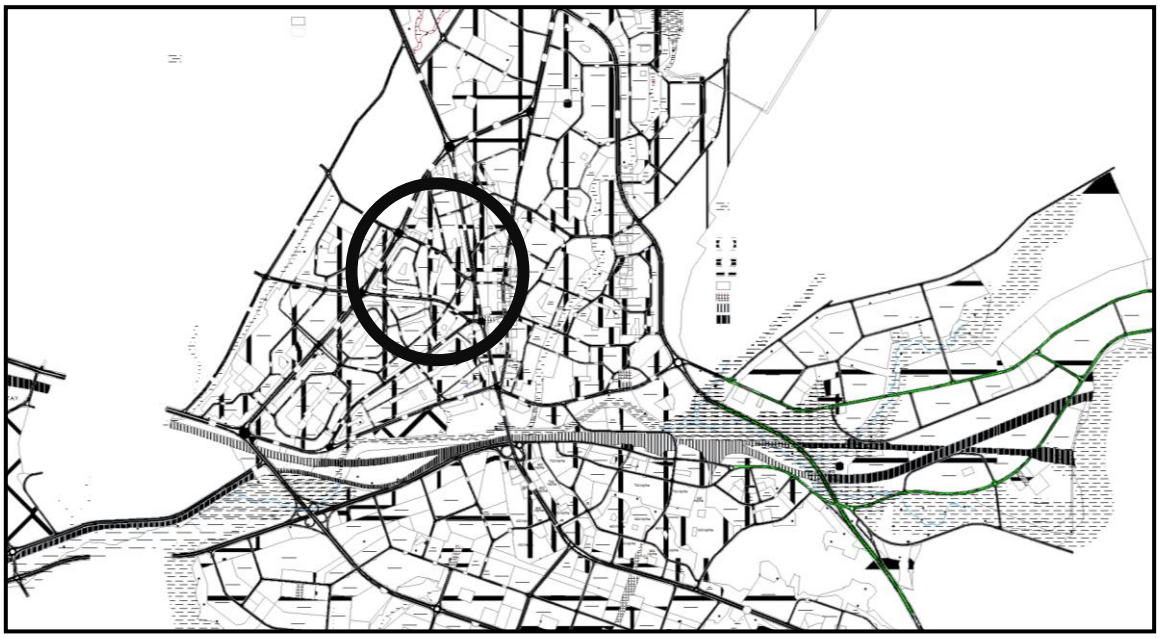
Narin Konutları Bölgesi ortalama 100 hektarlık bir kentsel alan üzerinde gelişmektedir. Dolayısı ile senaryolarda ve toplu taşıma ağı tasarımlarında değerlendirilmeleri gerekmektedir. Şekil 3.112'de Narin Konutları Bölgesi'nin imar planındaki yeri gösterilmiştir.



Şekil 3.112. Narin Konutları Bölgesi

Ambardere Mevki Okullar Bölgesi

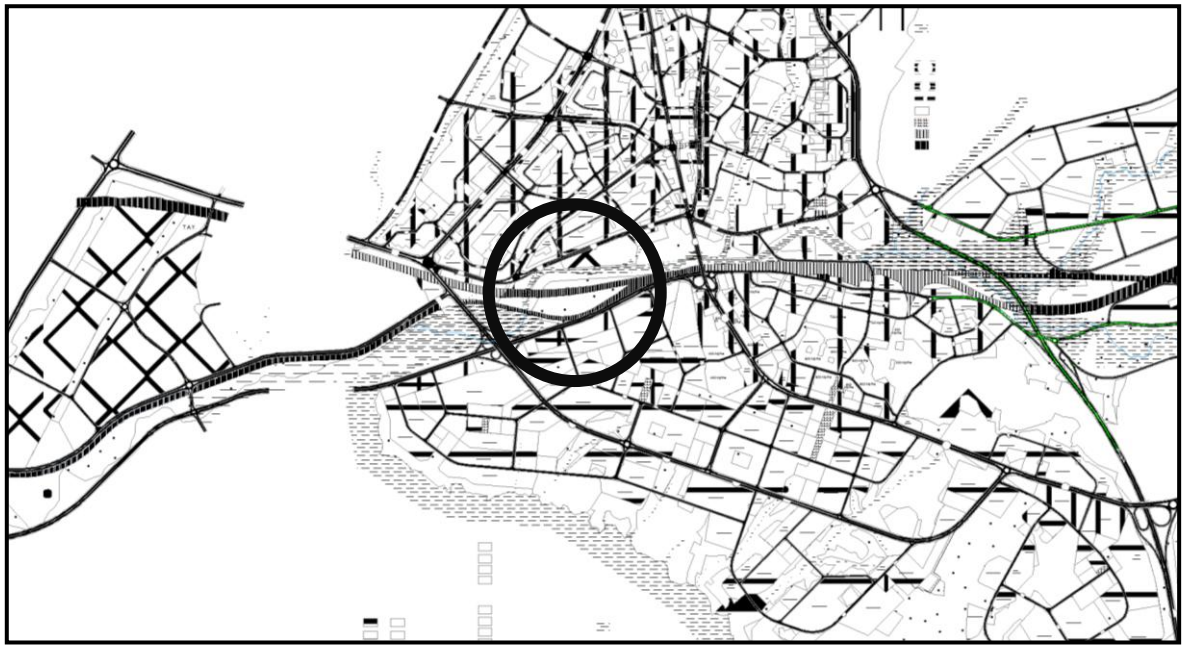
Ambardere mevkisinde okullar bölgesi yapılacaktır. Bölgede eğitim alması planlanan 5000-10000 arası öğrencinin yaratacağı servis taşımacılığı ve toplu taşıma talebi hat güzergahlarının ve frekanslarının belirlenmesi sırasında dikkate alınmalı ve Çerkezköy'ün her noktasından bölgeye erişim olanaklı hale getirilmelidir. Şekil 3.113'te Ambardere Mevki okullar bölgesi görülmektedir.



Şekil 3.113. Ambardere Mevkii Okullar Bölgesi

Çerkezköy-Kızılpınar Arası Ticaret Alanı

Çorlu yolunun her iki tarafı Kızılpınar mevkisinde ticaret alanı olarak planlanmıştır. Bu bölge ev-iş yolculukları ve ev-diğer uçlu yolculuklar için çekim merkezi olacaktır. Bu nedenle toplu taşıma ihtiyaçlarının sağlanması gerekmektedir. Şekil 3.114'de Çerkezköy-Kızılpınar arası ticaret alanlarının yeri gösterilmektedir.

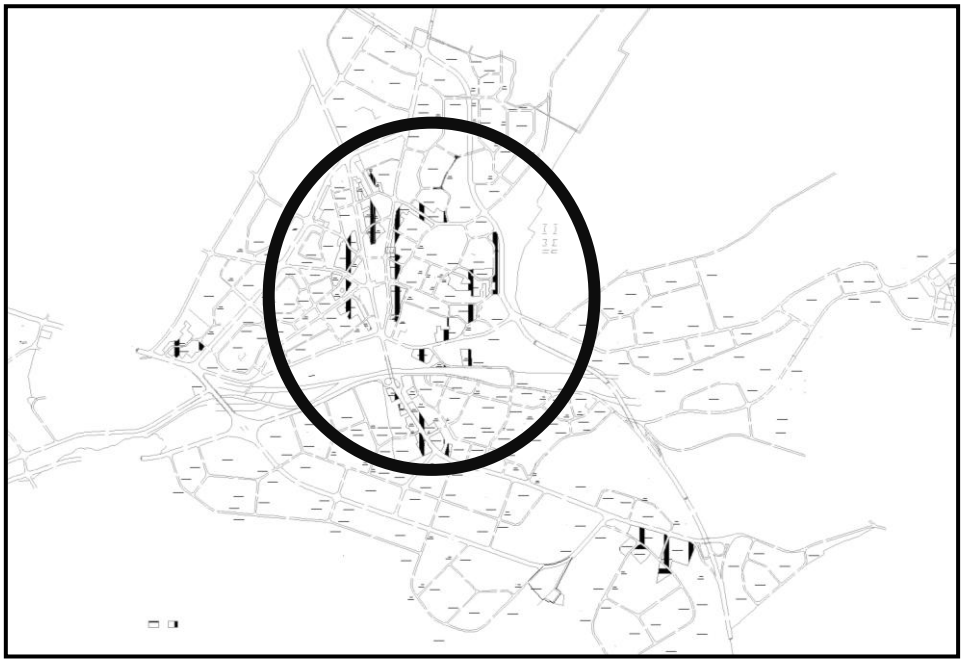


Şekil 3.114. Çerkezköy Kızılpınar Mevkii ticaret alanları

Yüksek Yoğunluklu Konut Alanları

1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı'na göre Çerkezköy'de toplam konut alanları büyüklüğü 111,42 hektar olup, konut alanları toplam alan içerisinde oranı %15'dir. Konut yapıları alanda yer alan toplam 4737 adet yapının %64.83'ünü kapsamaktadır.Konut alanları planlanırken, mevcut planlar, eşikler ve eğilimler göz önünde bulundurulmuş yer seçimi kararları bu doğrultuda verilmiştir. Mevcut kent çekirdeğinde ağırlıklı olarak ticaret alanları yer almaktadır. Konut alanları bu ticaret alanlarının etrafını saracak şekilde düzenlenmiş, kent çeperlerine doğru yayılmıştır. Konut alanı olarak ayrılan toplam alan 319 hektar olup, bu değer planlama alanının %42,93'nü oluşturmaktadır. Planlama alanında yapılan nüfus projeksiyonu doğrultusunda yaşayacak nüfus 150000 kişi olarak belirlenmiştir.

Planlama alanında konut yoğunluğu olarak orta ve yüksek yoğunluklu konut alanları bulunmaktadır. Yüksek yoğunluklu konut alanları 850kişi/hektar, orta yoğunluklu konut alanları ise 450-500-600-700 kişi/hektar olarak düzenlenmiştir. Şekil 3.115'de yüksek yoğunluklu konut gelişim bölgesi gösterilmiştir.

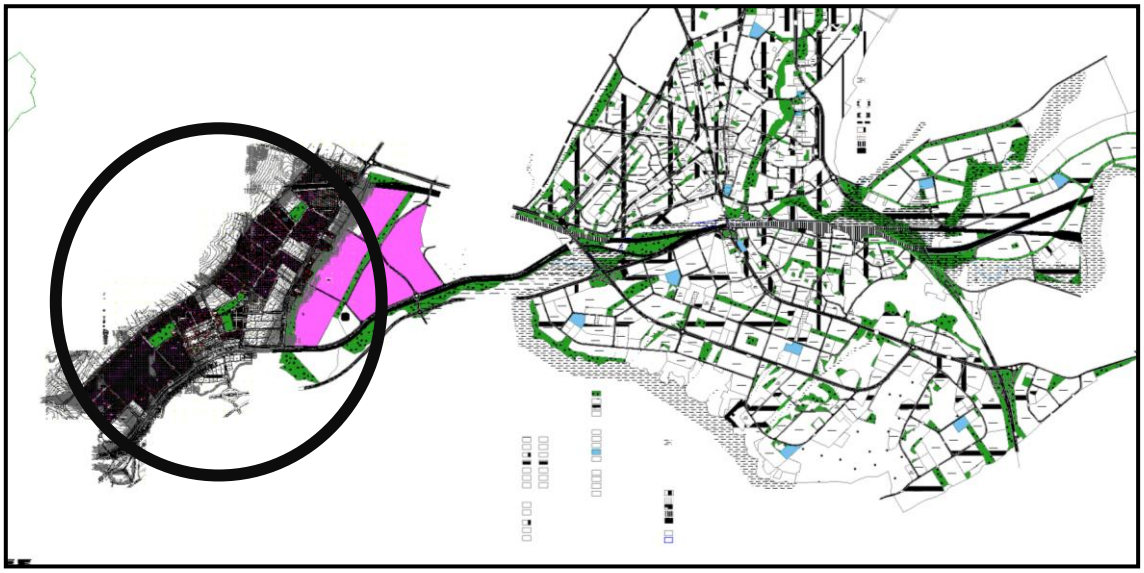


Şekil 3.115. Yüksek yoğunluklu gelişim konut bölgesi

Bölgede yer alan yüksek yoğunlu konut gelişim bölgesi toplamda 28.2 hektar büyüklüğündedir. ***28.2*850=23970*** kişinin bölgeye gelmesi planlanmaktadır. Bu doğrultuda toplu taşıma talebinin ne kadar oluşacağı türel ayrım oranı ile hesaplanarak hatların planlanması aşamasında göz önünde bulundurulmalıdır.

Karaağaç OSB

Karaağaç OSB gelişmekte olan bir sanayi bölgesidir. Çerkezköy'ün batısında yer almaktadır. Bu bölgede çalışan iş gücüne yönelik servis taşımacılığı ve toplu taşıma hizmeti sağlanmalıdır. Şekil 3.116'da Karaağaç OSB'nin 1/5000 ölçekli Çerkezköy Nazım İmar Planı'ndaki yeri verilmiştir.



Şekil 3.116. Karaağaç OSB'nin imar planındaki yeri

Veliköy OSB

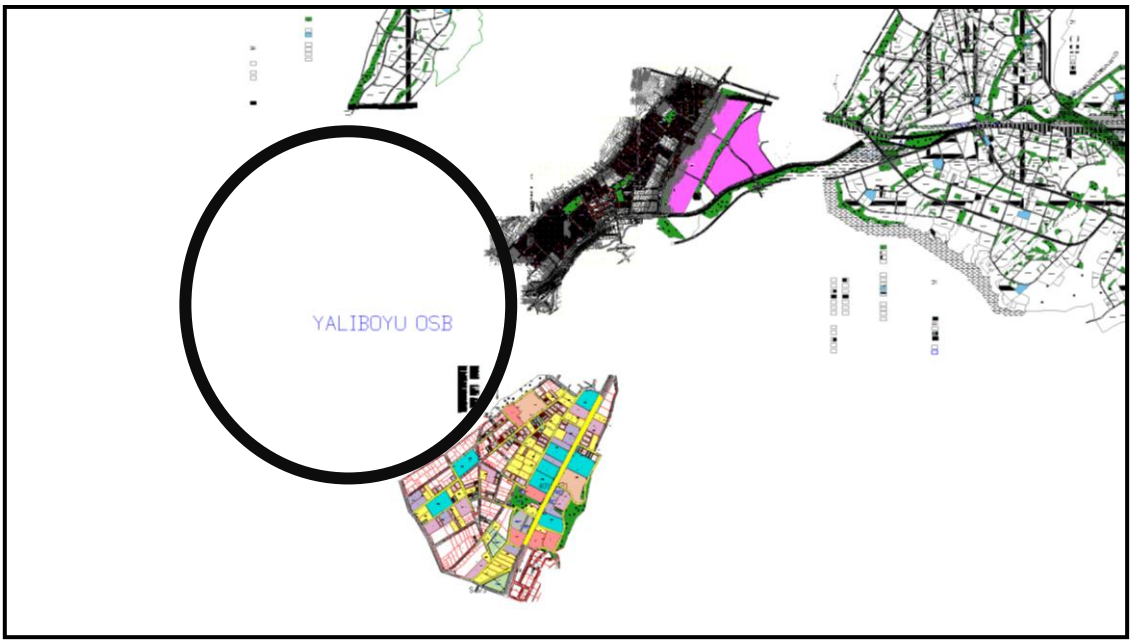
Veliköy OSB gelişmekte olan bir sanayi bölgesidir. Çerkezköy'ün güneybatısında yer almaktadır. Bu bölgede çalışan iş gücüne yönelik servis taşımacılığı ve toplu taşıma hizmeti sağlanmalıdır. Şekil 3.117'de Veliköy OSB'nin 1/5000 ölçekli Çerkezköy Nazım İmar Planı'ndaki yeri verilmiştir.



Şekil 3.117. Veliköy OSB'nin imar planındaki yeri

Yalıboyu OSB

Yalıboyu OSB gelişmekte olan bir sanayi bölgesidir. Çerkezköy'ün güneybatısında yer almaktadır. Bu bölgede çalışan iş gücüne yönelik servis taşımacılığı ve toplu taşıma hizmeti sağlanmalıdır. Şekil 3.118'de Yalıboyu OSB'nin 1/5000 ölçekli Çerkezköy Nazım İmar Planı'ndaki yeri verilmiştir.



Şekil 3.118. Yalıboyu OSB'nin imar planındaki yeri

3.2.3.4. Otogarlar ve şehirlerarası talep yaratacak arazi kullanım değişiklikleri

Süleymanpaşa Otogarı

Bu bölümde Tekirdağ'da yapılması veya başka bir alana taşınması planlanan ilçe terminallerinin ***şehirlerarası*** trafiğe olan etkileri incelenmiştir. Süleymanpaşa Otogarı Tekirdağ İli'nin en büyük otogarıdır, otobüslerle iller arası ve minibüsler ile ilçeler arası yolculuk taşımacılığı yapılmaktadır. Köylere çalışan minibüsler otogarı kullanmamakta olup ana durakları başka mevkilerdedir. Genellikle trafiğin dağıldığı veya geldiği yönler İstanbul, İzmir Şarköy, Malkara, Keşan ve Çanakkale yönleridir.

Süleymanpaşa otogarında şehirlerarası ve ilçeler arası yolcu taşımacılığı yapan 14 adet firma faaliyet göstermektedir. Bu firmaların toplamda günlük, haftalık ve aylık yolcu taşıma oranları Tablo 3.59'da gösterilmiştir.

Tablo 3.59. Süleymanpaşa otogarı günlük kullanım oranları

	Kış Sezonu		Yaz Sezonu	
	Adet	Yolcu Sayısı	Yaz Ayları Adet	Yaz Ayları Yolcu Sayıları
Firma Sayısı	14			
Otobüs giriş-çıkış	115	3450	150	4485
Minibüs giriş- çıkış	195	2925	254	3803

Süleymanpaşa Otogarı ilçeler arası yolculuklar dışında özellikle yaz aylarında 5000 yolculuk/gün şehirler arası trafik değerine ulaşmaktadır. Bu durumda aylık 150000 yolcu/gün kapasitesi ve ortalama 4500 otobüs ile şehirler arası trafiğe etkimektedir. Şehirler arasında oluşan bu hareketin şehirlerarası seyahat sürelerin nasıl etkileyeceği araştırmalıdır.

Çorlu Otogarı

Çorlu otogarı ile bilgiler toplanma aşamasında olup elde edildiği zaman senaryo üretim aşamasında değerlendirilecektir.

3.2.3.5. Değerlendirme

Bu bölümde Tekirdağ İli genelinde toplu taşıma talebinde fark yaratacak önemli arazi kullanım değişiklikleri ve bu değişikliklerin toplu taşıma talebini nasıl etkileyeceği araştırılmıştır. Özellikle Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy'deki arazi kullanım değişimlerinin toplu taşıma talep farkı yaratacağı tespit edilmiştir. Öneri tesisler ve yüksek yoğunluklu öneri konut alanları kapsamında yapılan çalışmada toplu taşıma ağ tasarımının yapılması ve senaryoların oluşturulması aşamasında değerlendirilmek üzere planlama kararları incelenmiştir. Ayrıca otogarların yerlerinin değiştirilmesinin kent içi trafiğine etkileri ve şehirler arası trafiğe olan etkileri incelenmiştir. Elde edilen verilere göre Süleymanpaşa Otogarı'nın etkileri kestirilmiş olup Çorlu Otogarı'nın değerlendirmesi henüz tamamlanmadığı için daha sonraya ertelenmiştir.

3.2.4. Sorunlar, Yetersizlikler ve Darboğazlar

Bu bölümde daha önce ortaya konulan rakamlar, gözlemler ve saha çalışmaları ile belirlenen Tekirdağ BB'nin toplu taşımacılık sistemi, AB Ulaştırma politikaları ve teknik şartnamelerde

yer alan başlıklar kapsamında değerlendirilmiştir. Ayrıca proje süresince ilçeler bazında yapılan başvurular özetlenerek talep ve şikayetler ortaya konmuştur.

3.2.4.1. Sorunlar ve yetersizlikler

Toplu taşıma sistemin kurumsallık düzeyi: Kurumsallaşmak kavramı son yıllarda çok kullanılmakla beraber kavramın tanımı ve kapsamı değerlendirilen sisteme bağlı olarak değişmektedir. Genel anlamda kurumsallaşmak;

- ***Strateji*** *(sistemin nereye gideceğinin, hedeflerinin ve rotasının belirlenmesi)*
- ***Süreçler*** *(satın alma, pazarlama, satış, lojistik, mali işler, idari işler vb tüm fonksiyonların verimli hale getirilmesi; binaların ve makinelerin verimli/etkin kullanılması)*
- ***İnsan Kaynakları*** *(doğru kişinin doğru işte çalışmasının sağlanması ve çalışanların performanslarının değerlendirilmesi ve geliştirilmesi)*
- ***Bilgi Sistemleri*** *(Kullanılan yazılımların düzenlenmesi, çalışanların bilgi sistemlerini kullanmak üzere eğitilmesi),* başta olmak üzere bu dört ana başlıkta işletmenin ulusal ve uluslararası standartlarda hizmet verebiliyor olması demektir.

Toplu taşımacılıkta kurumsallaşmak ise yukarıda belirtilen strateji, süreç, insan kaynağı ve bilgi sistemleri yönetiminin en küçük seviyeden en üst düzeye kadar taşımacılık yapan sistemlere uyarlanması olarak tanımlanabilir.

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırlarında yolcu taşımacılığı hizmeti veren şahıs, kurum ve kuruluşların kurumsallık düzeyi yukarıda açıklanan ana başlıklar dikkate alınarak değerlendirilmiştir.

Öncelikle hizmeti üreten yapılar dikkate alındığında şahıslar, sınırlı sorumlu taşımacılık kooperatifleri, TETAŞ (Tekirdağ Taşımacılık A.Ş.) ve Büyükşehir Belediyesi olmak üzere 4 farklı yapı karşımıza çıkmaktadır. TETAŞ ve Çorlu'da toplu taşımacılık hizmetlerini yürüten Büyükşehir Belediyesi strateji, süreçler, insan kaynağı ve bilgi teknolojileri yönetiminde yukarıda bahsedilen ulusal ve uluslararası standartları bu yapılar içinde en fazla sağlayan organizasyonlardır. Ancak yine de istenilen seviyede hizmet üretme konusunda sıkıntılar mevcuttur.

Bilgi sistemlerinin kullanılması düzeyi sadece akıllı kart kullanımı seviyesinde kalmış, kart kullanımı da yaygınlaştırılamamıştır. Kart kullanımının yaygınlaştırılamamasının temel sebebi hizmeti üretenler arasındaki entegrasyonun sağlanamamasıdır. Bunun yanında performans kriterleri oluşturulamamış, sistemin tümü üzerinde ve hat bazında değerlendirmeler yapılamamaktadır. Ayrıca, akıllı duraklar, otobüs öncelikli sinyalizasyon sistemleri vb. altyapıda kullanılabilecek yenilikçi sistemler de il genelinde kullanılmamaktadır. Şahıslar ve kooperatifler içinse bilgi sistemleri kullanımında söz etmek mümkün değildir.

İnsan kaynağı ve yönetimi noktasında şahıslar ve kooperatif üyeleri tarafından yürütülen hizmetlerde öz denetim bulunmamaktadır. TETAŞ ve BB tarafından verilen hizmetlerde ise kısmen insan kaynakları yönetimi gerçekleştirilmektedir. Bu başlıkta önemli problem kanunla yetkileri bulunan BB'sinin insan kaynağı üzerindeki eğitim, denetim vb. faaliyetleri gerçekleştirememesidir. Bu nedenle özellikle araç sürücüleri hakkında sıkça şikayetler gelmektedir. AB ulaşım politikalarının temelini oluşturan güvenlik, verimlilik ve çevre dostu taşımacılık hizmeti için insan kaynağı en önemli unsurdur. Bu nedenle araç sürücülerinin, güvenli sürüş eğitimi başta olmak üzere araçlarını teknik yönden iyi tanıyarak sürüşte sağlanacak verimlilik ve çevresel etkilerin azaltılması ile hedeflenen amaçlara ulaşılması kolaylaşacaktır. Bu amaçla belirli periyotlarla eğitimler, belgelendirmeler, denetim ve verimlilik ölçümlerinin yapılması önemlidir. Bu çalışmalar şahıslar ve kooperatif üyeleri için BB tarafından gerçekleştirilebilirken diğer yapılarda şirket yönetimlerince BB denetimi altında yürütülebilir.

Satın alma, mali işler, idari işler vb tüm fonksiyonların yürütüldüğü süreçlerin yönetimi konusunda kamu tarafından gerçekleştirilen hizmetlerde mevcut yönetmelik ve yasalar uygulanırken, şahıs, kooperatif ve şirketlerde süreç yönetimleri istenilen düzeyde değildir. Kooperatif yönetimleri idare ile ilgili süreçlere yoğunlaşırken, diğer konularda üyeler bireysel kararlar alabilmektedir.

Toplu taşımacılık hizmetlerini gerçekleştiren kurum ve kuruluşlarda strateji geliştirme ve planlama açısından da büyük sorunlar bulunmaktadır. Bunların bir kısmı mevcut yasa ve yönetmeliklerde gerçekleştirilen değişikliklerden kaynaklı olmakla birlikte hizmeti üreten özel sektörde ileriye yönelik planlama, hedef belirleme konularında bir çalışma bulunmamaktadır. Piyasada yetkileri elinde bulunduran yerel yönetimler yaptırdıkları küçük ölçekli planlamalar ile sistemin tamamına cevap verememektedir. Bu nedenle 2014 Aralık tarihinde il genelinde başlatılan bu çalışma ile idare tarafından sorunlar ve çözüm önerileri ortaya konularak hizmet

üretenler ile belirlenen hedefler doğrultusunda il genelinde bir reorganizasyona gidilecektir. Benzer stratejik planlama çalışmalarının diğer unsurlar tarafından da gerçekleştirilmesi yada süreçlere katılarak uygulanabilir planlamaların ortaya çıkması sağlanabilir.

Sonuç olarak kurumsallaşmada sorunlar büyüktür, öncelikle çok başlı yapı şirket, kooperatif yada oda yapılanması ile bir bütün hale getirilebilir, bunun yanında sistemler arasında entegrasyon için bilgi sistemlerinin yaygınlaştırılması, kısa orta ve uzun vadeli stratejik planlamaların yapılması, süreç yönetimlerinin iyileştirilmesi gerekmektedir. Ulaştırma sistemlerinde gözlenen ölçek ekonomisi dikkate alınarak uzun vadeli planlamalarda bu yapılanmaların tarafları ve kullanıcıları mağdur etmeden sistemlerdeki boyut değişimi iyi şekilde planlanmalıdır. Yürütülmekte olan Toplu Taşıma Rehabilitasyon Projesi bu çalışmalar için önemli bir adımdır.

Kamu işletmesinin sistem içindeki konumu:Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi (BB), 5126 Sayılı kanun temelinde 12.11.2012 tarihinde 6360 Sayılı Kanun ile Büyükşehir Belediyesi statüsü kazanmıştır. Kanun ve maddelerine bağlı olarak Ulaşım hizmetlerinin, koordinasyonu, planlanması, projelerinin yapılması Büyükşehir Belediye'sinin sorumluluğu altında bulunmaktadır. Bu hizmetlerin yürütülmesi ile ilgili olarak Ulaşım Daire Başkanlığı oluşturulmuştur. Ulaşım Daire Başkanlığı altında çalışan 5 adet Şube müdürlükleri bulanmaktadır. Bunlar;

1. Planlama Şube Müdürlüğü,
2. Terminaller ve Otoparklar Şube Müdürlüğü,
3. Toplu Taşıma Hizmetleri Şube Müdürlüğü,
4. Trafik Hizmetleri Şube Müdürlüğü, ve
5. Ulaşım Koordinasyon Şube Müdürlüğü'dür.

Tekirdağ Ulaşım Daire Başkanlığı'nın görev ve yetkileri, Ulaşım Koordinasyon Merkezi Kuruluş, Görev, Yetki, Çalışma ve Usulleri Yönetmeliği'nde; Toplu Taşıma Yönetmeliği'nde; Minibüs (M plaka) Yönetmeliği'nde; Okul Servis araçları (J plaka) Yönetmeliği'nde; Personel Servis Araçları (S plaka) Yönetmeliği'nde; Ticari (T plaka) Yönetmeliği'nde; Araçlar ev Kapalı Otoparklar Yönetmeliği'nde; Toplu Taşıma Araçları Elektronik Ücret Toplama Sistem Uygulama Yönetmeliği'nde; Uluslararası ve Şehirlerarası Yolcu Terminali Yönetmeliği'nde açıkça belirtilmiştir. Ulaşım daire başkanlığının 5 Şube müdürü ve personelleri ile birlikte bu yönetmeliği uygulamak, uygulatmak ve denetlemek kanuni sorumluluğudur.

Yukarıda açıklandığı şekli ile kamu tarafından taşımacılık hizmeti sürdürülen Çorlu ilçe merkezi dışında yerel yönetim bütünsel bir yapıdan uzak olan toplu taşımacılık hizmetlerini şahıs, kooperatif ve/veya şirketler aracılığı ile mevcut yönetmelikler kanalıyla uygulama, uygulatma ve denetleme görevlerini yerine getirmeye çalışmaktadır. Kamunun hizmet üretme noktasında toplu taşıma sistemi içindeki payı çok azdır.

Kent içi toplu taşımacılıkta özel sektörün payı konusunda farklı yaklaşımlar bulunmaktadır. Ulaşım bir bölgeden bir bölgeye erişim, hem ekonomik, hem de sosyal yaşamın vazgeçilmez parçasıdır. Bu nedenle ulaşım, kamu yönetiminin en önde gelen görevlerinden birisidir. Yerel yönetimlerin toplu taşımacılık görevini bizzat kendilerinin yapması veya düzenleyicilikleri altında özel sektör eliyle yaptırılması beklenmektedir.

Ülkemiz genelinde kamu yönetimleri bu önemli “kamu hizmetini” özel sektör kanalıyla yürütmek eğilimindedir. Kentlerin yaşadığı trafik ve ulaşım karmaşaları tam da bu noktada başlamaktadır: Kamu yönetimi, “kâr etmeyi, kârını artırmayı” hedefleyen “özel sektörden “kamu sektörü” anlayışı içinde ne olursa olsun “hizmet” vermesini beklemektedir.Hemen hemen tüm kentlerde yaşanan ve de kamu memnuniyetsizliğinin temeli olan “halk otobüsü, midibüs, minibüs” karmaşası kamu yönetiminin bu yanlış yaklaşımından kaynaklanmaktadır (Acar, 2004).Kamu yönetimi tarafından, kâr etmeyi, kârını artırmayı hedefleyen bir kitleye, verdiği kamu hizmetinin bedeli gerçek maliyet analizi yapılmadan ödenmekte, harç, durak kullanım ücreti gibi bedeller ödetilmekte, belirli yolcu gruplarının bedava veya indirimli ücretle taşıtılması zorlanmaktadır. Bu koşullarda denetim boşluğundan da faydalanan “özel işletmeciler” kâr etmek, kârlarını artırmak için durak-dışı yolcu indi-bindisi yaptırma, seyahat süresini kısaltmak için güzergâh dışına çıkma gibi birçok gayri yasal yöntemi devreye sokmaktadır.

Bugün kentlerimizde bu hizmet ağırlıklı olarak özel sektöre ait lastik tekerlekli sistemler ile yerine getirilmeye çalışılmaktadır.

Ülkemiz geneli incelendiğinde;

- Büyükşehirlerin dışındaki yerleşimlerde, toplu ulaşımın % 100’ünün lastik tekerlekli otobüs, midibüs ve minibüslerce yerine getirildiği,
- Büyükşehirlerde bile toplu ulaşımla yapılan seyahatlerde otobüs, midibüs ve minibüslerin payının % 90’lardan fazla olduğu görülmektedir. Tekirdağ BB’de benzer durumda toplu taşıma hizmetini sürdürmektedir.

Ancak özel sektörün verdiği bu hizmet konusunda gerek bu sistemin düzenleyicisi olan kamu yönetimlerinde, gerekse bu sistemleri kullanan kamuda memnuniyetsizlik söz konusudur. Memnuniyetsizliğin kaynağı özel işletmecilerin kurallara uymaması, "kamu hizmeti vermekten ziyade bireysel çıkarları yönünde hareket etmeleri" olarak açıklanmaktadır.

Özel otobüs işletmeciliği ile ilgili yaklaşımlar belediyeler ve kamu yöneticilerinin bireysel bakışlarına göre değişkenlikler göstermektedir. Sorumlu kamu yönetimleri özel işleticilerin ticaret yaptıkları gerçeğini görmemekte, bu işleticiler üzerinde gerekli denetim ve eşgüdümü sağlayamamaktadır. Bazı kentlerde kamu yönetimleri arasında yaşanan çok başlılık da yetki sorumluluk döngüsünün işlemesine engel olmaktadır. Bunlar sunulan hizmetin yetersiz görünmesine neden olmakta, bu da kamuoyunda memnuniyetsizlik yaratmaktadır. Kamu hizmeti yapmaktan ziyade, hedeflerinin kazançlarını artırmak olması, sistemi olumsuz hale getirmektedir:

- Yolcu yoğunluğu az olan güzergâh ve saatlerde verilmesi gereken hizmeti durdurmak.
- Daha fazla yolcu "kapabilmek" için durak-dışı yolcu indi-bindisine imkân tanımak (bu ve bir önceki husus "bilet havuz" uygulanan kentlerde kısmen azaltılmakla birlikte, havuz ile başka olumsuzluklar ortaya çıkmaktadır).
- Tıkanıklıktan kaçmak, tıkanıklığı aşmak için güzergâh dışına çıkma (otobüs türlerinin dışındakiler için geçerli).
- Yakıt tasarrufu için varsa klima çalıştırmama.
- Özellikle kural-dışı, durak dışı indi-bindilere imkân tanımak için yapılan duruşlar trafiğin tıkanmasına, yolların verimsiz kullanılmasına yol açmaktadır.

Yukarıda özetlendiği şekliyle Tekirdağ il genelinde de özel sektör yolcu taşımacılığında büyük paya sahiptir ve yukarıda belirtilen sorunların çoğunluğu gözlemlenebilmektedir.

İşletme yapısı, Tekirdağ BB sınırları içinde toplu taşımacılık hizmetleri dört farklı (ÖHO, S.S. Taşımacılık kooperatifler, Şahıslar ve Yerel yönetim) yapı tarafından sürdürülmektedir. Çok başlı işletme yapısı yukarıda bahsedilen bir çok sorunu beraberinde getirmektedir. Sorunların en aza indirgenebilmesi için çok başlı yapının bütünleştirilmesi gerekmektedir. Sistemin mevcut haliyle birbirine entegre edilmesi olası gözükmemektedir. Bu nedenle, dönüşüm, kurumsallaşma, vb. süreçlerin bir an önce hayata geçirilerek uluslararası standartlarda sürdürülebilir bir sistemin oluşturulması gerekmektedir.

Araç sayısı ile kapasitelerinin uyumu: Genel olarak Tekirdağ BB sınırları içerisinde taşımacılık hizmeti veren olanlarca şahıs, kooperatif (M Plakalı) taşıtların sunulan koltuk kapasiteleri toplu taşıma yolcu talebinden yüksek olduğundan arz tarafında sorunlar bulunmaktadır.

Araçların kapasitelerinin hatların yolcu sayısı ile uyumu: Hat bazlı analizler çerçevesinde özellikle Süleymanpaşa ve Çorlu ilçe merkezlerindeki toplu taşıma hatlarında araç kapasiteleri ve yolcu sayıları arasında düzensizlik olduğu görülmüştür. Zirve talebi dikkate alındığında bazı hatlarda sefer sıklığı ve araç kapasitelerinde iyileştirmeler yapılması gerekmektedir.

Sistem verimliliği: Süleymanpaşa ve Çorlu ilçelerinde gün içindeki yüksek toplu taşıma talebi dikkate alındığında, mevcut kentiçi toplu taşıma hatlarının verimli olduğu ancak gelişmiş ülkelerdeki standartlar dikkate alındığında yolculuk konforu ve güvenliği açısından gerekli standartların sağlanmadığı görülmüştür. İlçeleri yakın çevreye bağlayan hatlarda ise genel olarak verimin düşük olduğu dikkati çekmektedir.

Hatların yapısı: Hat bazlı analizler çerçevesinde özellikle Süleymanpaşa ve Çorlu ilçe merkezlerindeki toplu taşıma hatlarının belli cadde ve ana arterler üzerinde çakıştığı görülmektedir. Bu durum, sistem verimliliği, yönetim ve trafik sıkışıklığı açısından problemlere yol açmaktadır.

3.2.4.2. Yetki belgesi ve sorunları

Tekirdağ BB'nin karşılaştığı en önemli sorunlarından birisi de toplu taşımacılar için D4 yetki belgesinin yeni büyükşehir yasası ile tanımsız kalmasıdır. Aşağıda kısaca yetki belgelerinin genel yapısı verilmiştir.

10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak hazırlanan ve karayollarında taşımacılık yapılmasını düzenleyen **"**Karayolu Taşıma Yönetmeliği**"** 11.06.2009 tarihinde 27255 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır. Yönetmeliğin temel hükümlerinin açıklandığı ikinci bölümün 5. Maddede *"**Madde 5 –** (1) Bu Yönetmelik kapsamına giren taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo*

işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği, terminal işletmeciliği ve benzeri faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin yapacakları faaliyetlere uygun olan yetki belgesini/belgelerini Bakanlıktan almaları zorunludur. " yetki belgesi alınma zorunluluğu belirtilmiş, 6. Maddede ise yetki belgeleri tanımlanmıştır. Buna göre çalışma kapsamında da gündemde olan D4 yetki belgesi, *"**(Değişik:RG-23/10/2012-28450)** D4 yetki belgesi: Taşıma mesafesine bakılmaksızın iliçi ve 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası tarifeli ve tarifesiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara, verilir. **(Ek cümle:RG-23/10/2012-28450)** Sadece tarifesiz taşımacılık yapmak üzere D4 yetki belgesi düzenlenmez"* şeklinde tanımlanmıştır.

Ancak aralarında Tekirdağ İli'nin de bulunduğu 14 ili kapsayan 06/12/2012 tarih ve 28489 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 6360 sayılı kanun ile büyükşehir yapılan illerde il sınırlarının yeniden tanımlanması ile birlikte D4 belgesi ile taşımacılık yapanlar için yeni bir yetkilendirme durumu söz konusu olmuştur.
Burada ilgili kanun hükümlerini yorumladığımızda Bir il Büyükşehir olduğu anda İl mülki sınırlarıyla Belediye mücavir alan sınırları çakışık olması halinde, il içi taşımalarda tüm yetki büyükşehirlere geçiyor. Dolayısıyla bu konuda Büyükşehir Belediyeleri UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezleri) kanalıyla bu hizmetleri yürütecektir. Belediyeler il içinde istedikleri güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapabilirler veya bu taşım hatlarını bir bedel ve süre karşılığı işletmecilere devredebilirler.

Tüm yerleşim yerlerinin büyükşehir sınırları içine alınması köylerin ve beldelerin bağlı oldukları ilçelerin mahallesi durumuna getirilmesi yeni bir düzenleme ve belgelendirme gerektirmektedir.

Yayınlanan genelgelerde Büyükşehir Belediyeleri sınırları içinde bir yerleşim yerinden bir başka yerleşim yeri arasında D4 Yetki Belgesiyle tarifeli ve düzenli seferler yapılabileceği açıkça belirtilmektedir.100 Km Mesafeli Komşu iller arasında yapılan tarifeli ve düzenli yolcu taşımalarda sınır olan iki ilin Büyükşehir Belediyesi olması durumunda her iki ilin UKOME'lerinden izin alınması durumunda bu taşımalar yapılabilecektir.

Bu çerçevede il içi tarifeli yolcu taşımalarında 5 yıllığına düzenlenen D4 Yetki Belgelerinden süresi devam eden taşımacıların belirlenerek hizmet devamlılığının sağlanması, il bütününde uygulamada birliğin sağlanması, hizmet alan ve hizmet verenlerin herhangi bir mağduriyetine sebep verilmemesi ve telafisi mümkün olmayan zararların oluşmaması amacıyla söz konusu

taşımalarla ilgili D4 belgelerinin **"İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi"** ne dönüştürülmesi ile çalışma usul ve esasları oluşturulmalı ve UKOME'nin onayına sunulmalıdır. Belgelerdeki dönüşüm yukarıda açıklandığı üzere sunulan koltuk kapasitesinin talepten yüksek olması ve yeni taşıtlara ihtiyaç bulunmaması nedeni ile bir-e-bir belgelendirme yapılarak çözümlenebilir.

3.2.4.3. Toplu taşıma ile ilgili gelen talepler

Tablo 3.60'de İl genelinde ilçe bazında proje süresince şahıs ve kuruluşlardan gelen talepler özetlenerek verilmiştir. Taleplerin değerlendirilmesi son raporda verilecektir.

Tablo 3.60. İlçeler bazında gelen talep dilekçeleri özetleri

No	Talep	Detay
	Süleymanpaşa	
1	Yeni Hat İsteği	Gündoğdu mah. Erol Erdoğan Sokak No:2 İmam Hatip Ortaokuluna Öğrenci Ve Öğretmenler İçin
2	Güzergah Değişikliği Ve Yeni Hat İsteği	16 No'lu Hattın Altınova Mah. Sine Girip Kazak Sokaktan Geçerek Gazihasan Paşa Caddesine Girmesi Ve 16 No'lu Hattın 1 No'lu Hatla Aynı Güzergahta Gidecek Yeni Bir Hat İsteniyor
3	Yeni Hat İsteği	İlçelere Belediye Otobüsü İstiyor
4	Yeni Hat İsteği	Merkez-Çorlu Arası Belediye Otobüsü İsteniyor
5	Ücret Yüksekliği Ve Yeni Hat İsteği	İlçelere Belediye Otobüsü İstiyor Ve Ücretlerin Düşmesi İsteniyor.
6	Yeni Hat İsteği	Barbaros Mah.Den Hürriyet Mah. Ve Üniversiteye Yeni Hat İsteniyor
7	Sefer Sıklığının Artırılması	Tekirdağ-Tekirdağ Cezaevi-Sırtköy-Muratlı-Büyük Karıştıran Arasındaki Hattın Sefer Sıklığının Artırılması
8	Yeni Hat İsteği	Kumbağı'na Yeni Bir Hat İsteniyor
9	Durak Yeri Değiştirme	Hürriyet Mah.Dereağzı Mevkiindeki İstanbul-Tekirdağ Yönündeki Aytemiz Petrol Önündeki Durağın Avrupa Göz Hastanesi Önündeki Durağın Karşısına Taşınması İsteniyor
10	Ücret Yüksekliği Ve Yeni Hat İsteği	İlçelere Belediye Otobüsü İstiyor Ve Ücretlerin Düşmesi İsteniyor.
11	Yeni Hat İsteği	Muratlı Yolu Gündüzlü Köyünde Bulunan Tekirdağ Açık Ceza İnfaz Kurumuna Belediye Otobüsü İsteniyor
12	Durak İsteği Ve Güzergah Değişikliği	Karadeniz Mah. Şht. Filiz …Cad. Toki Konutları Sodam Önüne Durak Yapılması Ve Hattın Buradan Geçmesi İsteniyor
13	Kapalı Durak	100. Yıl Mah. Uğur Mumcu Cad.-Yıldırım Sokak Kavşağına Ve Mumcu Çeşme Cad. Tekel Ara Geçiş Yaya Yolu Yanına Kapalı Durak Yapılması İsteniyor
14	Ücret Yüksekliği	Merkezde TT Ücretleri Yüksek
15	Ücret Yüksekliği	Çorlu Merkez Arası Ücretler Yüksek
16	Taksi Durağı Açmak	Hürriyet mah. Öğretmenler Sokak Aka Koleji Karşısında Taksi Durağı Açmak İstiyor
17	Sefer Sıklığı Ve Güzergah Değişikliği	15 No'lu Hattın Saat 19'dan Sonra Da 4 Araçla Çalışması Ve 9 No'lu Hattın Toki Ve Göçmen Evlerinden Geçmesi İsteniyor
18	Yeni Hat İsteği	Karaca Kılavuz Mah. Atatürk Cad. Ne Belediye Otobüsü İsteniyor
19	Durak İsteği	Bahçelievler Mah. İstanbul Yolu Sol Taraf No:165 Mevkiindeki Üstgeçidin Yanına Kapalı Yapılması
20	Yeni Hat İsteği	Karacakılavuz Mah. Atatürk Cad. Ne Belediye Otobüsü İsteniyor
21	Sefer Sıklığı	Altınova Mah.Sine Gelen Otobüslerin Sıklığının Artırılması İsteniyor
22	Yeni Hat İsteği	Barbaros Ve Kumbağına Hat İsteniyor
23	Üst Geçit Veya Uygun Yaya Geçiti	Hürriyet Mah. Yeni İstanbul Sokaktaki Yaylalıkent Önündeki İstanbul Yolu Üzerindeki Karşılıklı Duraklar İçin Üstgeçit Veya Sinyalize Geçiş Düğmesi İsteniyor
24	Yaya Geçitlerine Rampa Yapılması	Yaya Geçitlerine %8 İ Geçmeyen Rampa Yapılması İsteniyor
25	ÖHO Ve Minibüslerin Yolcı Savaşı	ÖHO Ve Minibüslerinde Yaşanan İki Sefer Arasındaki Yolcu Savaşının Engellenmesi İsteniyor
26	Durak İsteği	Uğur Mumcu Cad. Üzerine Şehir Merkezinden Geliş İstikametinde İtfaiye Durağı İle Cem Market Arasına Durak Yapılması İsteniyor

27	Kapalı Durak	7 No'lu Hattın Son Durağı Olan Atatürk Kapalı Spor Salonu Ve Olimpik Yüzme Havuzu Önüne Kapalı Durak Yapılması İsteniyor.
28	Kapalı Durak	100. Yıl Mah. Adnan Kahveci Cad.Tevfik Kaptan Sokak Bizim Evler Önündeki Durağın Kapalı Yapılması İsteniyor
29	Yeni Hat İsteği	Hürriyet mah. Bağlar Yurdu Cad. Burcu Sitesi Önünden Bir Hat Geçirilmesi İsteniyor
30	Sefer Sıklığı	12 No'lu Hattın Sefer Sıklığının Artırılması İsteniyor
31	Yeni Hat İsteği	Cumhuriyet mah. Belediye Cad. Barbaros Koruevlerine Bir Hat İsteniyor
32	Yeni Hat İsteği	Gündoğdu mah.Tomurcuk Sokak Mevkiine Hat İsteniyor
33	Durak Yeri Değiştirme	Çınarlı mah.Deki Depo Outlet Mağazasının Önündeki Durağın Kaldırılması İsteniyor
34	Sefer Sıklığı	Barbaros kumbağ Seferlerinin Artırılması İsteniyor
35	Kapalı Durak	100.Yıl Mah.Gökemre Sokak Civarı
36	Durak Yeri Değiştirme	100.Yıl Mah. Ekrem Tantıcad.Ünsalapt. No:14 Tekin Tarım Ürünleri İşyerinin Önündeki Durağın Kaldırılması İsteniyor
37	Minibüs Bekleme Durağı	Eski-Orta Cami Mah. Muratlı Cad. Sandal Sokak Göçmen Evleri Sitesi Önünde Minibüslerin Toplu Olarak Park Etmesi Şikayet Edilmektedir.
38	Yeni Hat İsteği	Selçuk Köyü (Mah.Sine) Belediye Otobüsü İsteniyor
39	Yeni Hat İsteği	Karacakılavuz mah.Sine Belediye Otobüsü İsteniyor
40	Güzergah Değişikliği Ve Durak Yeri Değişikliği	Emniyet Müdürlüğü Önündeki Durakla Yaya Geçidinin Aynı Hizaya Getirilmesi Ve Barbaros koruevlerine Otobüs Hattı İsteniyor
41	Ücret Yüksekliği	Merkezden İlçelere Ucuz Belediye Otobüsü İsteniyor
42	Yeni Hat İsteği	Çorlu Merkez Arası Belediye Otobüsü İsteniyor
43	Hat Uzatımı	10 No'lu Hattın Tekirdağ Ceza İnfaz Kurumuna Kadar Uzatılması İstenmektedir.
44	Yeni Hat İsteği	Barbaros Ve Kumbağ mah.Sine TT Hattı İsteniyor
45	Taksi Durağı Talebi	Barbaros Mah.Sinde Köprübaşı Ve Eski Cami Yanına Taksi Durağı Talebinde Bulunuluyor
		Çorlu
1	Mevcut Durak Yetersizliği Ve İyileştirilmesi İsteği	Çorlu Park Sitesi Evleri Önü Şeyh Sinan Mah. Bülent Ecevit Bulvarı
2	Yeni Hat İsteği	Çorlu Emlak Konutlarından Devlet Hastanesine
3	Yeni Hat İsteği	Kazımiye Mah. Dumlupınar Gelibolu cad.Boradent cad. İle Bağlatılı
4	Kapalı Durak Ve Durak Cebi	Hürriyet mah. Balık Sokaktaki Durakların Hepsi
5	Kapalı Durak	KYK Çorlu Erkek Öğrenci Yurdu Önü
6	Kapalı Durak	Çoban Çeşme Mustafa Kemal Cad. Kiler Market Önü
7	Durak Nakli İsteği	Zafer Mah. Kent Sok No:1 2418 Ada 17 Parsel
8	Güzergah Değişikliği Ve Yeni Hat İsteği	Hürriyet Mah. Erim Sokaktan Geçmesi İsteniyor (Mevcut Hat 1 No'lu Hat)
9	Yeni Hat İsteği	43. Bakım Merkezi Komutanlığından Şehir Merkezine
10	Güzergah Değişikliği	3 No'lu hattın havuzlar mah. Gülhan Sokaktan Geçmesi İsteniyor
11	Yeni Hat İsteği	Tekirdağ-Çorlu Arası Belediye Otobüsü Hattı İsteniyor
12	Yeni Hat İsteği	Ergene'ye Belediye Otobüsü Hattı İsteniyor
13	Mevcut Durak Yetersizliği Ve İyileştirilmesi İsteği	Çorlu Emlak Konutları Otobüs Durağı
14	Yeni Hat İsteği, Üst Geçit, Yol Genişletme	Çorlu Kamyon Garajı Mevkisine Üst Geçit Yapılması, Else Tekstil Mevkiindeki Sinyalize Kavşak Civarındaki Yanyolun Genişletilmesi Ve Emlak Konutları Mevkiindeki üst geçitin İyileştirilmesi
15	Yeni Hat İsteği	Çorlu Önerler Mah.Ulubatlı Hasan 1. Caddesi No:6/A
16	Bölgedeki Mevcut Hatların Düzenlenmesi	Önerler mah. Ulubatlı Hasan Cad. Üzeri
17	Yeni Hat İsteği	Önerler mah.
18	Yeni Hat İsteği	Çorlu Ergene Arası
19	Yeni Hat İsteği	Çorlu velimeşe Arasına
20	Yeni Hat İsteği	Zafer Mah.Gardeyan Sok.,Göksu Sok., Pembegül Sok., Çağlayan Sok. Ve Civarı
21	Yeni Hat İsteği	Nusratiye mah. Poyraz Cad. Ve Erdal inönü cad. Civarı
22	Yeni Hat İsteği	Önerlermah.
23	Güzergah Değişikliği	Nusratiye mah. 3. Çimen Sokaktan Geçen Hat
24	Yeni Hat İsteği	Değirmenköy Çorlu Arası
25	Ücret Yüksekliği	Çorlu Tekirdağ Arası Ücret Yüksekliği
26	Yeni Hat İsteği	Yenice mah. Çorlu Arası
27	Yeni Hat İsteği	Demirkaya(Yenice Mah.) Arası Yeni Bir Hat Ve Demirkayatekirdağ Arası Seferlerin Artırılması
28	Ücret Yüksekliği	Merkez Çorlu Arası Ücret Yüksekliği

29	Yeni Hat İsteği	Çorlu Merkez Arası
30	Durak Yeri	Nusratiye mah. Kömürcü Cad. Durağının Yeri
31	Güzergah Değişikliği	Bülent ecevit Bulvarından Hat Geçmesi Talebi
32	Yeni Hat İsteği	Silahtar mah.Sinan dede Mevkii Üniversite 1. Sokak No:16 (Çorlu Müh. Fak. Arkası)Ve Kyk Erkek Yurdu
33	Sinyalizasyon Optimizasyonu	Çorlu Çerkezköy Yolundaki Işıkların Düzenlenmesi
34	Ücret Yüksekliği	
35	Ücret Yüksekliği	Velimeşe Çorlu Arası Ücretler
36	Yeni Hat İsteği	Rumeli mah. Bülent Ecevit Bulvarından Hat Geçmesi İsteniyor
37	Ücret Yüksekliği Ve Yeni Hat İsteği	Çorlu-Merkez Arası Ücretlerin Yüksek Olduğu Ve Buraya Belediye Otobüsü İsteniyor
38	Kapalı Durak	Çorlu Yeni Sanayi Girişine
39	Yeni Hat İsteği	Rumeli mah. Bülent Ecevit Bulvarından Hat Geçmesi İsteniyor
40	Yeni Hat İsteği	Muhittin mah.Pilevnecad.Ne Hat İsteniyor.
41	Ücret Yüksekliği Ve Yeni Hat İsteği	Çerkezköy Çorlu Arası Ücretlerin Yüksek Olduğundan Belediye Otobüsü İsteniyor
42	Sinyalizasyon Optimizasyonu	Çerkezköy Çorlu Arası Trafik Işıklarının Düzenlenmesi
43	Üst Geçit	Alipaşa mah.Kılıçali Paşa Cad. Civarı İsteniyor
44	Yeni Hat İsteği	Türkgücü OSB Ne Ve Türkgücü Köyüne Hat İsteniyor
45	Yeni Hat İsteği	Bülent Ecevit Bulvarından Hat Geçmesi Talebi
46	Durak İsteği	Şeyhsinan mah. Bülent Ecevit Çorlu Park Evlerine Otobüs Durağı Yapılması İsteniyor
47	Yeni Hat İsteği	Önerler Mahallesine Yeni Hat İsteniyor
48	Yeni Hat İsteği	Bülent Ecevit Bulvarından Hat Geçmesi Talebi
Şarköy		
1	Yeni Hat İsteği	Uçmakdere mah. Şarköy Arası
Marmaraereğlisi		
1	Minibüs Kooperatiflerinin Birleşme Talebi	39 Ve 89 No'lu Minibüs Kooperatiflerinin Birleşme İsteği/Marmaraereğlisi
2	Yeni Hat İsteği	Yeni Çiftlik Mah. Sanayi Altı Mevkii merkez Caddesine
3	Yeni Hat İsteği	Silivri-Yeniçiftlik Ve Yeniçiftlik-Çorlu Arası Belediye Otobüsü İsteniyor
4	Yeni Hat İsteği	Silivri-Yeniçiftlik Arası Belediye Otobüsü İsteniyor
Muratlı		
1	Hat İşletme Talebi	Balabanlı, Müsellim, Muratlı, Yeşil sırtta Hat İşletme Talep Ediyor
Ergene		
1	Genel Toplu Taşıma İsteği	Ergene İlçesi İçinde Toplu Taşıma İsteği
2	Ulaşım Yetersiz	Ergene Çorlu Arası Ulaşımın İmkanlarının Yetersiz Old. İçin İyileştirilmesi İsteniyor
3	Yeni Hat İsteği	Ergene Çorlu Arası
4	Yeni Hat İsteği	Velimeşe Ergene Arası, Mahalle Girişine Hemzemin Geçit Ve Sinyalizasyon İstenmektedir.
5	Ulaşım Yetersiz	Velimeşe mah.Sinin Ulaşım İmkanları Genel Olarak Yetersiz
Çerkezköy		
1	Durak Talebi	Veliköy Minibüs Ve Otobüs İle Yolcu Taşıma Motorlu Taşıyıcılar Koop. Kahveler Durağı Ve Üniversite Durağı İçin Cep Yapılması İsteniyor.
2	Yeni Hat İsteği	Çerkezköy Tekirdağ Arası
3	Duraklar Ve Tt Araçlarının Engellilere Uygun Hale Getirilmesi	Durakların Ve TT Araçlarının Engellilerin Kullanımına Uygun Hale Getirilmesi İsteniyor.
4	Ücret Yüksekliği	İlçe İçi Ve İl-İlçe Arası Ücretler Yüksek
5	Yeni Hat İsteği	Saat 17 Den Sonra Karaağaç Çerkezköy Arası Hat İstenmektedir.
6	Öğrenci Servisi	Çerkezköy Tekirdağ Arası Sabah Akşam Öğrenci Servisi İsteniyor
7	Güzergah Değişikliği Ve Sefer Sıklığı	Kapaklı Çerkezköy Arası Seferlerin Artırılması Ve Güzergahın Trafiğin İşlek Olduğu Bir Güzergaha Taşınması İsteniyor
Kapaklı		
1	Güzergah Değişikliği	Karaağaç Kapaklı Arası Hattın Dönüş Güzergahının Gidiş İle Aynı Olması İsteniyor
2	Güzergah Değişikliği	Karaağaç Kapaklı Arası Hattın Dönüş Güzergahının Gidiş İle Aynı Olması İsteniyor
3	Yeni Hat İsteği	Pınarca Mah.'Den Kapaklı İçine Yeni Ve Sürekli Hat
4	Öğrenci Servisi	Kapaklı İlçesindeki Öğrenciler İçin Öğrenci Servisi
5	Hat Uzatımı	41 No'lu Kapaklı ÖHO Ve Bilgi Aras Minibüs Hatlarının Çerkezköy Devlet Hastanesine Kadar Uzatılması İsteniyor

6	Yeni Hat İsteği	Pınarca Mah. Kapaklı Arası Hattın Düzenlenmesi, Sefer Sayılarının Artırılması
7	Öğrenci Servisi	Karaağaç Çerkezköy Arası Ücretsiz Öğrenci Servisi
8	Güzergah Değişikliği	Karaağaç Kapaklı Arası Hattın Dönüş Güzergahının Gidiş İle Aynı Olması İsteniyor
9	Güzergah Değişikliği	Karaağaç Kapaklı Arası Hattın Dönüş Güzergahının Gidiş İle Aynı Olması İsteniyor
Malkara		
1	Yeni Hat İsteği	Yaylagöne Mahallesinden Malkara Ve Süleymanpaşa Ya Belediye Otobüsü İsteniyor
2	Hat Uzatımı	Yeni Yapılan Devlet Hastanesine 300 M Uzaktaki Minibüs Son Duraklarının, Hastaneye Kadar Gitmesi İsteniyor

Tablo 3.75. incelendiğinde, idareye ulaşan taleplerin büyük bir çoğunluğu durak yeri, yeni güzergah ve güzergah uzatma talepleridir. Konunun incelenmesi son raporda verilecektir.

3.2.5. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi İlçelerindeki Taksiler ve Duraklarının İncelenmesi

3.2.5.1. Süleymanpaşa

Süleymanpaşa ilçesinde toplam 41 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 274 adet hak sahibi bulunmaktadır. Söz konusu taksi işletmelerinin en küçüğünde 2-3 adet taksi bulunurken, daha büyük durak işletmelerinde bu sayı 25-30 civarına çıkmaktadır. Özellikle Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgedeki duraklardaki taksi sayıları çevre duraklara göre daha fazladır. Şekil 3.119'da taksi duraklarının konumları verilmiştir.



Şekil 3.119. Taksi duraklarının konumları

3.2.5.2.Çorlu

Çorlu ilçesinde toplam 41 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 344(21 aktif değil) adet hak sahibi bulunmaktadır. Söz konusu taksi işletmelerinin en küçüğünde birkaç taksi bulunurken, daha büyük durak işletmelerinde bu sayı yaklaşık 30 civarındadır. Özellikle Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgedeki duraklardaki taksi sayıları çevre duraklara göre daha fazladır.

3.2.5.3. Çerkezköy

Çerkezköy ilçesinde toplam 18 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 106 adet hak sahibi bulunmaktadır. Şekil 3.120'de taksi duraklarının konumları verilmiştir.



Şekil 3.120. Taksi duraklarının konumları

Çerkezköy ilçesinde 18 adet taksi durağı olup 106 adet hak sahibi bulunmaktadır. Bu ilçedeki taksi duraklarının bazılarının resmi adı ile yaygın adı uyuşmamaktadır. Bunlardan Kumlugeçit ve Uçar taksi durağı adı altına yerinde olmasına rağmen Resmi kayıtlarda böyle bir durak adı bulunmamaktadır. Köşem durağının yaygın adı bulunamamıştır.

3.2.5.4. Kapaklı

Kapaklı ilçesinde toplam 4 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 39 adet hak sahibi bulunmaktadır. Şekil 3.121'de taksi duraklarının konumları verilmiştir.



Şekil 3.121. Taksi duraklarının konumları

3.2.5.5. Ergene

Ergene ilçesinde taksi statüsünde 25 taşıt faal olarak hizmet vermektedir. İlçe merkezinde toplamda 5 adet taksi durağı yer almaktadır. Bu ilçedeki Taksi duraklarının isimleri ve hak sahipleri güncellenmemiştir.

3.2.5.6. Hayrabolu

Hayrabolu ilçesinde 14 taşıt taksi statüsünde hizmet vermekte olup, Hayrabolu ilçe merkezinde 3 adet taksi durağı bulunmaktadır.

3.2.5.7. Malkara

Malkara ilçesinde 44 taksi faal olarak çalışmaktadır. İlçede hizmet veren 10 adet taksi durağı bulunmakta olup, hangi plakanın hangi durağa ait olduğu bilgileri güncellenmemiştir.

3.2.5.8. Marmaraereğlisi

İlçede taksi statüsünde olan 106 taşıt bulunmaktadır. Bunların yalnızca 39'u faal durumdadır. İlçede merkezinde 9 adet taksi durağı bulunmaktadır.

3.2.5.9. Muratlı

Muratlı ilçesinde 23 adet taksi statüsündeki taşıttan 18'i faal olarak çalışmaktadır. İlçede 5 adet taksi durağı bulunmaktadır.

3.2.5.10. Saray

Saray ilçesinde 39 adet taksi faal olarak hizmet vermekte olup, Saray merkezde 4 adet taksi durağı bulunmaktadır.

3.2.5.11. Şarköy

İlçede taksi statüsünde bulunan 57 taşıtın 45'i faal olarak hizmet vermektedir

3.2.5.12.Sorunlar

Yapılan veri toplama çalışmaları, arazi gözlemleri sonucunda Taksilere ve duraklarına ait aşağıdaki genel sorunlar tespit edilmiştir.

1. Çoğu durağın yeri hatalı, taşıtları eski olup hak sahibinin 8 kişiyi aştığı yazıhaneler yetersizdir. Bir çok taksi durağının tasarımı kent ile bir bütünlük sağlamamaktadır. En iyi yazıhane tasarımı Çerkezköy ilçesindedir.
2. Çerkezköy ilçesindeki birkaç duraktaki taksi park yerleri hariç diğer taksi park yerleri yol kenarında olup trafik akışını olumsuz etkileyecek noktalardadır. Ayrıca, taksiler için ayrılan park yerleri yatay işaretlemeler ile ayrılmadığı için diğer taşıtlar park etmekte ve tartışmalar meydana gelmektedir.
3. Birçok durakta hak sahipleri duraklarında beklemeyerek şehrin faklı noktalarında taşımacılık yapmaktadırlar.
4. Çorlu ilçesinde ciddi oranda korsan taksicilik yapıldığı şikayetleri sıklıkla alınmıştır.
5. Taksi durak yerleri trafiğin yoğun olduğu şehir merkezlerinde 50-200m çapındaki bir alanda yoğunlaştırılmıştır. Bu durum kent trafiğini olumsuz etkilemektedir.

6. Tekirdağ BB'nin tüm ilçelerindeki taksilere ait hak sahiplerinin bir kısmı aktif olarak çalışmamaktadırlar. Bunun sebeplerinin başında taksi sayısının çok, talebin yetersiz oluşu gösterilebilir.
7. Duraklarda taşımacılık yapan taksi şoförleri çoğunlukla bakımsız, kılık ve kıyafetleri düzgün değildir. Ayrıca, çok sayıda sürücü taksilerde çalıştığından sistem denetlenebilir olmaktan uzaktır. Taksi sisteminin sürdürülebilir ve denetlenebilir olması için sistemin komple yeniden yapılandırılması zorunluluk arz etmektedir.
8. Bazı duraklarda Lavabo ve WC ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için çözümlerin geliştirilmesi gerekmektedir.
9. Taksi duraklarına ev taşıtlara ait haberleşme altyapısının kurulmaması sistemin eksiklikleri olarak göze çarpmaktadır.
10. Taksi durakları, taksi işletme ruhsatı, taşıt tahsis belgesi yönetmeliğinin yukarıdaki hususları da dikkate alarak hazırlanıp yürürlüğe girmesi gerekmektedir.

3.2.6. Sonuçlar

İkinci ara rapor döneminde yeni verilerin derlenmesi çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Hat analizleri ve zirve ile zirve dışı saatlerdeki yolcu indi/bindi analizlerine bağlı olarak tüm ilçe ve beldelerde yolculuk sayıları bulunmuştur. Ayrıca, yolcu anketleri ile ilgili bilgiler sunulmuştur. İlçelerdeki yolculuk üretim ve çekim matrisleri hesaplanmıştır. Ayrıca, servis taşımacılığı ile ilgili bilgiler sunulmuştur. Yolcu anketleri sonucunda elde edilen bilgilere yer verilmiştir. Söz konusu anketler, Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı ilçelerini kapsamaktadır. Mahalle muhtarlarının katılımıyla gerçekleşen anket çalışmalarının sonuçları ve değerlendirilmesine yer verilmiştir. Anketler sonucunda 52 mahallenin toplu taşıma hizmetlerinden faydalanmadığı belirlenmiştir. Minibüs esnafı ile birebir yapılan mülakatlar ve bilgilendirme çalışmaları hakkında bilgiler sunulmuştur. Ayrıca, minibüs-otobüs dönüşümü ile ilgili dönüşüm modelleri, işletim modelleri ve bütünleşik model hakkında bilgiler verilmiştir. Süleymanpaşa ve Çorlu ilçe merkezlerindeki otobüs güzergahları üzerinde yer alan duraklara ilişkin çalışmalara yer verilmiştir. Her iki ilçedeki tüm durakların enlem/boylam verileri dikkate alınarak, bu duraklardan kaç otobüs hattının geçtiği belirlenmiştir. Gelecek dönemde gerçekleştirilecek analizlerde kullanılabilmesi için tüm duraklar VISUM yazılımına işlenmiş ve durakların VISUM koordinatları tablolarda verilmiştir. Ayrıca, tüm otobüs hatları için mevcut güzergahların çalışması yapılmıştır.

Üçüncü ara rapor kapsamında Tekirdağ BB sınırları içerisinde toplu taşımacılık yapılan hatlarla ilgili güzergâh sorunları, yolculuk durumları, hat yapıları konusunda detaylı değerlendirmeler yapılmış, mevcut sorunlar ve yetersizlikler değerlendirilmiştir. Bu kapsamda öncelikle Tekirdağ BB'ne bağlı 11 ilçedeki toplu taşımacılık ile ilgili detaylı sorunlar açıklanmıştır. Özellikle kent merkezindeki minibüs tipi ara toplu taşımacılığı, hat, güzergâh ve durak sorunları irdelenmiştir. Hat yapıları, sistemin taşıma kapasiteleri ve ortaya çıkabilecek sorunlara yer verilmiştir. Daha sonra ilçelerin yakın çevredeki mahalleler ile olan toplu taşıma hatları ve ortaya çıkan sorunlar açıklanmıştır. Buna ek olarak toplu taşıma talebi yaratacak arazi kullanım değişiklikleri değerlendirilmiş ve Tekirdağ BB toplu taşıma sisteminde var olan ve oluşabilecek sorunlar ve darboğazlar ortaya konmuştur. Ayrıca, sistemin işletme durumu, belgelendirme yapısı, hat yapısı vb. sorunlardan bahsedilerek idareye iletilen toplu taşıma ile ilgili talepler verilmiştir. Son olarak taksi taşımacılığı, taksi durakları, parklanma durumu ve taksilerle ilgili sorunlar ortaya konulmuştur.

4. İLÇELER ARASI YOLCU TAŞIMACILIĞI VE REHABİLİTASYONU

4.1. GİRİŞ

Tekirdağ'da 11 ilçesi ve 900.000 bine yaklaşan nüfusu ile Türkiye'nin en kalabalık 23. İlidir. İlin ilçeleri ise Süleymanpaşa, Çerkezköy, Çorlu, Hayrabolu, Kapaklı, Malkara, Marmaraereğlisi, Muratlı, Saray, Şarköy ve Ergene'dir. Ergene ilçesi büyükşehir statüsünden sonra ilçe özelliğini kazanmıştır. Önemli bir liman kenti de olan şehrin temel ekonomisi sanayiye dayanmaktadır. İl genelinde sanayinin yanı sıra tarım da sektörel anlamda önemli bir geçim kaynağı olup, Tekirdağ ülke genelinde bu sıralamada 30. sırada yer almaktadır. Çerkezköy ve Çorlu'da organize sanayi bölgeleri mevcuttur. Şehir genel gelişmişlik endeksinde 7. sırada olup 400.000 hektarlık bir alanda tarım yapılmaktadır ve gayri safı üretim değerinin %74'ü bitkisel üretim ile yapılmaktadır.

Tekirdağ'ın merkez ilçesi kadar Çorlu ve Çerkezköy ilçeleri de ekonomik hareketliliği ile dikkat çekmektedir. Çorlu, Çerkezköy, Ergene ve Kapaklı ilçelerinde yoğun sanayi faaliyetlerinin yanında, Tekirdağ'ın diğer ilçelerinde yoğun tarım faaliyetleri sürdürülmektedir. Kentin denize kıyısı bulunması sebebi ile Marmaraereğlisi ve Şarköy ilçelerinde yazlık turizm hareketliliği de bulunmaktadır. Tekirdağ hızlı gelişimine rağmen henüz kentsel ekonominin ve metropoliten yaşam ritminin genel özelliklerini gösteremeyen, büyük potansiyelleri ile gelişmeyi bekleyen ve bir yandan da korunma ihtiyacı olan bir kentimizdir. Tekirdağ kent merkezi, Çorlu ve Çerkezköy'de gelişen sanayi sektöründen tam olarak etkilenmiş değildir. Daha çok tarımsal üretimin baskın olduğu merkezde kentleşme ürünlerine, sosyal ve kültürel faaliyet alanlarına ihtiyaç duyulmaktadır.

Tekirdağ ilinin ilçeler ile olan bağlantısı özel sektör kanalı ile yürütülen yerel ve ülkesel çaptaki firmalar vasıtası ile yürütülmektedir. İlçeler arası taşımacılıkta D1, D4 belgeli kooperatifleri ve firmalar taşımacılık yapmaktadır.

4.2. MEVCUT DURUM

4.2.1. İlçelerarası Taşıma Sistemi

Tablo 4.1a ve 4.1b'de ilçeler arası ve illerarası çalışan kooperatif ve firma bilgileri, araç sayıları verilmiştir. Tekirdağ İli'nde tüm ilçeler arasında doğrudan taşımacılık yapılmamakta

olup bu durum ilçeler arası bağlantıların coğrafi konumu ve ticari ilişkilerine bağlı olarak değişim göstermektedir. Tüm ilçelere doğrudan veya dolaylı olarak (aktarmalı) erişim sağlanabilmektedir.

Tekirdağ BB sınırları içerisinde en yüksek taşıma filosuna sahip kooperatiflerin başında S.S 46 nolu kale birlik ile S.S.20 nolu Kale-Yonca birlik kooperatifi bulunmakta olup, bu kooperatif Saray-Çerkezköy-Çorlu ve diğer ilçeler arasında taşımacılık faaliyetlerini sürdürmektedir S.S. 46 nolu kooperatifin taşıt filosunun yaklaşık 85 adeti D1 belgesi ile çalışmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda, Saray-Çerkezköy-Çorlu arasında taşımacılık yapan bu kooperatifin bu ilçeler arasında alternatif çeşitliliği yüksek değildir.Tablo 4.1b'den görülebileceği üzere, il genelinde D1 belgeli çok sayıda ulusal firmada bazı akslarda yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Ayrıca, ilin çevre ilçe ve illere bağlantısını sağlayan çok sayıda firma ve kooperatif bulunmaktadır.

Tablo 4.1a İlçeler arası taşımacılık yapan kooperatif bilgileri

	Süleymanpaşa	Araç Sayısı	Marmaraereğlisi	Araç Sayısı	Çorlu	Araç Sayısı	Saray	Araç Sayısı	Muratlı	Araç Sayısı	Şarköy	Araç Sayısı	Malkara	Araç Sayısı	Çerkezköy	Araç Sayısı	Ergene	Araç Sayısı	Hayrabolu	Araç Sayısı	Kapaklı	Araç Sayısı
Süleymanpaşa			SS 56	27	SS 12 Elbirlik	22	SS 46 Kalebirlik	25	SS 22 Muratlı	17	SS 36	9	SS 46 Kalebirlik	11	SS 46 Kalebirlik	25					SS 46 Kalebirlik	25
							İstanbul Seyahat	3			İstanbul Seyahat	7	İstanbul Seyahat	7	İstanbul Seyahat	3					İstanbul Seyahat	3
											Şarköy Turizm	13										
Marmaraereğlisi					SS 39	14																
					SS 89 Yenici	10																
Çorlu	Elbirlik	22	SS 39 M.ereğlisi	14			SS 46 Kalebirlik	11	SS 37 Özkaynak	11	İstanbul Seyahat	2	SS 46 Kalebirlik	11	SS 46 Kalebirlik	47	SS 118 İğneler	7				
																	SS 62 Misinli Birlik	34				
	SS 46 Kalebirlik	10	SS 89 Yeniçiftlik	10													SS 99 Esenler Birlik	18				
																	SS 68 Vakıflar	17				
																	SS 23 Ulaş Birlik	19				
Saray	Kalebirlik	47			Kalebirlik	47					Kalebirlik	2			Kalebirlik	47					Kalebirlik	47
Muratlı																						
Şarköy			Adı yok	1	Adı yok	2	Adı yok	1					Adı yok	1	Adı yok	2			Adı yok	1	Adı yok	2
Malkara					Kalebirlik	10	Metro Seyahat	27			Şarköy Seyahat	1	Kalebirlik	10					Şarköy Seyahat	1	Kalebirlik	10
							İstanbul Seyahat															
							Kalebirlik															
Çerkezköy	SS 46 Kalebirlik	10			SS 46 Kalebirlik	24	SS 46 Kalebirlik	79			SS 46 Kalebirlik	1	SS 46 Kalebirlik	5			SS 46 Kalebirlik	5				
	SS 20 Kalebirlik	10			SS 20 Kalebirlik	23	SS 20 Kalebirlik	71			SS 20 Kalebirlik	1	SS 20 Kalebirlik	5			Uzunköprü	5				
Ergene																						
Hayrabolu	Kardeşler Turizm	12			Metro	1			Kardeşler Özhayrabolu	2	Şarköy Seyahat	1	Şarköy Seyahat	1								
	SS 42 Özhayrabolu	11							Muratlı Koop.	2												
Kapaklı																						

Tablo 4.1b. Şehirlerarası yolcu taşımacılığı yapan firmalar

Belge	Firma-Kooperatif Adı	Güzergah	Araç Sayısı	Araç Kapasitesi ve Türü	Saat aralığı	Sefer Aralığı (dak)
D1	Kale Birlik	Çorlu-Çerkezköy-Tekirdağ-Saray	86	45 - Otobüs	07:00-19:30	30
		Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Gelibolu			06:00-19:30	60
		Saray-Çerkezköy-Tekirdağ-Keşan				
		Şarköy-Malkara-Tekirdağ-Saray				
D1	Truva Turizm	İstanbul-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir	Bilinmiyor	45 -Otobüs	07:15-22:00	60
D1	Şarköy Seyahat	Şarköy-Tekirdağ-İstanbul	18	45 - Otobüs	08:30-21:15	60
D1	Balıkesir Seyahat	Balıkesir-Tekirdağ-Çorlu-Kırklareli	1	45 - Otobüs	13:30	
D1	Kale Seyahat	Vize-Saray-Çerkezköy-Çorlu-Tekirdağ-Çanakkale-İzmir-Denizli	Bilinmiyor	45 - Otobüs	20:45	
D1	Nişikli Turizm	Tekirdağ-Lüleburgaz-Babaeski-Kırklareli	3	27+1	08:00-19:15	
D1	Metro Turizm	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	24 saat	30
		Tekirdağ-Ankara			10:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Konya			20:00, 22:00	-
		Tekirdağ-Çanakkale			24 saat	60
		Tekirdağ-İzmir			09:30, 16:30, 20:15, 21:45	
		Tekirdağ-Edirne			07:00-19:00	60
		Tekirdağ-Konya			20:00	-
D1	İstanbul Seyahat	Tekirdağ-İstanbul	Bilinmiyor	45 - Otobüs	05:30-18:00 18:00, 19:00, 20:00, 21:30	30
		Tekirdağ-Ankara			06:00, 09:00, 12:30, 21:30,22:30	
		Tekirdağ-Antalya			19:30	-
		Tekirdağ-Çanakkale			16:00	-
		Şarköy- İstanbul-Ankara				
		Tekirdağ-Bursa			09:30, 15:30	-
A1	Parmak Turizm	Tekirdağ-Edirne	13	8 - Fiat Doblo	06:00-17:30	120
A1	Ece Turizm	Tekirdağ-Edirne	Bilinmiyor	8 - Fiat Doblo	06:00-19:00	60
D4	Çorlu Birlik	Çorlu-Değirmenköy-Seymenköy, Silivri-İstanbul				
D1	Fatih Turizm	Çorlu-Tekirdağ, Kırklareli-lüleburgaz, Bursa				
D1	Hayrabolu Seyahat	Çorlu Büyük Karıştıran-Lüleburgaz- Alpullu-Mandıra- Çöpköy-Hayrabolu İstanbul				
D1	Hayrabolu Kesebirler Seyahat	Sultanşah- Tekirdağ-Hayrabolu İstanbul				

D1	Huntur Turizm	İstanbul- Çorlu- Kapıkule				
D1	İstanbul Seyahat	Çorlu-İstanbul, Bolu, Ankara, Afyon, Kütahya, Burdur,Antalya- Alanya, Altınoluk- Ayvalık,İzmir, Çanakkale,Bursa, Manisa, Aydın, Bodrum, Marmaris, Fethiye, Samsun, Ordu, Giresun				
D1	Beşer Seyahat	Çorlu-Vezirköprü- Samsun				
D1	Çağlar Turizm	Amasya, Ankara,Antalya, Aydın- Didim- Kuşadası, Balıkesir, Bursa, Çanakkale, Denizli, Düzce, Edirne,İstanbul, İzmir, İzmit, Kayseri, Kırklareli, Malatya, Manisa, Muğla, Ordu, Samsun, Tokat,Trabzon				
D1	Dilek Seyahat	Çorlu-Çerkezköy, İstanbul, Amasya, Samsun-Vezirköprü				
D1	Hakiki Koç Turizm	Çorlu-Malkara- Keşan, Gelibolu-Çanakkale-Ezine- Ayvacık-Küçükkuyu, Altınoluk-Edremit- Burhaniye-Gömeç- Ayvalık, Dikili-Aliağa- İzmir				
D1	Hatay Öztur Seyahat	Çorlu-Aksaray, Adana,Hatay				
D1	Kamil Koç Turizm	İstanbul, Ankara,Bursa-Karacabey- Orhangazi-M.Kemalpaşa,Adapazarı, Afyon,Antalya- Alanya-Manavgat- Serik,Balıkesir-Bandırma- Erdek-Susurluk,Bilecik-Bozüyük,Burdur-Bucak, İzmit,Kütahya, Yalova				
D1	Lüks Aksel Seyahat	Çorlu-Konya				
D1	Lüks Yonca Seyahat	Çorlu-Saray, Vize, Keşan,İstanbul, Ankara, Denizli, Aydın, İzmirÇanakkale				
D1	Özbatu	Çorlu-İstanbul				

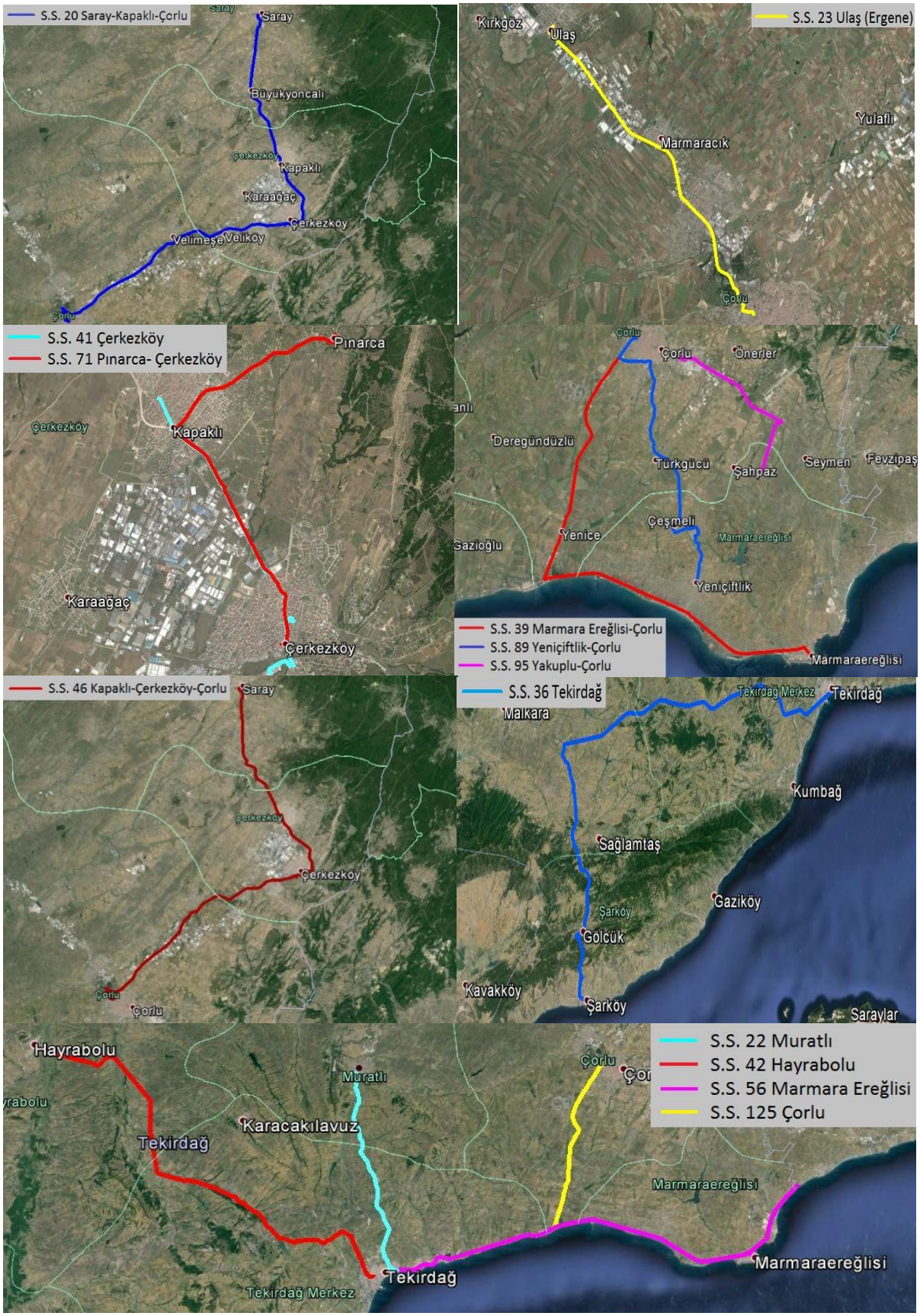
	Turizm					
D1	Palandöken Turizm	Çorlu-Çerkezköy, İstanbul, Ankara, Yozgat, Sivas, Erzincan, Erzurum- Oltu				
D1	Rize Ses Turizm	Çorlu-Babaeski, İstanbul, Rize				
D1	Şampiyon Hersekli Turizm	Çorlu-Kırklareli, İstanbul, Ankara, Bursa				
D1	Malkara Yıldırım Turizm	Malkara-Tekirdağ-İstanbul, İzmir, Ankara, Bursa,Denizli				

Şekil 4.1'deilçeler arası taşımacılık yapan mevcut kooperatiflere ait güzergahlar ve bilgiler verilmiştir. Mevcut durumda 11 kooperatif, farklı kapasitelerde (14-30 yolcu/araç) yaklaşık 166 araç ile ilçeler arasında taşımacılık yapmaktadır.

4.2.2.Yolculuk Talebi

Mevcut yolculuk talebinin belirlenmesi için öncelikle 1. ve 2. aşamada toplanan mevcut ve yeni verilerden faydalanılmıştır. Ayrıca her ilçedeki otogar yetkilisi ile görüşülerek bir anket çalışması gerçekleştirilmiştir. İlçelerde belirlenen seyahat üretimleri dağıtım ve üretimin aynı anda modellenebildiği çekim (gravite) modeli kullanılarak gerçekleştirilmiştir.

Tablo 4.2 incelendiğinde, yapılan arazi çalışmaları sonucunda tüm ilçelerin günlük olarak ürettikleri toplu taşıma yolcu sayısı yaklaşık 16.000 yolcu/gün civarındadır. En yüksek yolculuk üreten ilçeler, Çorlu, Çerkezköy ve Süleymanpaşa ilçeleridir.



Şekil 4.1. İlçeler arası taşımacılık yapan kooperatifler ve güzergahları

Tablo 4.2. İlçeler arası gözlemlenen yolculuk sayıları (yolcu/gün)

Bölge Kodu	İlçe Adı	Gözlem
1	Çerkezköy	2,495
2	Çorlu	3,190
3	Ergene	1,085
4	Hayrabolu	526
5	Kapaklı	1,655
6	Malkara	620
7	Marmaraereğlisi	695
8	Muratlı	855
9	Saray	1.065
10	Süleymanpaşa	3.105
11	Şarköy	606
	Toplam	**15.897**

4.3. MODELLEME VE TAHMİN

Gravite (Çekim) Modeli, yolculukların üretim ve çekim merkezleri arasındaki dağılımını yapılmasında kullanılan modeldir. Bu modelde kullanılan parametreler T_{ij} yolculuk talebini belirlemek için aşağıdaki formülü kullanmaktadır. Üretim (P_i) ve çekim (P_j) değerleri yolculukların i ve j zonlarının toplam taleplerini belirtmekte, C_{ij} değeri i ve j zonları arasındaki yolculuk maliyetini belirtmekte, a ve b parametreleri de yapılan anketler doğrultusunda bu şehrin yolculuk karakteristiğini bu formüle aktarmakta kullanılmaktadır.

$$T_{ij} = a\frac{P_i P_j}{C_{ij}^b}$$

T_{ij}: *i* ve *j* zonları arası yolculuklar
P_i: *i* zonu için üretim değeri
P_j: *j* zonu için çekim değeri
C_{ij}: *i* ve *j* zonları arası direnim değeri (zaman, uzaklık, ücret)
a, b: parametreler

Yolculuk dağılım ve üretim modeli için nüfus ve ilçeler arası mesafeler dikkate alınarak yolculuk talebi belirlenmiştir. Tablo 4.3'te modellemeye esas gözlem değerleri, ilçe merkez nüfusları ve hesaplanan hareketlilik değerleri verilmiştir.

Tablo 4.3. İlçeler arası yolculuk (yolcu/gün)

Bölge Kodu	İlçe Adı	Nüfus	Gözlem	Hareketlilik
1	Çerkezköy	89,915	2,495	0.028
2	Çorlu	228,041	3,190	0.014
3	Ergene	25,421	1,085	0.043
4	Hayrabolu	19,278	526	0.027
5	Kapaklı	74,688	1,655	0.022
6	Malkara	28,880	620	0.021
7	Marmaraereğlisi	10,738	695	0.065
8	Muratlı	20,778	855	0.041
9	Saray	24,960	1,065	0.043
10	Süleymanpaşa	160,000	3,105	0.019
11	Şarköy	18,107	606	0.033
		Toplam	**15.897**	**Ortalama = 0.032**

Tablo 4.3'deki veriler kullanılarak çekim modeli oluşturulmuştur. Model geliştirilirken, her ilçenin sosyo ekonomik yapısı dikkate alınarak ilçe bazlı modellemeler yapılmıştır. İlçe bazlı modelleme sonuçlarında bulunan *a* ve *b* katsayıları Tablo 4.4'de verilmiştir. İl genelinde ilçeler arası 16.000 yolcu/gün'lük bir talebe göre çekim modeli kalibre edilmiştir. İlçeler arası toplu taşıma kullanıcıları için ortalama hareketlilik nüfusun yaklaşık %3.2'si olarak hesaplanmıştır. Nüfusun düşük olduğu ilçelerde hareketlilik oranı nüfusa göre daha yüksek olarak bulunmuştur. Belirlenen katsayılar doğrultusunda model ile hesaplanan yolculuk değerleri ve hareketlilik değerleri Tablo 4.5 ve 4.6'da karşılaştırmalı olarak verilmiş ve modelin performansı ortaya konmuştur.

Tablo 4.4. Model katsayıları

İlçe	Çerkezköy	Çorlu	Ergene	Hayrabolu	Kapaklı	Malkara
a	0.00000019	0.00000102	0.00000157	1.51949312	0.00000060	0.00502843
b	0.41	1.05	1.22	4.25	0.83	2.77
İlçe	**Marmaraereğlisi**	**Muratlı**	**Saray**	**Süleymanpaşa**	**Şarköy**	
a	0.00000011	0.00002468	0.00000486	0.00000003	0.00000039	
b	0.02	1.63	1.05	0.03	0.42	

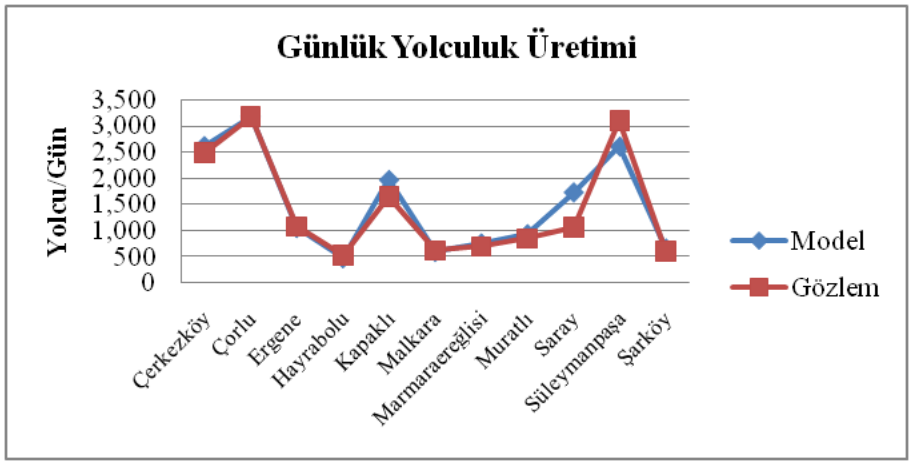
Tablo 4.5 ve 4.6'da görüldüğü üzere model ile hesaplanan yolculuk üretim değerleri gözlem değerleri ile ortalama %4.8 bir hata göstermektedir. Tablo 4.6'daki hareketlilik sonuçlarına baktığımızda gözlem değeri ile model değeri arasında küçük bir fark olduğu görülmektedir. %3.2 olarak gözlemlenen hareketlilik değeri modelleme sonucunda %3.6 olarak hesaplanmıştır. Şekil 4.2 ve 4.3'de model performansının grafiksel gösterimi verilmiştir.

Tablo 4.5. Model ve gözlem değerlerinin karşılaştırılması

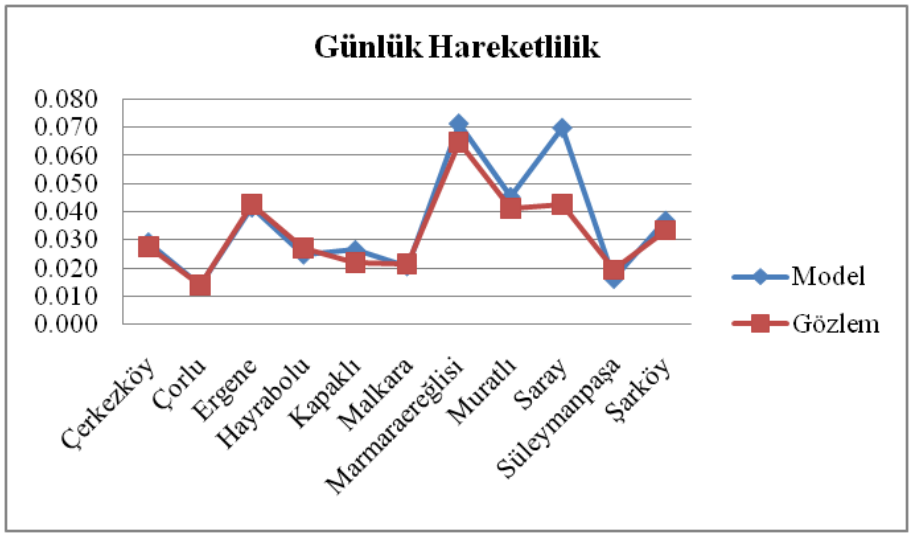
Bölge Kodu	İlçe Adı	Nüfus	Model	Gözlem	Hata
1	Çerkezköy	89,915	2,624	2,495	0.05
2	Çorlu	228,041	3,190	3,190	0.00
3	Ergene	25,421	1,057	1,085	-0.03
4	Hayrabolu	19,278	481	526	-0.09
5	Kapaklı	74,688	1,976	1,655	0.16
6	Malkara	28,880	600	620	-0.03
7	Marmaraereğlisi	10,738	765	695	0.09
8	Muratlı	20,778	941	855	0.09
9	Saray	24,960	1,739	1,065	0.39
10	Süleymanpaşa	160,000	2,615	3,105	-0.19
11	Şarköy	18,107	667	606	0.09
		Toplam	**16,654**	**15,897**	**0.048**

Tablo 4.6. Hareketlilik değerlerinin karşılaştırılması

Bölge Kodu	İlçe Adı	Nüfus	Model hareketlilik	Gözlem hareketlilik
1	Çerkezköy	89,915	0.029	0.028
2	Çorlu	228,041	0.014	0.014
3	Ergene	25,421	0.042	0.043
4	Hayrabolu	19,278	0.025	0.027
5	Kapaklı	74,688	0.026	0.022
6	Malkara	28,880	0.021	0.021
7	Marmaraereğlisi	10,738	0.071	0.065
8	Muratlı	20,778	0.045	0.041
9	Saray	24,960	0.070	0.043
10	Süleymanpaşa	160,000	0.016	0.019
11	Şarköy	18,107	0.037	0.033
		Toplam	**0.036**	**0.032**

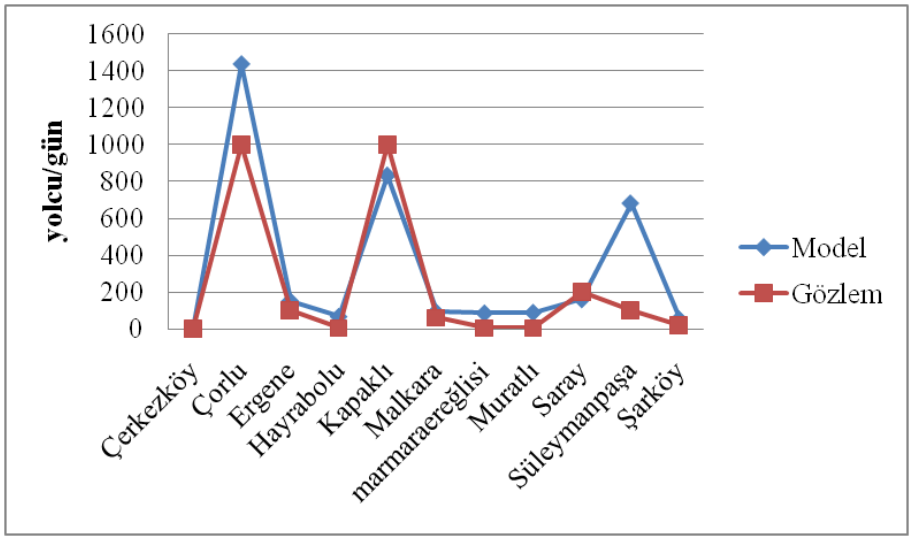


Şekil 4.2. Günlük yolculuk üretimlerinin karşılaştırılması

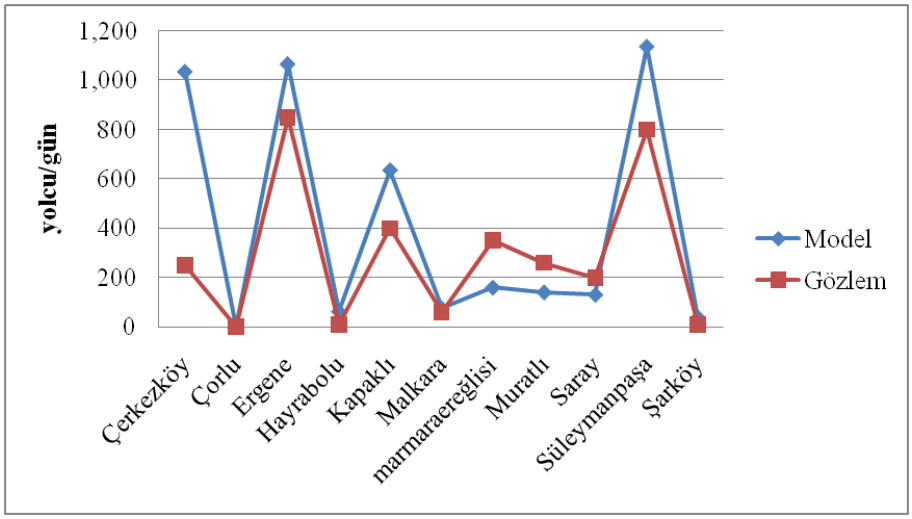


Şekil 4.3. Günlük hareketlilik değerlerinin karşılaştırılması

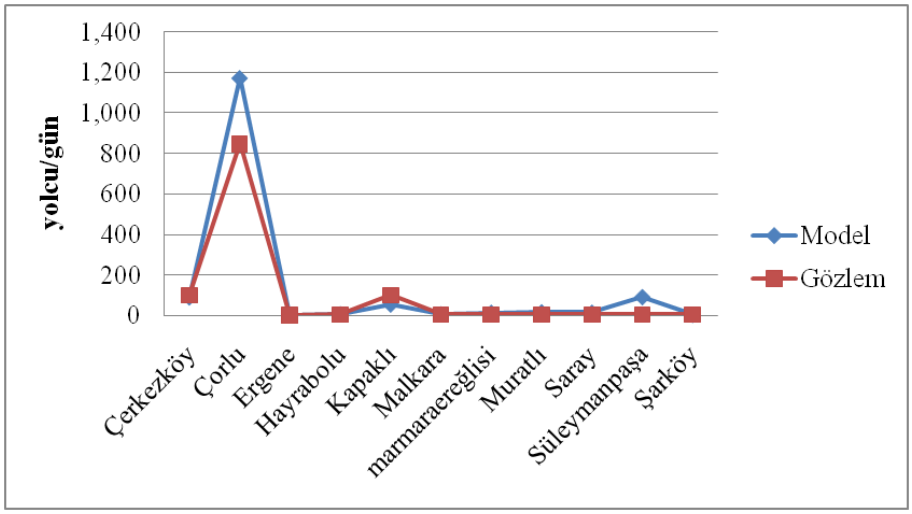
Yapılan kalibrasyonun ardından çekim modeli kullanılarak her ilçenin diğer ilçelere olan yolculuk üretim değerleri hesaplanmıştır. Model değerleri ve gözlem değerlerinin karşılaştırması ilçe bazlı olarak Şekil 4.4-4.14'de verilmiştir.



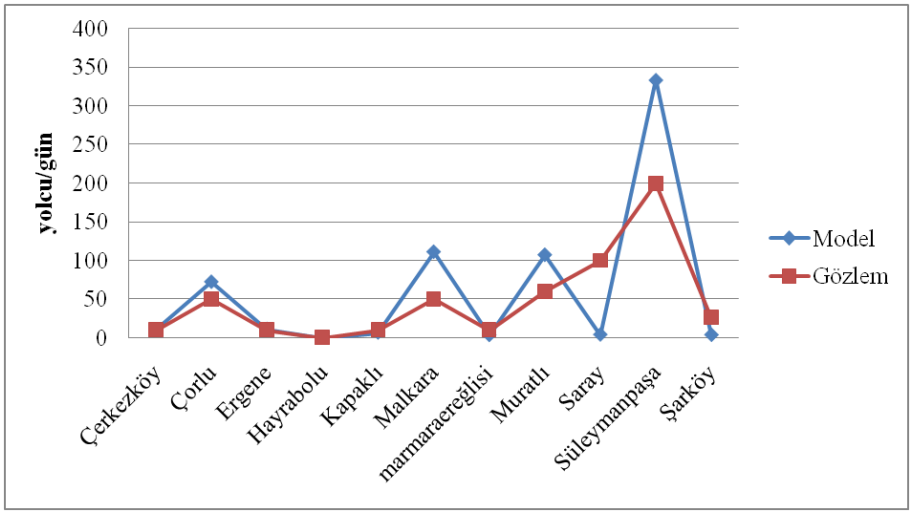
Şekil 4.4. Çerkezköy ilçesi yolculuk dağılımı



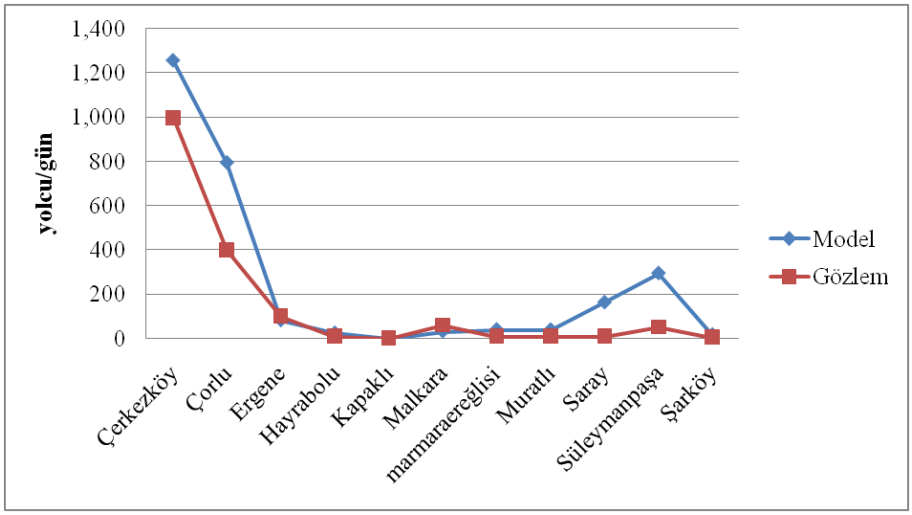
Şekil 4.5. Çorlu ilçesi yolculuk dağılımı



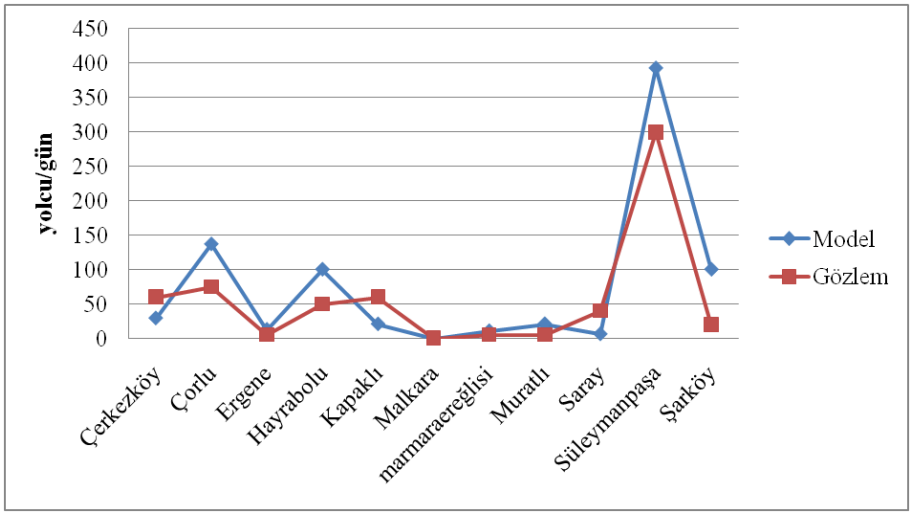
Şekil 4.6. Ergene ilçesi yolculuk dağılımı



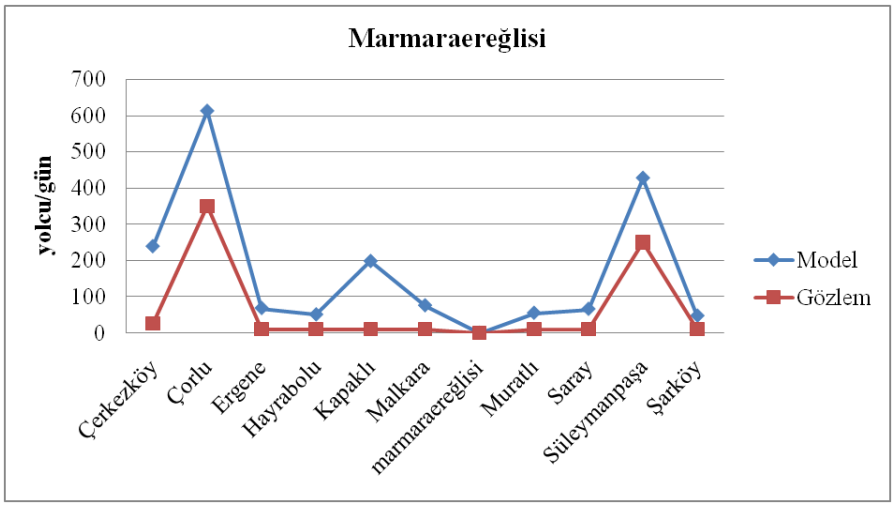
Şekil 4.7. Hayrabolu ilçesi yolculuk dağılımı



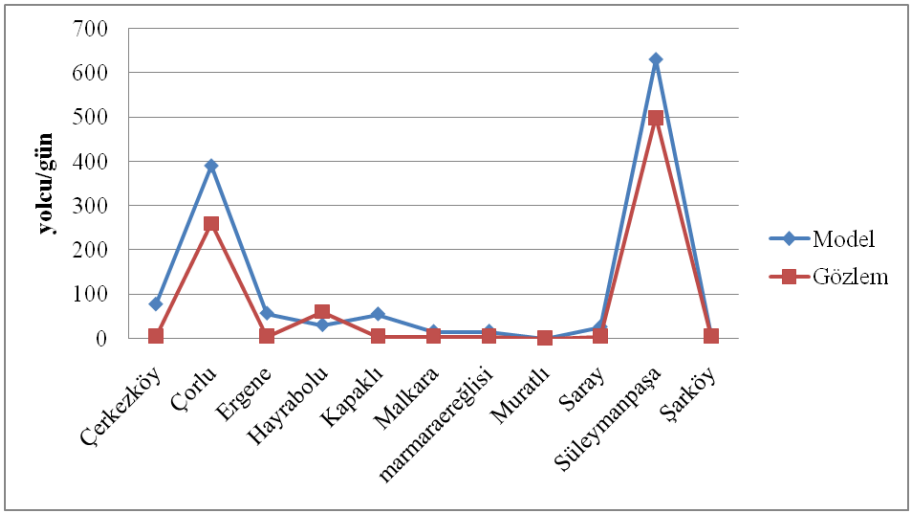
Şekil 4.8. Kapaklı ilçesi yolculuk dağılımı



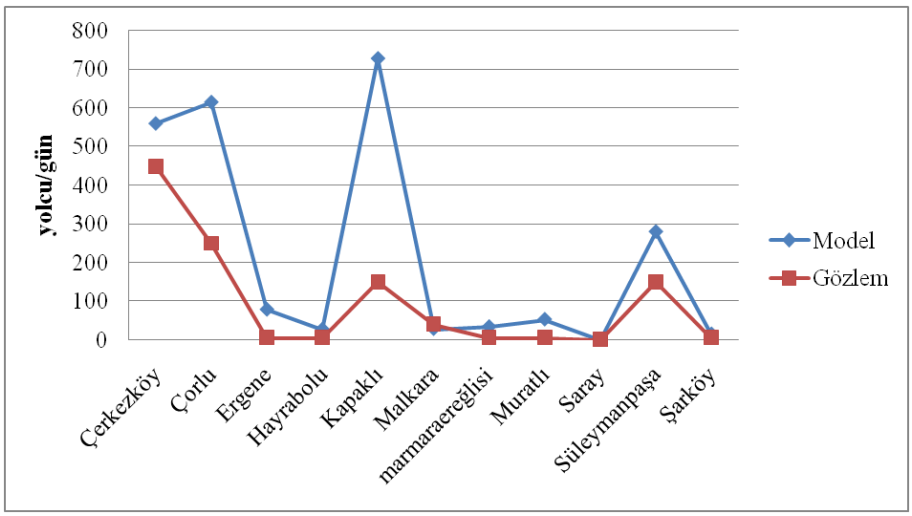
Şekil 4.9. Malkara ilçesi yolculuk dağılımı



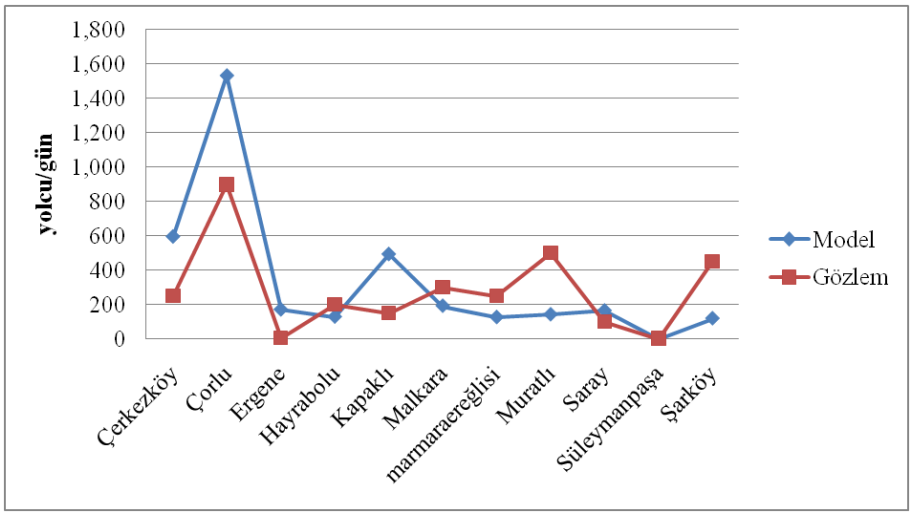
Şekil 4.10. Marmaraereğlisi ilçesi yolculuk dağılımı



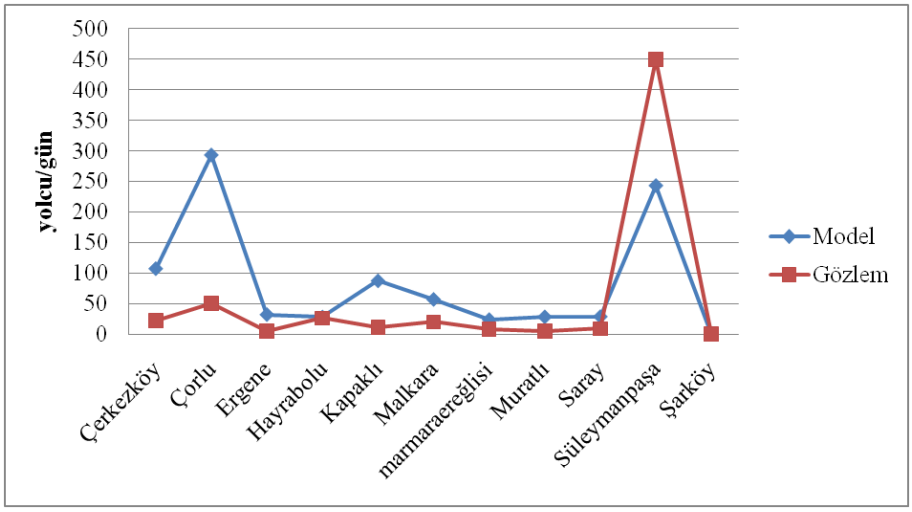
Şekil 4.11. Muratlı ilçesi yolculuk dağılımı



Şekil 4.12. Saray ilçesi yolculuk dağılımı



Şekil 4.13. Süleymanpaşa ilçesi yolculuk dağılımı



Şekil 4.14. Şarköy ilçesi yolculuk dağılımı

TÜİK (2014) tarafından yapılan nüfus projeksiyonlarında Tekirdağ il nüfusunun 2023 yılında 1.073.331 olması öngörülmektedir. Bu değer referans alındığında il nüfusunda %17.50'lik bir artış öngörülmektedir. Nüfus artışının tüm illerde homojen gerçekleşeceği varsayımı ile yapılan hesaplamalar sonucunda 2023 yılı için ilçeler arası beklenen yolculuk miktarları hesaplanmış ve Tablo 4.7'de verilmiştir. Günlük mevcut 16.000 yolcu/gün olan talebin 2023 yılında 24.000 yolcu/gün olması beklenmektedir.

Tablo 4.7. İlçelerarası 2023 yılı için beklenen yolculuk (yolcu/gün)

Bölge Kodu	İlçe Adı	Nüfus	Yolculuk Üretimi
1	Çerkezköy	105,632	3,658
2	Çorlu	267,903	4,470
3	Ergene	29,865	1,464
4	Hayrabolu	22,648	665
5	Kapaklı	87,743	2,745
6	Malkara	33,928	832
7	Marmaraereğlisi	21,986	1,839
8	Muratlı	24,410	1,305
9	Saray	29,323	2,415
10	Süleymanpaşa	187,968	3,663
11	Şarköy	21,272	930
		Toplam	**23,986**

4.4. ÖNERİ İLÇELERARASI TAŞIMACILIK MODELİ

ÖNERİ 1: Bu öneri ideal durumu temsil etmekte olup, idarenin her ilçe arasında karşılıklı taşımacılık yapılması durumunu esas almaktadır. Öneri 1'de mevcut ilçelerarası taşımacılık yapan kooperatif ve firmalar dikkate alınmaksızın, Belediye'nin vatandaşa toplu taşımacılık hizmeti vermesi durumunu göstermektedir. İdeal durum hat ve güzergah çakışmalarını dikkate almadan11X11=121 hat ve güzergahı üzerinden hesaplama yapılmıştır.

İlçeler arası taşımacılık yapan taşıt kapasiteleri farklılık gösterdiği için planlama amaçlı olmak üzere, toplu taşımada yaygın olarak kullanılan 9 m. ve 7 m.'lik araçlar seçilerek oluşturulan taşıma kapasitesi belirlenmiştir. Tablo 4.8'deoluşturulan kapasiteler ilçeler arası bir yöndeki taşıma kapasitesi olarak hesaplanmıştır. Tablo 4.8 incelendiğinde, 9 m.'lik araç farklı zaman tarifelerine bağlı olarak 840 yolcu/gün'den 3360 yolcu/gün taşıyabilecektir. Benzer şekilde, 7 m.'lik araç farklı zaman tarifelerine bağlı olarak 560 yolcu/gün'den 2240 yolcu/güne kadar taşıyabileceklerdir.

Tablo 4.8. 7 m. ve 9 m.'lik araçlar ile oluşturulan günlük taşıma kapasiteleri

Araç Kapasitesi	Günlük ilçeler arası taşınabilecek yolcu sayısı (yolcu/gün)		
	Tarife (60 dk)	Tarife (30 dk.)	Tarife (15 dk.)
9 m'lik araç	840	1680	3360
7 m'lik araç	560	1120	2240

Her ilçe arasında farklı işletme koşulları altında araç çalıştırılması durumunda gerekli enaz taşıt sayısını belirlemek için çalışma süreleri günlük 14 saat olarak alınarak Tablo 4.9'da verilen mesafe matrisine bağlı, ortalama işletme hızlarını dikkate alan hesaplama yöntemi ile yapılan analizler sonucunda elde edilen en az araç sayıları Tablo 4.10'da verilmiştir.

Tablo 4.9. İlçeler arası mesafe (km)

İlçe	Çerkezköy	Çorlu	Ergene	Hayrabolu	Kapaklı	Malkara	Marmaraereğlisi	Muratlı	Saray	Süleymanpaşa	Şarköy
Çerkezköy	0										
Çorlu	24	0									
Ergene	27	7	0								
Hayrabolu	102	81	75	0							
Kapaklı	6	32	35	109	0						
Malkara	122	98	104	45	129	0					
Marmaraereğlisi	52	32	36	92	58	99	0				
Muratlı	61	40	34	42	67	81	61	0			
Saray	23	51	45	95	15	134	75	54	0		
Süleymanpaşa	62	38	43	52	69	59	40	24	77	0	
Şarköy	146	122	127	90	153	44	123	105	158	82	0

Tablo 4.10. Her ilçe arasında hizmet verilmesi durumunda gerekli araç sayısı

	Süleymanpaşa	Marmaraereğlisi	Çorlu	Saray	Muratlı	Şarköy	Malkara	Çerkezköy	Ergene	Hayrabolu	Kapaklı
60 dk. bir sefer yapılması durumu											
Süleymanpaşa	0										
Marmaraereğlisi	4	0									
Çorlu	4	4	0								
Saray	6	6	4	0							
Muratlı	4	4	4	4	0						
Şarköy	6	8	8	10	6	0					
Malkara	4	6	6	8	6	4	0				
Çerkezköy	4	4	4	4	4	8	8	0			
Ergene	4	4	2	4	4	8	6	4	0		
Hayrabolu	4	6	6	6	4	6	4	6	6	0	
Kapaklı	6	4	4	2	4	8	8	2	4	6	0
Toplam	**46**	**46**	**38**	**38**	**28**	**34**	**26**	**12**	**10**	**6**	**0**
Genel Toplam	**284**										
30 dk. bir sefer yapılması durumu											
Süleymanpaşa	0										
Marmaraereğlisi	6	0									
Çorlu	6	6	0								
Saray	10	10	8	0							
Muratlı	6	8	6	8	0						
Şarköy	10	14	14	18	12	0					
Malkara	8	12	12	14	10	6	0				
Çerkezköy	8	8	6	6	8	16	14	0			
Ergene	6	6	4	8	6	14	12	6	0		
Hayrabolu	8	12	10	12	6	12	8	12	10	0	
Kapaklı	10	8	6	4	8	16	14	4	6	12	0
Toplam	**78**	**84**	**66**	**70**	**50**	**64**	**48**	**22**	**16**	**12**	**0**
Genel Toplam	**510**										
15 dk. bir sefer yapılması durumu											
Süleymanpaşa	0										
Marmaraereğlisi	12	0									
Çorlu	12	10	0								
Saray	18	18	14	0							
Muratlı	10	16	12	14	0						
Şarköy	20	26	26	34	24	0					
Malkara	16	22	22	28	20	12	0				
Çerkezköy	16	14	10	10	16	30	26	0			
Ergene	12	12	6	14	12	28	24	10	0		
Hayrabolu	14	22	20	22	12	22	14	24	18	0	
Kapaklı	18	16	10	8	16	32	28	6	12	24	0
Toplam	**148**	**156**	**120**	**130**	**100**	**124**	**92**	**40**	**30**	**24**	**0**
Genel Toplam	**964**										

Her ilçe arasında taşımacılık yapılması durumunda farklı araç tipi ve çalışma koşulları için gerekli en az araç sayısı Tablo 4.10'da verilmiştir. 284-964 adet araç ile Tablo 4.8'de verilen araç tipine bağlı olarak tek yönde oluşturulacak kapasite en fazla 2240-3360 yolcu/gün olmaktadır.

Tablo 4.11'de ilçeler arasında farklı araç ve çalışma koşulları altında il geneli için oluşturulan kapasite hesaplanmış ve 2015-2023 yılları için hesaplanan yolculuk taleplerine bağlı olarak belirlenen kapasite kullanım oranları verilmiştir.

Tablo 4.11. İlçelerarası talep kapasite ilişkisi

Oluşturulan Kapasite			**MEVCUT TALEP**	**Mevcut Kapasite Kullanım oranı**	
Tarife	**7 m'lik araç**	**9 m'lik araç**		**7 m'lik araç**	**9 m'lik araç**
60 dk.	79.520	119.280	16.655	0.21	0.14
30 dk	142.800	214.200		0.12	0.08
15 dk	269.920	404.880		0.06	0.04
Oluşturulan Kapasite			**GELECEK TALEP**	**Gelecekteki Kapasite Kullanım oranı**	
	7 m'lik araç	**9 m'lik araç**		**7 m'lik araç**	**9 m'lik araç**
60 dk.	79.520	119.280	23.986	0.30	0.20
30 dk.	142.800	214.200		0.17	0.11
15 dk.	269.920	404.880		0.09	0.06

Tablo 4.11'den de görüldüğü üzere toplam talep ve oluşturulan kapasite üzerinden yapılan hesaplamalar sonucunda mevcut taşımacılık yapan kooperatiflerin kapasite kullanım oranları uzun vadede bile %30 seviyesinin üstüne çıkamayacağı hesaplanmıştır. Bu durumun ortaya koyduğu tablo doğrultusunda aşağıda taşımacılık yapıldığı belirlenen Süleymanpaşa ilçesi için detaylı açıklamalar verilmiştir.

Süleymanpaşa ilçesinden diğer ilçelere yapılan ve gözlemlenen taşımacılık rakamları Tablo 4.12'de verilmiştir.

Tablo 4.12. Süleymanpaşa ve ilçeler arasındaki günlük yolculuk talebi (yolcu/gün)

	Çerkezköy	**Çorlu**	**Ergene**	**Hayrabolu**	**Kapaklı**	**Malkara**	**Marmaraereğlisi**	**Muratlı**	**Saray**	**Şarköy**
Süleymanpaşa	250	900	0	200	150	300	250	500	100	450

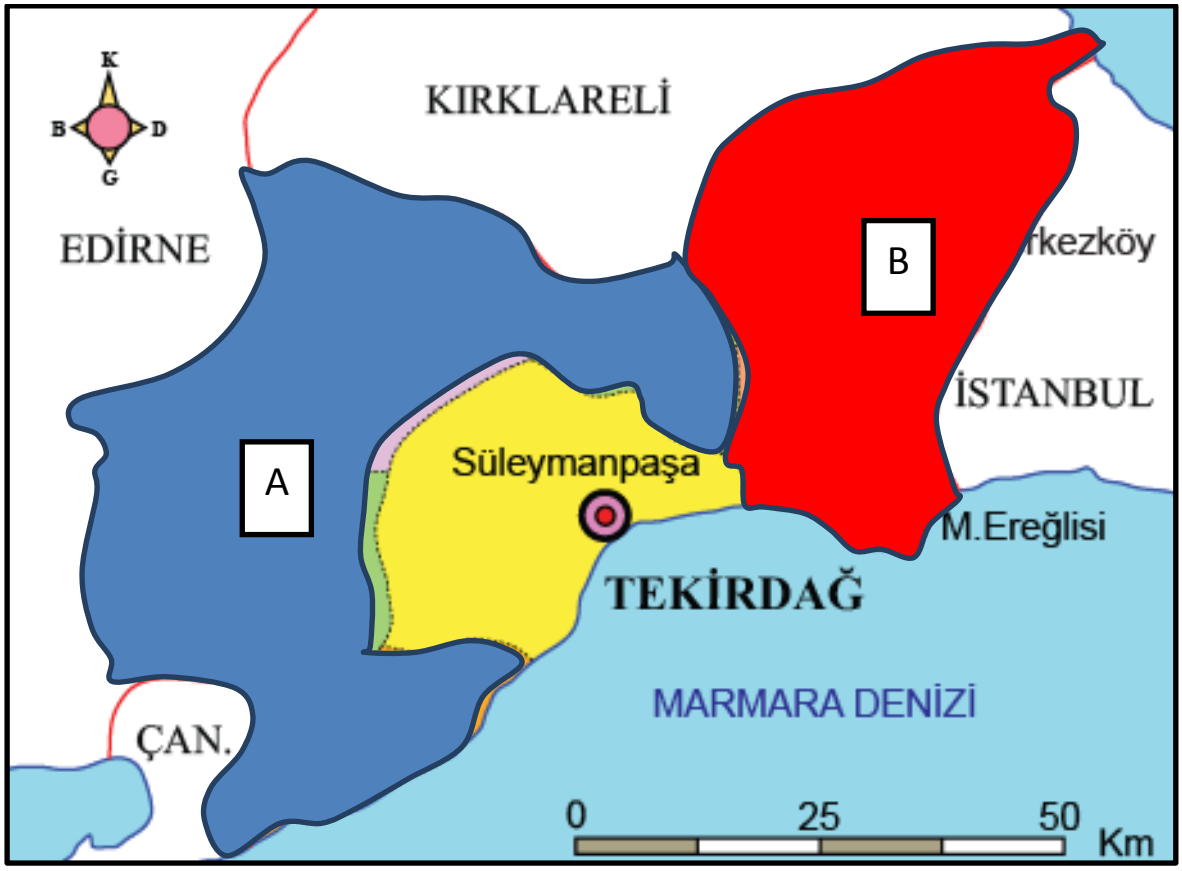
Örneğin Hayrabolu-Süleymanpaşa aksını değerlendirdiğimizde, bu aksta 12 araçlı Kardeşler Turizm ve 11 araçlı SS.42 nolu Özhayrabolu Koop. hizmet vermektedir. Günlük talep 200 yolcu olup 21 araçla oluşturulan kapasite (zaman tarifesi 30 dk. bir çalışılması durumunda

540 yolcu/gün/yön) bunun en az iki katıdır. Bazı taşıma akslarında kapasite kullanım oranı %20 seviyesindedir. Kapasite talep dengesizliği tüm taşıma akslarında gözlemlenmektedir. Bu nedenle taşıma akslarında çalışan araçlar sefer sıklıklarını azaltmakta, dönüşümlü çalışma gerçekleştirmekte vb. uygulamalara yönelmektedir.

Öneri 1'in sonucu olarak, yapılan ölçüm, gözlem ve analizler sonucunda tüm il genelinde tek tip araçlarla sabah ve akşam zirve saatlerde 15-30 dk. sıklıkta, zirve saatler dışında 30-60 dk. sıklıkta işletme koşulları ile 7 m.'lik araçlarla tüm ilçeler arasında seyahat olanağı sunmak, mevcut kooperatifler ve taşımacılar ile entegre olarak ilçeler arası taşımacılıkta elektronik bilet sistemine geçilerek ilçe merkezleri ile entegrasyonun sağlanması modeli en akılcı model olarak görülmektedir.

İlçeler arasında faaliyet gösteren tüm hak sahipleri tek çatı altında toplanarak ilk aşamada 284 araçlık filo ile hizmete başlanabilir. İlçeler arası taşımacılıkta yerel idarenin, ihtiyaç olan 284 taşıt'ın bir kısmını kendi veya Belediye Şirketi kanalı ile karşılayarak taşımacılık faaliyetine iştirak etmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bunun sebebi, ilçeler arası taşımacılık faaliyetlerinde tekelleşmeyi önlemek ve 65 yaş üstü vatandaşlarına il sınırları içerisinde ücretsiz hizmet sunabilmektir. Ancak, bu sistemin işletme maliyeti oldukça yüksek olacaktır. Bu önerinin uygulamaya geçilmesi durumunda, toplu taşımı kullanan vatandaşlar rahat, ekonomik ve konforlu bir toplu taşım hizmeti alırken, işletmeciler ve idare sunulan toplu taşım siteminin kapasite kullanım oranı düşük verimsiz olacağından, sübvanse edilmesi gerekecektir.

ÖNERİ 2: Bu öneri il genelinin bölgelendirilerek, mevcut hatların rehabilitasyonunu ve yeni hatların önerilmesini içermektedir. Bu kapsamda, Tekirdağ ili iki temel bölgeye ayrılmıştır. Şekil 4.15'de görüldüğü üzere Tekirdağ ili Marmara Denizine paralel Doğu-Batı koridorunda Kuzeye doğru genişleyen bir arazi kullanım yapısına sahiptir. İl merkezinin batısında ve tam kuzeyinde **(A)** Muratlı, Hayrabolu, Malkara ve Şarköy ilçeleri bulunmaktadır. Bu dört ilçe alansal olarak çok geniş olsa da nüfus olarak düşük yoğunluklu bir bölgedir. Doğu kesimde ise daha yüksek yoğunluklu bir yapılanma görülmektedir. Kuzeyden güneye **(B)** Saray, Kapaklı, Çerkezköy, Ergene, Çorlu ve Marmara Ereğlisi ilçeleri yer almaktadır. Bu altı ilçe nüfusun büyük bir kesimini oluşturmaktadır. Tablo 4.13'te A, B ve merkez ilçeye ait nüfus ve yolculuk bilgileri verilmiştir.



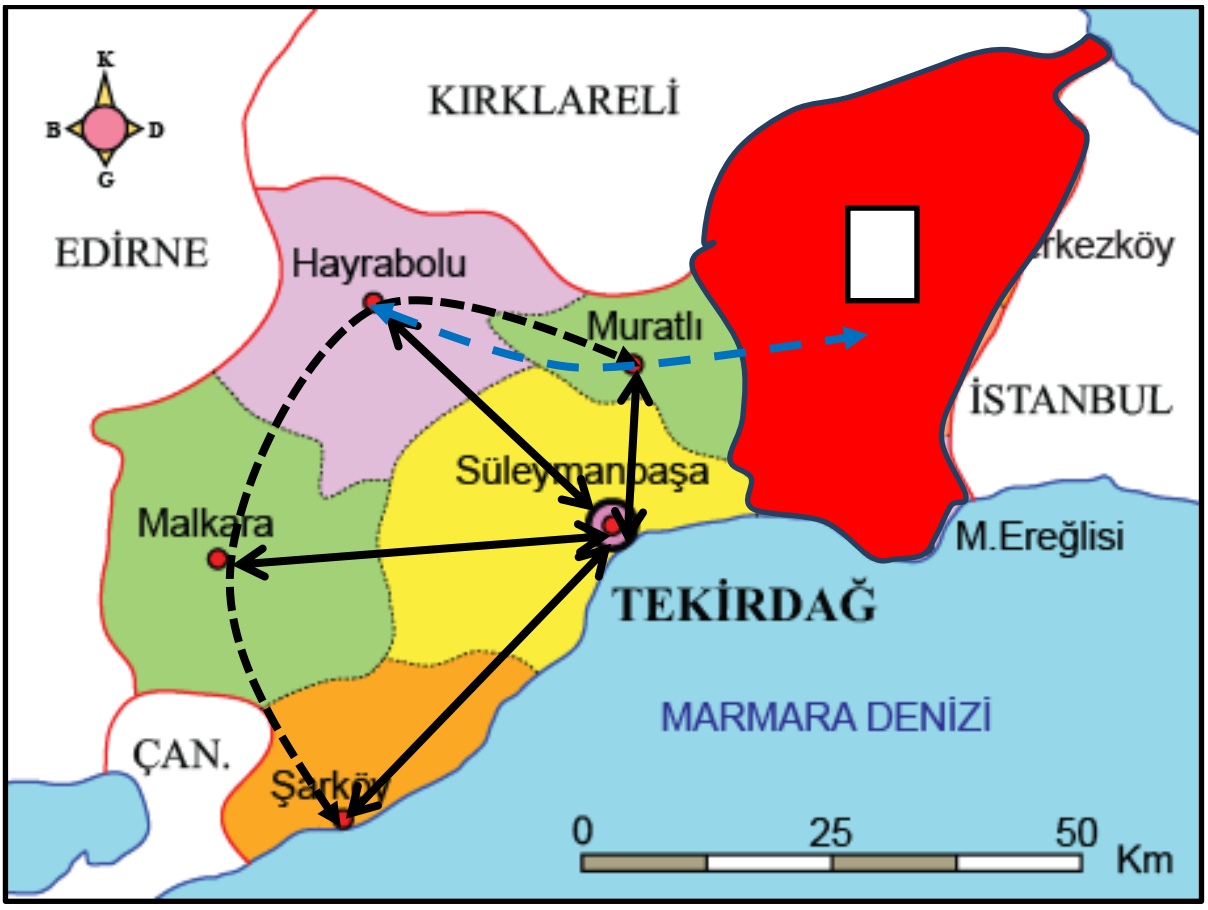
Şekil 4.15. İl genelinin bölgelenmesi

Tablo 4.13'de görüldüğü gibi B ile kodlandırılan Doğu koridoru nüfusun ve yolculukların %65 gibi büyük bir oranını barındırmaktadır. A ile kodlandırılan batı koridoru ise nüfusun %12'si, yolculukların %16'sını gerçekleştirmektedir. Merkez ise nüfusun %23'ünü, yolculukların ise %20'sini gerçekleştirmektedir. Bölgelerdeki sosyo ekonomik yapıda kısmen farklılık göstermektedir. A bölgesi ağırlıklı olarak tarıma dayalı bir yapıya sahipken B bölgesi ağırlıklı olarak sanayileşmiş bir bölgedir.

Tablo 4.13. Bölgelerin nüfus ve yolculuk bilgileri

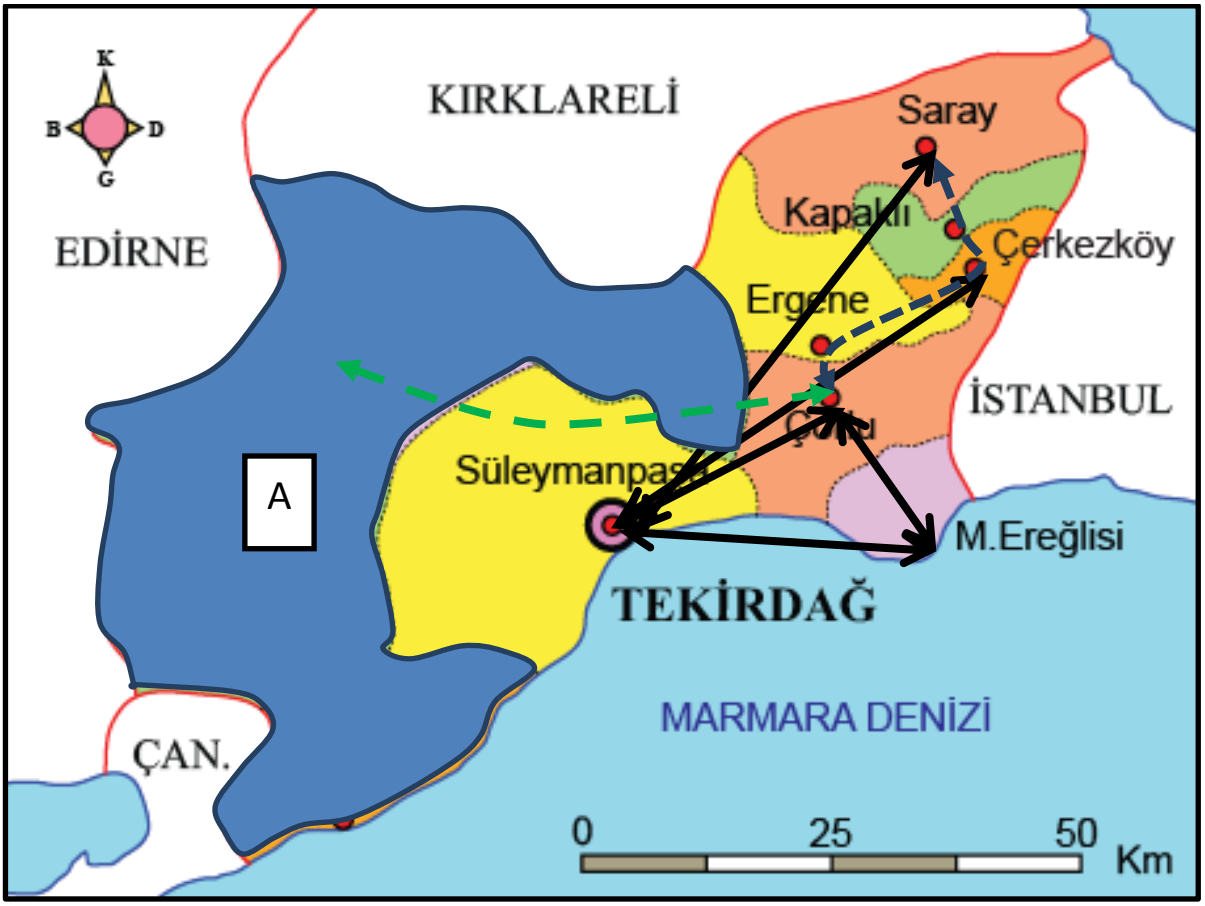
	İlçe Merkez Nüfusları	**Oran**
A	87,043	0.12
B	461,740	0.65
Merkez	160,000	0.23
	İlçeler Arası Gözlenen Yolculuk	**Oran**
A	2,607	0.16
B	10,185	0.64
Merkez	3,105	0.20

Yapılan bu bölgelemenin ardından A ve B bölgeleri için ilçe merkezleri arası Şekil 4.16 ve Şekil 4.17'de verilen ulaşım akslarında taşımacılık yapılması önerilmiştir. A bölgesi için 6 koridor önerilmiştir. İlk 4 koridor İlçe merkezlerini Süleymanpaşa'ya bağlayan koridorlardır. 5. koridor 4 ilçeyi birbirine bağlayan uzun bir koridor olup 6. koridor ise Hayrabolu Muratlı üzerinden Süleymanpaşa ilçesine girmeden kuzeyden B bölgesine bağlanan koridordur.



Şekil 4.16. A Bölgesi öneri ulaşım aksları

B bölgesi için 4 ana koridor Süleymanpaşa merkeze bağlantılı olarak verilmiştir. Burada Kapaklı-Çerkezköy, Ergene-Çorlu birlikte değerlendirilmiş, Saray ve Marmara Ereğli ilçeleride 3. ve 4. koridorlar olarak önerilmiştir. Bu ana koridorların dışında Saray-Çorlu arasında 5 ilçeyi birbirine bağlayan bir koridor önerilmiştir. Son koridor ise Marmara Ereğli ilçesini Çorlu'ya bağlayan koridordur. Yine B bölgesini A bölgesine kuzeyden bağlayan Çorlu-Muratlı-Hayrabolu koridoru Süleymanpaşa merkezin trafik yükünü azaltmak ve yolcuların seyahat sürelerini kısaltmak amacı ile önerilmiş bir koridordur. Tablo 4.14'de her iki bölge için önerilen ulaşım koridorlarına ait başlangıç, bitiş noktaları ve güzergah uzunlukları verilmiştir.



Şekil 4.17. B Bölgesi öneri ulaşım aksları

Tablo 4.14. İlçeler arası önerilen hatlar

Hat No	Bölge	Başlangıç	Varış	Hat Uzunluğu
1	A	Şarköy (Uçmakdere)	Süleymanpaşa	70
2		Malkara	Süleymanpaşa	59
3		Hayrabolu	Süleymanpaşa	53
4		Muratlı	Süleymanpaşa	24
5		Şarköy	Muratlı	132
6	B	Saray	Süleymanpaşa	78
7		Kapaklı-Çerkezköy	Süleymanpaşa	77
8		Ergene-Çorlu	Süleymanpaşa	55
9		Marmara Ereğli	Süleymanpaşa	44
10		Marmare Ereğli (Yeniçiftlik)	Çorlu	32
11		Saray	Çorlu	60
12	A-B	Hayrabolu (Muratlı-Banarlı)	Çorlu	70

Tablo 4.15'de ise öneri hatlarla mevcut hatların karşılaştırılması yapılmıştır. Tablo 4.15'de görüldüğü üzere birçok hat öneri hatlarla halen aynı güzergah üzerinde taşımacılık yapmaktadır.

Tablo 4.15. İlçeler arası önerilen hatlar ve mevcut hatların karşılaştırılması

Hat No	Bölge	Başlangıç	Varış	Hat Uzunluğu	Güzergah Durumu	Taşımacı
1	A	Şarköy (uçmakdere)	Süleymanpaşa	70	Farklı Güzergah	SS 36 9 Adet
2		Malkara	Süleymanpaşa	59	Yok	
3		Hayrabolu	Süleymanpaşa	53	Aynı Güzergah	SS 42 10 Adet Kardeşler Turizm 12 araç
4		Muratlı	Süleymanpaşa	24	Aynı Güzergah	SS 22 17 Adet
5		Şarköy-Malkara	Hayrabolu-Muratlı	132	Yok	
6	B	Saray	Süleymanpaşa	78	Yok	
7		Kapaklı-Çerkezköy	Süleymanpaşa	70	Yok	
8		Ergene-Çorlu	Süleymanpaşa	55	Aynı Güzergah	SS 125 22 Adet
9		Marmara Ereğli	Süleymanpaşa	44	Aynı Güzergah	SS 56 36 Adet
10		MarmaraEreğli (Yeniçiftlik)	Çorlu	32	Aynı Güzergah	SS 39-89 15/10Adet
11		Saray	Çorlu	60	Aynı Güzergah	SS 20-46 23/24Adet
12	A-B	Hayrabolu(Muratlı-Banarlı)	Çorlu	70	Yok	
13	A	Hayrabolu	Muratlı	Mevcut Güzergah		SS 42 10 Adet
14	A-B	Muratlı	Çorlu	Mevcut Güzergah		SS 37 11 Adet

Şekil 4.18'de mevcut ve öneri hatların çizimi görülmektedir. Şekilden görülebileceği üzere, bir çok mevcut hat ile öneri hat çakışmaktadır. Çakışan mevcut ve öner hatlar bölgeden geçen taşımacılık kooperatifleri veya firmalar birleştirilerek çalıştırılabilir. Bu durumun açıklaması aşağıda verilmiştir.

1) Batı bölgesinde faaliyet gösteren S.S.36, S.S.42, S.S.22, S.S.37 nolu kooperatifler ile Kardeşler Turizm bir araya gelerek öneri ilk 6 hatta çalıştırılabilirler. Şarköy-Süleymanpaşa hattı için sahil yolunda taşımacılık yapan şahıs hatları birleştirilerek Uçmakdere koridorunda Süleymanpaşa'ya kadar düzenli çalıştırılabilir. Yine Malkara ilçesi için Süleymanpaşa'ya doğrudan bağlantı veren bir hat oluşturulabilir. Bunların dışında tüm kooperatifler anlaşarak Şarköy-Malkara-Hayrabolu-Muratlı koridorunda düzenli çalışma yapmalıdır. Bu hattın amacı ilçeler arasındaki bağlantının

sağlanmasıdır. Ancak beklenen ve gözlemlenen talep karşılıklı toplam 250-300 yolcu/gün olarak belirlenmiştir. Mevcut durumda bu talep farklı güzergahlar üzerinden seyahatlerini gerçekleştirmektedir. Bu hattın oluşturulması ile ortaya çıkacak talep irdelenmeli beklenen talep görülmediği takdirde hat rehabilite edilmelidir. Bu nedenle mevcut kooperatiflere ait araçlarla bu çalışmalara başlanmalı ek araç tahsis edilmemelidir. Yine S.S.42 ve S.S.37 nolu kooperatifler birleştirilerek Hayrabolu-Muratlı-Çorlu aksında aktarmasız düzenli çalışma sağlanmalıdır. Bu koridorda beklenen ve gözlemlenen yolcu talebi karşılıklı 500 yolcu/gün'dür. Mevcut durumda bu koridorda aktarmalı olarak çalışılmaktadır. Yapılacak düzenleme ve birleşme ile aktarmasız olarak seyahatlar gerçekleştirilebilecektir. Batı bölgesinde önerilen Şarköy-Malkara-Hayrabolu-Muratlı koridoru talep azlığı ve alternatiflere olan alışkanlıklar dikkate alınarak taşımacılarla yapılacak görüşmeler, vatandaşların talepleri ve bölgedeki yerel yöneticilerin teklifleri doğrultusunda değerlendirilmelidir.



Şekil 4.18. Mevcut ve öneri hatların çizimi görülmektedir

2) Doğu bölgesinde de benzer durum görülmektedir. Bu bölgede sanayileşmenin etkisi ve ilçelerin çoğrafi konumları nedeni ile ilçeler arasında erişim için şehirlerarası taşımacılık yapan yerel ve ulusal firmaların varlığı kolaylaştırıcı unsur olarak

karşımıza çıkmaktadır. Yeni idari yapılanma ile oluşturulan Ergene ve Kapaklı ilçeleri kısmen sorun gibi görünse de, ilçe olmadan öncede bölgede hizmetlerin yürütülüyor olması problemi çok karmaşıklaştırmamaktadır. Bölgenin kuzeyinde yer alan Saray, Kapaklı ve Çerkezköy ilçeleri ulaşım koridoru olarak Çorlu'yu kullandıkları için bu üç ilçeyi Süleymanpaşa'ya doğrudan bağlayan 2 hat önerilmiştir. Ayrıca aktarmaları azaltmak ve seyahat süresini kısaltmak amacı ile Saray-Kapaklı-Çerkezköy-Ergene-Çorlu aksında sürekli ring yapan ve mevcut kooperatiflerin oluşturacağı araç havuzundaki araçlarla çalıştırılan bir hat önerilmiştir. Yine bu hat taşımacılarla yapılacak görüşmeler, vatandaşların talepleri ve bölgedeki yerel yöneticilerin teklifleri doğrultusunda değerlendirilmelidir.

Yukarıda da belirtildiği üzere mevcut durumda farklı kapasitelerde 166 araç sistemde yer almaktadır. Burada belirlenen 166 araç sadece D4 belgeleri ile yerelde hizmet veren taşımacılar kooperatifi veya firmalarıdır. İlçede D1 belgeleri ile çalışan ulusal bazda oldukça fazla sayıda taşıt bulunmaktadır. Ortalama taşıt uzunluğu 7 m alınarak (25 yolcu/araç) kabulü yapıldığında araçların karşılıklı 1 sefer yapmaları durumunda sistemde sunulan arz 9300 yolcu/gün olarak hesaplanır. Araçların 2 sefer yapmaları durumunda gözlemlenen talep olan yaklaşık 16.000 yolcu/gün'lük değerin üstüne çıkılmaktadır. Bu nedenle bazı kooperatiflerde dönüşümlü çalışılmaktadır. Dolayısı ile mevcut kapasite talebin çok üstündedir. Ayrıca D1 ve D2 belgeli taşımacılık yapan firmalarında bu talepten pay aldığı düşünüldüğünde mevcut araç sayısının uzun yıllar yeterli olacağı görülmektedir.

ÖNERİ 3. Tekirdağ BB sınırları içerisinde yeni Büyükşehir yasasından sonra ilçeler ve mahalleler arasındaki taşımacılıkların iliçi (kentiçi) statüsünde değerlendirilmek durumunda kalınması nedeniyle D4 taşıma yetki belgesi sorunu ortaya çıkmıştır. Bu durum belgelendirme konusunda da değişiklikler gerektirmektedir. D4 belgelerinin "**İl İçi Yolcu Taşıma Belgesi**"ne dönüştürülmesi önerilmektedir.

D4 belgelerinin "İl içi Yolcu Taşıma Belgesi"ne dönüştürülmesi önerisi için öncelikle D4 taşımacılık belgeleri hakkında bilgi verilmiştir. Tekirdağ ilinde Tablo 4.16'da verilen belgelendirme durumu görülmektedir. Tablo incelendiğinde, Tekirdağ il sınırları içersinde 1321 adet Plaka tasnifi bulunmaktadır. Bunların, 37 adedi D4 plakalı, 537 adedi D4 M plakalı, taşıtlardır. Buradaki ruhsat sahibi sayısının güncelleme çalışmaları idare tarafından devam etmektedir.

Tablo 4.16. İl genelinde taşımacılık yapan araçların belgelendirilme durumları

İLÇELER	PLAKA TASNİFİ 1997/2 İL TRAFİK KOM. KAR.	TOPLAM ÜYE SAYISI	D4 SİVİL PLAKA	D4 M PLAKALI OLAN	İTK Kararı Olan Plakalar	Y TÜRÜ OLAN M PLAKA	D4 SÜRESİ BİTEN
SÜLEYMANPAŞA	59M0001-59M3000	**352**	**21**	**47**	**114**	**284**	**1**
ÇORLU	59M3001-59M5000	**284**		**138**	**265**	**146**	**14**
MALKARA	59M5001-59M6000	**139**	**3**	**36**	**12**	**100**	**4**
HAYRABOLU	59M6001-59M7000	**52**	**7**	**30**	**17**	**15**	**3**
ÇERKEZKÖY	59M7001-59M8000	**205**	**3**	**123**	**135**	**79**	**9**
MURATLI	59M8001-59M8500	**48**	**1**	**15**	**8**	**32**	**4**
SARAY	59M8501-59M9000	**90**	**2**	**53**	**19**	**35**	**10**
ŞARKÖY	59M9001-59M9500	**99**		**58**	**51**	**41**	**4**
M.EREĞLİSİ	59M9501-59M9999	**52**		**37**	**24**	**15**	**3**
	GENEL TOPLAM	**1321**	**37**	**537**	**645**		**52**

D4 Taşımacılık Belgeleri:10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ile 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnameye dayanılarak hazırlanan ve karayollarında taşımacılık yapılmasını düzenleyen **"**Karayolu Taşıma Yönetmeliği**"** 11.06.2009 tarihinde 27255 sayılı resmi gazetede yayınlanmıştır. Yönetmeliğin temel hükümlerinin açıklandığı ikinci bölümün 5. maddesinde*"Madde 5 – (1) Bu Yönetmelik kapsamına giren taşımacılık, acentelik, taşıma işleri komisyonculuğu, taşıma işleri organizatörlüğü, nakliyat ambarı işletmeciliği, kargo işletmeciliği, lojistik işletmeciliği, dağıtım işletmeciliği, terminal işletmeciliği ve benzeri faaliyetlerde bulunacak gerçek ve tüzel kişilerin yapacakları faaliyetlere uygun olan yetki belgesini/belgelerini Bakanlıktan almaları zorunludur."*, yetki belgesi alınma zorunluluğu belirtilmiş, 6. Maddede ise yetki belgeleri tanımlanmıştır. Buna göre çalışma kapsamında da gündemde olan D4 yetki belgesi, *"(Değişik:RG-23/10/2012-28450)D4 yetki belgesi: Taşıma mesafesine bakılmaksızın iliçi ve 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası tarifeli ve tarifesiz olarak ticari yolcu taşımacılığı yapacaklara, verilir;**(**Ek cümle:RG-23/10/2012-28450**)** sadece tarifesiz taşımacılık yapmak üzere D4 yetki belgesi düzenlenmez"* şeklinde tanımlanmıştır.

06/12/2012 tarih ve 28489 sayılı resmi gazetede yayınlanan 6360 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile büyükşehirlerde belediyelerin yetki ve sorumluluk sınırları tüm il geneline yayılmıştır. Büyükşehir yapılan illerde il sınırlarının yeniden tanımlanması ile birlikte D4 belgesi ile taşımacılık yapanlar için yeni bir yetkilendirme durumu söz konusu olmuştur. Bu yasa ile;

- Mevcutlar dahil, tüm büyükşehir belediyelerinin sınırları il mülki sınırı olarak belirlenmiştir.
- İlçe belediyelerinin sınırları, ilçe mülki sınırı olarak belirlenmiştir.
- Büyükşehir Belediyesine dönüştürülen ve daha öncesinde Büyükşehir Belediyesi olan illere bağlı ilçelerin mülki sınırları içerisinde yer alan köy ve beldelerin tüzel kişilikleri kaldırılmıştır.
- Mevcut ve kurulan Büyükşehir Belediyelerinin bulundukları illerdeki İl Özel İdarelerinin tüzel kişilikleri kaldırılmıştır.
- Toplam 30 büyükşehirdeki 1.053 belde belediyesi ile 16.082 köy, mahalle haline getirilmiştir.
- Büyükşehir Belediyesinin kuruluş koşulları değiştirilmiştir.
- 30 ilde Özel İdareler yerine Yatırım İzleme ve Koordinasyon Başkanlığı kurulmuştur.
- Büyükşehir yetki alanındaki yerler genişletilmiştir.*(Mahalleleri ilçe merkezine bağlayan yolların büyükşehir belediye yetki alanına dahil olması)*
- Tüzel kişiliği kaldırılarak köye dönüşen belediyelerin komşu oldukları il, ilçe ve nüfusu 2.000'in üzerindeki belde belediyelerine, belediye meclisi kararı ile mahalle olarak katılmalarına imkan sağlanmıştır.
- Ulaşımla ilgili kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının temsilcilerinin UKOME üyesi olmaları sağlanmıştır ve benzeri birçok değişiklik beraberinde getirilmiştir. Böylece ilçeler ve mahalleler arasındaki taşımacılıklar il içi (kent içi) statüsünde değerlendirilmek durumunda kalmıştır. Bu durum belgelendirme konusunda da değişiklikler gerektirmektedir.

*Burada ilgili kanun hükümlerini yorumlandığında bir il Büyükşehir olduğu anda İl mülki sınırlarıyla Belediye mücavir alan sınırları çakışık olması halinde, iliçi taşımalarda tüm yetki büyükşehirlere geçmektedir. Dolayısıyla bu konuda Büyükşehir Belediyeleri UKOME (Ulaşım Koordinasyon Merkezleri) kanalıyla bu hizmetleri yürütecektir. Belediyeler il içinde istedikleri güzergâhlarda yolcu taşımacılığı yapabilirler veya bu taşım hatlarını bir bedel ve süre karşılığı işletmecilere satabilirler. Yetki alanının genişliği ve hizmetlerin aksamaması için Büyükşehir olan illerde uyum süresi gerekmektedir.**Burada bazı hatlarda hizmet kalitesinin arttırılması ve kamu yararı açısından minibüsler yerine Midibüs, Otobüs***

<u>taşımacılığına dönüşümü taşımacıdan istenebilir.</u> *Büyükşehir Belediyesi İşletmeci, düzenleyici ve denetçi olarak sistemde rol alabilir. Yayınlanan genelgelerde Büyükşehir Belediyeleri sınırları içinde bir yerleşim yerinden bir başka yerleşim yeri arasında D4 Yetki Belgesiyle tarifeli ve düzenli seferler yapılabileceği açıkça belirtilmektedir.*

Yeni yasa ile yapılan değişikliklere uyum sağlanması amacı ile 22-23 Ocak 2015 tarihinde Malatya'da Malatya BB ev sahipliğinde "D4 Dönüşümü ve Toplu Taşımacılığın Geleceği" konulu bir çalıştay düzenlenmiş, konu yetkililer ve taraflarca değerlendirilerek aşağıda özeti sunulan sonuç raporu oluşturulmuştur.

KONU 1- İl Trafik Komisyon kararı olup, D4 olmayanların durumu nedir?

Görüşler:

- **KTY Madde 52-**''Yetki belgesi sahipleri, yetki belgesinin verilmesinden itibaren altı ay içinde faaliyete başlamak zorundadır.'' maddesi gereği süre içinde D4 Yetki Belgesi almayanların İTK kararlarının UKOME'de güncellenmesi şarttır. Güncelleme yapılmaz ise D4 Yetki Belgeli taşımacı olarak değerlendirilemez.
- İl trafik komisyon kararı olup D4 Yetki Belgesi almayanlar belirlenen süreyi geçtikleri için ilk kez başvuru yapanlar gibi değerlendirilir.

<u>Ortak Görüş:</u> Büyükşehir yasasından önce İl Trafik Komisyon kararı olup, 6 ay içerisinde D4 başvuru yapmamış ise İTK kararı iptal edilir.

KONU 2- D4 yetki belgesi ve İl Trafik Komisyon kararı olmayanların durumu nedir?

Görüşler:

- Hiçbir hak talebinde bulunamazlar. Taşıma faaliyetinde bulunmak isteyen taşımacılar UKOME' ye başvurdukları takdirde ilk başvuru yapanlar gibi değerlendirilir. Öncelik tanınamaz.

<u>Ortak Görüş:</u> Bu tür belgesiz taşımacılar denetimin çok yapılamadığı kırsal alanlarda tek veya bir kaç araçla küçük yerleşkelerde günlük veya zaman tarifesiz taşımacılardır. Hatta bazı taşımacılara Bakanlık tarafından öğrenci taşımacılık izini de verilerek iki tip taşımacılığı birlikte yürütmektedirler. Bu şekilde taşımacılık yapanların nasıl bir yöntemle ruhsatlandırılacağı hususunda mahallenin durumu değerlendirilerek bu taşımacılara bir plaka veya ruhsat verilmesi uygun olur. Bu taşımacıların yasal olarak ruhsatlandırılması ve taşımacılık tiplerinin ayrılması şarttır.

KONU 3-Büyükşehir öncesi Belediyelerin encümen veya meclis kararıyla vermiş olduğu yetki belgesi olan taşımacıların durumu nedir?

Görüşler:

- Hiçbir hak talebinde bulunamazlar. Taşıma faaliyetinde bulunmak isteyen taşımacılar UKOME' ye başvurdukları takdirde bir bedel karşılığında değerlendirilirler. Öncelik tanınamaz.

Ortak Görüş: İlçe belediyelerinden meclis ya da encümen kararı ile taşımacılık yapanlar büyükşehirlerin toplu taşım ile ilgili düzenlemelerine dâhil olmak isterlerse UKOME den çıkacak karar doğrultusunda belirli bir bedel karşılığında taşımacılık yapabilirler.

KONU 4-Büyükşehir geçiş sürecinde İlçe Trafik Komisyon kararı olup, İl Trafik Komisyon kararı olmayanların durumu nedir?

Görüşler:

- 6360 sayılı kanununun yayımlanma tarihinden sonra İlçe Trafik Komisyon kararı almış olan taşımacılar için UKOME tarafından "taşımacılık yapabilir" şeklinde olumlu karar verilmesi gerekmektedir.

Ortak Görüş: Hiçbir hak talebinde bulunamazlar. Taşıma faaliyetinde bulunmak isteyen taşımacılar UKOME'ye başvurdukları takdirde ilk başvuru yapanlar gibi değerlendirilir. Öncelik tanınmaz.

KONU 5-İl trafik komisyon kararı olanların hakkı kazanılmış hak mıdır? Haksa hangi kriterlere göre haktır. (arz – talep, nüfus ve yol durumu)

Görüşler:

- D4 Yetki Belgesini almış ise haktır. Almamış ise İTK kararının UKOME'de güncellenmesi şarttır.
- İl Trafik Komisyonunda süre tanınmış ise süresi dolana kadar hakkı vardır. Süresi bittiğinde ise hak talebinde bulunamaz.

Ortak Görüş: İTK kararı ile süre verilmiş ise süre bitiminde hakkı biter. Süre verilmemişse İTK kararının UKOME'de güncellenmesi şarttır.

KONU 6-D4 yetki belgesinin süresi dolduğunda geçerliliğini kaybeder mi? Yoksa İl Trafik Komisyon Kararı devam eder mi?

Görüşler:

- D4 belgesi süresi dolduğunda İTK kararlarında süresi devam ediyorsa süre müddetince, süre belirtilmemişse UKOME kararı doğrultusunda hareket edilir.
- İTK eğer süreli karar alınmışsa süre bitimi UKOME tarafından değerlendirilir. UKOME tarafından güzergâhı ve tarifesi yeniden belirlenir.

Ortak Görüş: Süresi bitiminde herhangi bir başvuru yapmadıysa geçerliliğini korumaz. Büyükşehir yasasına göre ulaşımla ilgili bütün yetkiler belediyelere verildiğinden ve bu bağlamda Karayolu Taşıma Yönetmeliği 29. Maddesinin buna göre yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

KONU 7-İlçeye bağlı olan mahallelerdeki taşımacılar bağlı olduğu ilçeye gitmeden şehir merkezine gidebilir mi?

Görüşler:

- UKOME kararları doğrultusunda güzergâhları değiştirilebilir.
- Normal mevzuatta değişikliğe gidilerek UKOME'nin yetkisine sunulmalıdır.

Ortak Görüş: Bu tür taşımacılar Büyükşehir'den önce hali hazırda belirlenen yerlerde ve güzergâhlarını takip etmekteler. Ancak, bunların durumunu şehirci taşımacılık yapanlar ile şehirlerarası taşımacılık yapanlar gibi düşünülerek havuzlar oluşturulmalı. Burada nüfus, coğrafi durumu ve hat durumu gibi öncelikler göz önünde bulundurularak, yasalar ve hazırlanan yönetmelikler doğrultusunda dönüşümleri büyükşehir yolcu taşımacılığına ve karayolu yolcu taşımalığın hükümlerine bağlı kalarak yalnız kırsal kesimi yani nüfusu az ve yolcu potansiyeli ve araç sayısı az olan kesimi bunların dışında tutarak yapılabilir. Ona göre hat ve güzergâhlar belirlenir.

- **İlçelerin gelişimi açısından merkeze daha yakın mahallelerde ilçeye gitmesi daha uygun olur. Ancak merkez ilçelere yakın olanların bugüne kadar alışkanlıklar ve merkez ilçe imkânlarından mahrumiyet oluşturma durumunda ilk etapta buda sakıncalıdır. İlçelerin kendini geliştirmesi gerekmektedir.**

KONU 8-Şehir merkezinde kalan D4'lerin Şehir merkezi taşımacılık içine entegrasyonu nasıl sağlanacak?

Görüşler:

- Mevzuat değişikliği yapılarak Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin 29. Maddesinin düzenlenmesi.
- Şehir merkezinde kalan D4'lerden yakın mesafe ve yoğun yolcu taşımacılığı olanların şehir içi toplu taşımacılığa entegrasyonu sağlanarak yapılmalıdır. Belirli bir hat bedeli

çıkarılarak entegrasyonu yapılmalıdır. Diğer uzak ilçe/mahalle günde bir veya iki defa taşımacılık yapanlara ise yıllık işletme izini verilmelidir.

Ortak Görüş: Merkez ilçe sınırında kalan yolcu yoğunluğu yüksek olanların merkezi taşımacılığa entegrasyonun sağlanması, diğerlerinin ruhsatlandırma ve yıllık işletme şeklinde verilmesi gerekmektedir.

KONU 9-Verilecek yetki belgelerinin süresi ne olmalıdır?

Görüşler:

- Yürürlükte olan D4'lere verilen süreyi geçmemelidir. Uzak ilçeler için verilenlerin 1 yıllık olarak düzenlenmesi daha uygundur.
- Yasal mevzuat oluşuncaya kadar kısa süreli geçici güzergâh izin belgesi verilebilir.

Ortak Görüş: Verilecek hattın değerine göre her büyükşehir kendi fiziki durumuna göre değerlendirilmelidir. Süre sonunda yenileme ücretlendirilmesi;

- **Yıllık vize şeklinde düzenlenmesi**
- **5 yıllık ruhsat ve yıllık vize**
- **Yıllık bilet bedeli oranında hesaplanarak alınması şeklinde olabilir.**

KONU 10- D4 yetki belgesi ile taşıma yapanların hat bedelleri hangi kriterlere göre belirlenecek?

Şehir içinde toplu taşıma yapacak D4'lerden bir ücret alınacak mı? Alınacaksa hangi kriterlere göre alınacak?

Görüşler:

- ·Özellikle şehir merkezi taşımacılığı kapsamında kalan (mecliste belirlenen İnterland km'si) toplu taşıma yapan otobüslerin teknik bir çalışma ile yolculuk değerlendirmeleri yapılarak çıkan sonuca göre hat bedeli belirlenmelidir. Dışında kalanlara ise Bakanlığın uyguladığı D-4 ücretlerine uygun tarife uygulanmalıdır.
- Arz **/** talep yol durumu yolcu yoğunluğu araç tipi (koltuk sayısı)'na göre belirlenebilir.

Ortak Görüş:D4 belgeli olup şehir içi toplu taşıma kapsamında olduğu kabul edilenler ayrı olarak, kapsam dışında olanlar önceki çalışma şeklinde olduğu gibi iki nokta arasında çalışma şekli ile otogarlara girmesini sağlayarak çalışma şekli oluşturulması uygun olacaktır.

KONU 11- D4 Yetki belgesi almış ancak yenilememiş veya taşıtını yetki belgesine işletmemiş olanların durumu nedir?

Görüşler:

- D4 belgeli taşımacılara tanınan yasal süre göz önünde bulundurularak UKOME ce değerlendirilir.
- Yetki belgesi almış fakat süresi içerisinde yenilememişse iptal olacaktır.

<u>Ortak Görüş:</u> Mevcut durumda süresi bitmiş ise bağlı olduğu büyükşehirce herhangi bir uygulama başlatılmamış ve bakanlıktan herhangi bir yenileme yapmıyorsa taşımacıda mağduriyet oluşturmaması için geçici belge veya süresi dolmamış gibi değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak bu durum büyükşehire geçiş süreci için geçerlidir.

Yukarıda da özetlendiği gibi D4 Taşımacılık Yetki Belgesi ile il sınırları içinde taşımacılık yapan taşıtların yeni BB yasası ile belgelendirilmelerinde bir düzenlemeye gidilmesi gerekmektedir. Tablo 4.16'da görüldüğü üzere Tekirdağ ilinde D4 Taşımacılık belgesi ile faaliyette olan 537 araç bulunmaktadır. 52 adet aracın ise yetki belgesinin süresi sona ermiştir.

Çalışma kapsamında ülkemiz genelinde D4 belgeleri ile ilgili uygulamalar incelenmiş ve Konya başta olmak üzere bazı illerde uygulamaya konulan "***İl içi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi"*** adı altında yeni bir belge düzenlenmesi uygun görülmüş ve buna yönelik alınması gereken kararlarla ilgili bir taslak aşağıda verilmiştir.

"***İl içi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi"***

06/12/2012 tarih ve 28489 sayılı resmi gazetede yayınlanan 6360 sayılı Büyükşehir Belediye Kanunu ile Tekirdağ ili Büyükşehir olmuş ve 31/03/2014 tarihinden itibaren Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin sınırları il mülki sınırları olmuştur.

5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ile "ulaşım ve toplu taşıma hizmetlerini planlamak ve koordinasyonu sağlamak: kara, deniz, su ve demiryolu üzerinde işletilen her türlü servis ve toplu taşıma araç1arı ile taksi sayılarını, bilet ücret ve tarifelerini, zaman ve güzergahlarını belirlemek; durak yerleri ile karayolu, yol, cadde, sokak, meydan ve benzeri yerler üzerinde araç; park yerlerini tespit etmek ve işletmek, işlettirmek veya kiraya vermek ve büyükşehir sınırları içindeki kara ve denizde taksi ve servis araçları dahil toplu taşıma araçlarına ruhsat vermek görevleri" Büyükşehir Belediyelerine verilmiştir

Yine söz konusu kanunun 8. ve 9. maddelerine dayanılarak İçişleri Bakanlığıtarafından hazırlanan Büyükşehir Belediyeleri Koordinasyon Merkezleri Yönetmeliğinde "'büyükşehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini planlama, koordinasyon ve güzergah belirlemesi ile taksi, dolmuş ve servis araçlarının durak ve araç park yerleri ile sayısının tespitine ilişkin yetkiler ile büyükşehir sınırları dahilinde İl Trafik Komisyonunun yetkilerinin Ulaşım Koordinasyon Merkezi (UKOME) tarafından kullanılacağı" hüküm altına alınmıştır.

Yukarıda açıklanan yasal dayanak doğrultusunda Büyükşehir Belediyesi mücavir alan sınırları içerisinde toplu ulaşım ve ticari araçlarla ilgili kararlar; mahalli koşullar. kentin ihtiyaçları, trafik değerleri, mevcut işletmecilerin hukuki durumları göz önünde bulundurularak UKOME tarafından alınmaktadır.

Yine belediye sınırları dışında taşıma mesafesine bakılmaksızın il içi ve 100 kilometreye kadar olan şehirlerarası tarifeli ve tarifesiz ticari yolcu taşımaları 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu, Karayolu Taşıma Yönetmeliği ve Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca çıkarılan 2013/KDGM-07/YOLCU nolu genelge çerçevesinde ildeki arz/talep dengesi ve taşıma düzeni bakımından bir sakıncası olmadığı ve kullandırılacak taşıma hatları ve taşıma güzergahları ile taşıt belgesine kaydedilecek araçların sayısı ve koltuk kapasitelerini belirten İl Trafik Komisyonu kararlarına göre Bakanlık Bölge Müdürlüklerince 5 yıllığına düzenlenen D4 Yetki Belgeli araçlarla yapılmakta idi. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi 6360 sayılı Kanunun Büyükşehir Belediyelerinin sınırlarının belirlenmesine ilişkin1. Maddesine göre Büyükşehir Belediyesinin sınırlarını il mülki sınırları olarak belirlemiştir. Bu kanun ile il sınırları içindeki toplu ulaşım hizmetleri de BB'lerinin sorumluluğuna girmiştir. Bu çerçevede il içi tarifeli yolcu taşımalarında 5 yıllığına düzenlenen D4 yetki belgelerinden süresi devam eden taşımacıların belirlenerek hizmet devamlılığının sağlanması, il bütününde uygulamada birliğin sağlanması, hizmet alan ve hizmet verenlerin herhangi bir mağduriyete sebep verilmemesi için D4 Yetki Belgesi ile yapılan taşımacılıklarla ilgili düzenleme yapılması gereklidir. Bu amaçla;

1. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilen D4 yetki belgesi; ***"İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi"*** ile değiştirilecektir. D4 yetki belgelerinin ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** ile değiştirilmesi esnasına Tekirdağ BB ve PAÜ tarafından yürütülen Toplu Taşıma Rehabilitasyon projesi tamamlanana kadar ***geçici olarak*** mevcut taşıma hattı, güzergahı, durakları ve zaman tarifeleri esas alınarak yetki belgesine kayıt edilecektir.

2. Mevcut D4 yeki belgesi sahipleri yetki belgelerini en geç ***…../…../2015*** tarihine kadar ücretsiz olarak D4 yetki belgesi süresi ile sınırlı olacak şekilde (ya da UKOME tarafından belirlenecek süre) ***"İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi"*** ile değiştireceklerdir. Bu tarihten sonra değiştirme işlemi yapılmayacak olup, mevcut yetki belgelerini değiştirmeyenler ise değiştirme haklarını kaybetmekle birlikte faaliyetlerini D4 yetki belgelerinin geçerlilik süresinin sonuna kadar devam ettirebileceklerdir. Bu sürenin bitiminde yetki belgeleri geçersiz olacaktır.

3. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** alabilmek için ***"Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belgesi"*** düzenlenecektir. Bu belge eski il, ilçe trafik komisyon kararlarına bağlı kalınarak UKOME tarafından güncellenecektir. ***Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belgesi*** ücret, tarife, duraklar ve terminalleri içerecek şekilde düzenlenecek ve her yıl yenilenecektir.

4. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** 1 (bir) yıllık düzenlenecektir. Belgeye en az 1 (bir), en fazla10 (on) adet Özmalaraç plakası kayıt edilebilecektir. İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesine yeni araç kaydedilmesi UKOME'ce değerlendirilecek ve kaydedilen her plaka için ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** düzenlenecektir. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi'***nde kayıtlı araç kalmaması halinde yetki belgesi başkaca işleme gerek kalmaksızın iptal olacaktır.

5. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** araçların kazaya uğraması, trafikten men edilmesi, hurdaya ayrılması veya başka bir mücbir sebepten dolayı iş göremez duruma gelmesi halinde bu durum değişikliği meydana geldiği tarihten itibaren Tekirdağ BB'ne bildirilmesi ve bu aracın yerine en geç 1 (bir) ay içerisinde yeni bir araç kayıt ettirmesi zorunludur. Taşıma faaliyetinin 1 aydan fazla aksatılması ve bunun tespiti halinde bu aracın kaydı yetki belgesinden düşürülerek "Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belgesi" iptal edilecektir.

6. D4 Yetki Belgesinden İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesine dönüşüm işlemleri ile araç değişikliklerinde araçların yetki belgesinde kayıtlı istiap hadleri korunacaktır.

7. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesine*** kayıt edilecek araçlar 10 yaşından küçük olacaktır.

8. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** başkasına devredilemez ve kiralanamaz.

9. Kalkış ve varışların yolcu terminali veya UKOME tarafından belirlenen ara duraklarda yapılması esastır. Yolcu terminali veya ara durak belirlenmeyen yerlerde daha önce il ve ilçe

trafik komisyonları ile muhtarlıklar tarafından belirlenen noktalar kullanılacaktır. Bu nokta ve duraklar yeni ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi'***ne UKOME kararı ile işlenecektir.

10. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** sahiplerinin Tekirdağ il sınırları içerisinde ilgili meslek odasına kayıtları bulunacaktır.

11. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** ilk kuruluş ve yenileme ücreti ile Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belge ücretleri:
a) ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** ilk kuruluş ücreti…….. TL
b) ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** yenileme ücreti……..TL
c) ***Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belgesi*** yenileme ücreti……TL

12. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** verilen araçların yolcu taşıma ücretleri her yıl UKOME tarafından belirlenecektir. Taşıma ücretlerinin üzerinde ücret alınmayacak gidiş ve dönüş taşıma ücretleri aynı olacaktır. Ancak taşıma ücretinin %....'na kadar indirim yapılabilecektir.

13. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgeli*** araçlar ile 6360 sayılı kanun öncesinde köy statüsünde olan mahalleler hariç personel ve öğrenci servis hizmetleri yapılmayacaktır.

14. 100 km'ye kadar şehirler arası tarifeli il dışı yolcu taşımalarının D1 yetki belgeli araçlarla yapılması esas olacaktır, ancak 100 km'ye kadar şehirler arası yolcu taşımacılığı yapan D4 belgeli araçların Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yapılan belge yenilemelerinde il içi yolcu hareketlerine müdahale etmeyecek şekilde takip edecekleri güzergahlar UKOME tarafından belirlenecektir.

15. Taşıma güzergahı, araç sayısı, yolcu koltuk kapasitelerinin arttırılması ile ilgili değişiklik talepleri ile D4 yetki belgesinden düşümü yapılan araçlara yeni yetki belgesi verilmesi talepleri UKOME tarafından değerlendirilecektir.

16. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi*** ile taşıma yapan/yapacak araçlar araç sigortası, araç sahipleri ve sürücüler 2918 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Trafik Yönetmeliği ile 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu ve Karayolu Taşıma Yönetmeliği hükümlerinde belirtilen şartları taşıyacaktır. İl genelinde sistemin verimli, güvenli çalışmasını sağlamak, denetlemek, geleceğe yönelik planlamaları yapabilmek amacı ile araçlarda araç takip, kart sistemi ve kameralı kayıt sistemleri bulunacaktır.

17. ***İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgeli*** araçlar ile yapılan taşımalarda meydana gelebilecek kazalar nedeni ile yolcunun ölümü, yaralanması yada eşyanın zarara uğramasından dolayı sorumluluk tamamen belge sahibine aittir.

18. İl içi yolcu taşımaları ile ilgili UKOME tarafından yeni bir düzenleme yapılması halinde "İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi" ve "Yolcu Taşıma Güzergah İzin Belgesi" sürelerinin bitimine müteakip yenilenmeyecektir.

19. Konuyla ilgili işlemler BB UKOME sekreteryalığını yapan birim tarafından yürütülecektir.

D4 yetki belgeleri içi yukarıda 18 madde halinde verilen ve "İl İçi Yolcu Taşıma Yetki Belgesi Yönetmeliği" ne esas teşkil edecek eylem planı ve kararların alınması durumunda bölüm 4.2 ve 4.3'de belirlenen talep kapasite ilişkileri dahilinde kısa ve uzun vadede ilçeler arasında geçiş döneminin ardından yenileme çalışmaları dışında bir planlama gereksinimi doğmayacaktır. Ayrıca araçlarda gerçekleştirilecek teknik donanımlar ile daha güvenilir veri elde edilerek önümüzdeki dönemlerde planlama yapma belgelendirme konularında daha güvenilir, hızlı ve gerçekçi kararlar alınabilecektir.

İlçeler arası taşımacılık değerlendirildiğinde ilk olarak arz ve talepteki dengesizlik göze çarpmaktadır. Çalışmada 3farklı öneri sunulmuştur. Öneri 1'de her ilçe arası nda taşımacılık yapılması durumu değerlendirilmiştir. Bu öneri için farklı kapasite ve işletme koşulların altında oluşturulan teorik kapasitenin çok fazla olduğu kapasite kullanım oranının çok düşük olacağı belirlenmiştir. Öneri 2'de ise mevcut durum değerlendirilmiş, il geneli 2 bölgeye ayrılarak yeni bir taşıma modeli ve bazı taşımacılık aksları önerilmiştir. Ayrıca mevcut kapasitenin önerilen sistemle uyumu ve yeterliliği ortaya konmuştur. 3. Öneride ise taşımacılık belgeleri konusunda bir dönüşüm önerilmiştir. Sonuç olarak her ilçe arasında düzenli olarak taşımacılık yapılması kapasite kullanım oranının düşüklüğü nedeni ile uygun değildir. Öneri 3 ile verilen modelin uygulanması ve mevcut taşıt sayısının uzun dönemde yeterli olduğu görülmektedir. Öneri 3'de ise D4 belgeleri yerine İl İçi Yolcu Taşımacılık Belgesi'nin kullanılması önerilmiştir. Ayrıca İlçeler arası taşımacılık sistemini kentiçi sistemlere entegre edebilmek için il genelinde elektronik bilet sistemine geçilmesi ve mesafe tabanlı ücret sistemine geçilmesi de hizmet kalitesi ve ileriye dönük planlama verilerin elde edilmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

4.5. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

Projenin bu bölümünde, Tekirdağ il sınırları içersinde ilçeler arası taşımacılık irdelenerek, yolculuk talebi belirlenmiştir. Belirlenen talebe bağlı olarak, ideal durum işletme koşulları ve öneri hatlar ile taşımacıların olası birleşme noktaları analiz edilmiştir. Bu kapsamda, aşağıdaki sonuçlar bulunmuştur.

Öneri 1 sonucunda, tüm ilçeler arsında 11X11=121 koridorda, 7 m'lik taşıtlardan 284 adet ihtiyacın olduğu bulunmuştur. İlçeler arasında faaliyet gösteren tüm hak sahipleri tek çatı altında toplanarak ilk aşamada 284 araçlık filo ile hizmete başlanabilir. İlçeler arası taşımacılıkta yerel idarenin, ihtiyaç olan 284 taşıt'ın bir kısmını kendi veya Belediye Şirketi kanalı ile karşılayarak taşımacılık faaliyetine iştirak etmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir. Bunun sebebi, ilçeler arası taşımacılık faaliyetlerinde tekelleşmeyi önlemek ve 65 yaş üstü vatandaşlarına il sınırları içerisinde ücretsiz hizmet sunabilmektir. Ancak, bu sistemin işletme maliyeti oldukça yüksek olacaktır. Bu önerinin uygulamaya geçilmesi durumunda, toplu taşımı kullanan vatandaşlar rahat, ekonomik ve konforlu bir toplu taşım hizmeti alırken, işletmeciler ve idare sunulan toplu taşım siteminin kapasite kullanım oranı düşük verimsiz olacağından, sübvanse edilmesi gerekecektir.

Öneri 2'de Tekirdağ BB, Doğu ve Batı koridoru olmak üzere iki ana bölgeye ayrılmıştır. Batı bölgesinde, mevcut ve öneri hatlar ile işletme koşulları oluşturulmuştur. Doğu bölgesinde de benzer söz konusudur.

1. Batı bölgesinde faaliyet gösteren S.S.36, S.S.42, S.S.22, S.S.37 nolu kooperatifler ile Kardeşler Turizm bir araya gelerek öneri ilk 6 hatta çalıştırılabilirler. Şarköy-Süleymanpaşa hattı için sahil yolunda taşımacılık yapan şahıs hatları birleştirilerek Uçmakdere koridorunda Süleymanpaşa'ya kadar düzenli çalıştırılabilir. Yine Malkara ilçesi için Süleymanpaşa'ya doğrudan bağlantı veren bir hat oluşturulabilir. Bunların dışında tüm kooperatifler anlaşarak Şarköy-Malkara-Hayrabolu-Muratlı koridorunda düzenli çalışma yapmalıdır. Bu hattın amacı ilçeler arasındaki bağlantının sağlanmasıdır. Ancak beklenen ve gözlemlenen talep karşılıklı toplam 250-300 yolcu/gün olarak belirlenmiştir. Mevcut durumda bu talep farklı güzergahlar üzerinden seyehatlarini gerçekleştirmektedir. Bu hattın oluşturulması ile ortaya çıkacak talep irdelenmeli beklenen talep görülmediği takdirde hat rehabilite edilmelidir. Bu nedenle mevcut kooperatiflere ait araçlarla bu çalışmalara başlanmalı ek araç tahsis edilmemelidir. Yine S.S.42 ve S.S.37 nolu kooperatifler birleştirilerek Hayrabolu-

Muratlı-Çorlu aksında aktarmasız düzenli çalışma sağlanmalıdır. Bu koridorda beklenen ve gözlemlenen yolcu talebi karşılıklı 500 yolcu/gün'dür. Mevcut durumda bu koridorda aktarmalı olarak çalışılmaktadır. Yapılacak düzenleme ve birleşme ile aktarmasız olarak seyahatler gerçekleştirilebilecektir. Batı bölgesinde önerilen Şarköy-Malkara-Hayrabolu-Muratlı koridoru talep azlığı ve alternatiflere olan alışkanlıklar dikkate alınarak taşımacılarla yapılacak görüşmeler, vatandaşların talepleri ve bölgedeki yerel yöneticilerin teklifleri doğrultusunda değerlendirilmelidir.

2. Doğu bölgesinde de benzer durum görülmektedir. Bu bölgede sanayileşmenin etkisi ve ilçelerin coğrafi konumları nedeni ile ilçeler arasında erişim için şehirlerarası taşımacılık yapan yerel ve ulusal firmaların varlığı kolaylaştırıcı unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Yeni idari yapılanma ile oluşturulan Ergene ve Kapaklı ilçeleri kısmen sorun gibi görünse de ilçe olmadan öncede bölgede hizmetlerin yürütülüyor olması problemi çok karmaşıklaştırmamaktadır. Bölgenin kuzeyinde yer alan Saray, Kapaklı ve Çerkezköy ilçeleri ulaşım koridoru olarak Çorlu'yu kullandıkları için bu üç ilçeyi Süleymanpaşa'ya doğrudan bağlayan 2 hat önerilmiştir. Ayrıca aktarmaları azaltmak ve seyahat süresini kısaltmak amacı ile Saray-Kapaklı-Çerkezköy-Ergene-Çorlu aksında sürekli ring yapan ve mevcut kooperatiflerin oluşturacağı araç havuzundaki araçlarla çalıştırılan bir hat önerilmiştir. Yine bu hat taşımacılarla yapılacak görüşmeler, vatandaşların talepleri ve bölgedeki yerel yöneticilerin teklifleri doğrultusunda değerlendirilmelidir.

Öner 3'te ise "belgelendirme sorunları için "İl içi Yolcu Taşıma Belgesi" önerilerek, yönetmelik taslağı oluşturulmuştur.

Tablo 4.1b'den görüleceği üzere, ilçeler arasında taşımacılık yapılan hat ve güzergahlar ile çakışan yerel ve ulusal D1 belgeli bir çok taşımacılık kooperatifi ve firma bulunmaktadır. Bunların yanında, D4 belgeli kooperatifler ve şahıs taşıtları da bulunmaktadır. Bu sebeple, illerarasında taşımacılık yapan D4 belgeli taşıtların ve güzergahlarının düzenlenmesi söz konusudur. Özellikle Tekirdağ ilinin sanayileşmiş doğu bölgesi İstanbul ile kuvvetli bağları olan bir bölgedir. Çok sayıda sanayi yapısı iki il sınırında yoğunlaşmıştır. Bu bölgelerdeki ulaşım hizmetlerinin aksamaması ve hizmet kalitesinin arttırılma amacı ile mevcut D4 belgeleri için yasa ve yönetmelikler gereği alınması gereken UKOME kararlarının İstanbul BŞB, Edirne ve Kırklareli Belediyeleri ile koordineli şekilde güncellenmesi, yeni taşımacılık isteklerinin de yolcu talebinin ve mevcut sistemin analiz edilerek değerlendirilmesi ve komşu

belediyeler ile koordinasyonun sağlanarak isteklerin cevaplandırılması gereklidir. İl dışı taşımacılık faaliyetleri ile ilgili gerekli çalışmalar ilerleyen süreçte proje ekibi tarafından UKOME alt komisyonlarına teknik rapor olarak sunulacaktır.

5. ŞEHİRİÇİ YOLCU TAŞIMACILIĞI VE REHABİLİTASYONU

Bu bölümde, Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde kent içinde hizmet veren toplu taşıma araçlarına ait mevcut ve yeni verilerden yola çıkılarak elde edilen veriler, başlangıç-bitiş (B-V) sayımları yardımıyla kent içi ulaşım modeli VISUM yardımıyla kurularak elde edilen veriler ile taşımacılık verileri kalibre edilmiş ve modelin tümü test edilmiştir. Özellikle büyük ilçelerde toplu taşıma hatlarının rehabilitasyonu yapılmıştır. Ayrıca, ihtiyaç analizi yapılarak dönüşüm modelleri oluşturulmuştur. Bu kapsamda, kent içinde toplu taşıma kullanıcılarının erişilebilirlik endeksi esas alınmıştır. Bunlardan başka, minibüs birleşim modelleri için 2 model ve işletme modelleri için de iki model önerilmiştir.

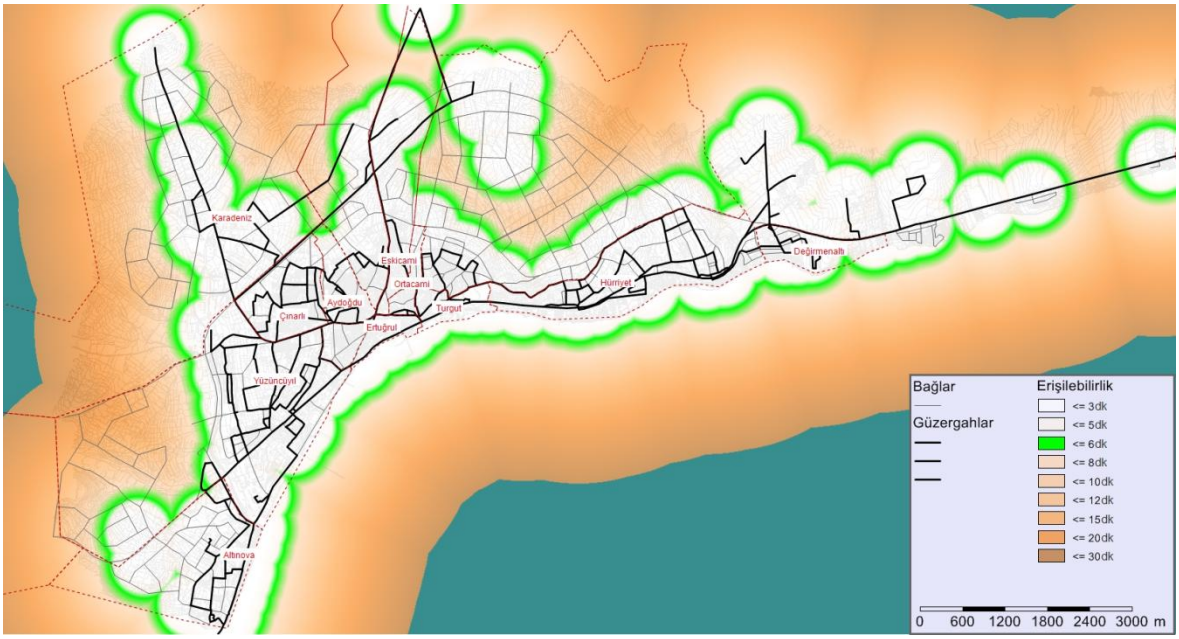
5.1. SÜLEYMANPAŞA

Süleymanpaşa ilçe merkezinde toplu taşıma faaliyeti yapılan minibüs hatlarında taşınan yolcu sayıları 2012 yılında tamamlanan Tekirdağ Ulaşım Ana Planı'ndaki (TUMAP, 2012) rakamlarla birlikte Tablo 5.1'de verilmiştir.

Tablo 5.1. Minibüs hatlarının mevcut durumu

No	Koop.	Güzergah	Araç Sayısı	Uzunluk (km)	Günlük Sefer Sayısı	Araç Başı Yolcu	TUMAP (2012)	Günlük yolcu	TUMAP (2012)
1	11	Çarşı - Yeşilköy-Kentkur	14	12.39	184	294	327	4116	4578
2	11	Çarşı - Değirmenaltı	14	16.09	184	472	512	6608	7168
3	11	Çarşı - Trakyabirlik	14	41.72	184	177	258	2478	3612
4	25	Çarşı - Yeni Sanayi	13	14.38	161	192	235	2496	3055
5	33	Çarşı - Altınova Mahallesi	15	17.42	225	268	270	4020	4050
6	48	Çarşı - hurriyet mah (üst yol)	4	10.42	83	342	359	1368	1436
7	48	Çarşı - Baykallar (alt yol)	4	7.93	91	228	234	912	936
8	49	Çarşı - Karadeniz Mah	15	18.01	162	159	181	2385	2715
9	49	Çarşı - Çınarlı Mah	13	13.3	162	151	183	1963	2379
10	85	Çarşı - Aydogdu Mah	14	12.00	155	220	225	3080	3150
11	85	Çarşı - Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	13.95	77	186	156	1302	1092
12	115	Çarşı - 100. yıl mah.	10	8.87	150	228	197	2280	2380
13	115	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	10	9.69	190	209	238	2090	1970
14	10	Çarşı - Barbaros-Kumbağ	35	30.00	350	207		7245	
15	18	Çarşı - Naip	15	32.00	150	143		2145	
		Aktif Minibüs sayısı (Toplam)	**197**			**3476**		**44488**	**38521**
		Ortalama				**232**		**2700**	

Süleymanpaşa ilçesinde otobüs ve minibüs sistemleri ile sağlanan toplu taşıma hizmetlerinin erişilebilirliği Şekil 5.1 yardımıyla değerlendirilebilir.



Şekil 5.1. Süleymanpaşa ilçesi toplu taşıma servislerinin erişilebilirliği

Şekil 5.1'den görüldüğü üzere, Süleymanpaşa ilçesinde toplu taşıma hatlarının kent bütününü kapsayacak bir yapıda kurgulandığı göze çarpmaktadır. Herhangi bir toplu taşıma güzergahına birkaç dakikalık yürüme mesafesi içinde ulaşmak mümkündür. Gelişmiş ülke standartlarında dikkate alınan 400 m'lik yürüme mesafesi ortalama yaya hızı dikkate alındığında 6 dakikalık yürüme süresine karşılık gelmekte olup, bu standardın ilçe genelinde çok yüksek ölçüde sağlandığı dikkati çekmektedir. İlçede yolculuk üretim/çekim potansiyeli taşıyan; şehirlerarası terminal, üniversite, hastane, sanayi sitesi, AVM, okullar gibi önemli noktaların tümünü kent merkezine bağlayan hatlar bulunmaktadır.

İlçedeki toplu taşıma servisleri ile ilgili temel sorunlar ve aksaklıklar şu şekilde sıralanabilir:

- Özel halk otobüslerinin 7 m'lik taşıtlar (20 koltuk, 30 ayakta olmak üzere toplam 50 yolcu kapasiteli) olması ve bu nedenle özellikle zirve saatlerdeki yoğun yolculuk talebini karşılamakta yetersiz kalması,
- Söz konusu otobüslerin gelişmiş ülkelerdeki toplu taşıma konfor standartlarının sağlanabilmesi için en fazla 36 yolcu (20 oturan ve 16 ayakta) taşıması gerekliliğine rağmen bu rakamın zirve saatlerde 50'nin de üzerine çıkması,
- Ara toplu taşıma sistemi olmasına rağmen ilçede ana toplu taşıma sistemi şeklinde hizmet veren çok sayıda düşük kapasiteli minibüsün bulunması,
- Düşük yolcu kapasiteli minibüslerin yolculuk talebinin karşılanması için yüksek sıklıkta çalışması ve ilçedeki cadde ve ana arterlerde ilave trafik yükü yaratmaları,

- Çok sayıda bütünleşmemiş ve kurumsallaşmamış işletmecilerin bulunması, bu şartlar altında denetim ve kontrolün zorlaşması (TUMAP, 2012),
- Otobüslerde akıllı kart uygulamasının yeterli düzeyde olmaması,
- Akıllı kart teknolojisinin minibüs sisteminde olmaması ve bu sistemi kullanan kullanıcılara ücretsiz aktarma imkanı sunulamaması.

Yukarıda bahsi geçen sorunlar doğrultusunda geliştirilen çözüm önerileri iki başlık altında toplanmıştır.

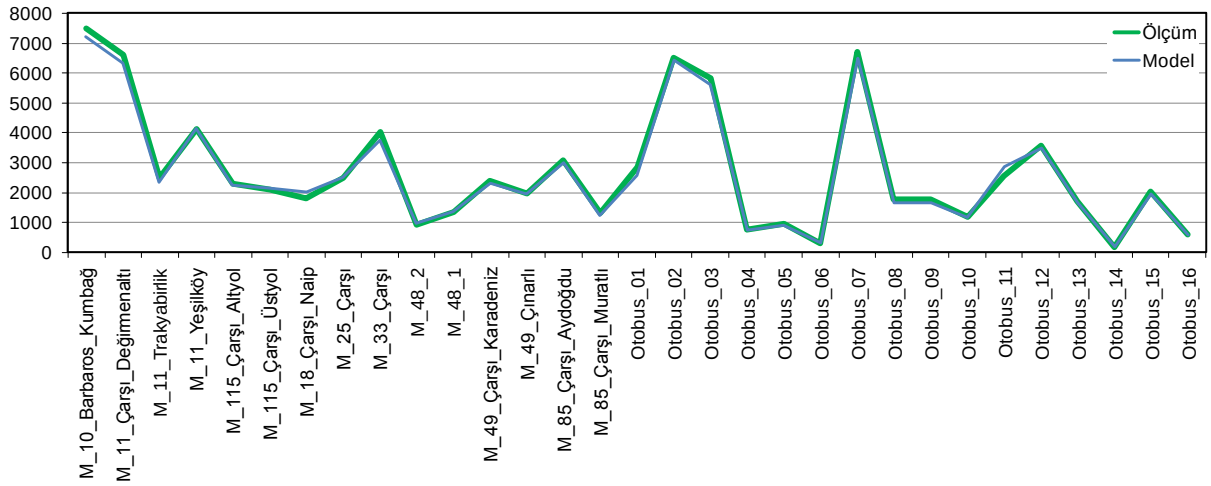
5.1.1. Kısa ve Orta Vade Çözüm Önerileri

Bu bölümde, Süleymanpaşa ilçesinde taşımacılık yapan mevcut otobüs ve minibüs sistemlerinin performans değerlendirmesi yapılmış ve kısa/orta vadede sistemin daha etkin, konforlu ve çevreye duyarlı şekilde çalıştırılabilmesi için gerekli öneriler geliştirilmiştir. Bu kapsamda öncelikle, kısa/orta vade hat düzenlemelerinin yapılabilmesi için saha çalışmalarından elde veriler doğrultusunda hatlardaki günlük yolculuk sayılarını veren VISUM toplu taşıma modeli kurulmuştur. Söz konusu model ile hesaplanan yolcu sayıları Tablo 5.2'de verilmiştir.

Tablo 5.2. Süleymanpaşa ilçesi VISUM toplu taşıma modeli sonuçları

No	Koop.	Güzergah	Günlük yolcu sayısı	VISUM modeli günlük yolcu sayısı	Hata (%)
1	11	Çarşı - Yeşilköy-Kentkur	4116	4113	0.07
2	11	Çarşı - Değirmenaltı	6608	6322	4.33
3	11	Çarşı - Trakyabirlik	2478	2323	6.26
4	25	Çarşı - Yeni Sanayi	2496	2510	0.56
5	33	Çarşı - Altınova Mahallesi	4020	3749	6.74
6	48	Çarşı - Hürriyet mah (üst yol)	1368	1362	0.44
7	48	Çarşı - Baykallar (alt yol)	912	971	6.47
8	49	Çarşı - Karadeniz Mah	2385	2317	2.85
9	49	Çarşı - Çınarlı Mah	1963	1940	1.17
10	85	Çarşı - Aydogdu Mah	3080	2978	3.31
11	85	Çarşı - Muratlı Cad. Göçmenevleri	1302	1243	4.53
12	115	Çarşı - 100. yıl mah.	2280	2244	1.58
13	115	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	2090	2132	2.01
14	10	Çarşı - Barbaros-Kumbağ	7245	7189	0.77
15	18	Çarşı - Naip	2145	2019	5.87
		TOPLAM	**44488**	**43,412**	
		ORTALAMA	**2700**	**2631**	**3.13**
		STD.SP.	**1451**	**1375**	

Şekil 5.2'de otobüs ve minibüs sistemlerinde taşınan günlük yolcu sayıları için ölçüm ve model değerleri verilmektedir. Şekil 5.2'den görüldüğü üzere model verileri ölçüm verileri ile oldukça yüksek düzeyde örtüşmekte olup günlük yolculuk sayıları ortalama %3.13 hata ile modellenmiştir. Tablo 5.3'de toplu taşıma hatları için çeşitli işletme göstergeleri verilmektedir.

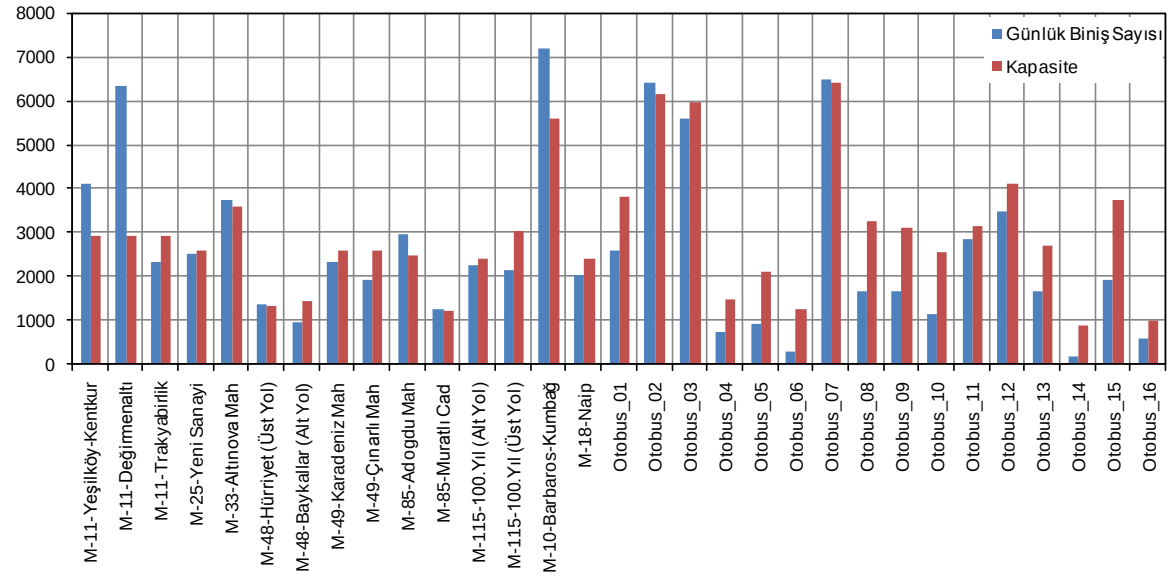


Şekil 5.2. Minibüs ve otobüs hatlarında taşınan yolcu sayıları

Tablo 5.3. Toplu taşıma hatları için hesaplanan performans göstergeleri

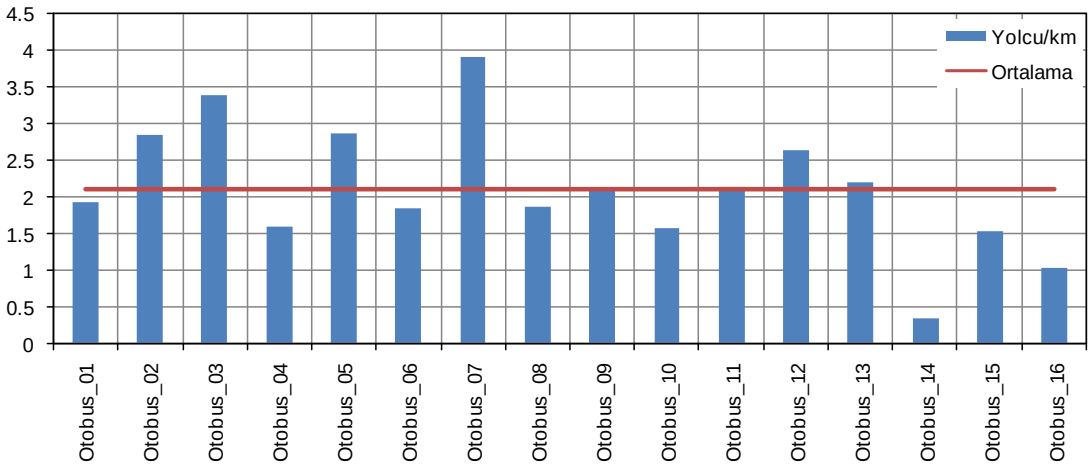
Hat Adı	Günlük Sefer Sayısı	Servis-km	Yolcu-km	Günlük Biniş Sayısı	Kapasite
M-11-Yeşilköy-Kentkur	184	2168	10214	4113	2944
M-11-Değirmenaltı	184	3408	22145	6322	2944
M-11-Trakyabirlik	184	6630	5219	2323	2944
M-25-Yeni Sanayi	161	2300	3478	2510	2576
M-33-Altınova Mah	225	3930	6760	3749	3600
M-48-Hürriyet (Üst Yol)	83	663	2632	1362	1328
M-48-Baykallar (Alt Yol)	91	790	1986	971	1456
M-49-Karadeniz Mah	162	2949	3982	2317	2592
M-49-Çınarlı Mah	162	1888	1869	1940	2592
M-85-Adogdu Mah	155	1856	3764	2978	2480
M-85-Muratlı Cad	77	1046	2003	1243	1232
M-115-100.Yıl (Alt Yol)	150	1323	2038	2244	2400
M-115-100.Yıl (Üst Yol)	190	1791	2571	2132	3040
M-10-Barbaros-Kumbağ	350	10557	33167	7189	5600
M-18-Naip	150	4826	3286	2019	2400
Otobus_01	76	1335	7475	2575	3800
Otobus_02	123	2247	30254	6407	6150
Otobus_03	119	1647	16006	5584	5950
Otobus_04	30	465	1385	739	1500
Otobus_05	42	319	1244	914	2100
Otobus_06	25	169	374	309	1250
Otobus_07	128	1654	12830	6478	6400
Otobus_08	65	896	2795	1662	3250
Otobus_09	62	784	1658	1665	3100
Otobus_10	51	730	1235	1148	2550
Otobus_11	63	1336	4813	2843	3150
Otobus_12	82	1326	9722	3489	4100
Otobus_13	54	754	4016	1652	2700
Otobus_14	18	551	405	184	900
Otobus_15	75	1275	3709	1944	3750
Otobus_16	20	566	2415	578	1000

Tablo 5.3 incelendiğinde, hatlarda sunulan günlük kapasitenin taşınan yolcu sayısı değerine yakın olduğu görülmektedir. Bu durum, zirve saatlerdeki doluluk oranlarının yolculuk konforunu olumsuz etkilediğini göstermektedir. Talep kapasite arasındaki ilişki Şekil 5.3'te verilmektedir.



Şekil 5.3. Toplu taşıma sistemlerindeki günlük talep ve kapasite değerleri

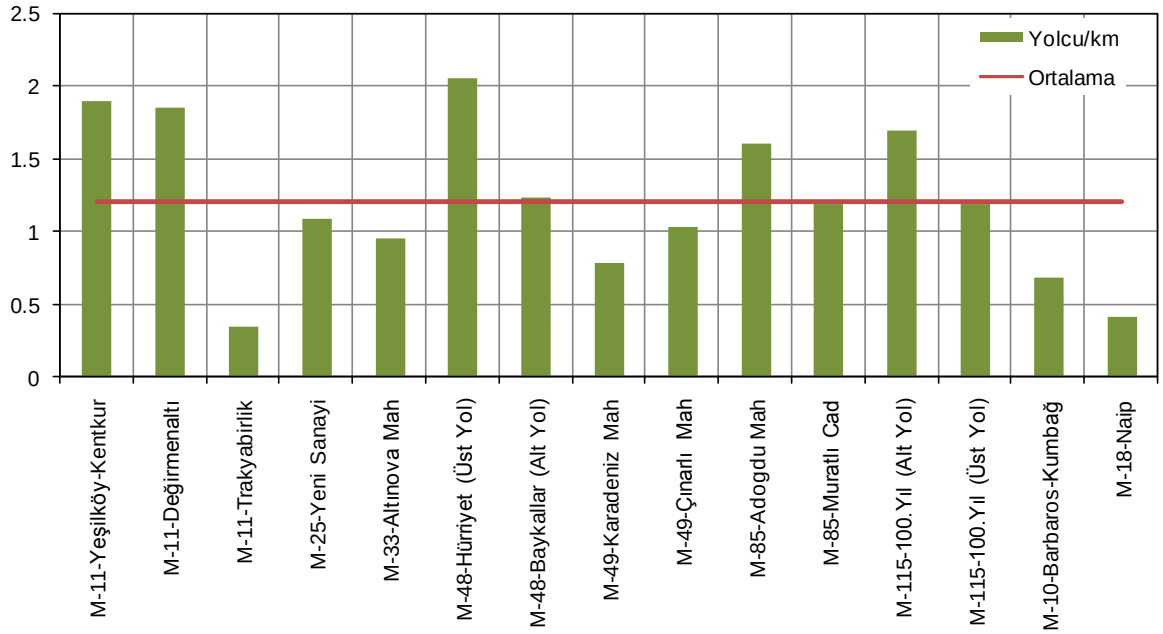
Toplu taşıma hatlarının verimliliğinin ortaya konulması hususunda en önemli göstergelerden biri kilometre başına taşınan yolcu sayısıdır. Süleymanpaşa ilçesindeki otobüs ve minibüs sistemlerinin verimliliği yolcu/km göstergesi ile değerlendirilmiş olup bu değerler sırasıyla Şekil 5.4 ve 5.5'te verilmiştir.



Şekil 5.4. Otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Otobüs sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 2.1 mertebesinde olduğu bulunmuştur. Şekil 5.4'teki grafik incelendiğinde, hatlarda orta seviyede bir dağılım olduğu dikkati çekmektedir. Ancak, özellikle 14 ve 16 numaralı hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere taşımacılık yapması ve sefer sıklıklarının düşük olması nedeniyle verimsiz çalıştıkları

değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, 2, 3, 5, 7 ve 12 numaralı hatlardaki yolcu/km değerinin ortalamanın üzerinde olduğu görülmektedir. Hatlar içinde en yüksek verim değerine sahip olan 7 numaralı hat için bu değer 3.91 civarındadır.



Şekil 5.5. Minibüs sistemi için yolcu/km değerleri

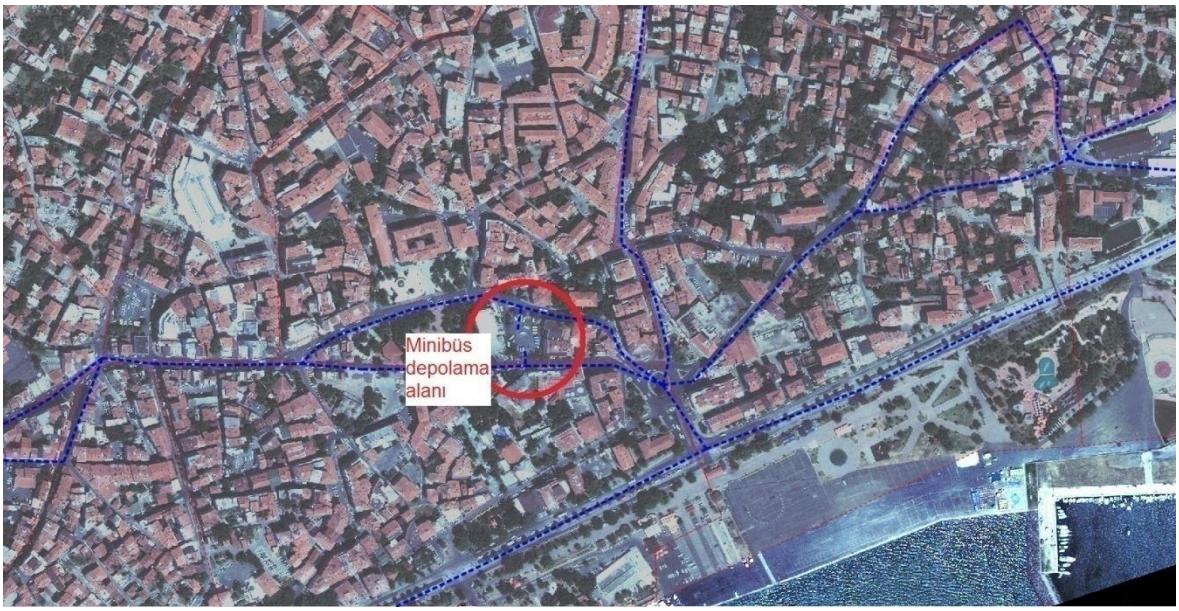
Minibüs sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 1.2 mertebesinde olduğu bulunmuştur. Şekil 5.5'teki grafik incelendiğinde, hatlarda orta seviyede bir dağılım olduğu dikkati çekmektedir. Ancak, özellikle merkezden Barbaros-Kumbağ, Trakyabirlik ve Naip mahallelerine taşımacılık yapan hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere taşımacılık yapması nedeniyle verimsiz çalıştıkları değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, Değirmenaltı, Yeşilköy-Kentkur, 100. Yıl, Hürriyet ve Aydoğdu mahallelerine taşımacılık yapılan hatlarda verimliliğin ortalamanın üzerinde olduğu dikkati çekmektedir.

Her iki sistem birlikte değerlendirildiğinde, yolcu/km değerinin otobüs hatları için 2.1 mertebesinde iken minibüs hatları için ortalama 1.2 mertebesinde olduğu dikkati çekmektedir. Aynı ilçede taşımacılık yapan iki toplu taşıma sisteminin verimlilik değerleri arasındaki bu farkın temel sebepleri,

- Minibüs hatlarındaki sefer sıklıklarının otobüs hatlarına göre çok yüksek olması,
- Daha uzun güzergaha sahip minibüs hatlarının varoluşu,
- Düşük kapasiteleri nedeniyle minibüslerin otobüslere göre sefer başına daha az yolcu taşıması olarak sıralanabilir.

Minibüs taşımacılığının yarattığı olumsuz trafik, çevre ve konfor koşullarına ek olarak yukarıda maddeler halinde verilen nedenlere bağlı olarak gelişen düşük verimlilik koşulları da dikkate alındığında minibüs sisteminin otobüs sistemine dönüşümünün değerlendirilmesi önemli bir gereklilik haline gelmektedir. Söz konusu değerlendirmelere müteakip olarak uygulamaya geçilebilmesi için zamana ihtiyaç duyulacaktır. Bu nedenle, dönüşüm planlamasının orta vadede değerlendirilmesi, buna karşılık kısa vadede minibüslerin kent merkezindeki depolama alanı ile ilgili bir düzenleme yapılması gerekmektedir.

Süleymanpaşa ilçesinde minibüslerin tümü kent merkezinde Hükümet ve Mimar Sinan Caddeleri arasındaki Avni Anıl Sokak üzerinde yer alan minibüs depolama alanında son durak yapmaktadır.Minibüs depolama alanı olarak kullanılan alan Şekil 5.6'da verilmektedir.



Şekil 5.6. Kent merkezindeki minibüs depolama alanı

Kent merkezindeki bu nokta etrafındaki yollarda gün boyu ve özellikle zirve saatlerde yoğun trafik akışı yaşanmaktadır. Minibüslerin depolama alanına giriş, çıkış ve beklemeleri esnasında Hükümet ve Mimar Sinan Caddesi üzerindeki trafiği olumsuz etkiledikleri ve depolama için kullanılan alanın kentsel trafik yönetimi açısından daha etkin amaçlarla kullanılabilir nitelikte olduğu değerlendirilmektedir. Dolayısıyla, minibüs depolama alanının kent merkezinden kaldırılarak minibüslerin son duraklarında depolanmaları sağlanmalı ve kısa vadede minibüslerde ring sistemine geçilmelidir.

Proje süresi içinde kent sakinlerinden gelen çok sayıda talep göz önünde bulundurularak özel halk otobüslerinin sefer sıklıkları incelenmiştir. Özel halk otobüslerinin sefer sıklıkları Tablo 5.4'te verilmektedir.

Tablo 5.4. Özel halk otobüslerinin sefer sıklıkları

	Otobüs Hatları																
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Saat Dilimi	**Sefer Sayıları**																**Toplam**
06:00-06:59	4	6	5	1	1	2	5	3	2	2	3	3	4	2	3	2	**48**
07:00-07:59	5	9	10	2	3	2	9	5	5	3	5	6	4	2	6	3	**79**
08:00-08:59	5	10	10	2	3	2	10	4	5	4	4	6	4	1	6	1	**77**
09:00-09:59	5	8	8	2	3	1	8	5	4	3	4	6	3	1	6	2	**69**
10:00-10:59	5	8	7	2	2	2	7	5	5	3	4	6	3	2	4	1	**66**
11:00-11:59	5	7	8	2	2	1	9	4	4	4	4	6	4	1	5	2	**68**
12:00-12:59	5	9	8	2	3	2	8	5	4	3	4	5	4	2	5	1	**70**
13:00-13:59	4	8	8	2	2	1	9	4	4	3	4	5	4	1	5	2	**66**
14:00-14:59	5	9	8	2	3	2	8	4	4	4	4	6	4	2	6	1	**72**
15:00-15:59	5	9	8	2	2	1	9	5	4	3	4	5	5	1	5	2	**70**
16:00-16:59	5	8	8	2	2	2	9	4	4	3	4	6	4	1	6	2	**70**
17:00-17:59	5	9	8	2	3	2	8	4	5	3	4	5	4	2	5	1	**70**
18:00-18:59	3	6	7	2	3	2	7	3	3	3	4	4	3	0	4	0	**54**
19:00-19:59	3	5	5	1	3	1	6	2	2	2	3	3	1	0	2	0	**39**
20:00-20:59	3	4	4	1	2	1	6	2	2	3	2	3	1	0	2	0	**36**
21:00-21:59	3	3	3	1	2	1	5	2	2	2	2	3	1	0	2	0	**32**
22:00-22:59	3	3	3	1	2	1	3	2	2	2	2	3	1	0	2	0	**30**
23:00-23:59	2	2	1	1	1	1	2	2	2	1	2	1	0	0	1	0	**19**

Tablo 5.4 incelendiğinde, 07:00-18:00 saatleri arasında tüm hatlarda seferlerin en üst sıklıkta olduğu görülmektedir. Burada sabah ve öğle zirve saatler arasında seferlerde bir miktar seyrekleşme olduğu dikkati çekmektedir. Saat 18:00 sonrasında sefer sıklığı kademeli olarak azalmakta ve son seferler 23:00-23:59 aralığında yapılmaktadır. Özellikle akşam eve dönüş seyahatlerinin daha geç yapıldığı yaz dönemi (Haziran, Temmuz, Ağustos ve Eylül) aylarında, gün boyu uygulanan sefer sıklıklarının saat 19:00'a kadar devam ettirilmesi ve kademeli seyrekleştirmenin saat 19:00'dan sonra gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

13 numaralı özel otobüs hattının güzergahı incelendiğinde, hattın Köprübaşı mevkii ile Hürriyet mahallesi arasında hizmet verdiği görülmektedir. Hürriyet mahallesi sınırlarında kalan Yeşilyurt caddesi etrafındaki konut alanlarının durumu dikkate alındığında, hattın güzergahının Mavi Su sokak'tan alınarak Yeşilyurt Caddesi üzerine kaydırılması erişilebilirlik kriterleri açısından daha faydalı olacaktır. 13 numaralı otobüs hattının güzergahı ve önerilen değişiklik Şekil 5.7'de verilmektedir.



Şekil 5.7. 13 numaralı hattın güzergahında önerilen değişiklik

Kentsel gelişimin yoğun olduğu ve yolculuk talebinin yüksek olduğu kesimlerde düşük kapasiteleri nedeniyle minibüsler kent trafiğini, çevreyi ve yolculuk konfor/güvenliğini olumsuz etkilemektedirler. Süleymanpaşa ilçesinde halen taşımacılık yapan minibüs hatlarının otobüs sistemine dönüşümünün değerlendirilmesi bu bölümde yapılmaktadır. Bu kapsamda, daha önceden oluşturulmuş olan ve hatlardaki günlük yolculuk rakamlarını yaklaşık %4.4'lük bir hata payı ile temsil eden model üzerinde 2 farklı dönüşüm planı incelenmiştir.

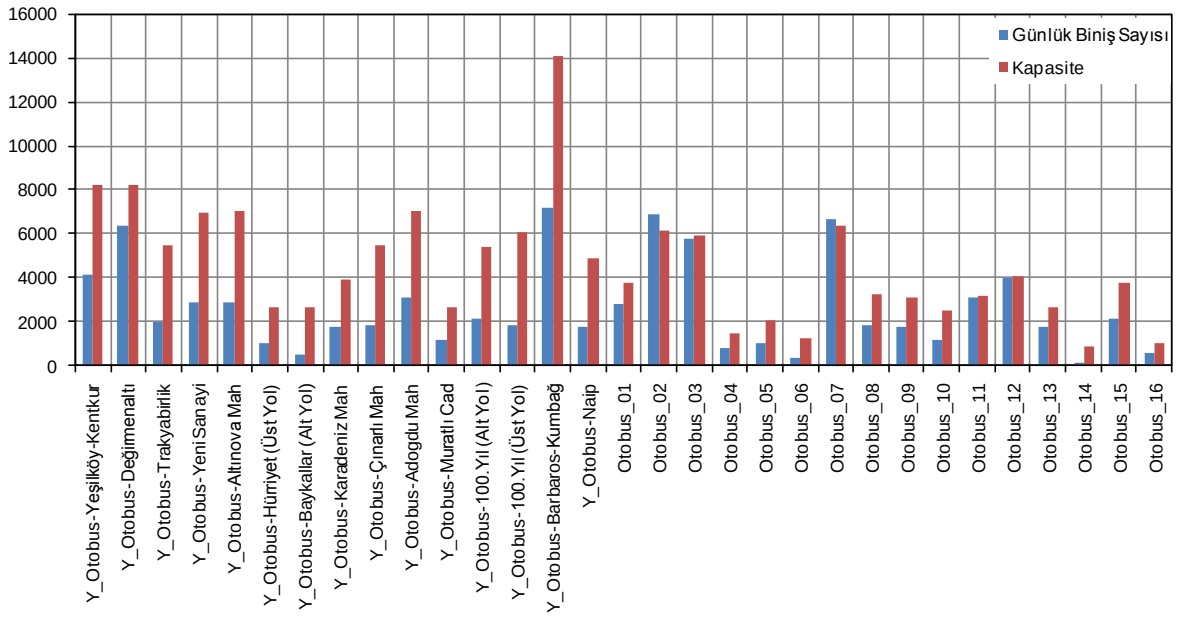
5.1.1.1. Dönüşüm Planı - I

Birinci dönüşüm planında, Süleymanpaşa merkezde taşımacılık yapan (10, 11, 18, 25, 33, 48, 49, 85 ve 115 nolu) kooperatiflere ait 228 adet minibüsün 2x1 oranıyla114 adet7 m'lik otobüse dönüştürülmesi durumu incelenmiştir. Hatlardaki ortalama sefer süreleri de dikkate alınarak 114 adet otobüsün tamamının hizmete sokulması durumunda ortaya çıkacak performans ve verim değerlerinin hesaplanabilmesi için gerekli parametreler VISUM yazılımıyla toplu taşıma ataması yapılarak elde edilmiştir. Elde edilen sonuçlar Tablo 5.5'te verilmektedir.

Tablo 5.5. Birinci dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri

Hat Adı	Günlük Sefer Sayısı	Servis-km	Yolcu-km	Günlük Biniş Sayısı	Kapasite
Y_Otobus-Yeşilköy-Kentkur	164	1932	9952	4169	8200
Y_Otobus-Değirmenaltı	164	3037	21673	6368	8200
Y_Otobus-Trakyabirlik	110	3964	4414	1969	5500
Y_Otobus-Yeni Sanayi	139	1986	4017	2884	6950
Y_Otobus-Altınova Mah	140	2445	5161	2857	7000
Y_Otobus-Hürriyet (Üst Yol)	53	423	1680	1003	2650
Y_Otobus-Baykallar (Alt Yol)	53	460	1074	532	2650
Y_Otobus-Karadeniz Mah	78	1420	3029	1745	3900
Y_Otobus-Çınarlı Mah	109	1270	1717	1863	5450
Y_Otobus-Adogdu Mah	140	1676	3775	3079	7000
Y_Otobus-Muratlı Cad	53	720	1891	1161	2650
Y_Otobus-100.Yıl (Alt Yol)	108	953	1988	2170	5400
Y_Otobus-100.Yıl (Üst Yol)	122	1150	2150	1825	6100
Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	281	8476	33110	7196	14050
Y_Otobus-Naip	98	3153	2883	1790	4900
Otobus_01	76	1335	8035	2790	3800
Otobus_02	123	2247	31789	6860	6150
Otobus_03	119	1647	16331	5789	5950
Otobus_04	30	465	1575	833	1500
Otobus_05	42	319	1334	1002	2100
Otobus_06	25	169	409	345	1250
Otobus_07	128	1654	13244	6683	6400
Otobus_08	65	896	3087	1835	3250
Otobus_09	62	784	1767	1797	3100
Otobus_10	51	730	1286	1202	2550
Otobus_11	63	1336	5540	3117	3150
Otobus_12	82	1326	10739	3998	4100
Otobus_13	54	754	4269	1790	2700
Otobus_14	18	551	361	179	900
Otobus_15	75	1275	4118	2133	3750
Otobus_16	20	566	2478	613	1000

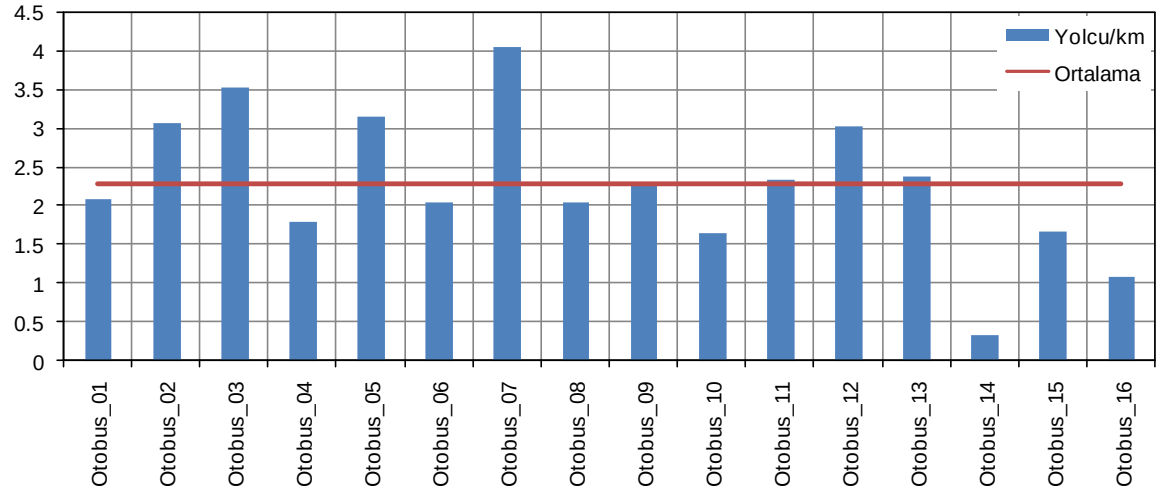
Tablo 5.5 incelendiğinde, dönüşüm yapılan yeni otobüs hatlarında sunulan günlük kapasitenin taşınan yolcu sayısı değerinden oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs hatlarında verimin istenilen düzeyin altında olması sonucunu beraberinde getirecektir. Talep kapasite arasındaki ilişki Şekil 5.8'de verilmektedir.



Şekil 5.8. Birinci dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri

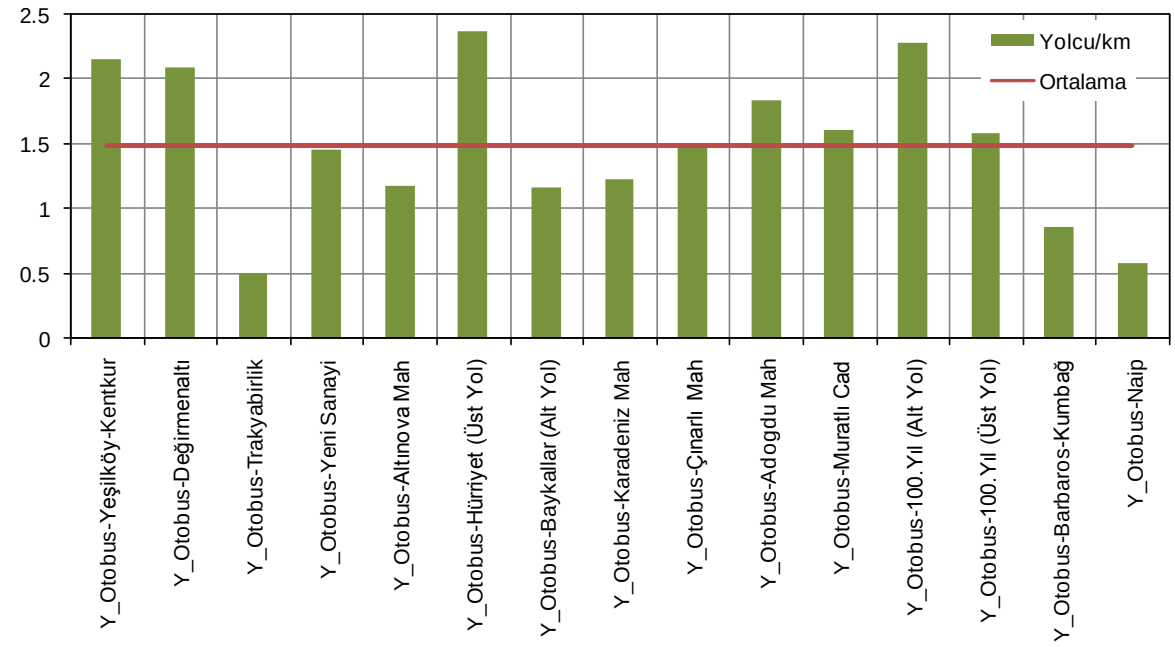
Şekil 5.8'den görüldüğü üzere, yeni otobüs hatlarında günlük talep, sunulan kapasitenin altında olup hatların verimliliği konusunda iyileştirmeler yapılabileceği değerlendirilmektedir.

Birinci dönüşüm planına ilişkin toplu taşıma atamasından elde edilen sonuçlar ışığında toplu taşıma hatlarının verimliliği kilometre başına taşınan yolcu sayısı ile ortaya konulmuştur. Süleymanpaşa ilçesindeki otobüs ve minibüs sistemlerinin verimliliği yolcu/km göstergesi ile değerlendirilmiş olup bu değerler sırasıyla Şekil 5.9 ve 5.10'da verilmiştir.



Şekil 5.9. Birinci dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Özel halk otobüsü sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 2.28 mertebesinde olduğu ve mevcut durumdaki 2.1 değerinin üzerine çıktığı görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs sisteminden mevcut özel halk otobüsü sistemine yaklaşık %7'lik yolcu kayması ile açıklanabilir. Bunun başlıca nedeni, 197 adet faal minibüsle verilen esnek taşımacılık hizmetinin (yüksek sefer sıklığı), taşıt sayısının azaltılmasından dolayı bir miktar daha düşük sıklıkla verilebileceğindendir. Ancak, kullanıcıların alışkanlıklarından dolayı bu kaymanın %7'nin altında olacağı değerlendirilebilir. Bununla birlikte mevcut duruma paralel olarak 14 ve 16 numaralı hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere taşımacılık yapması ve sefer sıklıklarının düşük olması nedeniyle verimsiz çalıştıkları değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, 2, 3, 5, 7, 12 ve 13 numaralı hatlardaki yolcu/km değerinin ortalamanın üzerinde olduğu görülmektedir. Hatlar içinde en yüksek verim değerine sahip olan 7 numaralı hat için bu değer mevcut durumda 3.91 iken birinci dönüşüm planı sonrasında yaklaşık 4.05 mertebesine yükselmektedir.



Şekil 5.10. Birinci dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Yeni otobüs sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 1.49 mertebesinde olduğu bulunmuştur. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus, söz konusu gösterge mevcut minibüs sistemi için 1.2 civarındadır. Dönüşüm sonrasında taşıt kapasitelerinin artması ve seferlerin seyrekleştirilmesi ile birlikte yeni hatlarda verimin yükseldiği görülmektedir. Ancak, özellikle merkezden Barbaros-Kumbağ, Trakyabirlik ve Naip mahallelerine taşımacılık yapan hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere taşımacılık yapması nedeniyle verimsiz çalıştıkları değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, Değirmenaltı, Yeşilköy-Kentkur, 100. Yıl, Hürriyet ve Aydoğdu mahallelerine taşımacılık yapılan hatlarda verimliliğin ortalamanın üzerinde olduğu dikkati çekmektedir. Birinci dönüşüm planı için sefer çizelgeleri Tablo 5.6'da verilmiştir.

Tablo 5.6. Birinci dönüşüm planı için sefer çizelgeleri

Hat adı	**Y_Otobus_Barbaros_Kumbağ**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:10:00	20:15:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:50:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	10 dk	2 dk 50 s	10 dk	15 dk		
Sefer Sayısı	6	255	6	12	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_Değirmenaltı**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	5 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	145	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Trakyabirlik					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15dk	8 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	91	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Yeşilköy_Kentkur					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	5 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	145	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_100.Yıl (Alt Yol)							
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:54:00	19:00:00	19:18:00	19:36:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	18 dk	8 dk			24 dk			
Sefer Sayısı	4	91	1	1	8	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_100.Yıl (Üst Yol)					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	7 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	103	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Naip								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:00:00	20:18:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	18:54:00	19:54:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				9 dk	18 dk	24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	81	4	7	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Yeni Sanayi								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:24:00	20:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:06:00	20:18:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				6 dk	18 dk	24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	123	4	6	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Altınova					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	6 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	121	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Baykallar (Alt Yol)				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Hürriyet (Üst Yol)				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Karadeniz								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk		24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	63	1	8	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Çınarlı								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	20:12:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				8 dk			24 dk		
Sefer Sayısı	1	1	1	94	1	1	8	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Aydoğdu										
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	20:18:00	20:42:00	21:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	20:18:00	20:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				6 dk					24 dk		
Sefer Sayısı	1	1	1	125	1	1	1	1	6	1	1

Hat adı	Y_Otobus_MuratlıCad				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

Birinci dönüşüm planına göre 228 adet M plakalı minibüsün 1/2 katsayısıyla 114 adet 7 m'lik otobüse dönüştürülmesi öngörülmüştür. Ancak burada dikkat edilmesi gereken bir husus, 18, 25, 33 ve 85 numaralı kooperatiflerdeki kayıtlı minibüs sayısının sırasıyla 15, 13, 15 ve 21 olduğudur. Söz konusu rakamlar 2'ye bölündüğünde tam sayı çıkmayacağından dolayı bu kooperatifler için gerekli otobüs sayısı, minibüs sayısının ikiye bölümüyle elde edilen rakamın bir üst tamsayıya yuvarlanması ile hesaplanmıştır. Dolayısıyla, söz konusu 4 kooperatif için dönüşüm katsayısı 2'nin bir miktar altında olacaktır. Bu durumda gerekli otobüs sayısı 116 olacaktır. Birinci dönüşüm planı için gerekli olan otobüs sayısı Tablo 5.7'de verilmiştir.

Tablo 5.7. Birinci dönüşüm planı için gerekli otobüs sayısı

Kooperatif No	Hat Adı	Mevcut Minibüs sayısı	Gerekli Otobüs sayısı
11	Y_Otobus -Yeşilköy-Kentkur Y_Otobus -Değirmenaltı Y_Otobus -Trakyabirlik	56	28
25	Y_Otobus -Yeni Sanayi	13	7
33	Y_Otobus -Altınova Mah	15	8
48	Y_Otobus -Hürriyet Mah (Üst Yol) Y_Otobus -Baykallar (Alt Yol)	8	4
49	Y_Otobus -Karadeniz Mah Y_Otobus -Çınarlı Mah	28	14
85	Y_Otobus -Aydoğdu Mah Y_Otobus -Muratlı Cad	21	11
115	Y_Otobus -100.Yıl Mah (Alt Yol) Y_Otobus -100.Yıl Mah (Üst Yol)	20	10
10	Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	52	26
18	Y_Otobus -Naip	15	8
		TOPLAM	**116**

Her iki sistem birlikte değerlendirildiğinde, yeni otobüs sistemine dönüşüm sonrasında hatların daha verimli işletilebileceği ortaya çıkmaktadır. Ancak, Şekil 5.8'de verilen talep/kapasite değerlendirmeleri ışığında yeni otobüs sisteminde sefer sıklıklarının bir miktar daha azaltılarak hatların daha verimli çalışması mümkün olabilecektir. Bu bağlamda ikinci dönüşüm planı incelenecektir.

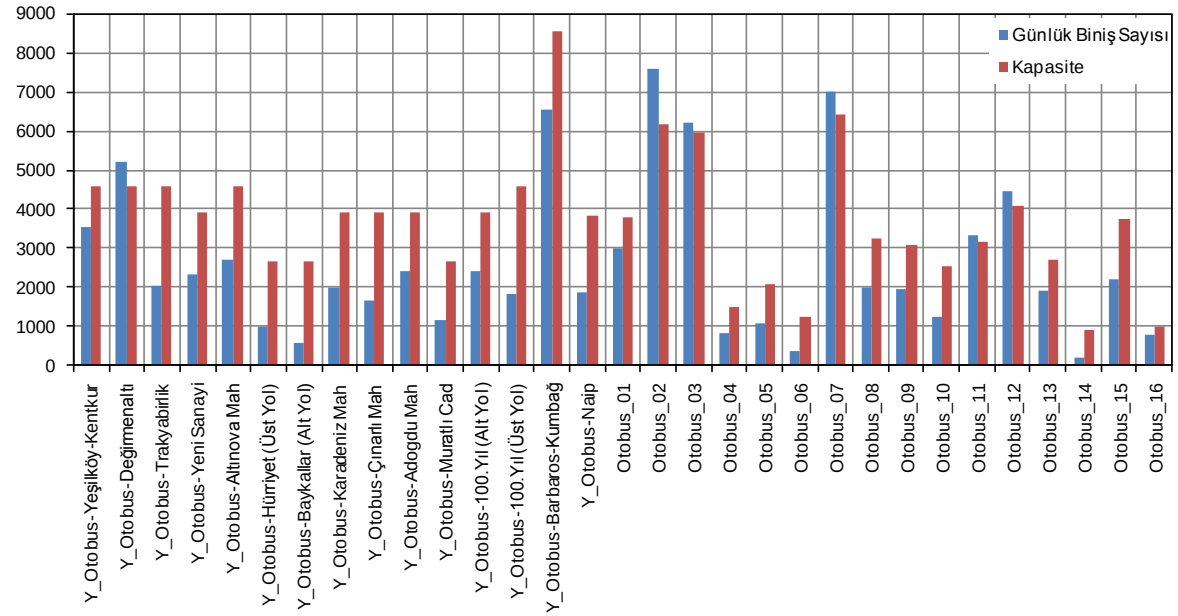
5.1.1.2. Dönüşüm Planı - II

İkinci dönüşüm planında, mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık 2 katına çıkarılmış ve minibüsler 7 m'lik otobüslere dönüştürülerek toplu taşıma ataması yapılmıştır.Elde edilen sonuçlar Tablo 5.8'de verilmektedir.

Tablo 5.8.İkinci dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri

Hat Adı	Günlük Sefer Sayısı	Servis-km	Yolcu-km	Günlük Biniş Sayısı	Kapasite
Y_Otobus-Yeşilköy-Kentkur	92	1084	8230	3543	4600
Y_Otobus-Değirmenaltı	92	1704	17703	5216	4600
Y_Otobus-Trakyabirlik	92	3315	4577	2037	4600
Y_Otobus-Yeni Sanayi	78	1114	3298	2353	3900
Y_Otobus-Altınova Mah	92	1607	4775	2722	4600
Y_Otobus-Hürriyet (Üst Yol)	53	423	1692	1016	2650
Y_Otobus-Baykallar (Alt Yol)	53	460	1157	567	2650
Y_Otobus-Karadeniz Mah	78	1420	3187	1982	3900
Y_Otobus-Çınarlı Mah	78	909	1499	1665	3900
Y_Otobus-Adogdu Mah	78	934	2946	2398	3900
Y_Otobus-Muratlı Cad	53	720	1900	1168	2650
Y_Otobus-100.Yıl (Alt Yol)	78	688	2188	2409	3900
Y_Otobus-100.Yıl (Üst Yol)	92	867	2099	1851	4600
Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	171	5158	31869	6534	8550
Y_Otobus-Naip	77	2477	3148	1862	3850
Otobus_01	76	1335	8535	3009	3800
Otobus_02	123	2247	34620	7565	6150
Otobus_03	119	1647	17259	6222	5950
Otobus_04	30	465	1582	846	1500
Otobus_05	42	319	1427	1084	2100
Otobus_06	25	169	455	378	1250
Otobus_07	128	1654	13864	6991	6400
Otobus_08	65	896	3315	1985	3250
Otobus_09	62	784	1959	1956	3100
Otobus_10	51	730	1344	1253	2550
Otobus_11	63	1336	6198	3349	3150
Otobus_12	82	1326	11627	4452	4100
Otobus_13	54	754	4534	1929	2700
Otobus_14	18	551	433	211	900
Otobus_15	75	1275	4197	2192	3750
Otobus_16	20	566	2846	806	1000

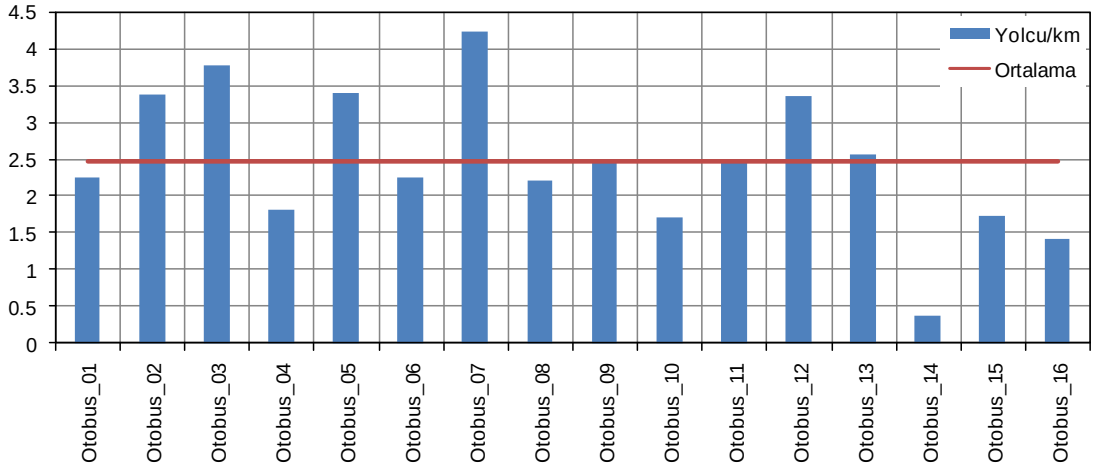
Tablo 5.8 incelendiğinde, dönüşüm yapılan yeni otobüs hatlarında sunulan günlük kapasitenin taşınan yolcu sayısı değerinden oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs hatlarında verimin istenilen düzeyin altında olması sonucunu beraberinde getirecektir. Talep kapasite arasındaki ilişki Şekil 5.11'de verilmektedir.



Şekil 5.11.İkinci dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri

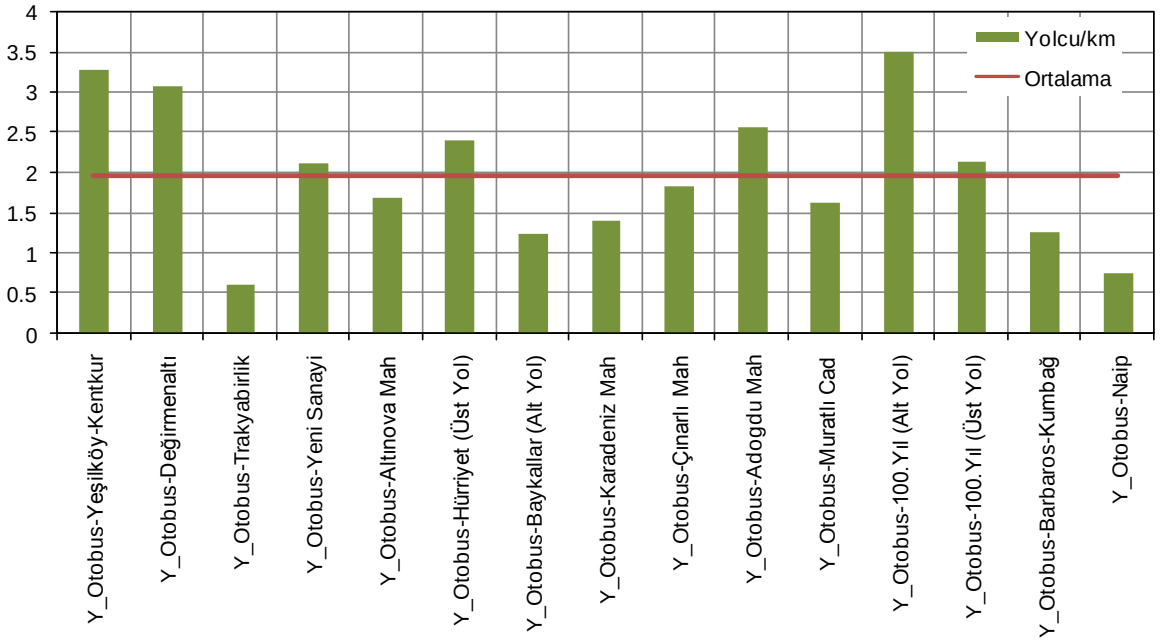
Şekil 5.11'den görüldüğü üzere, yeni otobüs hatlarında günlük talep, sunulan kapasitenin altında olup hatların verimliliği konusunda iyileştirmeler yapılabileceği değerlendirilmektedir.

İkinci dönüşüm planına ilişkin toplu taşıma atamasından elde edilen sonuçlar ışığında toplu taşıma hatlarının verimliliğikilometre başına taşınan yolcu sayısı ile ortaya konulmuştur. Süleymanpaşa ilçesindeki otobüs ve minibüs sistemlerinin verimliliği yolcu/km göstergesi ile değerlendirilmiş olup bu değerler sırasıyla Şekil 5.12 ve 5.13'te verilmiştir.



Şekil 5.12.İkinci dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Özel halk otobüsü sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 2.47 mertebesinde olduğu, dolayısıyla mevcut durumdaki 2.1 ve birinci dönüşüm planındaki 2.28 değerlerinin üzerine çıktığı görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs sisteminden mevcut özel halk otobüsü sistemine yaklaşık %14'lük yolcu kayması ile açıklanabilir. Bunun başlıca nedeni, yüksek sefer sıklığı ile çalışan minibüs sistemi yerine yaklaşık 2 kat seyrek çalışacak olan yeni otobüs sisteminin bir miktar yolculuk talebi kaybetmesidir. Bununla birlikte mevcut duruma paralel olarak 14 ve 16 numaralı hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere taşımacılık yapması ve sefer sıklıklarının düşük olması nedeniyle verimsiz çalıştıkları değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, 2, 3, 5, 7, 12 ve 13 numaralı hatlardaki yolcu/km değerinin ortalamanın üzerinde olduğu görülmektedir. Hatlar içinde en yüksek verim değerine sahip olan 7 numaralı hat için bu değer mevcut durumda 3.91 iken ikinci dönüşüm planı sonrasında yaklaşık 4.2 mertebesine yükselmektedir.



Şekil 5.13.İkinci dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Yeni otobüs sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 1.96 mertebesinde olduğu bulunmuştur. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus, söz konusu gösterge, minibüs sistemi için 1.2 ve birinci dönüşü planı sonrası yeni otobüs sitemi için 1.49 civarındadır. Dönüşüm sonrasında taşıt kapasitelerinin artması ve seferlerin seyrekleştirilmesi ile birlikte yeni hatlarda verimin yükseldiği görülmektedir. Ancak, özellikle merkezden Barbaros-Kumbağ, Trakyabirlik ve Naip mahallelerine taşımacılık yapan hatlarda verimin oldukça düşük olduğu görülmektedir. Söz konusu hatların uzun mesafelere

taşımacılık yapması nedeniyle verimsiz çalıştıkları değerlendirilmektedir. Buna karşılık olarak, Değirmenaltı, Yeşilköy-Kentkur, 100. Yıl, Hürriyet ve Aydoğdu mahallelerine taşımacılık yapılan hatlarda verimliliğin ortalamanın üzerinde olduğu dikkati çekmektedir. İkinci dönüşüm planı için uygulanması gerekli sefer çizelgeleri Tablo 5.9'da verilmiştir.

Tablo 5.9.İkinci dönüşüm planı için sefer çizelgeleri

Hat adı	**Y_Otobus_Barbaros_Kumbağ**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:10:00	20:15:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:50:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	10 dk	5 dk	10 dk	15 dk		
Sefer Sayısı	6	145	6	12	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_Değirmenaltı**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	10 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	73	4	9	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_Trakyabirlik**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15dk	10dk	15dk	20dk		
Sefer Sayısı	4	73	4	9	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_Yeşilköy_Kentkur**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	10 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	73	4	9	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_100.Yıl (Alt Yol)**							
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:54:00	19:00:00	19:18:00	19:36:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	18 dk	12 dk			24 dk			
Sefer Sayısı	4	61	1	1	8	1	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_100.Yıl (Üst Yol)**					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15dk	10dk	15dk	20dk		
Sefer Sayısı	4	73	4	9	1	1

Hat adı	**Y_Otobus_Naip**								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:00:00	20:18:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	18:42:00	19:54:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk	18 dk	24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	60	4	7	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Yeni Sanayi								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:24:00	20:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:06:00	20:18:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk	18 dk	24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	62	4	6	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Altınova					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15 dk	10 dk	15 dk	20 dk		
Sefer Sayısı	4	73	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Baykallar (Alt Yol)				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Hürriyet (Üst Yol)				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Karadeniz								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	22:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk		24 dk			
Sefer Sayısı	1	1	1	63	1	8	1	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Çınarlı								
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	20:12:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk			24 dk		
Sefer Sayısı	1	1	1	63	1	1	8	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Aydoğdu										
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:18:00	06:36:00	06:54:00	19:36:00	19:54:00	20:18:00	20:42:00	21:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:18:00	06:36:00	19:18:00	19:36:00	19:54:00	20:18:00	20:42:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı				12 dk					24 dk		
Sefer Sayısı	1	1	1	63	1	1	1	1	6	1	1

Hat adı	Y_Otobus_MuratlıCad				
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	23:00:00	23:30:00	00:00:00
Sefer Aralığı			20 dk		
Sefer Sayısı	1	1	49	1	1

İkinci dönüşüm planındaki sefer çizelgelerinin uygulanabilmesi için gerekli olan minimum otobüs sayısı Tablo 5.10'da verilmiştir.

Tablo 5.10.İkinci dönüşüm planı için gerekli minimum otobüs sayısı

Hat Adı	Aktif Minibüs sayısı	Gerekli Otobüs sayısı	Tur süresi (dk)
Y_Otobus -Yeşilköy-Kentkur	14	5	40-45
Y_Otobus -Değirmenaltı	14	5	45-50
Y_Otobus -Trakyabirlik	14	8	65-75
Y_Otobus -Yeni Sanayi	13	4	40-45
Y_Otobus -Altınova Mah	15	5	45-50
Y_Otobus -Hürriyet Mah (Üst Yol)	4	2	30-35
Y_Otobus -Baykallar (Alt Yol)	4	2	30-35
Y_Otobus -Karadeniz Mah	15	8	75-85
Y_Otobus -Çınarlı Mah	13	5	50-60
Y_Otobus -Aydoğdu Mah	14	4	40-45
Y_Otobus -Muratlı Cad	7	4	65-75
Y_Otobus -100.Yıl Mah (Alt Yol)	10	4	30-40
Y_Otobus -100.Yıl Mah (Üst Yol)	10	4	30-35
Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	35	15	70-75
Y_Otobus -Naip	15	6	70-75
	TOPLAM	**81**	

Her iki sistem birlikte değerlendirildiğinde, ikinci dönüşüm planı sonrasında hatların daha verimli işletilebileceği ortaya çıkmaktadır. Ancak, Şekil 5.11'de verilen talep/kapasite değerlendirmeleri ışığında, sefer sıklıklarının bir miktar daha azaltılarak hatların daha verimli çalışması mümkün olabilecektir. Bu bağlamda üçüncü dönüşüm planı incelenecektir.

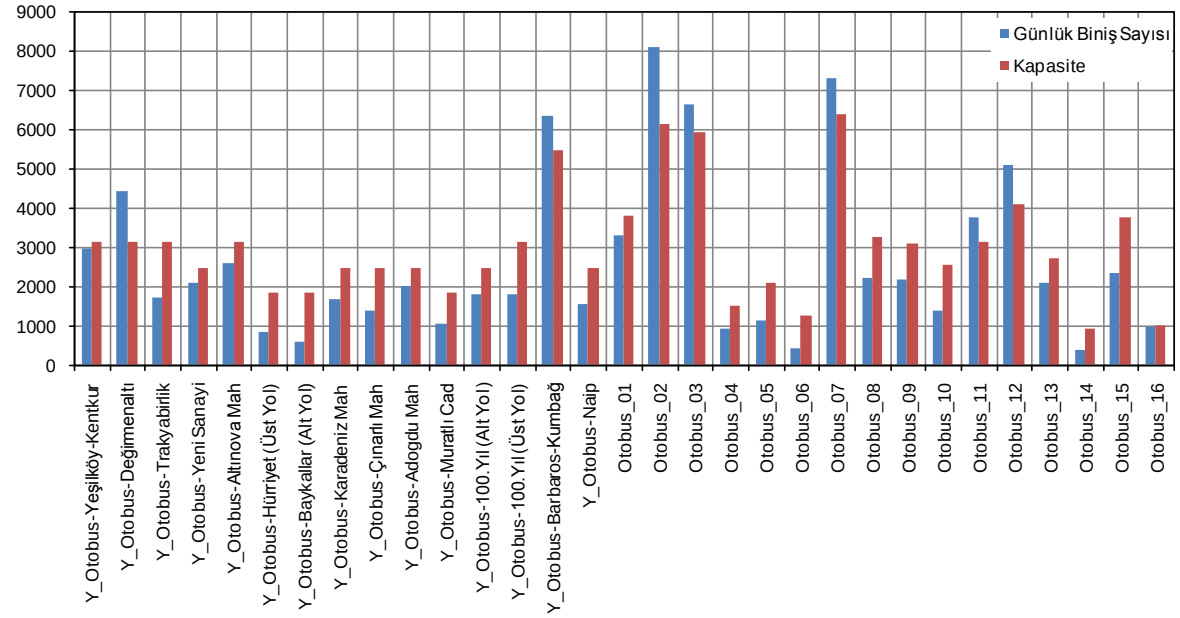
5.1.1.3. Dönüşüm Planı - III

Üçüncü dönüşüm planında, minibüsler 7 m'lik otobüslere dönüştürülmüş ve sefer sıklıkları yaklaşık 3 katına çıkarılarak toplu taşıma ataması yapılmıştır. Elde edilen sonuçlar Tablo 5.11'de verilmektedir.

Tablo 5.11.Üçüncü dönüşüm planı için hesaplanan performans göstergeleri

Hat Adı	Günlük Sefer Sayısı	Servis-km	Yolcu-km	Günlük Biniş Sayısı	Kapasite
Y_Otobus-Yeşilköy-Kentkur	63	742	6321	2971	3150
Y_Otobus-Değirmenaltı	63	1167	14530	4435	3150
Y_Otobus-Trakyabirlik	63	2270	3963	1732	3150
Y_Otobus-Yeni Sanayi	49	700	2916	2101	2450
Y_Otobus-Altınova Mah	63	1100	4464	2603	3150
Y_Otobus-Hürriyet (Üst Yol)	37	295	1311	839	1850
Y_Otobus-Baykallar (Alt Yol)	37	321	1295	577	1850
Y_Otobus-Karadeniz Mah	49	892	2597	1669	2450
Y_Otobus-Çınarlı Mah	49	571	1199	1392	2450
Y_Otobus-Adogdu Mah	49	587	2417	2012	2450
Y_Otobus-Muratlı Cad	37	502	1731	1051	1850
Y_Otobus-100.Yıl (Alt Yol)	49	432	1631	1781	2450
Y_Otobus-100.Yıl (Üst Yol)	63	594	1946	1811	3150
Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	110	3318	31062	6361	5500
Y_Otobus-Naip	49	1576	2447	1558	2450
Otobus_01	76	1335	9220	3300	3800
Otobus_02	123	2247	36611	8121	6150
Otobus_03	119	1647	18193	6663	5950
Otobus_04	30	465	1731	923	1500
Otobus_05	42	319	1489	1146	2100
Otobus_06	25	169	528	425	1250
Otobus_07	128	1654	14554	7332	6400
Otobus_08	65	896	3679	2205	3250
Otobus_09	62	784	2167	2164	3100
Otobus_10	51	730	1457	1370	2550
Otobus_11	63	1336	7238	3751	3150
Otobus_12	82	1326	13089	5100	4100
Otobus_13	54	754	4844	2080	2700
Otobus_14	18	551	790	361	900
Otobus_15	75	1275	4445	2329	3750
Otobus_16	20	566	3056	973	1000

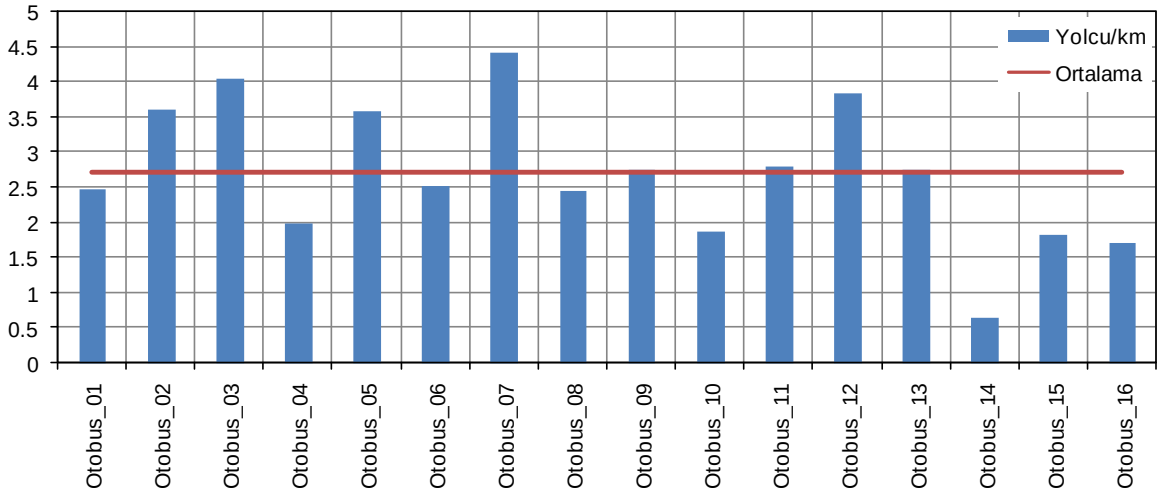
Tablo 5.11 incelendiğinde, dönüşüm yapılan yeni otobüs hatlarında sunulan günlük kapasitenin taşınan yolcu sayısı ile dengeli olduğu görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs hatlarında verimin birinci ve ikinci dönüşüm planına göre daha yüksek olacağı sonucunu beraberinde getirmektedir. Talep kapasite arasındaki ilişki Şekil 5.14'te verilmektedir.



Şekil 5.14.Üçüncü dönüşüm planı için günlük talep ve kapasite değerleri

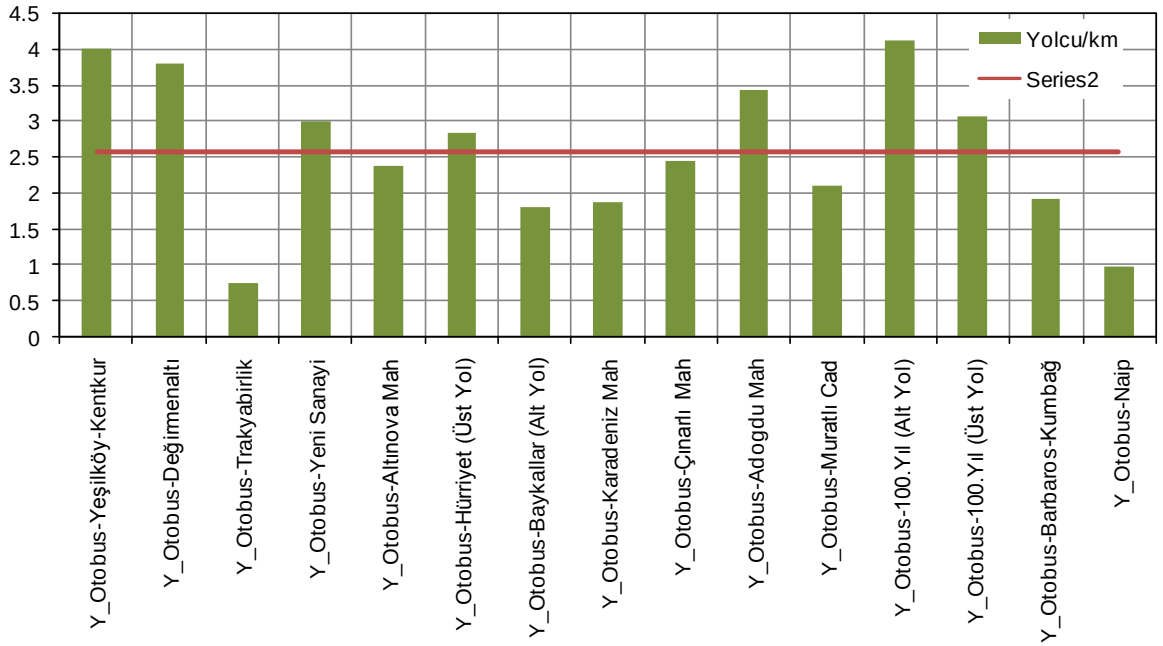
Şekil 5.14'ten görüldüğü üzere, yeni otobüs hatlarında günlük talep, sunulan kapasiteye yakın olup hatlarda birinci ve ikinci dönüşüm planına göre daha verimli işletme koşulları ortaya çıkacaktır.

Üçüncü dönüşüm planına ilişkin toplu taşıma atamasından elde edilen sonuçlar ışığında toplu taşıma hatlarının verimliliği kilometre başına taşınan yolcu sayısı ile ortaya konulmuştur. Hesaplanan yolcu/km değerleri sırasıyla Şekil 5.15 ve 5.16'da verilmiştir.



Şekil 5.15. Üçüncü dönüşüm planı sonrası özel halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Özel halk otobüsü sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 2.71 mertebesinde olduğu ve mevcut durumdaki 2.1, birinci dönüşüm planındaki 2.28ve ikinci dönüşüm planı sonucundaki 2.47 değerlerinin üzerine çıktığı görülmektedir. Bu durum, yeni otobüs sisteminden mevcut özel halk otobüsü sistemine mevcut duruma göre yaklaşık %23, birinci dönüşüm planına göre yaklaşık %15 ve ikinci dönüşüm planına göre yaklaşık %10'luk yolcu kayması ile açıklanabilir.



Şekil 5.16. Üçüncü dönüşüm planı sonrası yeni halk otobüs sistemi için yolcu/km değerleri

Yeni otobüs sistemi için yapılan hesaplamalar sonucunda ortalama yolcu/km değerinin 2.57 mertebesinde olduğu bulunmuştur. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus, söz konusu gösterge mevcut minibüs sistemi için 1.2, birinci dönüşüm planı sonrası yeni otobüs sistemi için 1.49 ve ikinci dönüşüm planı sonrası yeni otobüs sistemi için 1.96 civarındadır. Dönüşüm sonrasında taşıt kapasitelerinin artması ve seferlerin seyrekleştirilmesi ile birlikte yeni hatlarda verimin yükseldiği görülmektedir. Üçüncü dönüşüm planı için uygulanması gerekli sefer çizelgeleri Tablo 5.12'de verilmiştir.

Tablo 5.12. Üçüncü dönüşüm planı için sefer çizelgeleri

Hat adı	Y_Otobus_Barbaros_Kumbağ					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	07:00:00	19:15:00	20:20:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Bitişi	06:45:00	19:00:00	20:00:00	23:00:00	23:30:00	24:00:00
Sefer Aralığı	15dk	8dk	15dk	20dk		
Sefer Sayısı	4	91	4	9	1	1

Hat adı	Y_Otobus_Değirmenaltı					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:40:00	07:00:00	19:20:00	19:40:00	20:00:00
Sefer Bitişi	06:20:00	06:40:00	19:00:00	19:20:00	19:40:00	24:00:00
Sefer Aralığı	20dk		15dk			30 dk
Sefer Sayısı	2	1	49	1	1	9

Hat adı	Y_Otobus_Trakyabirlik					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:40:00	07:00:00	19:20:00	19:40:00	20:00:00
Sefer Bitişi	06:20:00	06:40:00	19:00:00	19:20:00	19:40:00	24:00:00
Sefer Aralığı	20dk		15dk			30 dk
Sefer Sayısı	2	1	49	1	1	9

Hat adı	Y_Otobus_Yeşilköy_Kentkur					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:40:00	07:00:00	19:20:00	19:40:00	20:00:00
Sefer Bitişi	06:20:00	06:40:00	19:00:00	19:20:00	19:40:00	24:00:00
Sefer Aralığı	20dk		15dk			30 dk
Sefer Sayısı	2	1	49	1	1	9

Hat adı	Y_Otobus_100.Yıl (Alt Yol)			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

Hat adı	Y_Otobus_100.Yıl (Üst Yol)					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:40:00	07:00:00	19:20:00	19:40:00	20:00:00
Sefer Bitişi	06:20:00	06:40:00	19:00:00	19:20:00	19:40:00	24:00:00
Sefer Aralığı	20dk		15dk			30 dk
Sefer Sayısı	2	1	49	1	1	9

Hat adı	Y_Otobus_Naip			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

Hat adı	Y_Otobus_Yeni Sanayi			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

Hat adı	Y_Otobus_Altınova					
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:40:00	07:00:00	19:20:00	19:40:00	20:00:00
Sefer Bitişi	06:20:00	06:40:00	19:00:00	19:20:00	19:40:00	24:00:00
Sefer Aralığı	20dk		15dk			30 dk
Sefer Sayısı	2	1	49	1	1	9

Hat adı	Y_Otobus_Baykallar (Alt Yol)
Sefer Başlangıcı	06:00:00
Sefer Bitişi	24:00:00
Sefer Aralığı	30 dk
Sefer Sayısı	37

Hat adı	Y_Otobus_Hürriyet (Üst Yol)
Sefer Başlangıcı	06:00:00
Sefer Bitişi	24:00:00
Sefer Aralığı	30 dk
Sefer Sayısı	37

Hat adı	Y_Otobus_Karadeniz			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

Hat adı	Y_Otobus_Çınarlı			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

Hat adı	Y_Otobus_Aydoğdu			
Sefer Başlangıcı	06:00:00	06:30:00	07:00:00	19:30:00
Sefer Bitişi	06:00:00	06:30:00	19:00:00	24:00:00
Sefer Aralığı			20dk	30 dk
Sefer Sayısı	1	1	37	10

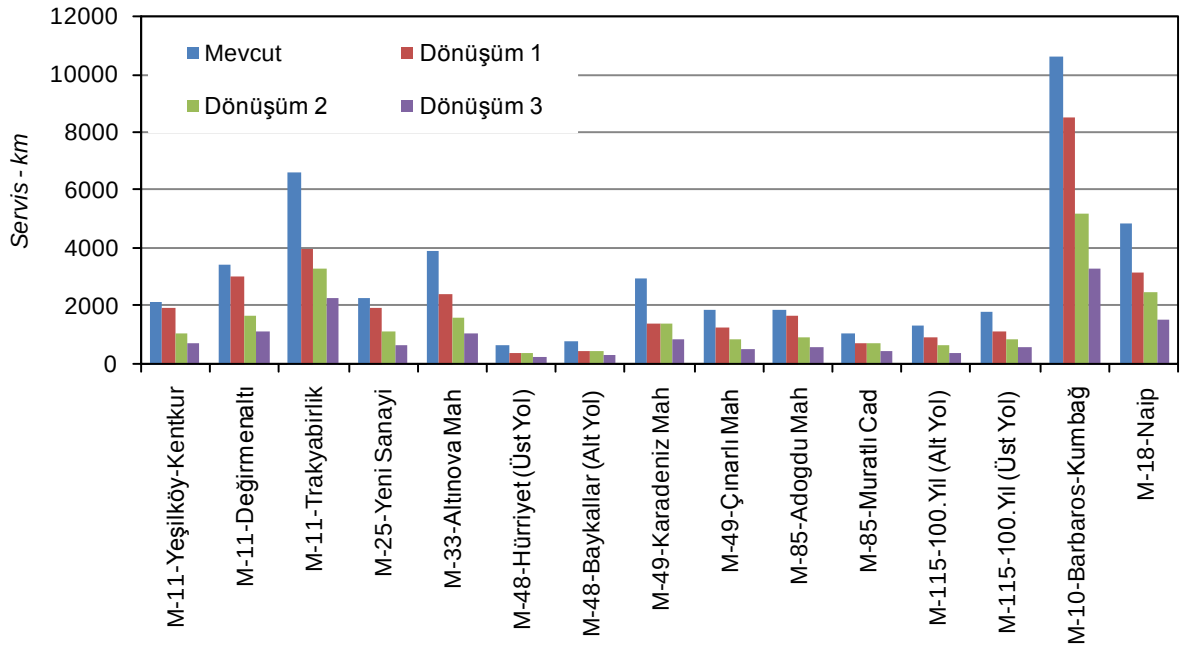
Hat adı	Y_Otobus_MuratlıCad
Sefer Başlangıcı	06:00:00
Sefer Bitişi	24:00:00
Sefer Aralığı	30 dk
Sefer Sayısı	37

Üçüncü dönüşüm planındaki sefer çizelgelerinin uygulanabilmesi için gerekli olan minimum otobüs sayısı Tablo 5.13'te verilmiştir.

Tablo 5.13.Üçüncü dönüşüm planı için gerekli minimum otobüs sayısı

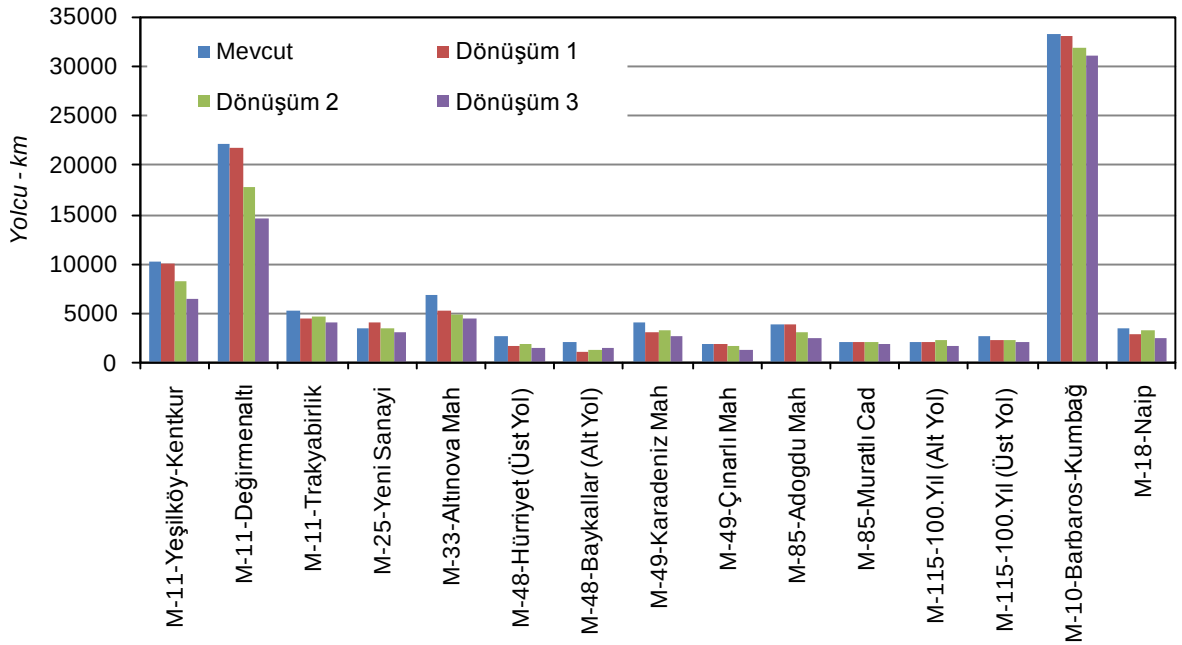
Hat Adı	Aktif Minibüs sayısı	Gerekli Otobüs sayısı	Tur süresi (dk)
Y_Otobus -Yeşilköy-Kentkur	14	3	40-45
Y_Otobus -Değirmenaltı	14	4	45-50
Y_Otobus -Trakyabirlik	14	5	65-75
Y_Otobus -Yeni Sanayi	13	3	40-45
Y_Otobus -Altınova Mah	15	4	45-50
Y_Otobus -Hürriyet Mah (Üst Yol)	4	2	30-35
Y_Otobus -Baykallar (Alt Yol)	4	2	30-35
Y_Otobus -Karadeniz Mah	15	5	75-85
Y_Otobus -Çınarlı Mah	13	3	50-60
Y_Otobus -Aydoğdu Mah	14	3	40-45
Y_Otobus -Muratlı Cad	7	3	65-75
Y_Otobus -100.Yıl Mah (Alt Yol)	10	2	30-40
Y_Otobus -100.Yıl Mah (Üst Yol)	10	3	30-35
Y_Otobus-Barbaros-Kumbağ	35	10	70-75
Y_Otobus -Naip	15	4	70-75
	TOPLAM	**56**	

Her iki sistem birlikte değerlendirildiğinde, üçüncü dönüşüm planı sonrasında mevcut otobüs sisteminde yolcu/km değeri 2.71, yeni otobüs sisteminde bu değer 2.57 mertebesinde olmaktadır. İki sistemin birbirine yakın verimlilik seviyesinde çalışacağı değerlendirilmektedir. Mevcut durum ile yukarıda verilen üç dönüşüm planının karşılaştırılması, servis-km ve yolcu-km parametreleri ile gerçekleştirilmiştir. Şekil 5.17'de mevcut durum ve dönüşüm planları için servis-km grafiği verilmiştir.



Şekil 5.17. Mevcut durum ve dönüşüm planları için servis-km değerleri

Şekil 5.17'den görüldüğü üzere en düşük servis-km değerleri üçüncü dönüşüm planı için ortaya çıkmaktadır. Mevcut durumda minibüs hatlarında günlük yaklaşık 46100 km'lik servis yapılmakta iken bu değer birinci dönüşüm planı için 33000 km'ye,ikinci dönüşü planı için 22900 km'ye, üçüncü dönüşüm planı için ise yaklaşık 15100 km'ye düşmektedir. Mevcut duruma göre üçüncü dönüşüm planı değerlendirildiğinde, günlük yaklaşık 31000 km'lik servis azalması oluşacak olup, bu değer hem kent trafiğinde toplu taşıma araçlarından kaynaklanan sıkışıklığın azalması açısından hem de söz konusu hatlardaki yakıt tüketiminin ekonomik ve çevresel dezavantajları açısından önemli bir iyileşme olarak kabul edilebilir. Hatlarda taşınan yolcuların, güzergahlar üzerindeki toplam seyahat mesafelerini gösteren yolcu-km değerleri Şekil 5.18'de verilmektedir.



Şekil 5.18. Mevcut durum ve dönüşüm planları için yolcu-km değerleri

Şekil 5.18'den görüldüğü üzere, dönüşüm planları sonrasında mevcut duruma göre yolcu-km değerlerinde çok büyük farklılıklar oluşmamaktadır. Mevcut durumda minibüs hatlarında yaklaşık 105100 km olan yolcu-km değeri, birinci dönşüm planı için 95600 km, ikinci dönüşüm planı için 90300 km, üçüncü dönüşü planı için yaklaşık 79800 km mertebesindedir. Buradan da anlaşılacağı üzere, üçüncü dönüşü planının uygulanması durumunda, servis-km değerinde mevcut duruma göre %67'lik, yolcu-km değerinde yaklaşık %24'lük bir azalma olacağı değerlendirilmektedir.

Toplu taşıma araçlarının gün içinde kent trafiğine getirdiği yükün, üçüncü dönüşüm planının uygulanması durumunda nasıl değişeceğinin incelenmesi için kent yollarındaki toplu taşıma servis sayıları Şekil 5.19a ve 5.19b'de verilmiştir.



Şekil 5.19a. Mevcut durumda ilçe yollarındaki toplu taşıma servis sayısı



Şekil 5.19b.Üçüncü dönüşüm planı için ilçe yollarındaki toplu taşıma servis sayısı

Şekil 5.19a ve 5.19b'de gün boyunca yollardaki iki yön toplamı olmak üzere toplu taşıma servis sayıları görülmektedir. Sonuç olarak, toplu taşıma araç hareketliliğinin yoğun olarak

gözlemlendiği yol kesimlerinde ikinci dönüşüm planının uygulanması durumunda trafikte bir rahatlama oluşacağı değerlendirilmektedir.

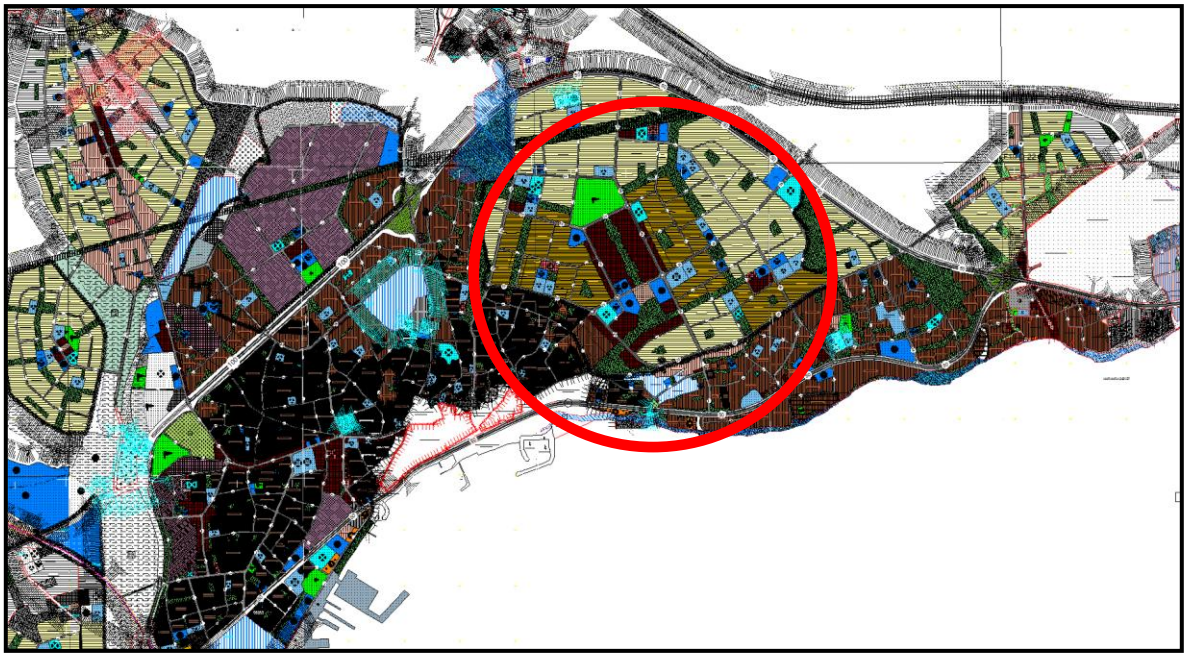
5.1.2. Uzun Vade Çözüm Önerileri

Süleymanpaşa'daki toplu taşıma servislerinin tek bir sistem altında değerlendirilmesi ve kentin gelişim bölgelerini de dikkate alan bir toplu taşıma ağ tasarımı yapılması önem arz etmektedir. 2012 yılında tamamlanan Tekirdağ Ulaşım Ana Planı'nda da önerildiği üzere kentte verimli, sürdürülebilir, toplu taşıma kullanımını teşvik edici, aktarma imkanları ile birlikte kentsel erişilebilirliğin üst düzeyde olacağı bir toplu taşıma ağını kurmak için 3 farklı hat tipinin kurgulanması uygun olacaktır. Bu kapsamda, TUMP'daki birinci, ikinci ve üçüncü kademe öneri hatlar incelenmiş olup, bu hatların bir kısmı revize edilmiştir. Proje kapsamında uzun vadede kentin toplu taşıma sistemi için23 otobüs hattı önerilmektedir. Söz konusu hatların oluşturulması ile ilgili olarak bu bölümde, gelecekte önemli üretim/çekim merkezleri haline gelecek olan Gündoğdu-Turgut ve Karadeniz mahallelerinin gelişim beklentileri açıklanmıştır.

5.1.2.1. Gündoğdu-Turgut mahallesi

1/5000 ölçekli nazım imar planı incelendiğinde Süleymanpaşa İlçesi için Gündoğdu-Turgut mahallesinin yeni kent merkezi olarak planlandığı ve iki temel bölgeye ayrıldığı görülmektedir. Kuzeyde yer alan gelişim bölgesi az yoğunluklu güneyde yer alan bölgenin ise sık yoğunluklu olarak planlandığı görülmektedir. Yeni kent merkezinde konut alanları ticaret ile bütünleşmiş olarak bulunmaktadır.

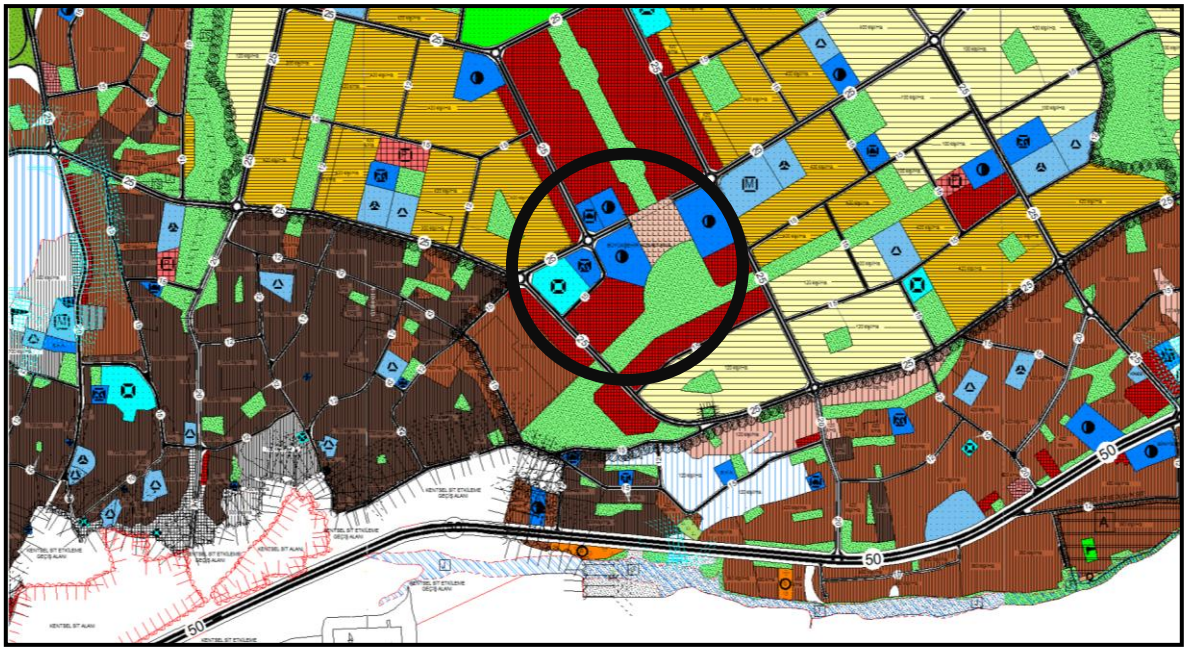
Konut alanları brüt yoğunluk bakımından incelendiğinde merkezden gelişme alanlarına doğru azalan bir yapı göstermektedir. Diğer bölgelerde düşük yoğunluklu konut alanları önerilmiştir. Merkezdeki konut dokusu incelendiğinde genelde konut ve ticaretin bir arada bulunduğu, alt katların ticaret, üst katların konut olarak kullanıldığı alanlar olarak görülmektedir. Taban alanı kullanımının yüksek olduğu bu dokuda parsel büyüklüğü düşük olup kat adetleri 3-4 arasında değişmektedir. Şekil 5.20'de yüksek yoğunluklu konut gelişme adaları gösterilmiştir.



Şekil 5.20. Yüksek yoğunluklu konut gelişme alanları

Plan genelinde toplam 5029 hektarlık alan üzerinde yapılan planlama çalışmasında 1912.85 hektarlık alan konut alanı olarak ayrılmış olup tüm proje alanı içinde % 38.03'lük bir paya sahiptir. Şekilde belirtilen bölgede önerilen konu alanı yoğunluğu 400 kişi/hektar ve 420 kişi/hektar arasında değişmektedir. Yüksek yoğunluklu bu bölge ortalama 96.5 hektar kentsel alan üzerine planlanmıştır. Böylece 96.5*400=38600kişinin bölgede ikamet etmesi düşünülmektedir. Toplu taşıma kullanımının yüksek olduğu Süleymanpaşa'da, merkezi iş alanlarının da bu bölgede yer alacağı dikkate alındığında, Gündoğdu-Turgut mahallesi tabanlı yaklaşık 15000 binişlik toplu taşıma talebinin oluşacağı değerlendirilmektedir.

Planla birlikte bölgede mevcut ticaret alanları geliştirilmiş ve yeni gelişme alanlarında alt merkezler oluşturulup günlük ihtiyaçların yürüme mesafesinde çözülmesi sağlanmıştır. Mevcut merkezin dışında yol bağlantılarıyla güçlendirilmiş, mevcut merkezle bütünleşen, her türlü donatının sağlandığı yeni bir merkez tasarlanmıştır. Hükümet binası ve belediye gibi idari fonksiyonların gelecekte buraya taşınması düşünülerek bu fonksiyonlarla bütünleşen ticari fonksiyonlar getirilmesi kararı alınmıştır. Büyükşehir Belediyesi beraberinde sadece belediyeye gelen talebi getirmeyecek bölgede farklı unsurları da birleştirmesi nedeniyle cazibe merkezi olacak ve günlük personel ve ziyaretçi talebine ek olarak bölgede daha fazla bir çekim oluşturacaktır. Belediyenin nazım imar planında belirlenen yeni yeri ve çevresindeki ticaret alanları Şekil 5.21'de gösterilmiştir.



Şekil 5.21. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin nazım imar planındaki yeri

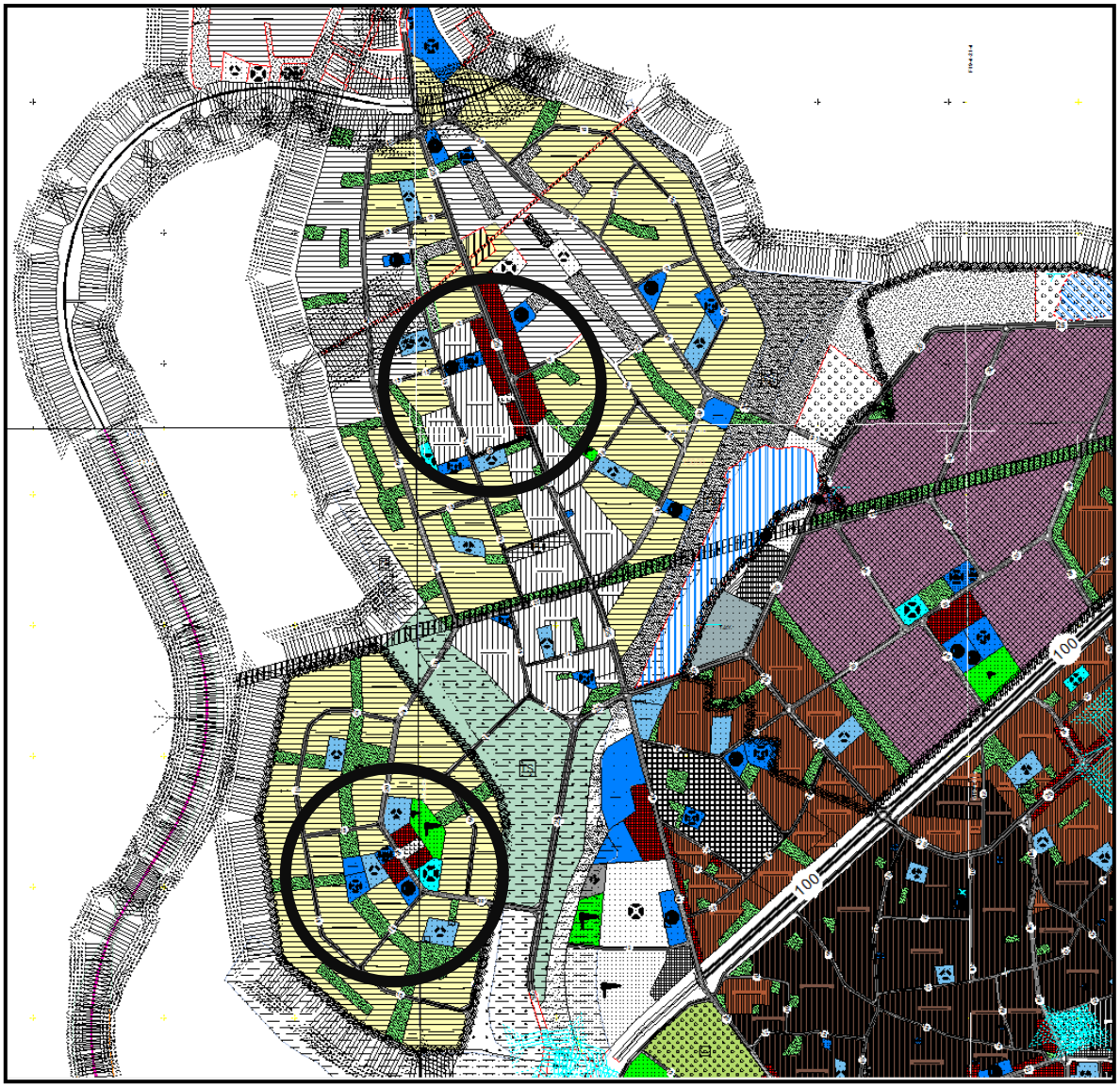
5.1.2.2. Karadeniz mahallesi

Süleymanpaşa İlçesi'nde yapılan 1/5000 ölçekli nazım imar planı incelendiğinde Karadeniz mahallesinin kentin çeperinde ve gelişme alanında kaldığı görülmektedir. Mahalle kentin kuzeybatısında yer almakta olup bölgede mahalleye hizmet vermesi planlanan merkezi ticaret bölgeleri dışında ticaret merkezleri planlanmamış ve ağırlıklı olarak konut türünün baskın olduğu görülmektedir. Şekil 5.22'de Karadeniz mahallesinin konumu görülmektedir.



Şekil 5.22. Karadeniz mahallesinin imar planındaki konumu

Karadeniz mahallesinin gelişme konut deseni 100 kişi/hektar olmak üzere seyrek olarak belirlenmiştir.Bölgede yer alan bütün adalar bu dokuda planlanmış ve ticari merkezler ile birlikte iki merkezli bir mahalle olarak planlanmıştır. Şekil 5.23'te mahalle merkezleri ve etrafındaki gelişme konut alanlarının konumu gösterilmektedir.



Şekil 5.23. Karadeniz mahallesi konut gelişim alanları ve ticaret merkezleri

Şekil 5.23'teki gelişim doğrultusunda bölgeye gelecekte oluşacak olan toplu taşıma talebinin karşılanması açısından hatların erişiminin sağlanması değerlendirilmelidir. Mahallenin batısında ortalama 60 hektar öneri konut alanı vardır. Bu durumda 60*100 hesabı ile gelecekte mahallenin batı bölgesine yerleşecek olan nüfusun ortalama 6000 kişi olacağı öngörülmektedir. Mahallenin kuzeyinde yer alan ve daha büyük olan merkezde yer alan konut gelişme alanı, içerisinde 150 kişi/hektar oranlı adalarında yer alması nedeniyle ortalama 200 hektar büyüklüğünde bir yeri kapsamaktadır.

5.1.2.3. Birinci kademe hatlar

TUMAP'da (2012) birinci kademe hatlar kentin kuzey, doğu ve batısında yer alan üretim/çekim merkezlerini birbirine bağlayan omurga hatlar olarak değerlendirilmiştir. Güneyde Marmara Denizi ile birleşen Süleymanpaşa ilçesi, kuzey, doğu ve batı yönlerine doğru gelişimini sürdürmekte olan bir yapıya sahiptir. Dolayısıyla, bu proje kapsamında da birinci kademe hatların söz konusu bölgeleri birbirine bağlayan güzergahlara sahip olmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir. Hat güzergahları değerlendirilirken TUMAP'da önerilen tek yön kararı da dikkate alınmıştır. Bu bağlamda, Hükümet Caddesi'nin doğu-batı yönünde tek yön olduğu, doğu yönünde ise Atatürk Bulvarı'nın (sahil yolu) kullanılacağı öngörülmüştür. Birinci kademe hatların güzergahlarında, hizmet verdikleri bölgelerin gelişimine bağlı ihtiyaçlara ve imar planında öngörülmeyen değişikliklere paralel olarak değişiklikler yapılabilir.

Oluşturulacak toplu taşıma hatları arasında aktarma yapılabilecek iki adet aktarma merkezi mevcut otogar (doğu aktarma merkezi) ve Ruşen Güneş sokağın üzerinden kaldırılması planlanan pazar yeri (batı aktarma merkezi) olarak dikkate alınmıştır. Aktarma merkezlerinin konumları Şekil 5.24'te verilmiştir.



Şekil 5.24. Aktarma merkezlerinin konumları

I. Altınova-NKÜ Ekspres Hattı

TUMAP'da, Altınova ile Namık Kemal Üniversitesi arasında çalışan iki adet birinci kademe hat planlanmıştır. Bu hatlardan ilki ekspres olarak Gazi Hasan Paşa Caddesi, Kumbağ Caddesi, Atatürk Bulvarı ve Fatih Sultan Mehmet Bulvarı boyunca çalıştırılacaktır. Hattın güzergahı Şekil 5.25'te verilmiştir.



Şekil 5.25. Altınova-NKÜ ekspres hattının güzergahı

II. Altınova-NKÜ Hattı

Namık Kemal Üniversitesi ile Altınova arasında çalışan diğer birinci kademe hat ise, ekspres hattan farklı olarak batı yönünde Fatih Sultan Mehmet Bulvarından Şehit Serkan Tuban Caddesine girerek Öğretmenler Caddesi ve Şehit Rüştü Ökeler Caddeleri üzerinden Baykallar kavşağına ulaşmaktadır. Tekrar bulvara inen hattın güzergahı, Cumhuriyet meydanından kent merkezine girmekte ve Hükümet Caddesi boyunca ilerleyerek Tekira AVM'nin önünden güney yönünde sahile inmektedir. Sonrasında Bağlar Sokak üzerinden Altınova Mahallesindeki varış noktasına ulaşmaktadır. Daha sonra Gazi Hasan Paşa Caddesi üzerinden Atatürk Bulvarına ulaşan hattın güzergahı dönüşte kent merkezine girmeden Hürriyet Mahallesinden geçerek başlangıç noktasına ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.26'da verilmiştir.



Şekil 5.26. Altınova-NKÜ hattının güzergahı

III. Lojistik Üs-Namık Kemal Üniversitesi Hattı

Kentin batısı ve doğusu arasındaki yolculuk talebini karşılamak ve çevre yolunun kuzeyinde kurulacak olan Lojistik üssü kent merkezine ve Namık Kemal Üniversitesi'ne bağlamak amacıyla planlanmıştır. Batı yönünde NKÜ kampüsünden başlayıp Fatih Sultan Mehmet Bulvarını takip ederek otogar kavşağından içeri girmekte ve Hükümet Caddesi üzerinden çevre yoluna çıkarak Lojistik Üst'te son bulmaktadır. Doğu yönünde ise Çevreyolu'ndan Hükümet Caddesi'ne girmekte, Tekira kavşağından güneye inerek Atatürk ve Fatih Sultan Mehmet Bulvarları üzerinden üniversiteye gitmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.27'de verilmiştir.



Şekil 5.27. Lojistik Üs-NKÜ hattının güzergahı

IV. Sanayi-Bölge Devlet Hastanesi Hattı

İki önemli çekim merkezi olan Sanayi ve Bölge Devlet Hastanesi'ni birbirine bağlayan bu hat ayrıca Muratlı Caddesi ve 100. Yıl Mahallesi'ne de hizmet etmektedir. Batı yönünde Muratlı Caddesi'nden güneye inen hat, Hükümet Caddesi üzerinden devam edip Uğur Mumcu Caddesi üzerinden 100. Yıl ve Sanayi'ye ulaşmaktadır. Doğu yönünde ise sanayiden başlayan hat Hükümet Caddesini takip ederek Tekira Kavşağından güneye doğru Ruşen Güneş Sokak üzerinden sahile inmekte, meydan kavşağından Hükümet Caddesi'ne ve oradan da Muratlı Caddesi'ne bağlanarak Bölge Devlet Hastanesi'ne ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.28'de verilmiştir.



Şekil 5.28. Sanayi-Bölge Devlet Hastanesi hattının güzergahı

V. Karadeniz Mahallesi-Otogar Hattı

Önceki bölümler de belirtildiği üzere gelecekte önemli bir yolculuk üretim/çekim merkezi haline gelecek olan Karadeniz Mahallesi ile kent merkezini bağlayan hatlardan birisidir. Batı yönünde Gündoğdu-Turgut Mahallesi ve Ördekli Dere Caddesini takip ederek Hükümet Caddesi ve Trabzon Caddesini takip ederek Karadeniz Mahallesi'ne uzanmaktadır. Doğu yönünde ise Karadeniz Mahallesi'nden başlayan hat aynı güzergah üzerinden Tekira Kavşağına ulaşmakta ve güneye inerek sahil yoluna bağlanmaktadır. Buradan Meydan Kavşağı üzerinden Gündoğdu-Turgut mahallesindeki güzergahını tamamlayarak başlangıç noktasına ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.29'da verilmiştir.



Şekil 5.29. Karadeniz Mahallesi-Otogar hattının güzergahı

VI. Altınova-Yeni Kent Merkezi Hattı

Bu hattın belirlenmesinde kentsel gelişimi devam eden Altınova Mahallesi ile Gündoğdu-Turgut Mahallesindeki yeni kent merkezini bağlamak hedeflenmiştir. Batı yönünde Köse İlyas Caddesi, Çiftlikönü ve Hükümet Caddesi'ni izleyerek Ruşen Güneş Sokak'tan sahile inmekte ve 100. Yıl kavşağından Barbaros Caddesi'ne ve Altınova mahallesinde ulaşmaktadır. Doğu yönünde ise Atatürk Bulvarı üzerinden Meydan Kavşağını kullanarak Köse İlyas Caddesine ulaşmakta ve başlangıç noktasına dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.30'da verilmiştir.



Şekil 5.30. Altınova-Yeni Kent Merkezi hattının güzergahı

VII. Karadeniz Mahallesi-TOKİ Hattı

Karadeniz Mahallesi ile kentin doğusunda yer alan TOKİ bölgesini merkeze ve birbirlerine bağlayan bir güzergaha sahiptir. Batı yönünde TOKİ'den başlayan hat Fatih Sultan Mehmet bulvarını takiben otogar kavşağından Hükümet caddesi güzergâhını izleyerek Karadeniz Mahallesi'nin D-555'in doğusunda kalan bölümüne bağlanmaktadır. Doğu yönünde ise benzer güzergahtan ilerlemekte ve Tekira Kavşağını kullanarak sahil yoluna bağlanmaktadır. Devamında Fatih Sultan Mehmet bulvarı üzerinden TOKİ bölgesine ulaşmaktadır. Hattın güzergahı her iki yönde de Tekirdağ Fatih Koleji bölgesine girmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.31'de verilmiştir.



Şekil 5.31. Karadeniz Mahallesi-TOKİ hattının güzergahı

5.1.2.4. İkinci kademe hatlar

İkinci kademe hatlar, kent merkezi ile çevre yerleşimlerin bağlantısını sağlamak amacıyla teşkil edilmiştir. Bu hatların ortak noktası merkez etrafında ring yaparak başladıkları noktaya geri dönmeleridir. Ayrıca bu ringi tamamlayan hatlar, kentin batısında Ruşen Güneş Sokak üzerinde yapılması planlanan aktarma merkezine uğrayacaklardır. İkinci kademe hatların planlanması ve değerlendirilmesinde TUMAP'daki öneriler de dikkate alınarak 9 adet hat önerilmiştir. İkinci kademe hatların güzergahlarında, hizmet verdikleri bölgelerin gelişimine bağlı ihtiyaçlara ve imar planında öngörülmeyen değişikliklere paralel olarak değişiklikler yapılabilir.

I. Merkez-Değirmenaltı Mahallesi Hattı

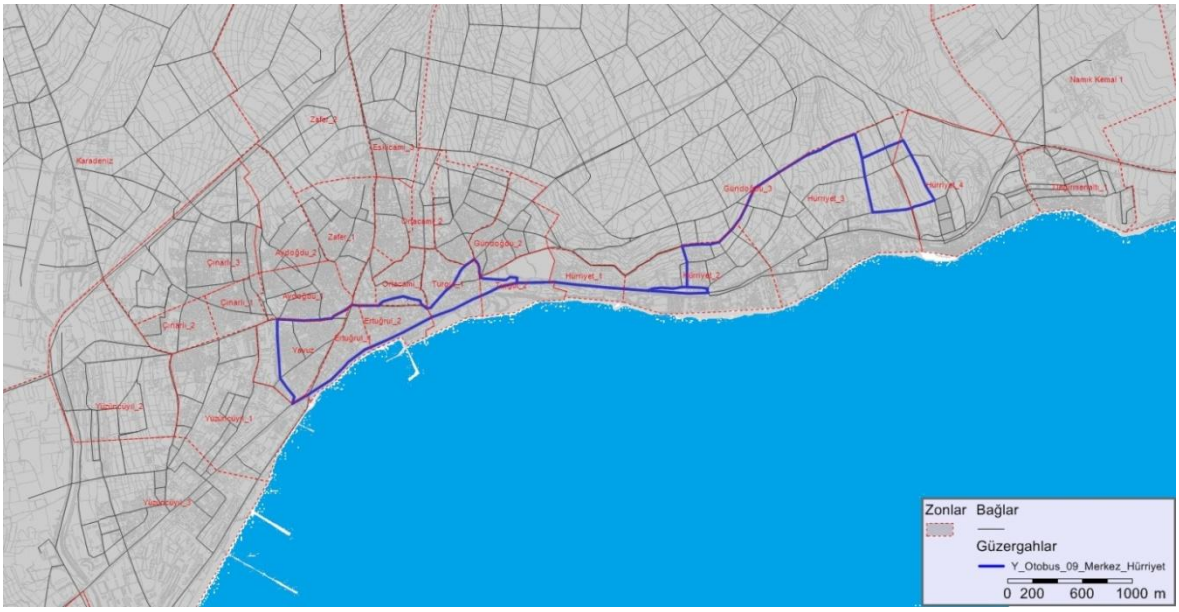
NKÜ kampüsünden başlayıp Değirmenaltı mahallesine girmekte, sonrasında Fatih Sultan Mehmet Bulvarını takiben otogar kavşağı ve Hükümet caddesi üzerinden Tekira kavşağına ulaşmaktadır. Batı aktarma merkezinden geçip Ruşen Güneş sokak üzerinden sahile bağlanan güzergah, Fatih Sultan Mehmet bulvarı ve Değirmenaltı mahallesini kat ederek başlangıç noktasına dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.32'de verilmiştir.



Şekil 5.32. Merkez-Değirmenaltı Mahallesihattının güzergahı

II. Merkez-Hürriyet Mahallesi Hattı

Mevcutta da önemli bir çekim merkezi olan Kentkur bölgesinden başlayıp Baykallar kavşağından bulvara inip Hükümet Caddesi üzerinden Tekira kavşağına ulaşmakta, buradan güneye inerek, merkez etrafında ringini tamamlayarak başlangıç noktasına geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.33'de verilmiştir.



Şekil 5.33. Merkez-Hürriyet Mahallesihattının güzergahı

III. Merkez-100. Yıl Mahallesi Hattı

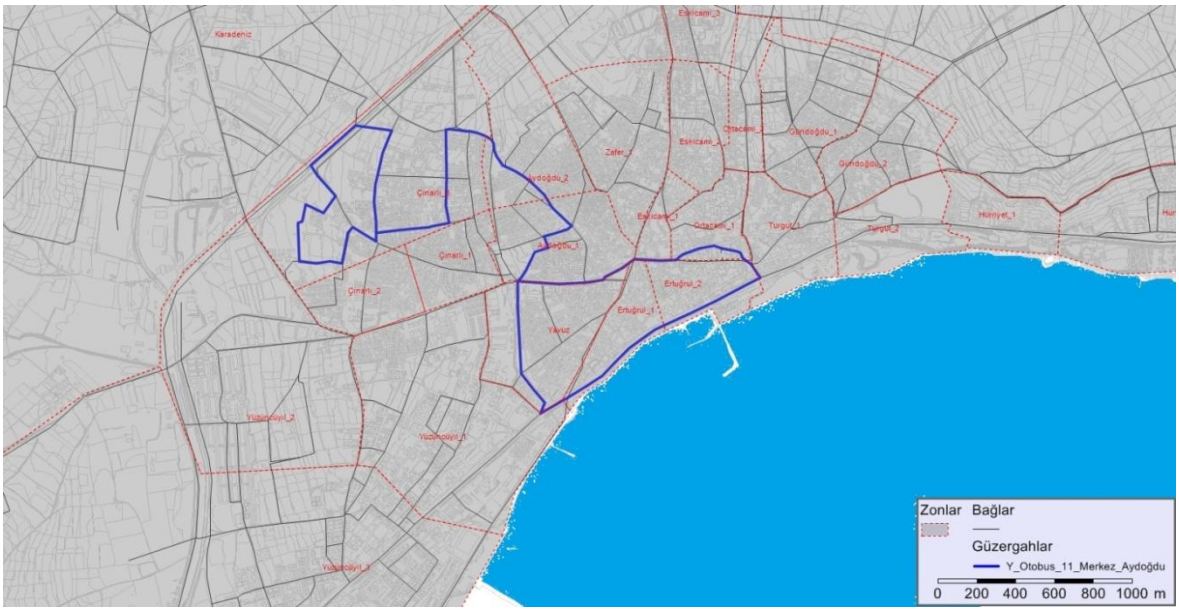
100. Yıl Mahallesi'nde bulunan sanayi bölgesinden başlayan hat Adnan Kahveci ve Ekrem Tanti caddelerini takip ederek Tekira kavşağının güneyindeki batı aktarma merkezi üzerinden sahil yoluna inmektedir. Sonrasında meydan kavşağından girerek merkez etrafındaki ringini tamamlamakta ve aynı güzergah üzerinden başladığı noktaya geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.34'te verilmiştir.



Şekil 5.34. Merkez-100. Yıl Mahallesihattının güzergahı

IV. Merkez-Aydoğdu Mahallesi Hattı

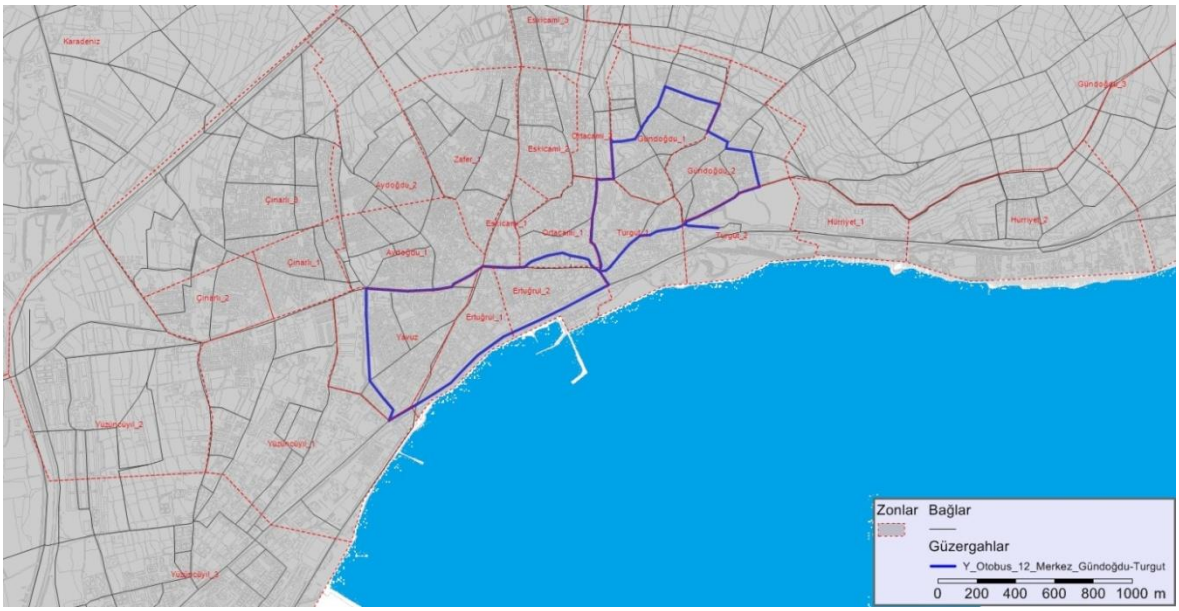
Aydoğdu Mahallesi hattı; çevreyolunun güney kısmındaki Aydoğdu mahallesinden başlayarak Tekira kavşağından güneye inmekte, merkez etrafında ringini tamamlayarak başladığı noktaya dönmektedir. Aydoğdu mahallesinde Tepe Değirmenler caddesi, Islah sokak, Mera sokak, Süs Kirazı sokaklardan geçen bir ring yapmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.35'te verilmiştir.



Şekil 5.35. Merkez-Aydoğdu Mahallesihattının güzergahı

V. Merkez-Gündoğdu-Turgut Mahallesi Hattı

Mevcutta kent otogarı olarak kullanılan ve doğu aktarma merkezi olarak tanımlanan bölgeden hareketle Karlık caddesi, Şakir Taner sokak, İsmail Yazıcı caddesi, Ördeklidere caddesi ve Hükümet caddesi üzerinden batı aktarma merkezine ulaşan güzergah, Ruşen Güneş sokak üzerinden sahile inmekte ve meydan kavşağı üzerinden başlangıç noktasına geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.36'da verilmiştir.



Şekil 5.36. Merkez-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattının güzergahı

VI. Merkez-Altınova Mahallesi Hattı

Lojistik Üs yapılması planlanan alanın güneyinden başlayarak Atatürk Bulvarı üzerinden meydan kavşağına ve sonrasında Hükümet Caddesi üzerinden batı aktarma merkezine ulaşan hat, sahile inerek Atatürk bulvarı üzerinden başlangıç noktasına ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.37'de verilmiştir.



Şekil 5.37. Merkez-Altınova Mahallesihattının güzergahı

VII. Merkez-Karaevli Mahallesi Hattı

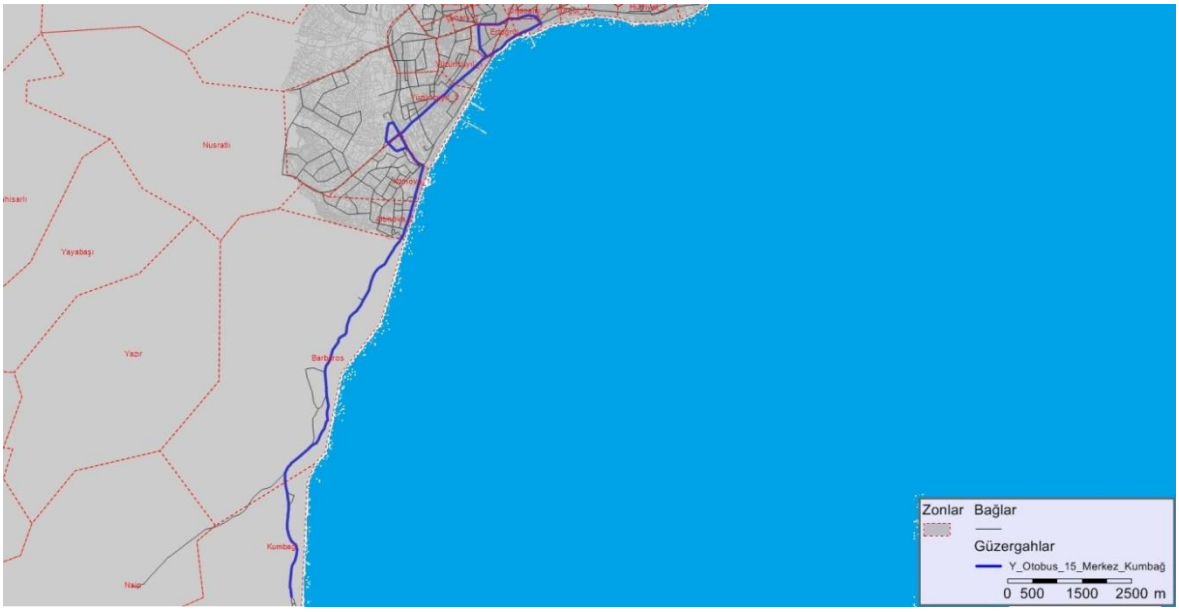
Karaevli Mahallesi'nden hareket ederek, İstanbul bulvarı ve çevreyolu üzerinden Köseilyas Kavşağını kullanarak kent merkezine gelmekte ve merkez etrafında ringini tamamlayıp aynı güzergâhı izleyerek başlangıç noktasına geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.38'de verilmiştir.



Şekil 5.38. Merkez-Karaevli Mahallesihattının güzergahı

VIII. Merkez-Kumbağ Mahallesi Hattı

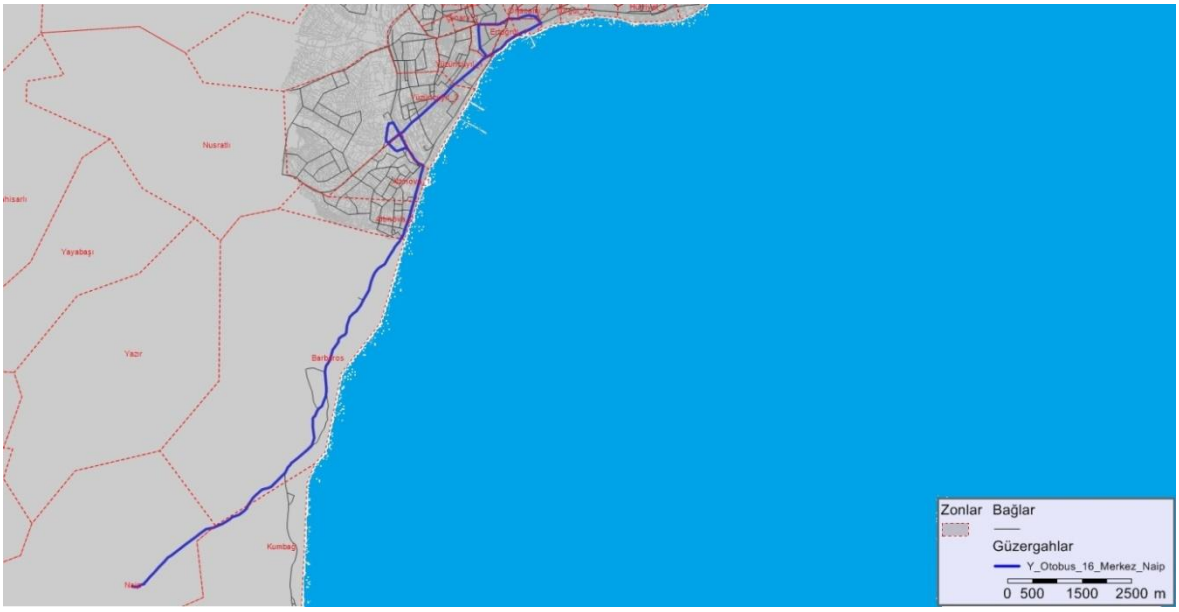
Kumbağ Mahallesi'nden hareket ederek, Barbaros ve Altınova mahallelerinden geçip Atatürk Bulvarı üzerinden Cumhuriyet meydanına ulaşarak Hükümet caddesinden geçip batı aktarma merkezi üzerinden başlangıç noktasına geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.39'da verilmiştir.



Şekil 5.39. Merkez-Kumbağ Mahallesihattının güzergahı

IX. Merkez-Naip Mahallesi Hattı

Naip Mahallesi'nden hareket ederek, Barbaros ve Altınova mahallelerinden geçip Atatürk Bulvarı üzerinden Cumhuriyet meydanına ulaşarak Hükümet caddesinden geçip batı aktarma merkezi üzerinden başlangıç noktasına geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.40'da verilmiştir.



Şekil 5.40. Merkez-Naip Mahallesihattının güzergahı

5.1.2.5. Üçüncü kademe hatlar

İkinci kademe hatlar, merkezin çeperlerinde önerilen aktarma noktalarına kadar gelip, başlangıç noktalarına geri dönmektedir. Bu hatların ortak noktası, Atatürk Bulvarı'nın en yoğun kesimi olan Yelken Kulübü ve Cumhuriyet Meydanı arasını ve Hükümet Caddesi'ni kullanmamalarıdır (TUMAP, 2012). Üçüncü kademe hatların planlanması ve değerlendirilmesinde TUMAP'daki öneriler de dikkate alınarak 7 adet hat önerilmiştir. Üçüncü kademe hatların güzergahlarında, hizmet verdikleri bölgelerin gelişimine bağlı ihtiyaçlara ve imar planında öngörülmeyen değişikliklere paralel olarak değişiklikler yapılabilir.

I. Batı Aktarma Merkezi-Altınova Mahallesi Hattı

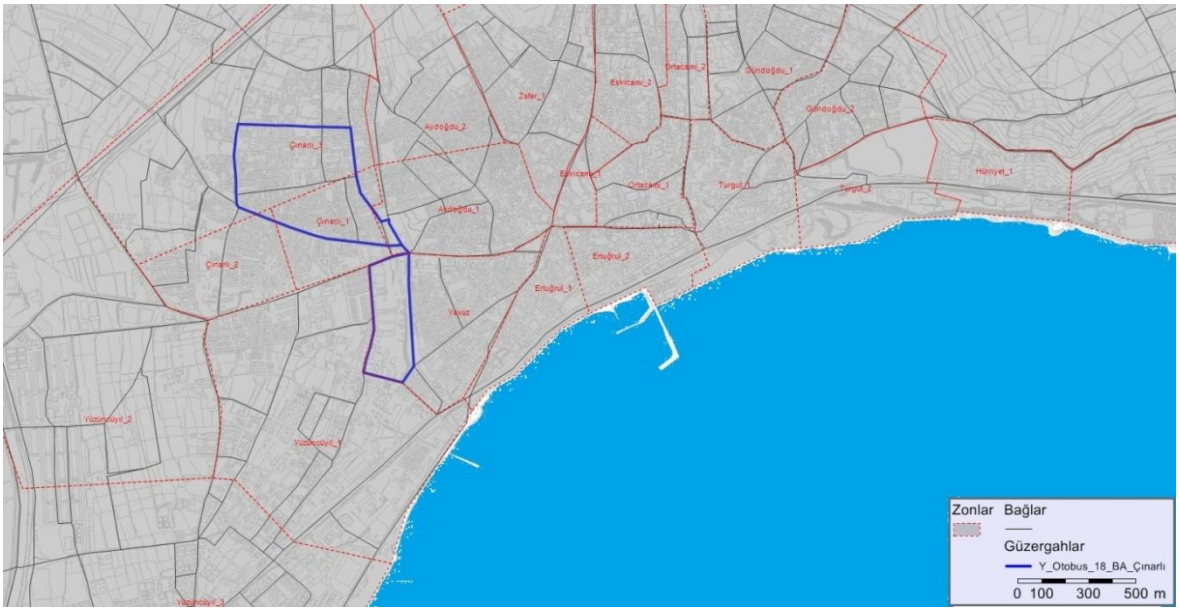
Altınova Mahallesi'nden kalkıp, Kumbağ Caddesi üzerinden bulvara bağlanmakta, 100. Yıl kavşağından kuzeye çıkarak Mumcu Çeşme Caddesi üzerinden merkezin batısındaki aktarma noktasına gelmekte ve aynı güzergâhı takip ederek Gazi Hasan Paşa Caddesini geçip başlangıç noktasına dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.41'de verilmiştir.



Şekil 5.41. Batı Aktarma Merkezi-AltınovaMahallesihattının güzergahı

II. Batı Aktarma Merkezi-Çınarlı Mahallesi Hattı

Çınarlı Mahallesi ile kent merkezi bağlantısını sağlamaktadır. Kuzey yönünde Çınarlı Caddesi'ni izlemekte olan güzergâh, güneye Tepedeğirmenler Caddesi'nden inmekte ve buradan batı aktarma merkezine ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.42'de verilmiştir.



Şekil 5.42. Batı Aktarma Merkezi-ÇınarlıMahallesihattının güzergahı

III. Doğu Aktarma Merkezi-Hürriyet Mahallesi Hattı

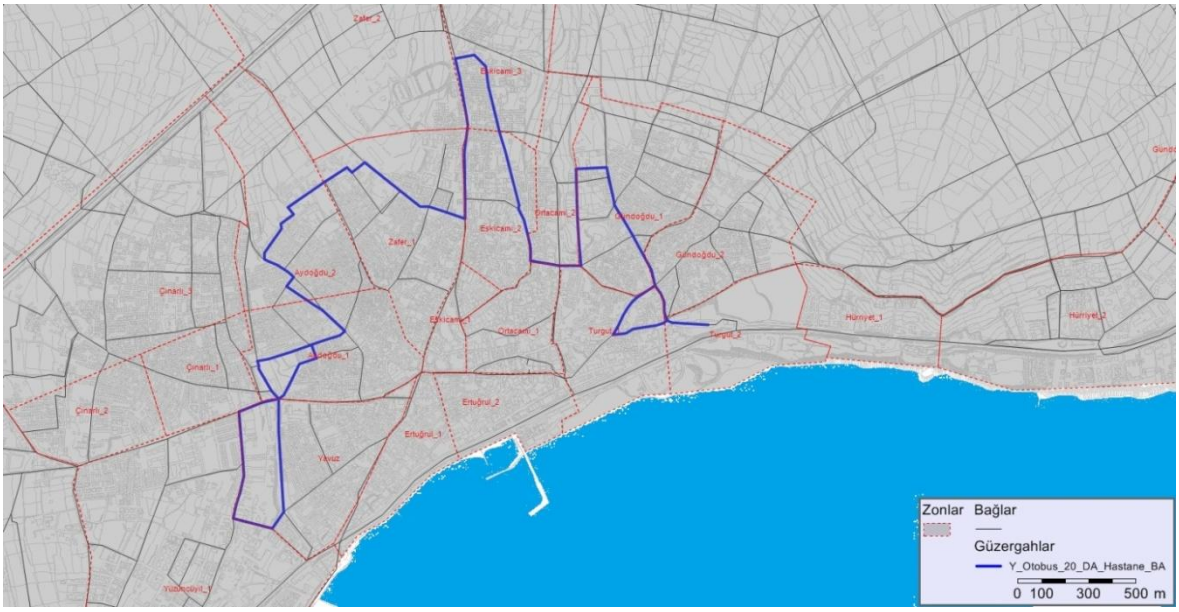
Hürriyet Mahallesi'nden çıkıp bulvardan doğu aktarma merkezine gitmekte, dönüşte bulvarın altından başlangıç noktasına ulaşmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.43'te verilmiştir.



Şekil 5.43. Doğu Aktarma Merkezi-HürriyetMahallesihattının güzergahı

IV. Doğu Aktarma Merkezi-Devlet Hastanesi-Batı Aktarma Merkezi Hattı

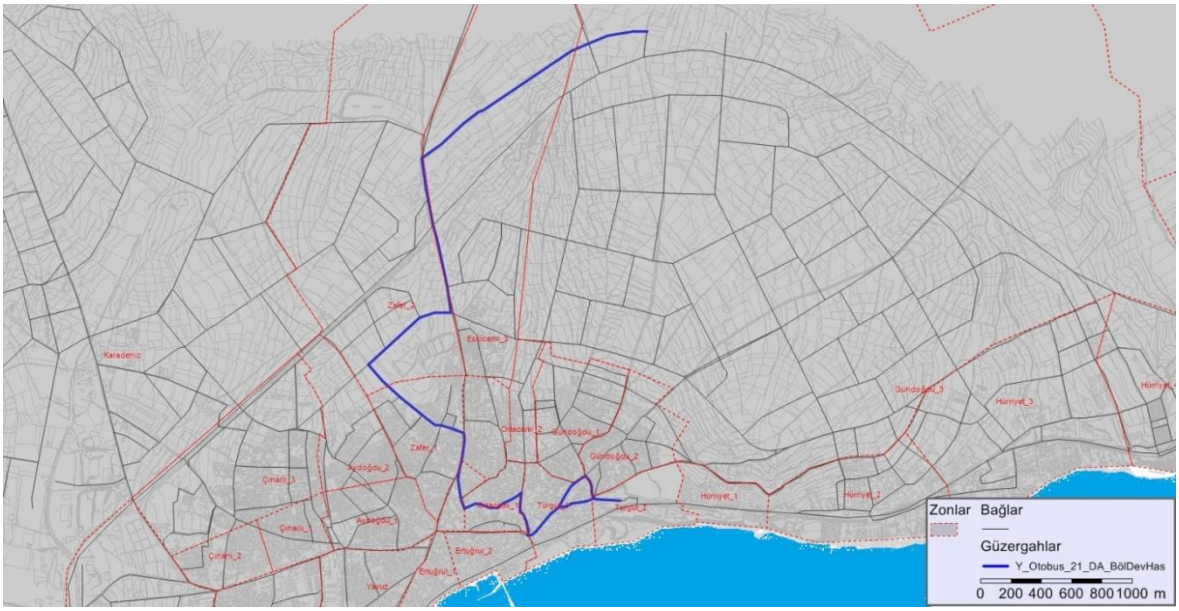
Doğu aktarma merkezinden hareket ederek kent merkezi kuzeyine hizmet vermekte ve Eskicami ile Zafer Mahallelerinden geçerek merkezin batı kısmındaki aktarma noktasına gelerek ve aynı yol üzerinden başlangıç noktasına dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.44'te verilmiştir.



Şekil 5.44. Doğu Aktarma -Devlet Hastanesi-Batı Aktarma Merkezihattının güzergahı

V. Doğu Aktarma Merkezi-Bölge Devlet Hastanesi Hattı

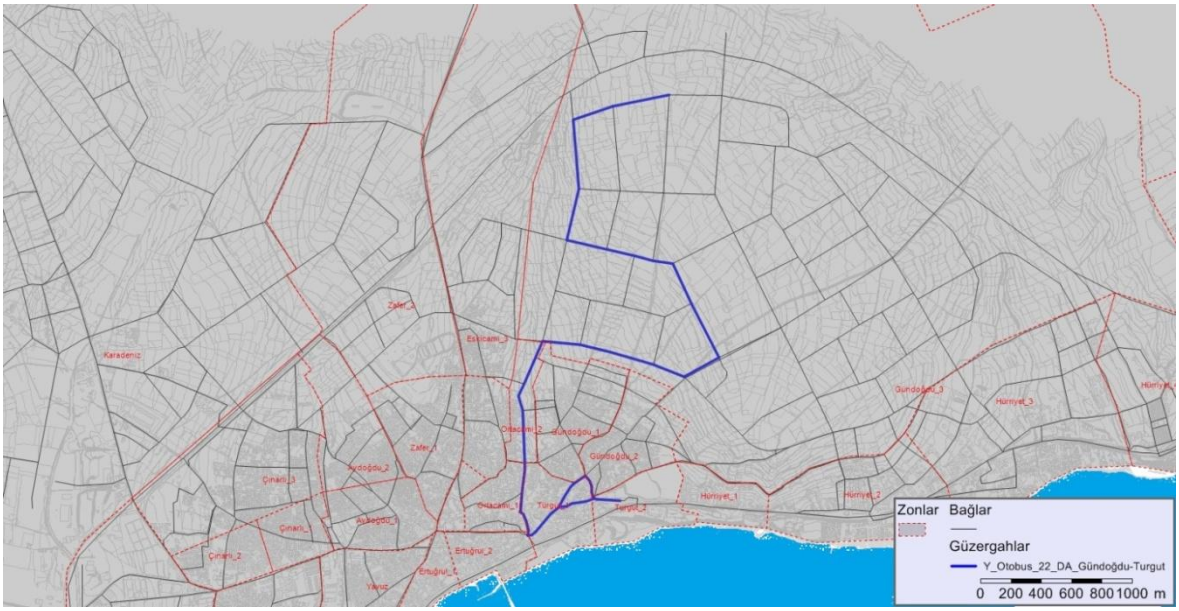
Aktarma noktası olarak planlanması düşünülen mevcut otogar alanından kalkarak Muratlı Caddesi bağlantısı ile Bölge Devlet Hastanesi'ne gitmekte ve aynı güzergâhı izleyerek geri dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.45'te verilmiştir.



Şekil 5.45. Doğu Aktarma Merkezi-Bölge Devlet Hastanesihattının güzergahı

VI. Doğu Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesi Hattı

Kentin gelişim bölgeleri de göz önünde bulundurularak önerilen bir hattır. Çevreyolunun güneyinden başlayarak doğu aktarma merkezine gelmekte ve aynı güzergahtan başlangıç noktasına dönmektedir. Hattın güzergahı Şekil 5.46'da verilmiştir.



Şekil 5.46. Doğu Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattının güzergahı

VII. Batı Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesi Hattı

Yeni yerleşim bölgeleri için önerilen bir diğer hattır. Kent merkezinin batısı ile kent merkezi kuzeyinden geçerek Gündoğdu-Turgut mahallesi ile batı aktarma merkezi arasında hizmet vermesi planlanmaktadır. Hattın güzergahı Şekil 5.47'de verilmiştir.



Şekil 5.47. Doğu Aktarma Merkezi-Gündoğdu-Turgut Mahallesihattının güzergahı

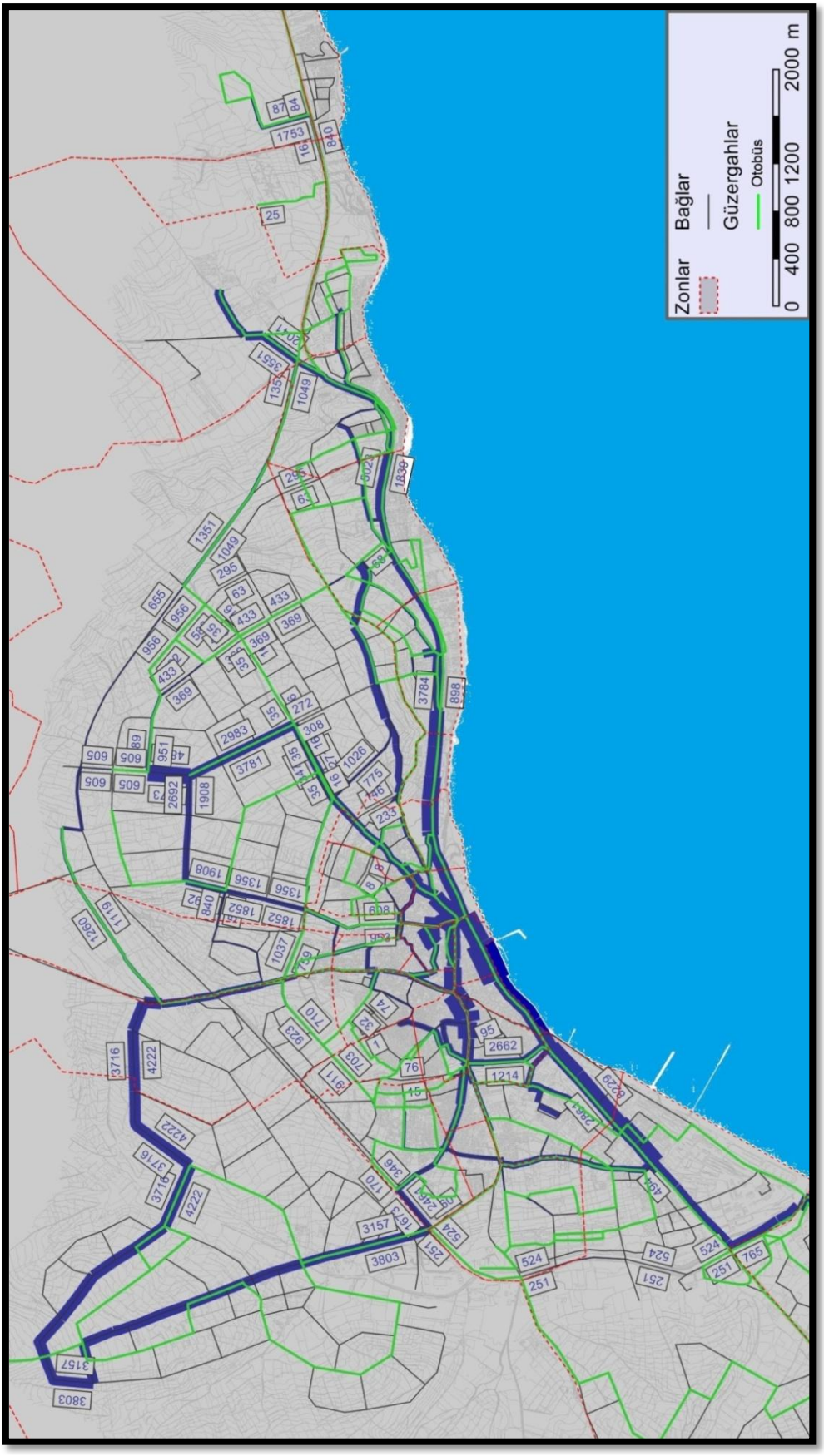
Uzun vadede önerilen hatların erişilebilirliği Şekil 5.48 yardımıyla değerlendirilebilir.



Şekil 5.48. Uzun vadede önerilen toplu taşıma servislerinin erişilebilirliği

Şekil 5.48'den görüldüğü üzere, Süleymanpaşa ilçesi için TUMAP'a (2012) paralel olarak uzun vadede önerilen toplu taşıma hatlarının kent bütününü kapsayacak bir yapıda kurgulandığı göze çarpmaktadır. Herhangi bir toplu taşıma güzergahına birkaç dakikalık yürüme mesafesi içinde ulaşmak mümkündür. Gelişmiş ülke standartlarında dikkate alınan 400 m'lik yürüme mesafesi ortalama yaya hızı dikkate alındığında 6 dakikalık yürüme süresine karşılık gelmekte olup, bu standardın ilçe genelinde çok yüksek ölçüde sağlanabileceği dikkati çekmektedir. İlçede yolculuk üretim/çekim potansiyeli taşıyan; şehirlerarası terminal, üniversite, hastane, sanayi sitesi, AVM, okullar gibi önemli noktaların tümünü kent merkezine bağlayan hatlar bulunmaktadır.

Karadeniz ve Güngdoğdu-Turgut mahallelerinin kentsel gelişimini tamamladıkları dönem için oluşması muhtemel toplu taşıma yolculuk taleplerinin dikkate alınmasıyla yapılan sistem tabanlı toplu taşıma ataması sonuçları Şekil 5.49'da verilmiştir. Şekil incelendiğinde, bağlarda oluşacak günlük yolculuk değerleri ve kullanıcılar tarafından arzu edilen en kısa rotaların büyük oranda toplu taşıma hatları ile kapsandığı görülmektedir.



Şekil 5.49. Uzun vade önerisi için sistem tabanlı atama sonucu

5.2. ÖNERİ HİSSE YAPISI VE İŞLETME MODELLERİ

Bu kısım, önerilerin uygulanabilmesi, sistemin denetlenebilir ve çağdaş bir toplu taşıma sistemi olabilmesi, entegrasyon ve kart sistemlerinin uygulanabilmesi için öncelikle hak sahiplerinin ortak bir çatı olan şirket ve/veya havuz işletim sisteminde birleşmeleri sonucu, hissedarların toplam gelirden alacakları payları ve sistemin işletme modelleri ile verimliliğini irdelemektedir.

5.2.1. Öneri Hisse Yapısı Modelleri

Hisse yapısı modelleri olarak iki adet öneri geliştirilmiştir.

I. Model: Hat Bazlı Hisse Dağılımı; Bu modelde hisse dağılımı, taşınan yolcu sayısına bağlı olarak her hattın toplam yolcudan almış olduğu pay oranında birleşme yapısı ile gerçekleştirilebilir.

II. Model: Kooperatif Bazlı Gelir Dağılımı: Bu modelde toplanan gelirlerin dağılımı kooperatif bazında taşınan toplam yolcu oranında yapılmıştır.

Her iki hisse dağılımını analiz edebilmek için öncelikle mevcut durumdaki hat hisselerinin belirlenmesi gerekmektedir. Mevcut durumdaki hat hisseleri taşıt sayısından bağımsız olarak yapılmıştır. Elde edilen veriler, Süleymanpaşa ilçesinde toplam 228 minibüsten 197 adedinin aktif olarak çalıştığı göstermektedir. Mevcut hat hisse yapıları Tablo 5.14'te verilmiştir.

Tablo 5.14. Yolcu bazlı mevcut hat hisseleri

No	Koop	Güzergah	Araç sayısı	Araç başı yolcu	Günlük yolcu	Birleşme Modeli 1 (Hat bazlı hisse - %)	Birleşme Modeli 2 (Koop başı hisse - %)
1	11	Çarşı - Yeşilköy-Kentkur	14	294	4116	9	30
2		Çarşı - Değirmenaltı	14	472	6608	15	
3		Çarşı - Trakyabirlik	14	177	2478	6	
4	25	Çarşı - Yeni Sanayi	13	192	2496	6	6
5	33	Çarşı - Altınova Mahallesi	15	268	4020	9	9
6	48	Çarşı - Hürriyet mah (üst yol)	4	342	1368	3	5
7		Çarşı - Baykallar (alt yol)	4	228	912	2	
8	49	Çarşı - Karadeniz Mah	15	159	2385	5	10
9		Çarşı - Çınarlı Mah	13	151	1963	4	
10	85	Çarşı - AydogduMah	14	220	3080	7	10
11		Çarşı - Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	186	1302	3	
12	115	Çarşı - 100. yıl mah.	10	228	2280	5	10
13		Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	10	209	2090	5	
14	10	Çarşı - Barbaros-Kumbağ	35	207	7245	16	16
15	18	Çarşı - Naip	15	143	2145	5	5

Tablo 5.14 incelendiğinde, en yüksek payı S.S. 10 Nolu Çarşı Kumbağ kooperatifinin hattı yaklaşık %16'lık pay ile almaktadır. Bu kooperatifin toplam aktif çalışan taşıtlar arasındaki payı yaklaşık %17'dir. İkinci en yüksek payı, S.S. 11 nolu kooperatif ve bu kooperatifin 2 nolu hattı olan Çarşı-Değirmenaltı yaklaşık %15 oran ile almaktadır. S.S. 11 nolu kooperatifin 42 aracıyla toplam aktif araç sayısından aldığı pay ise %20 civarındadır. Toplam kooperatif bazlı hisseye bakıldığı zaman en yüksek payı S.S. 11 nolu kooperatif almaktadır.

5.2.2. Dönüşüm Planı I'nin Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri

Bu dönüşüm planında, mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık 2 katına çıkarılmış ve 14 yolcu kapasiteli minibüsler 7 m'lik otobüslere dönüştürülerek toplu taşıma ataması yapılmıştır. Bu durumda ortaya çıkan hisseler Tablo 5.15'te verilmiştir. Tablo 5.15 incelendiğinde, bazı kooperatifler değişmemekle birlikte bazılarında yaklaşık %1'lik düşüşler meydana gelmektedir. Bu durumda her bir kooperatifin dönüşeceği toplam taşıt sayısı Tablo 5.15'in 4. sütununda verilmiştir.

Tablo 5.15. Dönüşüm Planı I hisse dağılımı

Koop	Güzergah	Araç Sayısı	Gerekli en az otobüs sayısı	Günlük sefer sayısı	Araç başı yolcu	Günlük yolcu	Yolcu-km	Servis-km	Birleşme Modeli 1 (Hat bazlı hisse - %)	Birleşme Modeli 2 (Koop başı hisse - %)
11	Yeşilköy-Kentkur	14	9	164	463	4169	9952	1932	10	31
	Değirmenaltı	14	10	164	637	6368	21673	3037	16	
	Trakyabirlik	14	9	110	219	1969	4414	3964	5	
25	Yeni Sanayi	13	7	139	412	2884	4017	1986	7	7
33	Altınova Mahallesi	15	8	140	357	2857	5161	2445	7	7
48	Hürriyet mah (üst yol)	4	2	53	502	1003	1680	423	2	3
	Baykallar (alt yol)	4	2	53	266	532	1074	460	1	
49	Karadeniz Mah	15	7	78	249	1745	3029	1420	4	9
	Çınarlı Mah	13	7	109	266	1863	1717	1270	5	
85	AydogduMah	14	7	140	440	3079	3775	1676	8	11
	Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	4	53	290	1161	1891	720	3	
115	100. yıl mah.	10	5	108	434	2170	1988	953	5	10
	100. yıl mah.(üst yol)	10	5	122	365	1825	2150	1150	5	
10	Barbaros-Kumbağ	35	26	281	277	7196	33110	8476	18	18
18	Naip	15	8	98	224	1790	2883	3153	4	4

5.2.3. Dönüşüm Planı II'nin Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri

Bu dönüşüm planında, mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık 2 katına çıkarılmış ve 14 yolcu kapasiteli minibüsler 7 m'lik otobüslere dönüştürülerek toplu taşıma ataması yapılmıştır. Bu durumda ortaya çıkan hisseler Tablo 5.16'da verilmiştir. Tablo 5.16 incelendiğinde, bazı kooperatifler değişmemekle birlikte bazılarında yaklaşık %1'lik düşüşler meydana gelmektedir. Bu durumda her bir kooperatifin dönüşeceği toplam taşıt sayısı Tablo 5.16'nın 4. sütununda verilmiştir.

Tablo 5.16. Dönüşüm Planı II hisse dağılımı

Koop	Güzergah	Araç Sayısı	Gerekli en az otobüs sayısı	Günlük sefer sayısı	Araç başı yolcu	Günlük yolcu	Yolcu-km	Servis-km	Birleşme Modeli 1 (Hat bazlı hisse - %)	Birleşme Modeli 2 (Koop başı hisse - %)
11	Yeşilköy-Kentkur	14	5	92	709	3543	8230	1084	9	29
	Değirmenaltı	14	5	92	1043	5216	17703	1704	14	
	Trakyabirlik	14	8	92	255	2037	4577	3315	5	
25	Yeni Sanayi	13	4	78	588	2353	3298	1114	6	6
33	Altınova Mahallesi	15	5	92	544	2722	4775	1607	7	7
48	Hürriyet mah (üst yol)	4	2	53	508	1016	1692	423	3	4
	Baykallar (alt yol)	4	2	53	284	567	1157	460	2	
49	Karadeniz Mah	15	8	78	248	1982	3187	1420	5	10
	Çınarlı Mah	13	5	78	333	1665	1499	909	4	
85	AydogduMah	14	4	78	600	2398	2946	934	6	10
	Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	4	53	292	1168	1900	720	3	
115	100. yıl mah.	10	4	78	602	2409	2188	688	6	11
	100. yıl mah.(üst yol)	10	4	92	463	1851	2099	867	5	
10	Barbaros-Kumbağ	35	15	171	436	6534	31869	5158	18	18
18	Naip	15	6	77	310	1862	3148	2477	5	5

5.2.4. Dönüşüm Planı III'ün Uygulanması Durumundaki Hisse Dağılım Modelleri

Dönüşüm planı III'te mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık 3 katına çıkarılmış ve 14 yolcu kapasiteli minibüsler 7 m'lik otobüslere dönüştürülerek toplu taşıma ataması yapılmıştır. Bu durumda ortaya çıkan hisseler Tablo 5.17'de verilmiştir. Tablo 5.17 incelendiğinde, bazı kooperatifler değişmemekle birlikte bazılarında yaklaşık %1'lik düşüşler meydana gelmektedir. Bu durumda her bir kooperatifin dönüşeceği toplam taşıt sayısı Tablo 5.17'nin 4. sütununda verilmiştir.

Tablo 5.17. Dönüşüm Planı III hisse dağılımı

Koop	Güzergah	Araç Sayısı	Gerekli en az otobüs sayısı	Günlük sefer sayısı	Araç başı yolcu	Günlük yolcu	Yolcu-km	Servis-km	Birleşme Modeli 1 (Hat bazlı hisse - %)	Birleşme Modeli 2 (Koop başı hisse - %)
11	Yeşilköy-Kentkur	14	3	63	990	2971	6321	742	9	28
	Değirmenaltı	14	4	63	1109	4435	14530	1167	13	
	Trakyabirlik	14	5	63	346	1732	3963	2270	5	
25	Yeni Sanayi	13	3	49	700	2101	2916	700	6	6
33	Altınova Mahallesi	15	4	63	651	2603	4464	1100	8	8
48	Hürriyet mah (üst yol)	4	2	37	420	839	1311	295	3	4
	Baykallar (alt yol)	4	2	37	289	577	1295	321	2	
49	Karadeniz Mah	15	5	49	334	1669	2597	892	5	9
	Çınarlı Mah	13	3	49	464	1392	1199	571	4	
85	AydogduMah	14	3	49	671	2012	2417	587	6	9
	Muratlı Cad. Göçmenevleri	7	3	37	350	1051	1731	502	3	
115	100. yıl mah.	10	2	49	891	1781	1631	432	5	11
	100. yıl mah.(üst yol)	10	3	63	604	1811	1946	594	6	
10	Barbaros-Kumbağ	35	10	110	636	6361	31062	3318	19	19
18	Naip	15	4	49	390	1558	2447	1576	5	5

5.2.5. Dönüşüm Planı I'in Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri

Dönüşüm Planı I, II ve III'ün işletme planlarının açıklanabilmesi için mevcut durumdaki işletme planlarına göre hatların ve kooperatiflerin aldıkları hisseler Tablo 5.18'de verilmiştir. Mevcut durumda sistem performanslarına göre en yüksek pay S.S. 11 nolu kooperatife aittir.

Tablo 5.18. Mevcut durum işletme planları

Kooperatif	Güzergah	Yolcu-km	Servis-km	Mevcut İşletme Modeli 1 (yolcu-km/toplam yolcu-km - %)	Mevcut İşletme Modeli 1	Mevcut İşletme Modeli 2 Servis-km/toplam servis-km - %)	Mevcut İşletme Modeli 2
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	10214	2168	10	36	5	26
	Çarşı - Değirmenaltı	22145	3408	21		7	
	Çarşı - Trakyabirlik	5219	6630	5		14	
25	Çarşı - Yeni Sanayi	3478	2300	3	3	5	5
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	6760	3930	6	6	9	9
48	Çarşı - hurriyet mah (üst yol)	2632	663	3	5	1	3
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	1986	790	2		2	
49	Çarşı -Karadeniz Mah	3982	2949	4	6	6	10
	Çarşı -Çınarlı Mah	1869	1888	2		4	
85	Çarşı - Aydogdu Mah	3764	1856	4	6	4	6
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	2003	1046	2		2	
115	Çarşı - 100. yıl mah.	2038	1323	2	6	3	7
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	2571	1791	2		4	
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	33167	10557	32	32	23	23
18	Çarşı-Naip	3286	4826	3	3	10	10

Dönüşüm Planı I'in uygulanması ve yukarıda açıklanan otobüs tarifelerinin değişmemesi durumunda hat ve kooperatiflerin performansları Tablo 5.19'da verilmiştir. İşletme Modeli I'e göre en yüksek pay S.S. 10 nolu Kumbağ Kooperatifi'nindir. İşletme modeli II'ye göre ise en yüksek pay S.S. 11 nolu kooperatife aittir.

Tablo 5.19. İşletme modeli 1 ve 2'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları

Kooperatif	Güzergah	Yolcu-km	Servis-km	İşletme Modeli 1 (yolcu-km/toplam yolcu-km - %)	İşletme Modeli 1	İşletme Modeli 2 Servis-km/toplam servis-km - %)	İşletme Modeli 2
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	9952	1932	10	36	6	27
	Çarşı - Değirmenaltı	21673	3037	22		9	
	Çarşı - Trakyabirlik	4414	3964	4		12	
25	Çarşı - Yeni Sanayi	4017	1986	4	4	6	6
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	5161	2445	5	5	7	7
48	Çarşı - hurriyet mah (üst yol)	1680	423	2	3	1	3
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	1074	460	1		1	
49	Çarşı -Karadeniz Mah	3029	1420	3	5	4	8
	Çarşı -Çınarlı Mah	1717	1270	2		4	
85	Çarşı - Aydogdu Mah	3775	1676	4	6	5	7
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	1891	720	2		2	
115	Çarşı - 100. yıl mah.	1988	953	2	4	3	6
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	2150	1150	2		3	
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	33110	8476	34	34	26	26
18	Çarşı-Naip	2883	3153	3	3	10	10

5.2.6. Dönüşüm Planı II'nin Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri

Dönüşüm Planı II'nin uygulanması ve yukarıda açıklanan otobüs tarifelerinin değişmemesi durumunda hat ve kooperatiflerin performansları Tablo 5.20'de verilmiştir. İşletme Modeli I'e göre en yüksek pay S.S. 10 nolu Kumbağ Kooperatifi'nindir. İşletme modeli II'ye göre ise en yüksek pay S.S. 11 nolu kooperatife aittir.

Tablo 5.20. İşletme modeli 1 ve 2'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları

Kooperatif	Güzergah	Yolcu-km	Servis-km	İşletme Modeli 1 (yolcu-km/toplam yolcu-km - %)	İşletme Modeli 1	İşletme Modeli 2 Servis-km/toplam servis-km - %)	İşletme Modeli 2
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	8230	1084	9	34	5	26
	Çarşı - Değirmenaltı	17703	1704	20		7	
	Çarşı - Trakyabirlik	4577	3315	5		14	
25	Çarşı - Yeni Sanayi	3298	1114	4	4	5	5
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	4775	1607	5	5	7	7
48	Çarşı - hurriyet mah (üst yol)	1692	423	2	3	2	4
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	1157	460	1		2	
49	Çarşı -Karadeniz Mah	3187	1420	4	6	6	10
	Çarşı -Çınarlı Mah	1499	909	2		4	
85	Çarşı - Aydogdu Mah	2946	934	3	5	4	7
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	1900	720	2		3	
115	Çarşı - 100. yıl mah.	2188	688	2	4	3	7
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	2099	867	2		4	
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	31869	5158	35	35	23	23
18	Çarşı-Naip	3148	2477	3	3	11	11

5.2.7. Dönüşüm Planı III'ün Uygulanması Durumundaki İşletme Modelleri

Dönüşüm Planı III'ün uygulanması ve yukarıda açıklanan otobüs tarifelerinin değişmemesi durumunda hat ve kooperatiflerin performansları Tablo 5.21'de verilmiştir. İşletme modeli I'e göre en yüksek pay S.S. 10 nolu Kumbağ Kooperatifi'nindir.

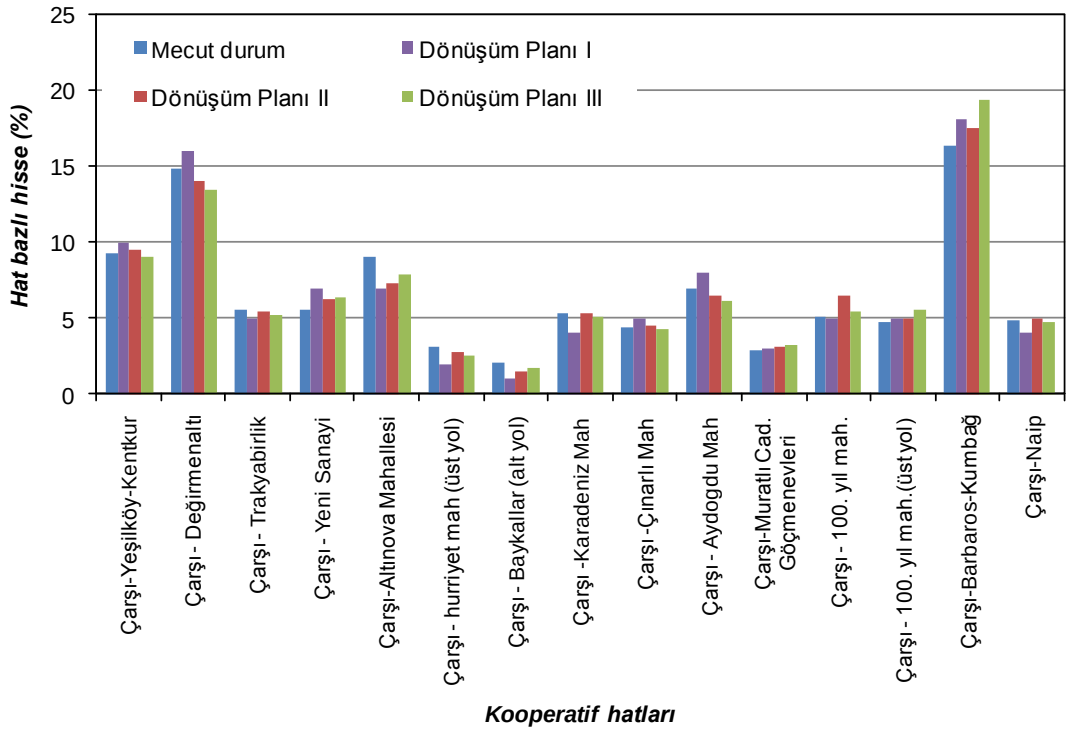
Tablo 5.21.İşletme modeli I ve II'ye göre hat ve kooperatiflerin performansları

Kooperatif	Güzergah	Yolcu-km	Servis-km	İşletme Modeli 1 (yolcu-km/toplam yolcu-km - %)	İşletme Modeli 1	İşletme Modeli 2 Servis-km/toplam servis-km - %)	İşletme Modeli 2
11	Çarşı-Yeşilköy-Kentkur	**6321**	**742**	8	31	5	28
	Çarşı - Değirmenaltı	**14530**	**1167**	18		8	
	Çarşı - Trakyabirlik	**3963**	**2270**	5		15	
25	Çarşı - Yeni Sanayi	**2916**	**700**	4	4	5	5
33	Çarşı-Altınova Mahallesi	**4464**	**1100**	6	6	7	7
48	Çarşı - hurriyet mah (üst yol)	**1311**	**295**	2	4	2	4
	Çarşı - Baykallar (alt yol)	**1295**	**321**	2		2	
49	Çarşı -Karadeniz Mah	**2597**	**892**	3	5	6	10
	Çarşı -Çınarlı Mah	**1199**	**571**	2		4	
85	Çarşı - Aydogdu Mah	**2417**	**587**	3	5	4	7
	Çarşı-Muratlı Cad. Göçmenevleri	**1731**	**502**	2		3	
115	Çarşı - 100. yıl mah.	**1631**	**432**	2	4	3	7
	Çarşı - 100. yıl mah.(üst yol)	**1946**	**594**	2		4	
10	Çarşı-Barbaros-Kumbağ	**31062**	**3318**	39	39	22	22
18	Çarşı-Naip	**2447**	**1576**	3	3	10	10

5.2.8. Birleşme Modellerinin Karşılaştırılması

5.2.8.1. Hat bazlı hisse yapısı ve gelir dağılımı

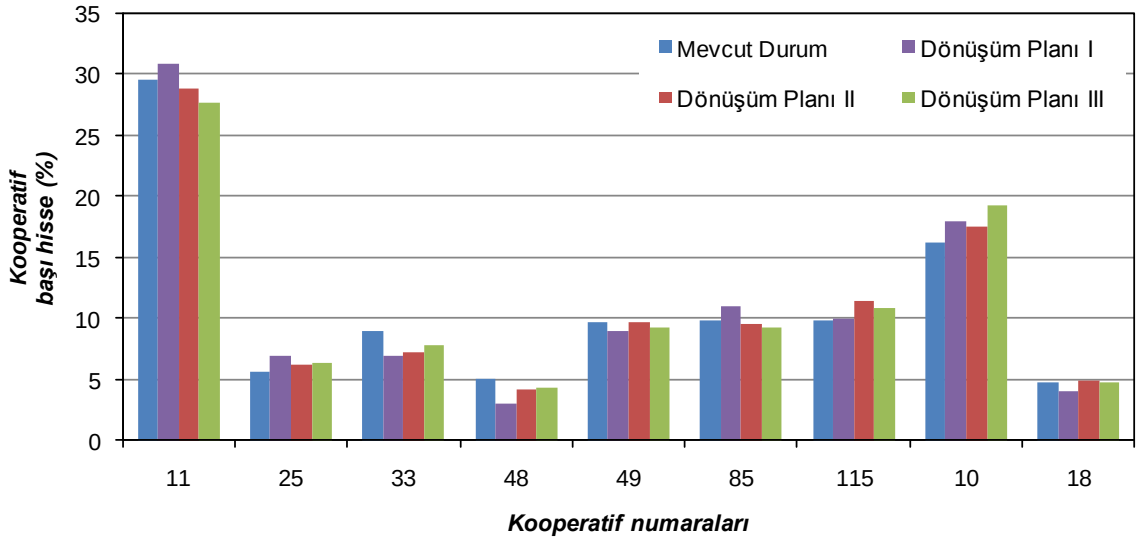
Hat bazlı hisse yapısına bağlı gelir dağılımı incelendiğinde; mevcut durum, Dönüşüm PlanıI, II ve III için hatların ve şahısların hisselerinde ciddi bir değişim görülmemektedir. Tüm kooperatifler için hat bazlı hisse dağılımı Şekil 5.50'de verilmiştir. Şekil 5.50 incelendiğinde, farklı hatlarda hisse dağılımları dönüşüm senaryoları altında ortalama %1-2 oranında artış ya da azalış göstermektedir.



Şekil 5.50. Hat bazlı hisse yapısı değişimi

5.2.8.2. Kooperatif bazlı hisse yapısı ve gelir dağılımı

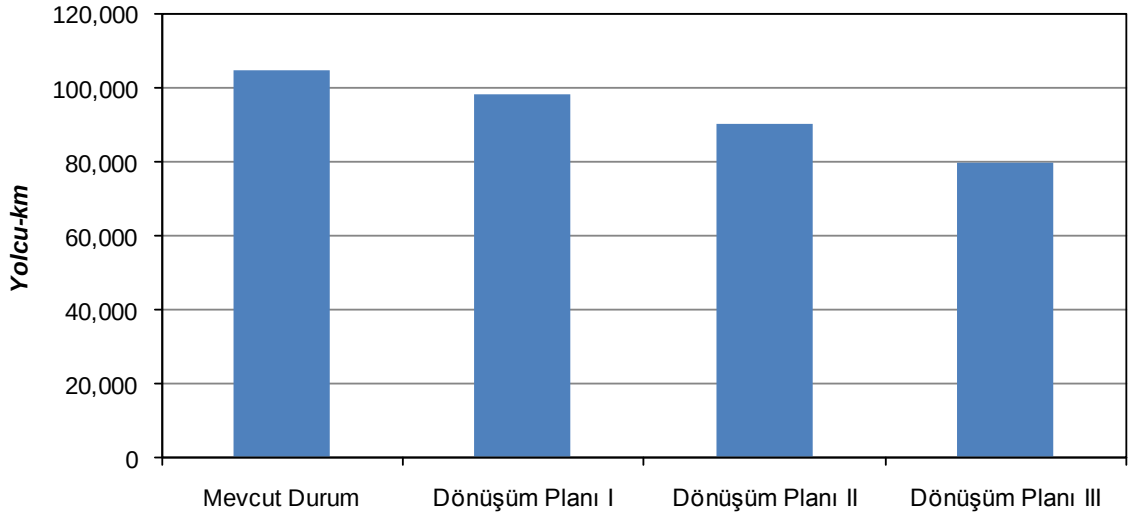
Kooperatif bazlı hisse yapısına bağlı gelir dağılımı incelendiğinde; mevcut durum, Dönüşüm Planıl, II ve III için hatların ve şahısların hisselerinde ciddi bir değişim görülmemektedir. Tüm kooperatifler için kooperatifbazlı hisse dağılımı Şekil 5.51'de verilmiştir. Şekil 5.51 incelendiğinde, S.S. 10 nolu kooperatifin hisse yapısı mevcut durumda %16'dan 3 puanlık artışla %19'a çıkmaktadır. Bu durum şu anda aktif olarak çalışan 35 adet minibüs sayısının Dönüşüm Planı III sonucu tüm hak sahiplerinin sisteme eşit olarak katılacakları anlamını taşımaktadır. Ayrıca, S.S. 11 nolu kooperatifin hisse yapısında sadece %1'lik bir düşüş görülmektedir.



Şekil 5.51. Kooperatif bazlı hisse yapısı değişimi

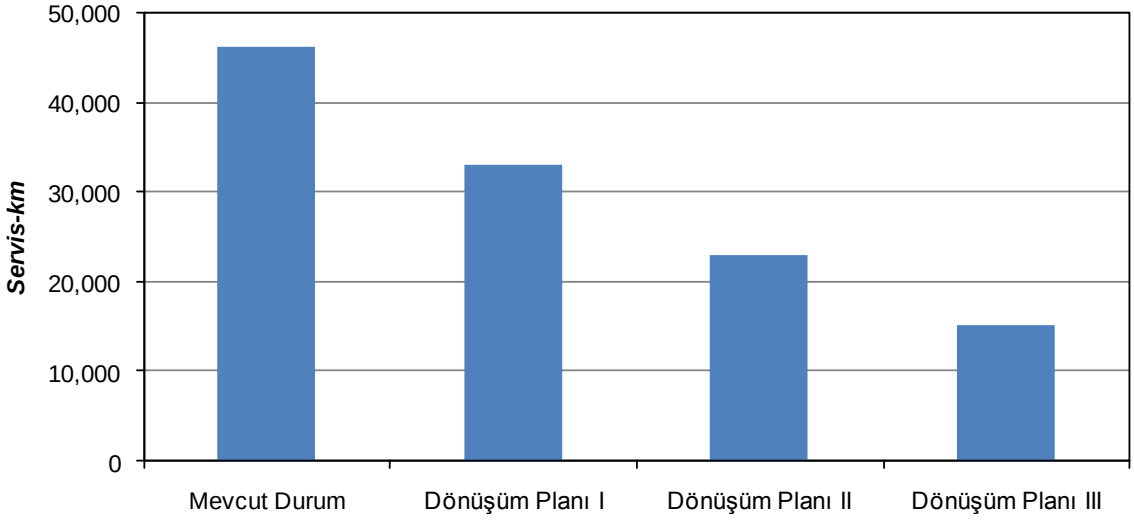
5.2.8.3. Performans analizleri

Performans analizleri için öncelikle mevcut durumda yapılan yolcu-km ve servis-km'ler ile Dönüşüm Planı I,II ve III'e göre yapılan yolcu-km ve servis-km değerlerine bakılmıştır. Her dört durum (mevcut durum, Dönüşüm Planı I, II ve III) için performans göstergeleri Şekil 5.52a ve 5.52b'de verilmiştir. Şekil 5.52a incelendiğinde mevcut durumda yaklaşık 105.000 olan toplam yolcu-km değeri Dönüşüm Planı I için yaklaşık 98,500 yolcu-km, Dönüşüm Planı II için 90.000 yolcu-km ve Dönüşüm Planı III için yaklaşık 79.800 yolcu-km mertebesine inmektedir.



Şekil 5.52a. Toplam yolcu-km değerlerinin değişimi

Şekil 5.52b incelendiğinde mevcut durumda yaklaşık 46.000 olan servis-km değerleri %50 iyileşme ile Dönüşüm Planı I için yaklaşık 33.000 km, Dönüşüm Planı II için yaklaşık 23.000 km ve Dönüşüm Planı III için %67 iyileşme ile yaklaşık 15.000 km değerine inmektedir. Bu durum, hatlarda mevcut durumdakine yakın sayıdaki yolcunun (yeni zaman tarifesine bağlı olarak) daha az km ile taşındığına işaret etmektedir.

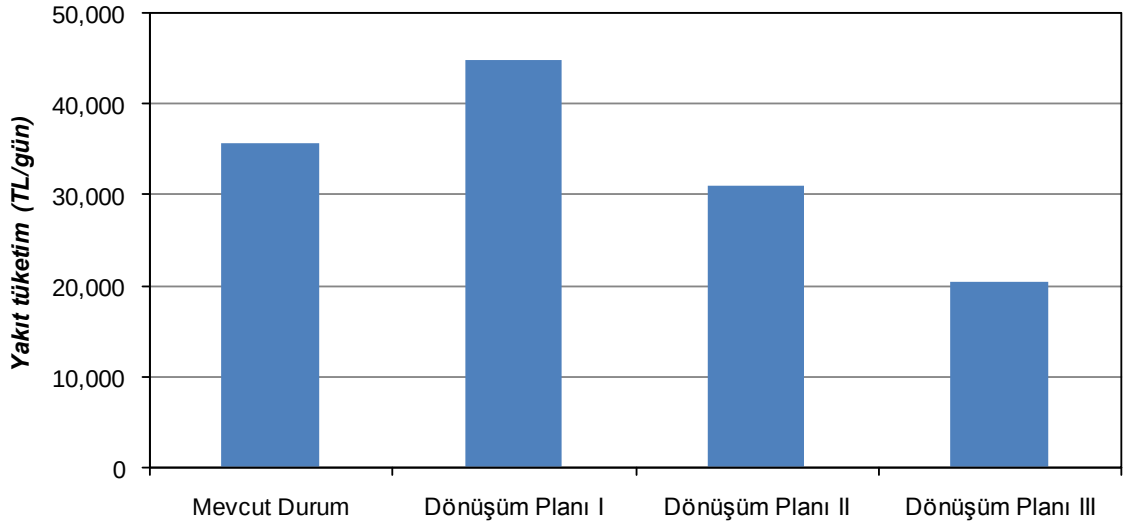


Şekil 5.52b. Toplam servis-km değerlerinin değişimi

Şekil 5.53'te mevcut durum, Dönüşüm Planı I, II ve III için servis-km'ye bağlı olarak yakıt tüketiminin değişimi verilmiştir. Yakıt tüketimi hesapları, mevcut durumda ortalama olarak minibüslerin 100 km'de 20 lt yakıt tükettikleri ve dönüşen minibüslerin (yeni otobüs) 100 km'de 35 lt yakıt tükettikleri kabulü ile yapılmıştır. Mevcut durumda aktif olarak çalışan

minibüslerin günde yaklaşık 9225 lt yakıt tükettikleri ve bunun bedelinin yaklaşık olarak 36.000 TL olduğu hesaplanmıştır. Günlük yakıt tüketimi değerinin 116 adet otobüsün Dönüşüm Planı I'de devreye girmesi ile yaklaşık 11570 lt'ye çıkacağı ve bedelinin yaklaşık 45.000 TL olduğu bulunmuştur. Dönüşüm Planı II'de 7 m'lik yeni otobüsler ile günlük ortalama tüketilen yakıt miktarı 5200 lt'ye düşecek olup bedeli yaklaşık 20.000 TL civarındadır. Benzer şekilde Dönüşüm Planı III'te 7 m'lik yeni otobüsler ile günlük ortalama tüketilen yakıt miktarı 5200 lt'ye düşecek olup bedeli yaklaşık 20.000 TL civarındadır.

Dönüşüm Planı I'in uygulanması durumunda, mevcut duruma göre günlük toplam yakıt tüketimindeki artışa bağlı olarak 9.000 TL ilave gider ortaya çıkacaktır. Minibüslerin 7 m'lik otobüse dönüşümünden kaynaklanan bu tüketim farkı aylık 270.000 TL'ye karşılık gelmektedir. Dönüşüm Planı II'e göre toplam hissedarların günlük yapacağı net tasarruf 5.000 tl olup aylık bazda 150.000 TL civarındadır. Aynı şekilde Dönüşüm Planı III'e göre yakıt tüketiminden aylık yapılacak net tasarruf 480.000 TL civarındadır. Bu rakam 228 adet hissedarın her biri için aylık yaklaşık 2100 TL'ye tekabül etmektedir.



Şekil 5.53. Servis-km'ye bağlı yakıt tüketiminin değişimi

5.2.8.4. Değerlendirme ve Öneriler

Yukarıda yapılan çalışmalar, analizler, hisse dağılım modelleri, elde edilecek kazançlar ve hisse yapıları ile işletme modelleri ışığında aşağıdaki değerlendirme ve öneriler geliştirilmiştir:

- Geliştirilen üç dönüşüm planı incelendiğinde, üçünün de çağdaş, konforlu, güvenli, kontrol edilebilir, denetlenebilir, ücretsiz aktarma ve 65 yaş üstü ücretsiz biniş imkanlarına sahip planlar olduğu değerlendirilmektedir.
- Dönüşüm Planı - I'de mevcut minibüs sefer sıklıklarına oldukça yakın çalışma tarifeleri ve 2x1 oranlı dönüşüm prensibi dikkate alınmıştır. Bu plana göre yeni otobüs sistemi, kullanıcılar açısından minibüs sistemine yakın bir esnekliğe sahip olacaktır. İşletmeci açısından, otobüslerin minibüslere göre daha yüksek yakıt tüketimine sahip olmasından dolayı ilave işletme giderleri ortaya çıkacaktır.
- Dönüşüm Planı - II'de mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık olarak yarıya düşürülmüş ve gerekli otobüs sayıları hesaplanmıştır. Bu planın kullanıcılar açısından getirdiği avantajlara ek olarak, işletmecinin de yakıt/işletme giderlerinden tasarruf sağlayacağı ortaya konulmuştur.
- Dönüşüm Planı - III'te mevcut minibüs sefer sıklıkları yaklaşık olarak üçte bire düşürülmüş ve gerekli otobüs sayıları hesaplanmıştır. Bu planın kullanıcılar açısından getirdiği avantajlara ek olarak, işletmecinin de yakıt/işletme giderlerinden önemli ölçüde tasarruf sağlayacağı ortaya konulmuştur.
- Taraflar (İdare ve Kooperatifler) arasında Dönüşüm Modeli - I üzerinde anlaşıldığı takdirde, 228 adet M plakalı minibüsün gelecek 6 ila 12 aylık dönemde 116 adet 7 m'lik otobüse dönüşümü gerçekleştirilmelidir.
- Taraflar (İdare ve Kooperatifler) arasında Dönüşüm Modeli - II ya da Dönüşüm Modeli - III üzerinde anlaşma sağlanması durumunda, 228 adet minibüsün gelecek 6 ila 12 aylık dönemde Dönüşüm Modeli - II için 81, Dönüşüm Modeli - III için 56 adet 7 m'lik otobüse dönüşümü gerçekleştirilmelidir.
- Dönüşümün gerçekleşmesinden sonra yeni otobüslere akıllı kart sistemi kurulmalı, Süleymanpaşa ilçe merkezindeki toplu taşıma hatlarına (mevcut özel halk otobüslerine ve yeni dönüşecek otobüslere) tek bir kart ile biniş ve hatlar arasında ücretsiz aktarma ve 65 yaş üstü ücretsiz biniş imkanları devreye sokulmalıdır.
- Her üç dönüşüm planı için de "hat bazlı" ve "kooperatif bazlı" hisse dağılım yaklaşımları geliştirilmiştir. Dolayısıyla yeni otobüs sisteminin işletilmesi, herhangi bir

dönüşüm planı için söz konusu 2 hisse dağılım yaklaşımından bir tanesi dikkate alınarak havuz ve/veya şirket çatısı altında gerçekleştirilebilir.

- Yukarıda bahsi geçen 3 dönüşüm planı aynı zamanda bir çalışma programı olarak ta değerlendirilebilir. Örneğin, Dönüşüm Planı - I üzerinde anlaşma sağlanması durumunda 116 otobüs hakkına sahip olan kooperatifler Dönüşüm Planı II veya III'te verilen tarifelerle de çalışabilirler.
- Yukarıda verilen analiz ve değerlendirmeler sonucunda Süleymanpaşa ilçe merkezi için "**MİNİBÜS DÖNÜŞÜM MODELİ**", havuz ve/veya şirket çatısı altında "**DÖNÜŞÜM PLANI I**"de verilen 116 adet 7 m'lik araç ile "**Kooperatif bazlı hisse dağılımı**"na bağlı dönüşüm şeklinde önerilmektedir. Çalışma programı olarak **DÖNÜŞÜM PLANI III**'te verilen 56 araçlık tarife uygulanmalıdır.

5.3. ÇORLU

Çorlu İlçesi'nde 14 otobüs hattı planlanmış olup bunlardan 12'si faal olarak işletilmektedir. 11 ve 12 numaralı hatların kurulması için Belediye Meclisi kararı alınmış olmasına rağmen henüz bu hatlarda taşımacılık hizmeti verilmemektedir. Ayrıca, 10 numaralı hat kendi içinde 2 farklı güzergâhta işletilmektedir. Söz konusu 12 hatta 90 belediye otobüsü ile hizmet verilmekte olup 12 hattın erişilebilirliği Şekil 5.54 yardımıyla değerlendirilebilir.



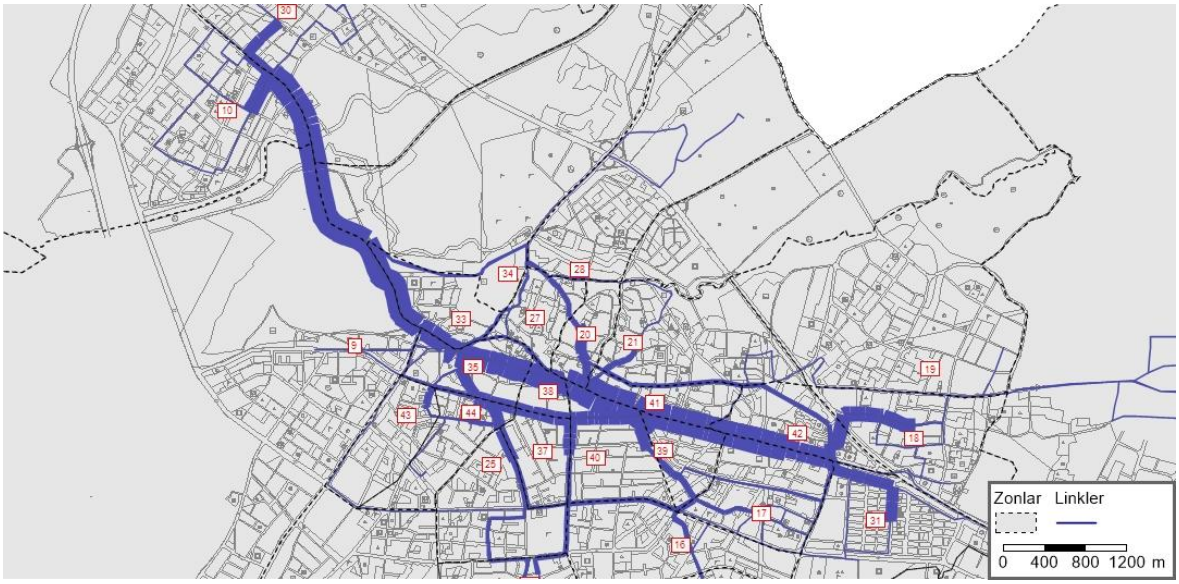
Şekil 5.54. Çorlu belediye otobüsü servislerinin erişilebilirliği

Şekil 5.54'ten görüldüğü üzere, Çorlu ilçesinde toplu taşıma hatlarının kent bütününü kapsayacak bir yapıda kurgulandığı göze çarpmaktadır. Herhangi bir toplu taşıma güzergahına birkaç dakikalık yürüme mesafesi içinde ulaşmak mümkündür. Gelişmiş ülke standartlarında dikkate alınan 400 m'lik yürüme mesafesi ortalama yaya hızı dikkate alındığında 6 dakikalık yürüme süresine karşılık gelmekte olup, bu standardın ilçe genelinde çok yüksek ölçüde sağlandığı dikkati çekmektedir. İlçede yolculuk üretim/çekim potansiyeli taşıyan; şehirlerarası terminal, üniversite, hastane, sanayi sitesi, AVM, okullar gibi önemli noktaların tümünü kent merkezine bağlayan hatlar bulunmaktadır. Otobüs güzergahlarının, Çorlu'nun kuzey-batısında yer alan ve Ergene ilçesi sınırları içinde yer alan Sağlık ve Yeşiltepe mahallelerinden başlayarak Çorlu ilçe merkezini kapsayacak ve doğu istikametinde Çorlu Havalimanı'na ulaşacak şekilde planlandığı ve işletildiği görülmektedir. Halen toplu taşıma hizmetinin verilmekte olduğu 12 hatta ilişkin otobüs bilgileri, otobüs sayıları, başlangıç/bitiş noktaları, hat uzunlukları, tur süreleri ve günlük çalışma tarifeleri Tablo 5.22'de verilmiştir.

Tablo 5.22. Çorlu toplu taşıma sistemi bilgileri

		1 NOLU	2 NOLU	3 NOLU	4 NOLU	5 NOLU	6 NOLU	7 NOLU	8 NOLU	9 NOLU	10 NOLU	13 NOLU	14 NOLU
	Hat Adı	Yeşiltepe Mah. - Emlak Konutları Bölg.	Sağlık Mah. - Gölbaşı Parkı	Havuzlar Mah. - Çorlu Park Evler	Kıvanç Bölg. - Everes Villa. Bölg.	Havuzlar Mah. - Devlet Hastanesi	Fakülte - SGK	Çorlu Park Evler - Devlet Hastanesi	Sağlık Mah. - Devlet Hastanesi	Çırak Bayın Mevkii - Devlet Hastanesi	Selimiye Cami - Devlet Hastanesi	Otogar - Havalimanı	Cumhuriyet Mh.- Sağlık Mah.
ARAÇ SAYISI	Cıtımark	10	10	-	5	10	4	1	-	-	-	-	-
	Cıtıbus	2	2	-	-	-	6	3	-	3	-	***1*** (9 Nolu Hat Aracı)	-
	NovaCiti	-	-	8	4	-		-	6	2	3		2
	Mercedes Eski	-	-	-	-	-	-	3	-	-	-		-
	Mercedes Yeni	-	-	-	-	2	1	3	-	-			-
	Başlangıç Seferleri	Yeşiltepe Mah.- 11	Eml.K.B.- ***1***	Hav. Mah. - ***6***	Kıvanç Bölg. - 7	Havuzlar Mah. - 9	Fakülte - 8	Çorlu Park Ev.-4	Devlet Has. - ***4***	Çırak Bayın - 2	1 Kasım İlk.Ok.- ***2***	Otogar - ***1***	Cumhuriyet Mh.-***2***
		Eml.Kon.Bölg. - 1	Gölbaşı-8, S.M.-3	Çorlu P. Ev. - 2	EveresVil. B.- ***2***	Devlet Has. - 3	SGK - ***3***	Devlet Has. - 6	Sağlık Mah. - ***2***	Devlet Has. - ***3***	UnpaşBölg. ***-1***		Sağlık Mh.
	Hat Uzunluğu	25 Km	31 Km	19 Km	15 Km	21 Km	22 Km	19 Km	22 Km	15 Km	15 Km	31 Km	10 Km
	Tam Tur Süreleri (Yaklaşık)	80 Dakika	80 Dakika	65 Dakika	60 Dakika	80 Dakika	70 Dakika	60 Dakika	70 Dakika	60 Dakika	55 Dakika	70 Dakika	40 Dakika
Tur Süreleri	06:30-09:00	7 Dakika	7 Dakika	9 Dakika	8 Dakika	7 Dakika	7 Dakika	7 Dakika	13 Dakika	14 Dakika	20 Dakika	Çorlu Havalimanı Uçuş Saatlerine Uygun	20 Dakika
	09:00-14:00	8 Dakika	8 Dakika	9 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	7 Dakika	13 Dakika	14 Dakika	20 Dakika		20 Dakika
	14:00-19:00	8 Dakika	8 Dakika	10 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	7 Dakika	13 Dakika	14 Dakika	20 Dakika		20 Dakika
	19:00-21:00	8 Dakika	8 Dakika	9 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	8 Dakika	7 Dakika	13 Dakika	14 Dakika	20 Dakika		20 Dakika
	21:00-23:30	14 Dakika	14 Dakika	13 Dakika	12 Dakika	13 Dakika	14 Dakika	13 Dakika	17 Dakika	20 Dakika	30 Dakika		20 Dakika

VISUM toplu taşıma planlama yazılımı ile Çorlu ilçesi için sistem tabanlı toplu taşıma ataması gerçekleştirilmiştir. Bu atama şeklinde, hiçbir toplu taşıma güzergahı dikkate alınmamakta olup, zonlar arası ulaşım talebinin kentin yol ağı üzerindeki dağılımı ortaya konulmaktadır. Atama sonuçları Şekil 5.55'te verilmektedir.



Şekil 5.55. Sistem tabanlı atama sonuçları

Şekil 5.55 incelendiğinde, kentteki toplu taşıma talep potansiyelinin yoğunlaştığı cadde ve arterler görülmektedir. Kentteki toplu taşıma güzergahlarının büyük ölçüde bu talep-yoğun yol kesimleri üzerinde hizmet verdiği bilinmektedir. Dolayısıyla, güzergah planlaması açısından Çorlu toplu taşıma sisteminin toplu ulaşım talebine önemli ölçüde cevap verebilecek güzergah yapısına sahip olduğu ön değerlendirmesi ortaya konulabilir. Şekil 5.55'te numaraları verilen zonların adları, alanları ve bu zonlardan geçen otobüs hattı sayısı Tablo 5.23'te verilmektedir.

Tablo 5.23. Çorlu otobüs sisteminin hizmet verdiği zonlar

Zon no	Zon adı	Alan (hektar)	Otobüs hattı sayısı
9	Hatip	2479.44	1
10	Saglık	1625.53	3
13	Cumhuriyet	983.54	1
14	Havuzlar	479.24	2
16	Rumeli	133.46	2
17	AliPasa	105	5
18	Esenepe	144.46	2
19	Hürriyet	431.32	1
20	Kemalettin	405.64	2
21	Nusradiye	150.36	2
25	Cobancesme	105.63	2
27	Cemaliye	48.97	9
28	Silahtaraga	322.03	2
30	Yesiltepe	571.48	2
31	Zafer_2_Organize	213.59	8
32	Zafer_1	289.57	1
33	Hıdıraga_1	60.2	11
34	Hıdıraga_2	494.71	2
35	SeyhSinan_1	60.37	10
37	Resadiye_1	47.77	6
38	Resadiye_2	19.55	11
39	Muhittin_1	43.56	10
40	Muhittin_2	84.27	5
41	Kazimiye_1	44.07	12
42	Kazimiye_2	70.53	10
43	ŞeyhSinan_2_1	69.87	7
44	ŞeyhSinan_2_2	66.8	5

Sistem tabanlı toplu taşıma ataması neticesince, güzergahlara ilişkin bir ön değerlendirme yapılmış olsa da, mevcut otobüs sistemine ilişkin kapasitelerin, tarifelerin ve aktarmaların daha detaylı incelenebilmesi amacıyla tüm sistem VISUM yazılımına girilerek tarife tabanlı taşıma ataması gerçekleştirilmiştir. Atamaların yapılabilmesi için gerekli olan zonlar arası ulaşım talebi, Toplu Taşıma Rehabilitasyonu (TTR) projesi kapsamında elde edilen hat yolcu sayımları ve taşıt içi toplu taşıma anketleri yardımıyla oluşturulan matrisler kullanılmıştır. Atama modelinin kalibrasyonu için Çorlu Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nden alınan (01.12.2014 ile 31.12.2014 tarihleri arasında 11 otobüs hattında gerçekleşen) biniş sayıları kullanılmıştır. Atama sonucunda elde edilen günlük ortalama biniş sayıları Tablo 5.24'te verilmiştir.

Tablo 5.24. Tarife tabanlı atama sonuçları

Hatlar	Akıllı Kart biniş verileri	Atama sonuçları	Rölatif hata (%)
1	12246	13561	10.74
2	11061	11699	5.77
3	6439	7183	11.55
4	8205	8979	9.43
5	11370	10500	7.65
6	11220	10889	2.95
7	9449	9603	1.63
8	5253	5648	7.52
9	4274	4452	4.16
10	1798	1829	1.72

Tablo 5.24 incelendiğinde, otobüs hatlarındaki günlük yolculuk sayılarının ortalama %6 hata ile modellenebildiği görülmektedir. Analizlerde, 13 numaraları hattın havalimanına çalışmasından dolayı çok az yolculuk çektiği ve modellemede dikkate alınmadığıdır. Ayrıca, yeni hizmete açılan 14 numaralı hattın biniş verileri de model kalibrasyonunda dikkate alınmamıştır.

5.3.1. Kısa ve Orta Vade Çözüm Önerileri

İlçe merkezinde hizmet veren belediye otobüsü hat güzergahlarının iyi erişilebilirlik düzeyinde kurgulanmış olduğu önceki bölümde de belirtilmişti. Ancak, kısa/orta vadede giderilmesi gereken eksiklik/aksaklıklar aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- Kent merkezinin güneyindeki Şeyh Sinan, Cumhuriyet, Çobançeşme ve Rumeli mahallelerinden geçen Bülent Ecevit Bulvarı üzerinde faal bir otobüs hattı olmaması söz konusu bölgede yaşayan kent sakinlerinin özellikle kent merkezine ve devlet hastanesi bölgesine erişimini zorlaştırmaktadır.
- Tekirdağ'ın büyükşehir olmasından önce köy vasfında iken, bugün Çorlu'nun merkeze yakın mahallelerinden biri haline gelen Önerler Mahallesine belediye otobüsü hattı gitmemektedir. SS40 numaralı taşımacılık kooperatifine bağlı toplam 12 minibüsün aktif olarak çalışan 4 tanesi ile günün belirli saatlerinde Orion AVM-Önerler Mahallesi arası seferler düzenlenmektedir. Ancak mahalle sakinleri, 65 yaş üstü ücretsiz biniş

ve belediye otobüsü hatları arasında ücretsiz aktarma olanaklarından yararlanamamaktadır.

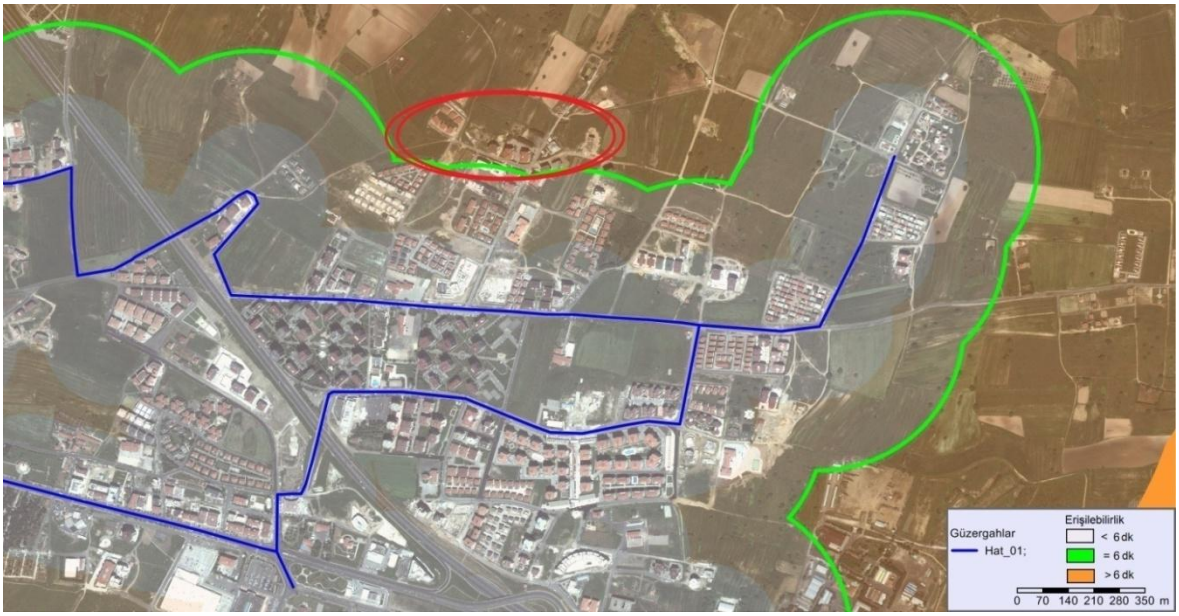
- Çorlu Emlak Konutları bölgesini devlet hastanesi bölgesine taşıyan yakın bir otobüsü hattı bulunmamaktadır. Özellikle hastaların devlet hastanesine erişimin aktarmasız sağlanması faydalı olacaktır.
- Muhittin mahallesinin iç kesimlerinin devlet hastanesine aktarmasız erişim olanağının arttırılması için bir düzenleme yapılması gerekmektedir.
- Bazı hatların daha etkin çalışabilmesi için güzergah değişiklikleri yapılması gerekmektedir.
- İlçe'deki bazı otobüs duraklarının TSE tarafından yayınlanan 11783 sayılı "Şehir içi yollar-otobüs durakları yer seçimi kurallarına" uymadığı ve durak mesafelerinin birbirlerine yakın olması sebebiyle işletme maliyetlerinin arttığı ve en önemlisi otobüslerin zaman tarifesine uymalarında sıkıntılar olduğu ortaya çıkmıştır. Ayrıca, sık olan durak aralıkları diğer trafiği olumsuz etkilediği gözlemlenmiştir.
- Önerler, Türkgücü ve Seymen gibi çevre mahalleler ile kent merkezi arasında minibüsle taşımacılık yapan kooperatiflerin, yolculuk talebine bağlı olarak söz konusu bölgelere en az kaç araç tahsis etmeleri gerektiği net olarak ortaya konulmalıdır.

Yukarıda bahsi geçen sorunlar doğrultusunda geliştirilen çözüm önerileri dört başlık altında toplanmıştır. Bunlar; güzergahı değiştirilen hatlar, yeni önerilen hatlar, durak analizleri ve çevre mahalleler için ihtiyaç analizi şeklindedir.

5.3.1.1. Güzergahı değiştirilen hatlar

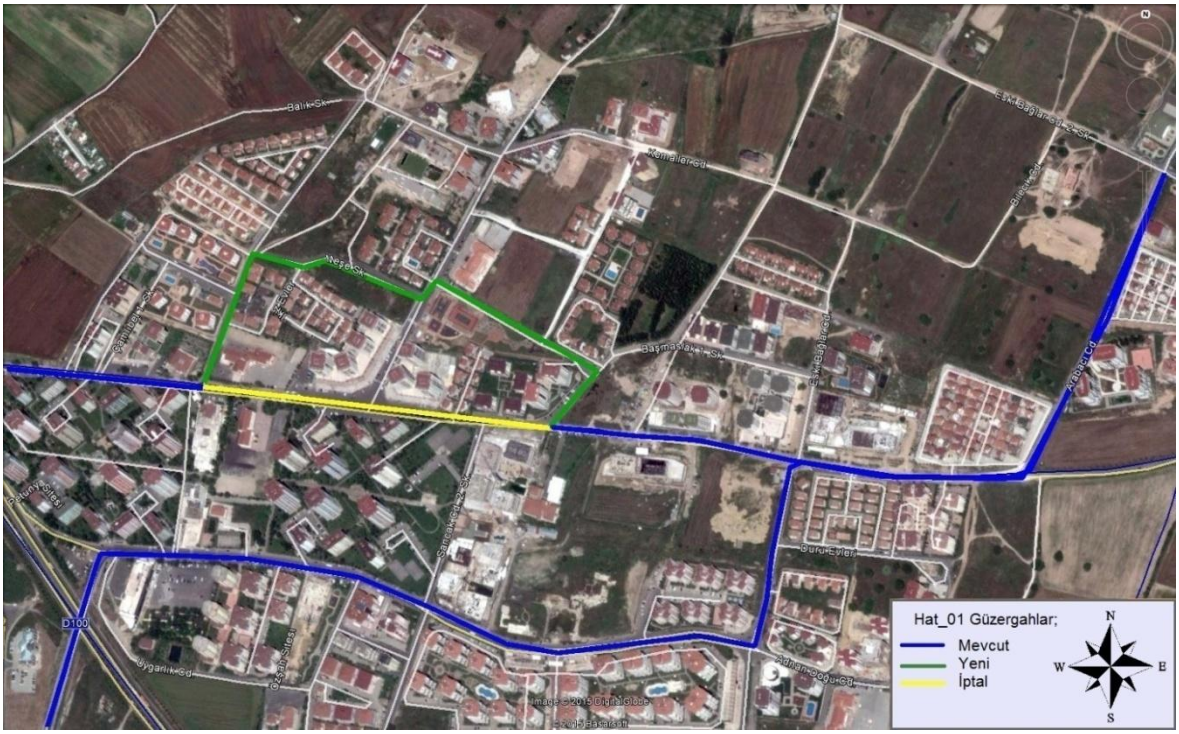
1 Numaralı Hat

1 numaralı hattın Hürriyet mahallesi Çamlıbel caddesi üzerindeki güzergahının kuzeyinde kalan bölgenin otobüs hattına olan erişebilirliği Şekil 5.56'da verilmiştir.



Şekil 5.56. Hürriyet mahallesi Çamlıbel caddesinin kuzeyi

Şekil 5.56'dan görüldüğü üzere, toplu taşıma sistemine erişim için yürüme mesafesinin üzerinde kalan konut bölgesi sakinlerinin 1 numaralı otobüs hattına daha rahat erişebilmesi için yapılan değişiklik Şekil 5.57'de verilmiştir. Şekilden görüldüğü üzere, 1 numaralı hattın Çamlıbel caddesi üzerinden Çamlıbel 2. sokağa, buradan Meşe sokağı takip ederek Başmaslak 1. sokaktan tekrar Çamlıbel caddesine girmesi önerilmektedir. İptal edilen yaklaşık 515 metrelik güzergah yerine önerilen yaklaşık 890 m'lik yeni güzergah nedeniyle hattın toplam güzergahı yaklaşık 375 metre uzayacaktır.



Şekil 5.57. 1 numaralı hat için önerilen güzergah değişikliği

5 Numaralı Hat

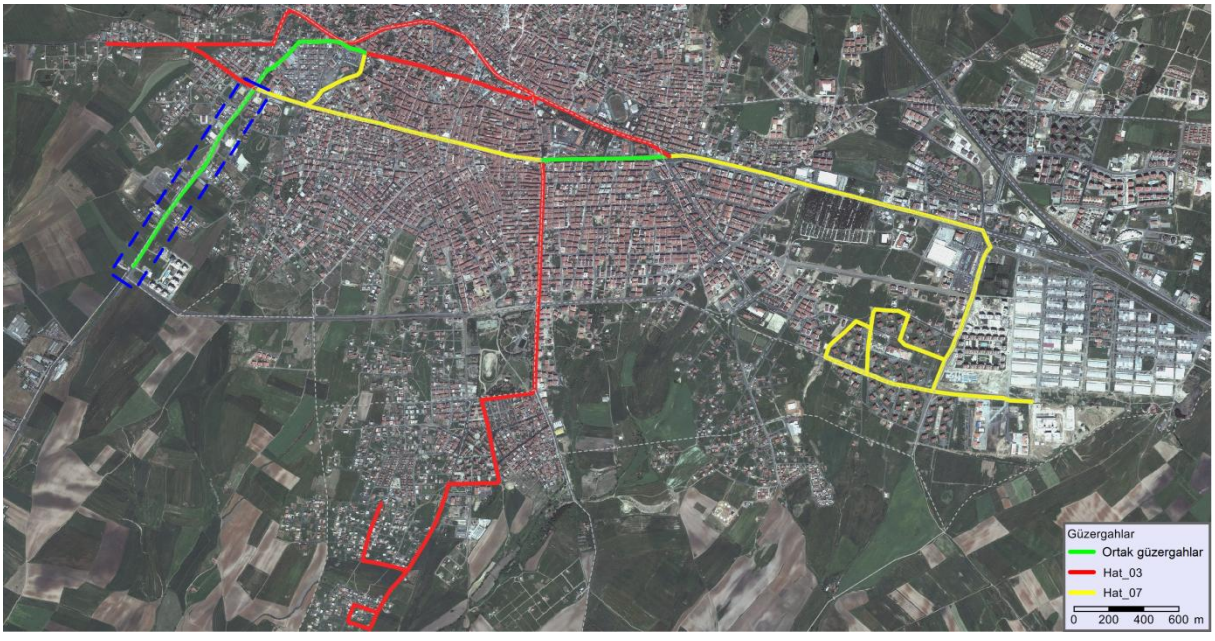
Havuzlar mahallesi ile devlet hastanesi arasında hizmet veren 5 numaralı otobüs hattı, devlet hastanesinden dönüşte Salih Omurtak caddesinin sonundan Takirdağ caddesine dönerek otogarın önüne ve buradan Garaj 1. sokağa dönerek Havuzlar mahallesine ulaşmaktadır. Söz konusu dönüş yaklaşık 470 metrelik mesafede yapılmakta ve trafiğin yoğun olduğu saatlerde otobüslerin vakit kaybetmesine neden olmaktadır. Salih Omurtak caddesi ile Garaj 1. sokak bağlantısının Karagözler sokak üzerinden yapılması ile söz konusu gecikmenin azaltılması ve hattın daha verimli çalışması sağlanabilecektir. Bu sayede 470 metrelik geçiş, 90 metreye inecektir. Önerilen değişiklik Şekil 5.58'de verilmiştir.



Şekil 5.58. 5 numaralı hat için önerilen güzergah değişikliği

3 Numaralı Hat

3 numaralı otobüs hattı Havuzlar mahallesi ile Şeyh Sinan mahallesindeki Çorlu Park evleri arasında hizmet verirken, 7 numaralı otobüs hattı devlet hastanesi ile Çorlu Park evleri arasında hizmet vermektedir. Bu iki hattın güzergahlarının Tekirdağ Yolu Kavşağı ile Çorlu Park evleri arasındaki Ali Osman Çelebi Bulvarı'nda yaklaşık 1.25 km'lik yol kesimi üzerinde kesiştiği Şekil 5.59'da görülmektedir.



Şekil 5.59. 3 ve 7 numaralı hatların mevcut güzergahları

Şekil 5.59'da görülen kesişim bölgesi her iki hat tarafından gidiş ve dönüş yönlerinde 2'şer kez kat edilmekte olduğundan her bir sefer için hatlar yaklaşık 2.5 km boyunca aynı güzergahta çalışmaktadır. Ayrıca, kesişim bölgesi incelendiğinde, Ali Osman Çelebi Bulvarının söz konusu kesimi üzerinde yoğun bir konut/iş alanı bulunmamaktadır. Kesişim bölgesi üzerindeki duraklarda gerçekleşen günlük ortalama biniş sayıları Tablo 5.25'te verilmektedir.

Tablo 5.25. Kesişim bölgesi üzerindeki duraklardaki günlük ortalama biniş sayıları

Durak Adı	Hat 3	Hat 7
3 ve 7 Nolu Hat Başlangıç Bitiş	91	105
Belediye Kültür Merkezi Karşısı	32	43
Belediye Kültür Merkezi	30	27
Bizim Market	26	0
Ege Seramik	4	3
Tekirdağ Yolu Girişi	16	9
Tekirdağ Yolu Opet	29	41
Tekirdağ Işıklar	0	86
TOPLAM	**227**	**314**

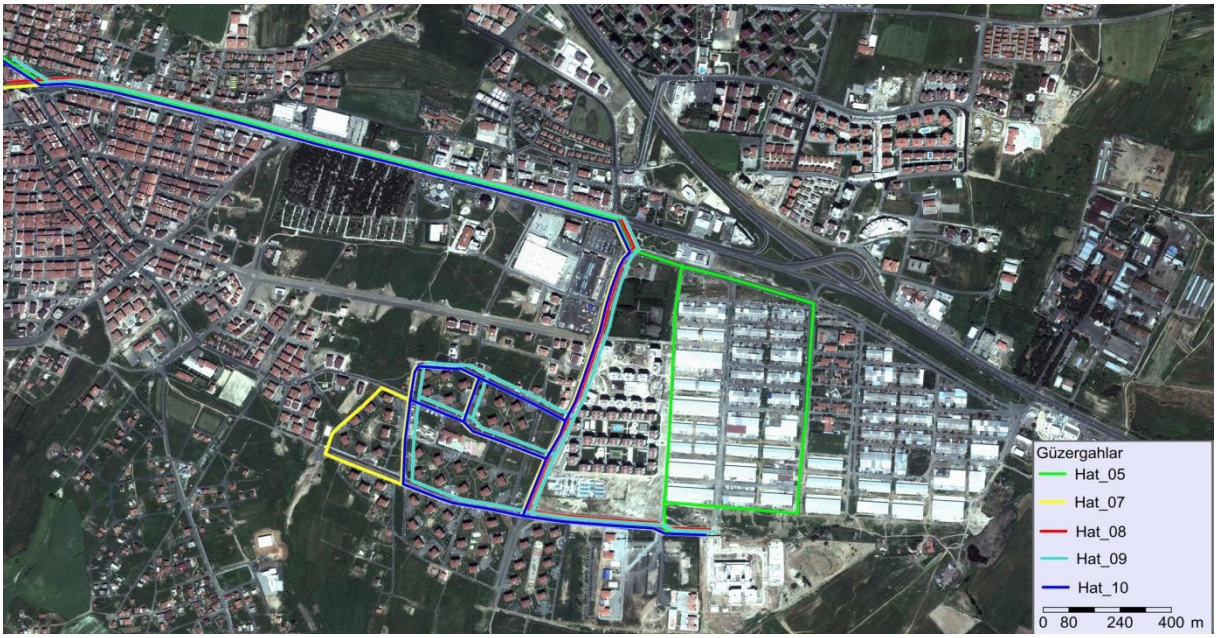
Tablo 5.25'ten görüldüğü üzere binişler büyük oranda Çorlu Park evlerinden, Belediye Kültür Merkezi'nden ve Tekirdağ Yolu kavşağı yakınından yapılmaktadır. 7 nolu hat otobüslerine söz konusu kesimde daha fazla biniş yapıldığı görülmektedir. Kentiçinde de 3 ve 7 numaralı hatların ortak çalıştıkları ya da birbirine yakın olduğu güzergahların da varolduğu dikkate alınırsa, 3 numaralı hattın Tekirdağ yolu kavşağından Ali Osman Çelebi Bulvarı'na dönmeden Havuzlar Mahallesine gitmesi, hattın güzergahının 2.5 km kısalması ve verimliliğinin artması açısından faydalı olacaktır. Kent merkezinde 3 numaralı hat güzergahının 7 numaralı hat güzergahından farklı olduğu bölgelerden Çorlu Park evleri ya da Belediye Kültür Merkezi'ne seyahat edecek kullanıcıların 7 numaralı hatta aktarma yapmaları mümkündür. 10 otobüsle taşımacılık yapılan 7 numaralı hattın sefer sıklığı gün boyu 7 dk olduğu için aktarmada bekleme süresi kabul edilebilir mertebede olacaktır. Hat 3'ün önerilen güzergahı Şekil 5.60'ta verilmiştir.



Şekil 5.60. 3 numaralı hattın önerilen güzergahı

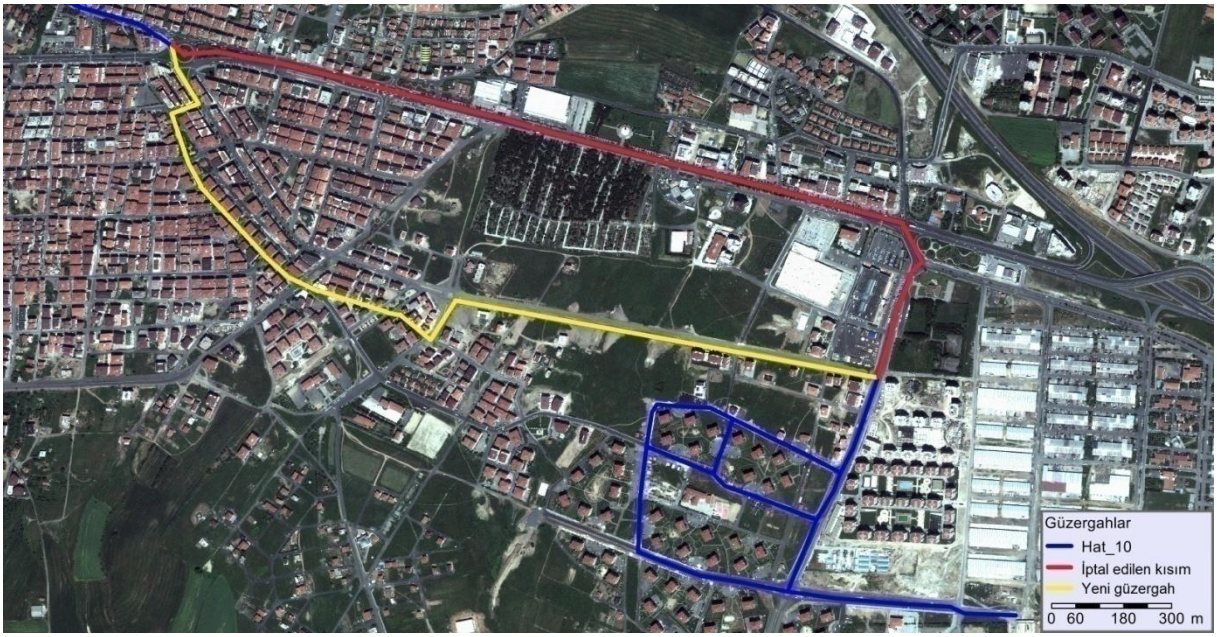
10 Numaralı Hat

Çorlu'da toplu taşıma hizmetinin verildiği 5, 7, 8, 9 ve 10 numaralı hatların başlangıç ya da bitiş noktaları devlet hastanesi olarak kurgulanmıştır. Söz konusu hatlar kentin farklı bölgelerinden aldıkları yolcuları devlet hastanesine getirmektedir. Bu kapsamda, söz konusu hatlar Salih Omurtak Caddesi üzerinde birleşmekte ve Orion AVM'den güneye inerek hastane bölgesine ulaşmaktadır. Bahsi geçen bölge ve güzergahlar Şekil 5.61'de verilmiştir.



Şekil 5.61. Salih Omurtak caddesinden devlet hastanesine ulaşan hatlar

Şekil 5.61 incelendiğinde görülmektedir ki, Kız Meslek Lisesi kavşağının güneyinde kalan Muhittin mahallesinin iç kesimlerinin devlet hastanesine aktarmasız erişim olanağının arttırılması için bir düzenleme yapılması gerekmektedir. Bu nedenle, Cemaliye mahallesi ile devlet hastanesi arasında hizmet veren 10 numaralı hattın güzergahının Kız Meslek Lisesi kavşağından güneye inerek Muhittin mahallesi sakinlerinin devlet hastanesine erişiminin arttırılması faydalı olacaktır. Hattın değiştirilmiş güzergahı Şekil 5.62'de verilmiştir.



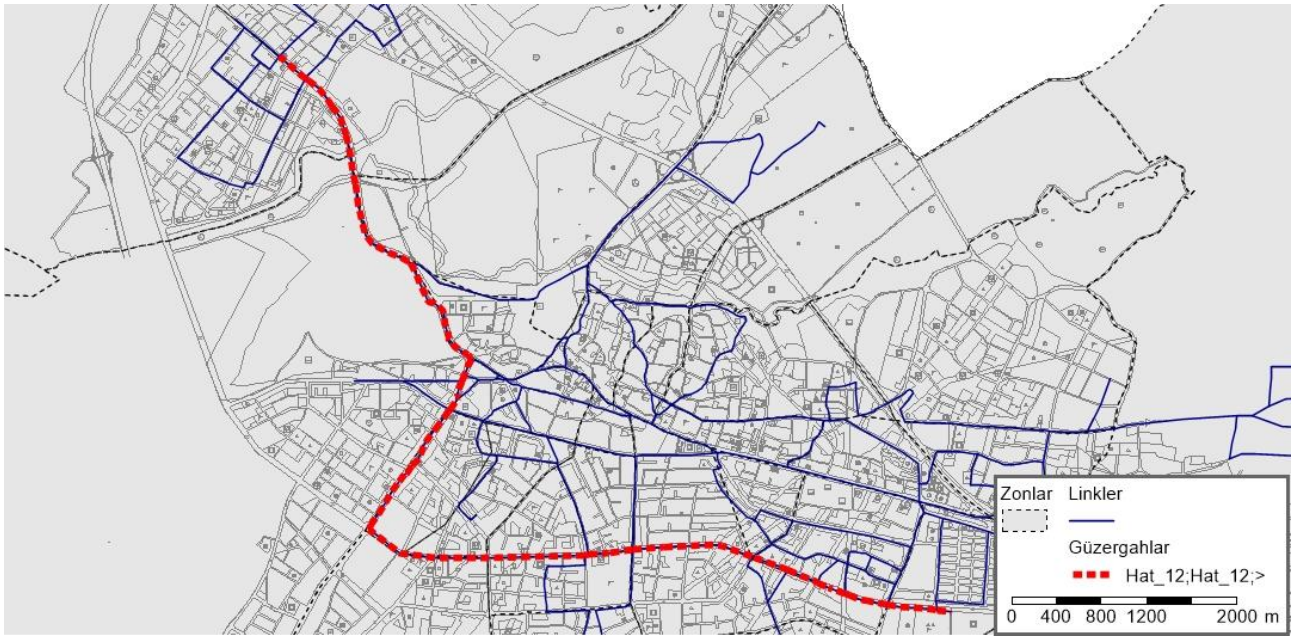
Şekil 5.62. 10 numaralı hattın önerilen güzergahı

Şekil 5.62'de görüldüğü üzere, 10 numaralı hattın güzergahı Kız Meslek Lisesi kavşağından Çetin Emeç bulvarına, buradan Ahmet Piriştine caddesine döndükten sonra İsmet Paşa bulvarından tekrar Çetin Emeç bulvarına dönerek buradan Cumhuriyet bulvarına döndükten sonra mevcut güzergahı üzerinden devlet hastanesine ulaşacak şekilde revize edilmiştir. 10 numaralı hattı kullanarak Salih Omurtak caddesi ve Orion AVM'ye gidecek kullanıcıların 5, 7, 8 ya da 9 numaralı hatlara aktarma yapması mümkündür.

5.3.1.2. Yeni önerilen hatlar

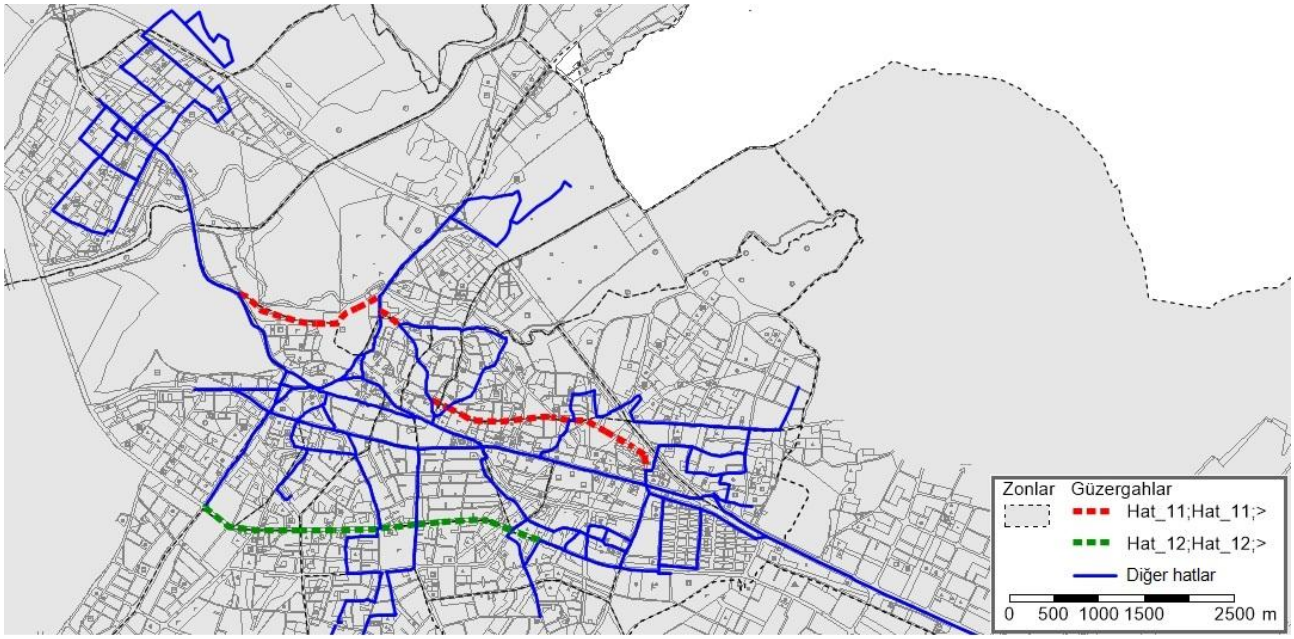
12 Numaralı Hat

Kent merkezinin güneyindeki Şeyh Sinan, Cumhuriyet, Çobançeşme ve Rumeli mahallelerinden geçen Bülent Ecevit Bulvarı üzerinde faal bir otobüs hattı olmaması söz konusu bölgede yaşayan kent sakinlerinin özellikle kent merkezine ve devlet hastanesi bölgesine erişimini zorlaştırmaktadır. Çorlu'da kurulması için Belediye Meclisi kararı alınmış olmasına rağmen henüz taşımacılık hizmetinin verilmediği 2 adet hat bulunmaktadır. Bu hatlar 11 ve 12 numaralı hatlar olarak numaralandırılmıştır. Söz konusu hatlardan 12 numaralı olan, yukarıda değinilen soruna cevap verecek nitelikte tasarlanmış olup güzergahı Şekil 5.63'te verilmiştir.



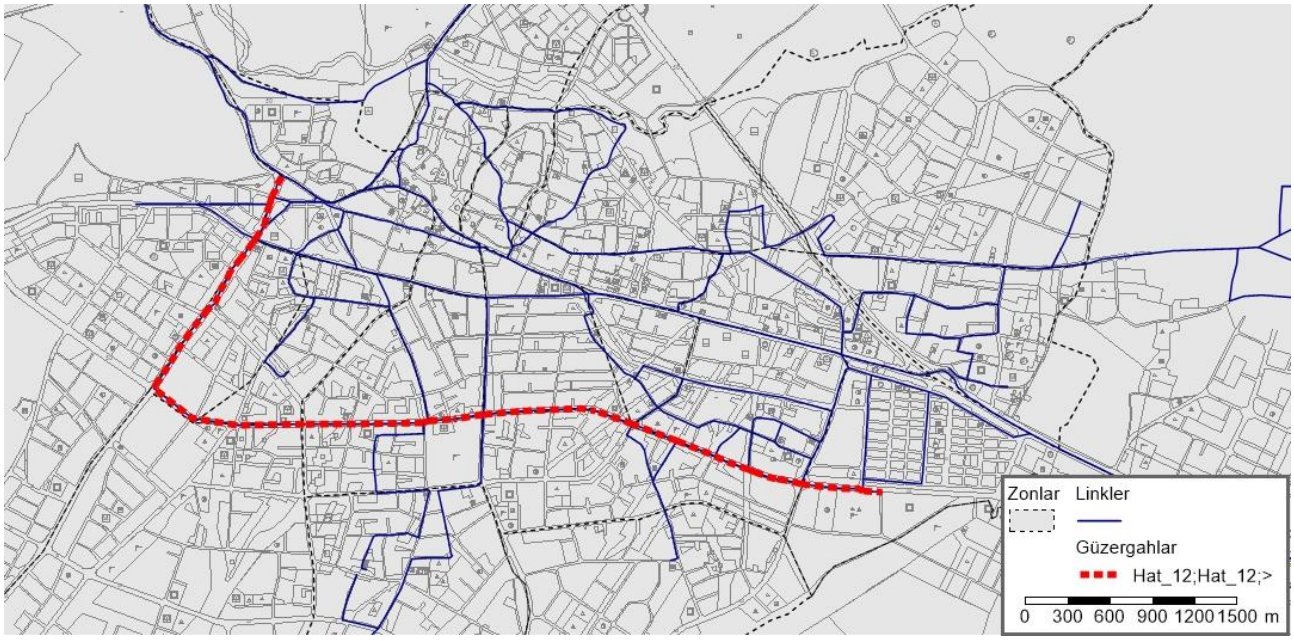
Şekil 5.63. 12 numaralı hattın güzergahı

12 numaraları hat da yaklaşık 21 km'lik güzergaha sahiptir ve bu hattın da başlangıç ve bitişi, 1, 2 ve 8 numaralı hatların başlangıç bölgesi olan Sağlık/Yeşiltepe mahalleleridir. Dolayısıyla 12 numaralı hat da yaklaşık başlangıçtaki 4 km'lik kesimde (gidişte ve dönüşte) 1, 2 ve 8 numaralı hatlarla aynı yol kesimini kullanmaktadır. Ancak, özellikle Çorlu Park ve Devlet Hastanesi arasındaki Bülent Ecevit Bulvarı üzerinde 12 numaralı hattın nispeten diğer hatlardan uzak olduğu değerlendirilebilir. 11 ve 12 numaralı hat güzergahlarının Çorlu'daki diğer otobüs güzergahlarından farklı olan kesimleri Şekil 5.64'te görülmektedir.



Şekil 5.64. 11 ve 12 numaralı hat güzergahları

12 numaralı hattın Sağlık ve Yeşiltepe mahallelerine hizmet veren diğer hatlarla çakışmasının engellenmesi ve aynı zamanda tur süresinin azaltılması amacıyla güzergahının Şekil 5.65'te verildiği gibi kısaltılması sonucunda ortaya çıkması olası yolculuk talepleri incelenmiştir. 12 numaralı hattın kısaltılmış güzergahı yaklaşık 14 km'dir.



Şekil 5.65. 12 numaraları hattın kısaltılmış güzergahı

12 numaralı hatların kısaltılmış güzergahı için yapılan atamanın sonuçları Tablo 5.26'da verilmiştir.

Tablo 5.26. 12 nolu hattın kısaltılmış güzergâhı için atama sonuçları (yolcu/gün)

Hat No	Mevcut durum	12 nolu hat açılırsa	Fark
1	13561	13561	0
2	11699	11688	11
3	7183	6942	241
4	8979	8279	700
5	10500	10193	307
6	10889	10886	3
7	9603	9059	544
8	5648	5425	223
9	4452	4421	31
10	1829	1829	0
12	---	1989	---

Tablo 5.26'da 12 numaralı hattın önerilen güzergahı için günlük yaklaşık 2000 yolcu taşınacağı ve bu değerin hangi hatlardan kayacağı görülmektedir. Bununla birlikte, diğer hatlarda yolculuk konforu açısından göreli bir iyileşme olacağı değerlendirilebilir. Önceki bölümde verilen 3 numaralı hattın Tekirdağ yolu kavşağı ile Çorlu Park evleri bölgesine girmemesi durumunda, Belediye Kültür Merkezi ve Çorlu Park evleri yolcularının 7 numaralı hatta ek olarak 12 numaralı hattı da aktarma amaçlı kullanmaları ek bir avantaj olarak ortaya çıkacaktır.

12 numaralı hat için analizler, saat 06:30-21:00 arası 10 dk, 21:00-23:30 arası için 30 dk'lık sefer sıklığına göre yapılmış ve yukarıda verilen yolculuk değerlerine ulaşılmıştır. Yaklaşık 35 dakikalık tur süresine sahip olacak hatta söz konusu tarifenin uygulanabilmesi için en az 4 otobüs gerekmektedir. Yolculuk talebindeki değişime göre sefer sıklığı ve gerekli otobüs sayısında idare tarafından değişikliğe gidilebilir.

15 Numaralı Yeni Hat

Tekirdağ'ın büyükşehir olmasından önce köy vasfında iken, bugün Çorlu'nun merkeze yakın mahallelerinden biri haline gelen Önerler mahallesine belediye otobüsü hattı erişmemektedir. SS40 numaralı taşımacılık kooperatifine bağlı toplam 12 minibüsün aktif olarak çalışan 4 tanesi ile günün belirli saatlerinde Orion AVM-Önerler mahallesi arası seferler düzenlenmektedir. Ancak mahalle sakinleri, 65 yaş üstü ücretsiz biniş ve belediye otobüsü hatları arasında ücretsiz aktarma olanaklarından yararlanamamaktadır. Diğer yandan, Çorlu Emlak Konutları bölgesini devlet hastanesi bölgesine taşıyan yakın bir otobüsü hattı

bulunmamaktadır. Özellikle hastaların devlet hastanesine erişiminin aktarmasız sağlanması kentlilerin sağlık hizmetinden faydalanmasını kolaylaştıracaktır. Bu kapsamda, güzergahı Şekil 5.66'da verilen ve 15 numaralı yeni hat olarak adlandırılan hattın işletmeye açılması önerilmektedir.



Şekil 5.66. 15 numaraları yeni hattın önerilen güzergahı

Yapılan analizler sonucunda gün boyu 40 dakikalık sefer sıklığı için hatta ortalama 700 yolcu taşınacağı hesaplanmıştır. Yaklaşık 16 km'lik güzergah uzunluğu ve 35 dakikalık tur süresine sahip olacak hatta söz konusu tarifenin uygulanabilmesi için 1 otobüs yeterli olacaktır. Yolculuk talebindeki değişime göre sefer sıklığı ve gerekli otobüs sayısında idare tarafından değişikliğe gidilebilir.

5.3.1.3. Durak analizleri

11783 sayılı Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayınlanan "Şehir içi yollar-otobüs durakları yer seçimi kuralları" gereğince otobüs durak aralıklarının 400 m olması gerektiği ve yolcu yoğunluğunun fazla olduğu kent merkezlerinde bu mesafenin 100 m azaltılarak 300 m olması gerektiği belirtilmektedir. Bu amaçla, VISUM programına girilen tüm durak koordinatları sonucunda, durakların 300 m ve 400 m'lik çaplar için yakalama alanları sırasıyla Şekil 5.67 ve 5.68'de verilmiştir.



Şekil 5.67. Durak yakalama alanları (300 m. çap)



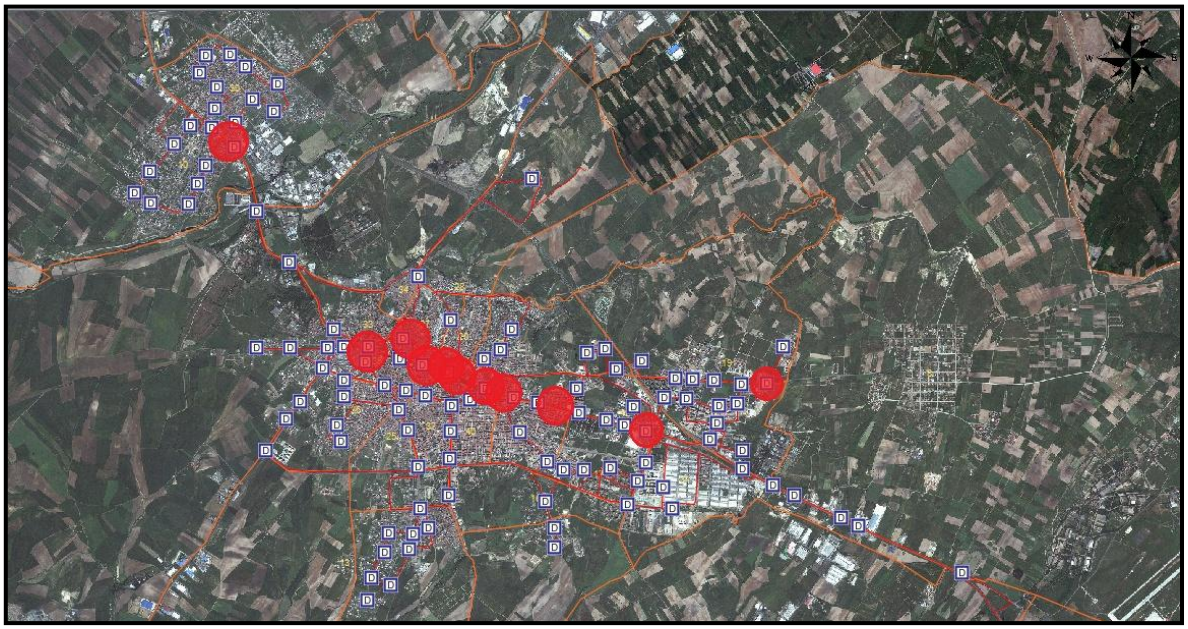
Şekil 5.68. Durak yakalama alanları (400 m. çap)

Şekil 5.67 ve 5.68 incelendiğinde, 300 m'lik çap için kent merkezinde durak yakalama alanı dışında kalan kesimler dikkati çekerken, söz konusu değer 400 m. alındığında kent merkezi genelinde otobüs servislerinin erişilebilirliğinin kabul edilebilir düzeyde olduğu görülmektedir.

Yapılan analizler sonucunda, İlçede taşımacılık yapan 11 hattın güzergahları üzerinde 356 adet durak bulunmasına rağmen, toplam biniş değerlerinin yaklaşık %40'ının 11 duraktan gerçekleştiği Tablo 5.27'de görülmektedir. Söz konusu durakların bulunduğu bölgeler Şekil 5.69'da verilmiştir.

Tablo 5.27. Biniş değerlerinin en yüksek olduğu 11 durak

Durak ID	Biniş sayısı	Oran (%)	Eklenik (%)	Durak adı
11	167254	7.10	7.10	Otogar (İstanbul yönü)
13	158033	6.71	13.81	Belediye Binası
411	151714	6.44	20.25	Villaların Yanı
98	117928	5.01	25.26	Orion (Edirne yönü)
14	85679	3.64	28.90	Heykel (İstanbul yönü)
46	62014	2.63	31.53	Heykel (Edirne yönü)
41	45523	1.93	33.46	Şifa Hastanesi (Edirne yönü)
48	45220	1.92	35.38	PTT
43	42251	1.80	37.18	Kız Meslek Lisesi (Edirne yönü)
7	38074	1.62	38.80	Üst Geçit (İstanbul yönü)
17	37704	1.60	40.40	Kız Meslek Lisesi (İstanbul yönü)



Şekil 5.69. Biniş talebinin en yüksek olduğu 11 durak bölgesi

Tablo 5.28'de Çorlu ilçesine faaliyet gösteren otobüs hat uzunlukları ve durak sayıları verilmiştir. 13 nolu hat hariç hatların hiçbirisi ortalama durak mesafesi bakımından standartları sağlamamaktadır. Bu sebeple birçok durağın yerinden kaldırılması ve düzenlenmesi gerekliliği açıktır.

Tablo 5.28. Gidiş-dönüş hat uzunlukları ve hatlardaki durak sayısı

Hat no	Gidiş hat uzunluğu (m)	Gidiş Durak sayısı	Dönüş Hat uzunluğu (m)	Dönüş Durak sayısı	Duraklar arası ortalama mesafe (m) Gidiş	Duraklar arası ortalama mesafe (m) Gidiş
1	9,179	34	16,050	67	269.97	239.55
2	16,642	54	13,888	45	308.19	308.62
3	10,071	45	9,266	48	223.80	193.04
4	6,512	32	7,721	38	203.50	203.18
5	10,790	46	9,430	39	234.57	241.79
6	11,478	39	10,015	32	294.31	312.97
7	8,661	38	9,566	44	227.92	217.41
8	10,582	41	11,221	44	258.10	255.02
9	7,487	33	6,889	27	226.88	255.15
10A	7,829	37	7,008	32	211.59	219.00
10B	7,227	35	7,610	34	206.49	223.82
13	14,640	37	15,118	37	395.68	408.59
14	4,345	14	5,138	20	310.36	256.90

Yukarıda sayılan sebeplerden dolayı, Çorlu ilçesinde toplu taşımacılık yapan otobüs hatları üzerindeki duraklar hat hat incelenerek duraklar elimine edilerek durak standartlarına yaklaşılmaya çalışılmış ve sistemin performansı artırılmaya artırılmıştır.

1 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 27 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 10 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.29'da kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.29. 1 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	İZMİR BÜFE	Yeri Değiştirilecek
2	EREN OTEL DURAĞI - TONGUÇLAR CAMİİ - TONGUÇ CAMİİ - 8.HAT 8-2 BAŞ NOK.(EREN OTEL) - 2. BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI (EREN OTEL)	Yeri Değiştirilecek
3	GÜLTEKİN TİC.	Yeri Değiştirilecek
4	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
5	ORION (EDR) - ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
6	NEHİR EVLERİ (GDŞ)	Yeri Değiştirilecek
7	NEHİR EVLERİ (DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
8	EMLAK KONUTLARI SON DURAK	Yeri Değiştirilecek
9	DOBRUCA SİTESİ	Yeri Değiştirilecek
10	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
11	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
12	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
13	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (GDŞ)	Kaldırılacak
14	ŞEHİTLİK	Kaldırılacak
15	BURGER KİNG	Kaldırılacak
16	AİLE SAĞLIK MERKEZİ	Kaldırılacak
17	DORUK EVLER	Kaldırılacak
18	DOĞA EVLERİ KARŞISI (GDŞ)	Kaldırılacak
19	DOĞA EVLERİ KARŞISI (DNŞ)	Kaldırılacak
20	ÇTSO İLKÖĞRT OKULU	Kaldırılacak
21	ARI BF& BİM ÖNÜ	Kaldırılacak
22	TRAFO	Kaldırılacak
23	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (DNŞ)	Kaldırılacak
24	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
25	PTT	Kaldırılacak
26	KARACA MOBİLYA	Kaldırılacak
27	İSTANBUL BÜFE	Kaldırılacak
28	ÜMİT MARKET - YOLAĞZI	Kaldırılacak
29	ÖZ İKİZLER MARKET	Kaldırılacak
30	PAZAR YOLU	Kaldırılacak
31	CAMİ DURAĞI	Kaldırılacak
32	İNÖNÜ İLKÖĞRETİM ÜST SOKAK	Kaldırılacak
33	TASA MUTFAK	Kaldırılacak
34	8-1 BİTİŞ 8-2 BAŞ. NOK(TONGUÇ CAMİİ)	Kaldırılacak
35	KİPA (EDR) - KİPA (İST)	Kaldırılacak

2 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 16 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 13 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.30'da kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.30. 2 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ÜST GEÇİT (İST) - ÜST GEÇİT (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
3	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
4	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
5	SANAYİ 1	Yeri Değiştirilecek
6	HYUNDAİ - OUTLET 12 (gdş)	Yeri Değiştirilecek
7	HYUNDAİ - OUTLET 12 (dnş)	Yeri Değiştirilecek
8	AĞIR BAKIM (EDR)	Yeri Değiştirilecek
9	PARK DURAĞI	Yeri Değiştirilecek
10	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
11	PTT	Yeri Değiştirilecek
12	EREN OTEL DURAĞI - TONGUÇLAR CAMİİ - TONGUÇ CAMİİ - 8.HAT 8-2 BAŞ NOK.(EREN OTEL) - 2. BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI (EREN OTEL)	Yeri Değiştirilecek
13	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
14	ÖZGÜR BÜFE	Kaldırılacak
15	KAYIKÇIOĞLU GIDA	Kaldırılacak
16	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
17	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
18	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
19	BURGER KİNG	Kaldırılacak
20	KİPA (İST)	Kaldırılacak
21	CITROEN YANI	Kaldırılacak
22	BURÇ BEST OTEL	Kaldırılacak
23	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
24	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
25	ÇIRAK BAYIRI ÖNCESİ	Kaldırılacak
26	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
27	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak

3 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 30 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 7 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.31'de kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.31. 3 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	SAYDANLAR KÖŞE(GDŞ)	Yeri Değiştirilecek
2	VALİ ŞENOL ENGİN İLKÖĞRETİM OKULU	Yeri Değiştirilecek
3	PAŞA ÇEŞME	Yeri Değiştirilecek
4	EGE SERAMİK - BİZİM MARKET	Yeri Değiştirilecek
5	ESKİ SANAYİ	Kalkacak
6	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
7	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
8	YOL AĞZI(GDŞ)	Kaldırılacak
9	TAKSİ DURAĞI(GDŞ)	Kaldırılacak
10	NECATİ IVAZ ANAOKULU(GDŞ)	Kaldırılacak
11	ÇELİK KAPI(GDŞ)	Kaldırılacak
12	ÇORDAŞ (GDŞ)	Kaldırılacak
13	BAKKALLAR GIDA (GDŞ)	Kaldırılacak
14	SANTRAL ÖNCESİ	Kaldırılacak
15	ASKERİ HASTANE (ORİON) (gdş)	Kaldırılacak
16	BULVAR YOLU KIZ MESLEK LİSESİ	Kaldırılacak
17	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
18	PTT	Kaldırılacak
19	TAHTALI CAMİİ	Kalacak
20	DÖKÜMHANE	Kaldırılacak
21	9.HAT 9-1 BİTİŞ 9-2 BAŞ.(KOPSAVAŞ) - KOPSAVAŞ	Kaldırılacak
22	T.DAĞ IŞIKLAR	Kaldırılacak
23	BELEDİYE KÜLTÜR MERKEZİ	Kaldırılacak
24	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
25	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
26	ASKERİ HASTANE (ORİON) (dnş)	Kaldırılacak
27	SANTRAL ÖNCESİ	Kaldırılacak
28	BAKKALLAR GIDA DÖNÜŞ	Kaldırılacak
29	ÇORDAŞ (DNŞ)	Birleşerek yer değiştirilecek
30	ÇİĞDEM EVLER(DNŞ)	
31	MUTLU BÜFE(DNŞ)	Kaldırılacak
32	KARDELEN PARK(DNŞ)	Kaldırılacak
33	ORHAN KEMAL CAD.1	Kaldırılacak
34	ORHAN KEMAL CAD.2	Kaldırılacak
35	ORHAN KEMAL CAD.4	Kaldırılacak
36	PARK KÖŞE(DNŞ)	Kaldırılacak
37	YOL AĞZI(DNŞ)	Kaldırılacak
38	TÜRKELİ CADDESİ MERKEZ KÖŞE DURAK	Kalacak

4 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 25 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 4 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.32'de kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.32. 4 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ESKİ SANAYİ	Kalkacak
2	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
3	SALI PAZARI GİRİŞ - SALI PAZARI GİRİŞ (DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
4	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
5	AYBAR YUMURTA	Kaldırılacak
6	KÖŞE-2 DÖNÜŞ	Kaldırılacak
7	AMİLYA PASTANESİ(GDŞ)	Kaldırılacak
8	CEZZAR MUSTAFA ERSİN İLKÖĞRT. (gdş)	Kalacak
9	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
10	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
11	TRABZON EKMEK (GDŞ)	Kaldırılacak
12	BULUT KIRAATHANESİ (gdş)	Kaldırılacak
13	CAM DURAK - ŞAHİN MARKET (gdş)	Kaldırılacak
14	4.HAT KÖŞE (gdş)	Kaldırılacak
15	4.HAT KÖŞE (dnş)	Kaldırılacak
16	CAM DURAK - ŞAHİN MARKET (dnş)	Kaldırılacak
17	BULUT KIRAATHANESİ (dnş)	Kaldırılacak
18	TRABZON EKMEK (DNŞ)	Kaldırılacak
19	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
20	PAŞA ÇEŞME	Kaldırılacak
21	PTT	Kaldırılacak
22	TAHTALI CAMİİ	Kaldırılacak
23	DÖKÜMHANE	Kaldırılacak
24	9.HAT 9-1 BİTİŞ 9-2 BAŞ.(KOPSAVAŞ) - KOPSAVAŞ	Kaldırılacak
25	END. MESLEK KARŞISI	Kaldırılacak
26	CEZZAR MUSTAFA ERSİN İLKÖĞRT. (dnş)	Kaldırılacak
27	AMİLYA PASTANESİ(DNŞ)	Kaldırılacak
28	KÖŞE-2 GİDİŞ	Kaldırılacak
29	AYBAR YUMURTA	Kaldırılacak

5 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 28 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 4 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.33'te kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.33. 5 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	KIZ MESLEK LİSESİ (İST) - KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	ORION (EDR) - ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
3	ORION (EDR) - ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
4	KIZ MESLEK LİSESİ (İST) - KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
5	HAYRİ BÜFE (gdş)	Kalacak
6	ARA DURAK (gdş)	Kaldırılacak
7	DİLA MARKET (GDŞ)	Kaldırılacak
8	ŞEHSİNAN MAHALLE MUHTARLIĞI	Kaldırılacak
9	CEZZAR MUSTAFA ERSİN İLKÖĞRT.	Kaldırılacak
10	END. MESLEK LİSESİ	Kaldırılacak
11	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
12	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
13	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
14	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
15	BURGER KİNG	Kaldırılacak
16	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
17	OPET ARKASI (GDŞ) - OPET ARKASI (DNŞ) - ÖZCANLAR ARKASI	Kalacak
18	YENİ SANAYİ CAMİİ	Kaldırılacak
19	ARMADA CITY ÇIKIŞ	Kaldırılacak
20	KİPA (İST)	Kaldırılacak
21	BURÇ BEST OTEL	Kaldırılacak
22	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
23	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
24	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
25	PAŞA ÇEŞME	Kaldırılacak
26	PTT	Kaldırılacak
27	TAHTALI CAMİİ	Kaldırılacak
28	DÖKÜMHANE	Kaldırılacak
29	İTFAİYE ÖNÜ - ÇORLU İTFAİYESİ	Kaldırılacak
30	DİLA MARKET (DNŞ)	Kaldırılacak
31	ARA DURAK (dnş)	Kaldırılacak
32	HAYRİ BÜFE (dnş)	Kaldırılacak
33	M. Kemal Caddesi giriş durağı (ışıklardaki) yukarı doğru	Yer değiştirilecek
34	Sağlık ocağı (kiler market) durak	Kaldırılacak
35	Varna Kafe karşısı durak 50-60 m aşağı doğru	Yer değiştirilecek

6 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 19 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 6 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.34'te kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.34. 6 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
2	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
3	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
4	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
5	PAŞA ÇEŞME	Yeri Değiştirilecek
6	BORSA MEYDANI(DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
7	NUR KİMYA	Kaldırılacak
8	DÖKÜMHANE	Kaldırılacak
9	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
10	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
11	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
12	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
13	BURGER KİNG	Kaldırılacak
14	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
15	AİLE SAĞLIK MERKEZİ (gdş)	Kaldırılacak
16	TİCARET BORSA LİSESİ (GDŞ)	Kaldırılacak
17	M.KEMAL SİTESİ (GDŞ)	Kaldırılacak
18	SGK DURAĞI	Kaldırılacak
19	DORUK EVLER	Kaldırılacak
20	AİLE SAĞLIK MERKEZİ (dnş)	Kaldırılacak
21	KİPA (İST)	Kaldırılacak
22	BURÇ BEST OTEL	Kaldırılacak
23	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
24	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
25	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak

7 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 30 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 3 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.35'te kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.35. 7 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	İTFAİYE ÖNÜ - ÇORLU İTFAİYESİ	Yeri Değiştirilecek
3	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
4	YENİ DÜNYA BLOKLARI (gdş)	Kaldırılacak
5	ATAKENT İLK.ÖĞRT(GDŞ)	Kaldırılacak
6	ORION YAN YOL (GDŞ)	Kaldırılacak
7	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
8	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
9	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
10	ASKERİ HASTANE (ORİON) (gdş)	Kalacak
11	SANTRAL (gdş)	Kalacak
12	SANTRAL (İST) - BULVAR YOLU SANTRAL	Kalacak
13	İHLAS DURAĞI	Kaldırılacak
14	ATATÜRK İLK.ÖĞRT - ATATÜRK İLKÖĞRETİM(gdş)	Kaldırılacak
15	T.DAĞ YOLU GİRİŞİ	Kaldırılacak
16	EGE SERAMİK - BİZİM MARKET	Kaldırılacak
17	BELEDİYE KÜLTÜR MERKEZİ (gdş)	Kaldırılacak
18	BELEDİYE KÜLTÜR MERKEZİ (dnş)	Kaldırılacak
19	T.DAĞ IŞIKLAR	Kaldırılacak
20	ATATÜRK İLK.ÖĞRT - ATATÜRK İLKÖĞRETİM (dnş)	Kaldırılacak
21	YAPI KREDİ - YAPI KREDİ BULVAR YOLU	Kaldırılacak
22	SANTRAL (dnş)	Kaldırılacak
23	ASKERİ HASTANE (ORİON) (dnş)	Kaldırılacak
24	ACİL (İST)	Yer değiştirilecek
25	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
26	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
27	BURGER KİNG	Kaldırılacak
28	KİPA (İST)	Kaldırılacak
29	ORION YAN YOL (DNŞ)	Kaldırılacak
30	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (DNŞ)	Kaldırılacak
31	DİŞ POLİKLİNİĞİ(GDŞ)	Kalacak
32	SEMA BLOKLARI	Kaldırılacak
33	YENİ DÜNYA BLOKLARI (dnş)	Kalacak
34	Atakent sağlık ocağı ile Taşkent cad. üzerindeki 2 durak	Birleştirilerek yer değiştirilecek

8 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 24 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 3 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.36'da kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.36. 8 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	H.YASEVİ CADDE	Yeri Değiştirilecek
3	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
4	ORION YAN YOL (GDŞ)	Kaldırılacak
5	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
6	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
7	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
8	ASKERİ HASTANE (ORİON) (gdş)	Kaldırılacak
9	SANTRAL	Kaldırılacak
10	İHLAS DURAĞI	Kaldırılacak
11	ATATÜRK İLK.ÖĞRT - ATATÜRK İLKÖĞRETİM	Kaldırılacak
12	ESKİ SANAYİ	Kaldırılacak
13	ÇIRAK BAYIRI ÖNCESİ	Kaldırılacak
14	LASTİKÇİ ÖNÜ - ÖNCÜ YAPI - TRABZON EKMEK	Kaldırılacak
15	Y.TEPE SPOR KOMP. (gdş)	Kaldırılacak
16	Y.TEPE SPOR KOMP. (dnş)	Kaldırılacak
17	ÖZGÜR BÜFE	Kaldırılacak
18	EREN OTEL DURAĞI - TONGUÇLAR CAMİİ - TONGUÇ CAMİİ - 8.HAT 8-2 BAŞ NOK.(EREN OTEL) - 2. BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI (EREN OTEL)	Kaldırılacak
19	ESKİ SANAYİ GİRİŞİ	Kaldırılacak
20	YAPI KREDİ - YAPI KREDİ BULVAR YOLU	Kaldırılacak
21	ASKERİ HASTANE (ORİON) (dnş)	Kaldırılacak
22	ACİL (İST)	Kalacak
23	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
24	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
25	BURGER KİNG	Kaldırılacak
26	KİPA (İST)	Kaldırılacak
27	ORION YAN YOL (DNŞ)	Kaldırılacak

9 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 20 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 6 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.37'de kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.37. 9 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	YENİ DÜNYA BLOKLARI	Yeri Değiştirilecek
2	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
3	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
4	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
5	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
6	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (GDŞ) - ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
7	ATAKENT İLK.ÖĞRT(GDŞ) - ATAKENT İLK.ÖĞRT(DNŞ)	Kaldırılacak
8	ORION YAN YOL (GDŞ)	Kaldırılacak
9	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
10	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
11	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
12	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
13	PAŞA ÇEŞME	Kaldırılacak
14	PTT	Kaldırılacak
15	TAHTALI CAMİİ	Kaldırılacak
16	DÖKÜMHANE	Kaldırılacak
17	9.HAT 9-1 BİTİŞ 9-2 BAŞ.(KOPSAVAŞ) - KOPSAVAŞ	Kaldırılacak
18	ESKİ SANAYİ	Kaldırılacak
19	HANİFE ŞEFİK	Kaldırılacak
20	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
21	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
22	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
23	BURGER KİNG	Kaldırılacak
24	KİPA (İST)	Kaldırılacak
25	ORION YAN YOL (DNŞ)	Kaldırılacak
26	ATAKENT BÜFELER (DNŞ)	Kaldırılacak

10A No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 27 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 5 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.38'de kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.38. 10A No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
3	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
4	ORION	Yeri Değiştirilecek
5	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (GDŞ) - ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
6	ATAKENT BÜFELER (GDŞ)	Kalacak
7	ATAKENT İLK.ÖĞRT(GDŞ)	Kaldırılacak
8	ORION YAN YOL (GDŞ)	Kaldırılacak
9	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
10	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
11	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
12	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
13	ALİPAŞA İLKÖĞRETİM OKULU - ALİPAŞA İLKÖĞRETİM (DNŞ)	Kaldırılacak
14	ARZUM MARKET - ARZUM BAKKALİYE (DNŞ)	Kaldırılacak
15	KUŞLU BAKKALİYE - KARDELEN BÜFE	Kaldırılacak
16	ÇETİNLER TEKEL BÜFE	Kaldırılacak
17	KÖMÜRCÜ CAD - KÖMÜRCÜLER SOK(DNŞ)	Kaldırılacak
18	T.Ç ALTI 4.SOK - T.Ç ALTI SOK(DNŞ)	Kaldırılacak
19	REŞAT NURİ GÜNTEKİN CAD. - GÜÇLÜ SOKAK	Kaldırılacak
20	GÜMÜŞ İNŞ.KARŞISI - CANLAR GIDA	Kaldırılacak
21	ARZUM MARKET DÖNÜŞ	Kaldırılacak
22	PAPATYA EVLERİ	Kaldırılacak
23	KARAKIŞ EKMEK FIRINI - MANOLYA DÜĞÜN SALONU	Kaldırılacak
24	DİASA	Kaldırılacak
25	HEYKEL (EDR)	Kaldırılacak
26	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
27	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
28	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
29	BURGER KİNG	Kaldırılacak
30	KİPA (İST)	Kaldırılacak
31	ORION YAN YOL (DNŞ)	Kaldırılacak
32	ATAKENT BÜFELER (DNŞ)	Kaldırılacak

10B No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 26 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 5 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.39'da kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.39. 10B No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	KIZ MESLEK LİSESİ (İST)	Yeri Değiştirilecek
3	KIZ MESLEK LİSESİ (EDR)	Yeri Değiştirilecek
4	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
5	ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (GDŞ) - ATAKENT SAĞLIK OCAĞI (DNŞ)	Yeri Değiştirilecek
6	ATAKENT İLK.ÖĞRT(GDŞ) - ATAKENT İLK.ÖĞRT(DNŞ)	Kaldırılacak
7	ORION YAN YOL (GDŞ)	Kaldırılacak
8	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
9	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
10	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
11	ÇORLU İLKÖĞRETİM (İST)	Kaldırılacak
12	DİASA	Kaldırılacak
13	KARAKIŞ EKMEK FIRINI - MANOLYA DÜĞÜN SALONU	Kaldırılacak
14	ARZUM MARKET DÖNÜŞ	Kaldırılacak
15	TRAKYA UN GIDA	Kaldırılacak
16	ÇERKEZKÖY YOLU - ECE SOK - İSTİKAMET BÜFE	Kaldırılacak
17	T.Ç ALTI 4.SOK - T.Ç ALTI SOK(DNŞ)	Kaldırılacak
18	KÖMÜRCÜ CAD - KÖMÜRCÜLER SOK(DNŞ)	Kaldırılacak
19	ÇETİNLER TEKEL BÜFE	Kaldırılacak
20	DERMAN SOK - DERMAN SOK(DNŞ)	Kaldırılacak
21	ARZUM MARKET - ARZUM BAKKALİYE (DNŞ)	Kaldırılacak
22	ALİPAŞA İLKÖĞRETİM OKULU - ALİPAŞA İLKÖĞRETİM (DNŞ)	Kaldırılacak
23	HEYKEL (İST)	Kaldırılacak
24	HEYKEL (EDR)	Kaldırılacak
25	ÇORLU İLKÖĞRETİM (EDR)	Kaldırılacak
26	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
27	ŞEHİTLİK(dnş)	Kaldırılacak
28	BURGER KİNG	Kaldırılacak
29	KİPA (İST)	Kaldırılacak
30	ORION YAN YOL (DNŞ)	Kaldırılacak
31	ATAKENT BÜFELER (DNŞ)	Kaldırılacak

13 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 24 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Yine aynı hatta gidiş ve dönüşte toplam 3 durağın yerlerinin duraklar arası mesafe standartlarına uygun bir şekilde kaydırılması planlanmaktadır. Tablo 5.40'da kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.40. 13 No'lu Hat

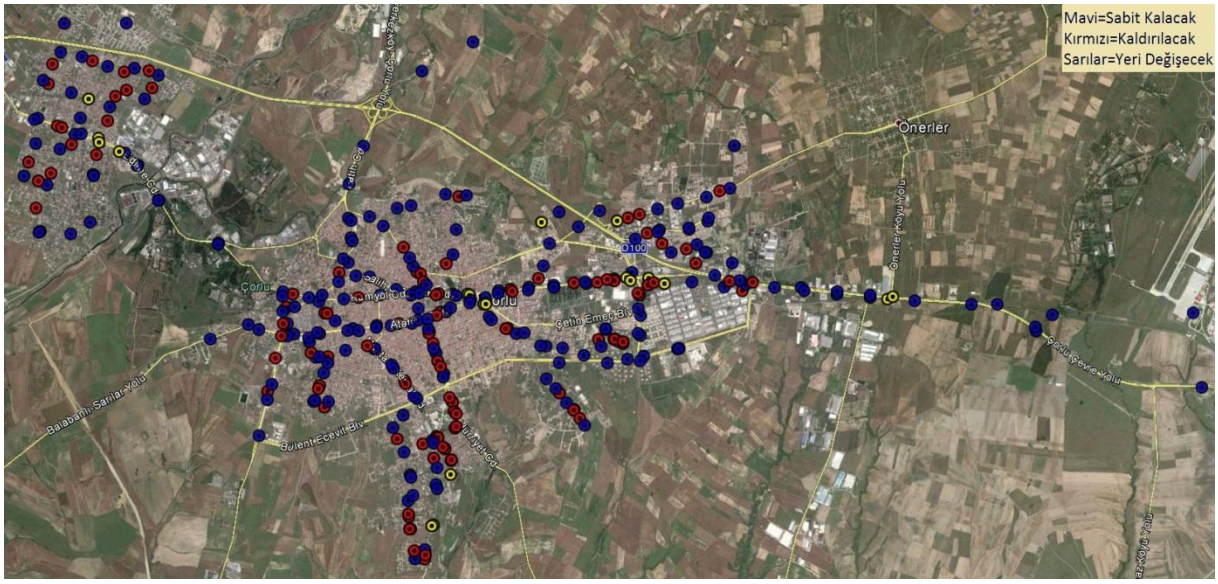
No	Durak Adı	Durumu
1	ORION (EDR)	Yeri Değiştirilecek
2	VOLKSWAGEN	Yeri Değiştirilecek
3	ORION (IST)	Yeri Değiştirilecek
4	ATATÜRK İLK.ÖĞRT - ATATÜRK İLKÖĞRETİM (gdş)	Kaldırılacak
5	İHLAS DURAĞI (gdş)	Kaldırılacak
6	SANTRAL (İST) - BULVAR YOLU SANTRAL (gdş)	Kaldırılacak
7	SANTRAL (gdş)	Kaldırılacak
8	ASKERİ HASTANE (ORİON) (gdş)	Kaldırılacak
9	ACİL (İST)	Kaldırılacak
10	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (gdş)	Kaldırılacak
11	ŞEHİTLİK (gdş)	Kaldırılacak
12	BURGER KİNG	Kaldırılacak
13	KİPA (EDR)	Kaldırılacak
14	YENİ ASKERLİK ŞUBESİ (İST)	Kaldırılacak
15	HYUNDAİ - OUTLET 12 (gdş)	Kaldırılacak
16	HYUNDAİ - OUTLET 12 (dnş)	Kaldırılacak
17	AĞIR BAKIM (EDR)	Kaldırılacak
18	VOLKSWAGEN	Kaldırılacak
19	KİPA (İST)	Kaldırılacak
20	ŞEHİTLİK (dnş)	Kaldırılacak
21	SHELL BENZİNLİĞİ - İSTİKBAL (dnş)	Kaldırılacak
22	ASKERİ HASTANE (ORİON) (dnş)	Kaldırılacak
23	SANTRAL (dnş)	Kaldırılacak
24	SANTRAL (İST) - BULVAR YOLU SANTRAL (dnş)	Kaldırılacak
25	İHLAS DURAĞI (dnş)	Kaldırılacak
26	ATATÜRK İLK.ÖĞRT - ATATÜRK İLKÖĞRETİM (dnş)	Kaldırılacak
27	ESKİ SANAYİ	Kaldırılacak

14 No'lu hatta gidiş ve dönüşte toplam 12 durağın, duraklar arası mesafe standartları gereği (300 metrenin altında olduğu için) kaldırılması planlanmaktadır. Tablo 5.41'de kaldırılması veya yerinin değiştirilmesi planlanan duraklar gösterilmiştir.

Tablo 5.41. 14 No'lu Hat

No	Durak Adı	Durumu
1	TASA MUTFAK	Kaldırılacak
2	8-1 BİTİŞ 8-2 BAŞ. NOK(TONGUÇ CAMİİ)	Kaldırılacak
3	İZMİR BÜFE	Kaldırılacak
4	EREN OTEL DURAĞI - TONGUÇLAR CAMİİ - TONGUÇ CAMİİ - 8.HAT 8-2 BAŞ NOK.(EREN OTEL) - 2. BAŞLANGIÇ VE BİTİŞ NOKTASI (EREN OTEL)	Kaldırılacak
5	ÖZGÜR BÜFE	Kaldırılacak
6	ARA DURAK (ÜST GÇT ÖNCE)	Kaldırılacak
7	NAZAR TUHAFİYE	Kaldırılacak
8	DERİ SANAYİCİLERİ OKULU	Kaldırılacak
9	SAĞLIK MAH. YEŞİLTEPE TRAFO	Kaldırılacak
10	ÖZ İKİZLER MARKET	Kaldırılacak
11	PAZAR YOLU	Kaldırılacak
12	CAMİ DURAĞI	Kaldırılacak

Çorlu ilçe merkezlerindeki otobüs güzergahları üzerinde yer alan duraklara ilişkin çalışmalara, analizlere, kaldırılması ve yer değiştirilmesi gereken duraklara yer vermektedir. İlçedeki tüm durakların enlem/boylam verileri dikkate alınarak, bu duraklardan kaç otobüs hattının geçtiği belirlenmiştir. Tüm duraklar VISUM yazılımına işlenmiş ve durakların VISUM koordinatları tablolarda verilmiştir. Ayrıca, tüm otobüs hatları için mevcut güzergahların çalışması yapılmış olup, hat uzunlukları, durak sayıları, duraklardan geçen güzergah sayıları ve duraklar arası mesafeler hesaplanmıştır. Çorlu ilçesindeki otobüs güzergahları için ortalama, en büyük ve en küçük duraklar arası mesafeler ortaya konulmuştur. 11783 sayılı Türk Standartları Enstitüsü tarafından yayınlanan "Şehir içi yollar-otobüs durakları yer seçimi" kriterleri ve yapılan modelleme çalışmaları dikkate alındığında, kaldırılması gereken durak sayısı 106 ve yer değiştirilmesi gereken durak sayısı ise 20'dir. Tolamda 126 durak ya kaldırılması ya da yer değiştirilmesi gerektiği bulunmuştur. Durak isimleri ve yapılacak işlem Şekil 5.70'te verilmiştir.



Şekil 5.70. Duraklarda yapılacak işlem

Şekil 5.70'te verilen durakların adları, koordinatları ve bu duraklara yapılması gereken işlem "kalacak, kaldırılacak ve yeri değiştirilecek" olanlar şeklinde sırasıyla Tablo 5.42, 5.43 ve 5.44'te verilmiştir.

Tablo 5.42. Yerinde kalacak 213 adet durağa ilişkin bilgiler

No	Enlem	Boylam	Durak Adı	Durum
1	41.19188168	27.76953773	Yeşiltepe Düğün Salonu	Kalacak
2	41.18901545	27.76944437	Serkan CAM (KD)	Kalacak
3	41.18208794	27.77449707	Şato İST	Kalacak
4	41.17778644	27.77563362	İstasyon İST	Kalacak
5	41.17109176	27.78136240	Dörtyol İST	Kalacak
6	41.16338867	27.78744165	Kopsavaş (KD)	Kalacak
7	41.16184522	27.78852512	Eski Sanayii	Kalacak
8	41.16146886	27.79203010	Otogar İST (KD)	Kalacak
9	41.16076202	27.79548703	Kumyol Durağı	Kalacak
10	41.15978470	27.80047926	Belediye Binası (KD)	Kalacak
11	41.15847392	27.80581113	Heykel (İST) (KD)	Kalacak
12	41.15683130	27.81055459	Devlet Hastanesi (İST) (KD)	Kalacak
13	41.15551807	27.81435744	HCBS (KD)	Kalacak
14	41.15546259	27.81628079	Güllüoğlu	Kalacak
15	41.15464059	27.82044358	Şifa Hastanesi (İST) (KD)	Kalacak
16	41.15394944	27.82400332	Mezarlık	Kalacak
17	41.15305881	27.82852689	Reyap (İST)	Kalacak
18	41.15247368	27.83515395	İremkot-Yerciler	Kalacak
19	41.15567859	27.83732106	Emlak konut Giriş (KD)	Kalacak
20	41.15552025	27.84067222	Çağdaşkent Gidiş	Kalacak
21	41.15460225	27.84498922	Ergene Vadisi	Kalacak
22	41.15501578	27.84820057	Gülkent (KD)	Kalacak
23	41.15719298	27.84895910	Önerler Kavşağı (KD)	Kalacak
24	41.15717170	27.85256373	Villaların Yanı	Kalacak
25	41.16129952	27.85534792	Cem Evleri	Kalacak
26	41.15764350	27.84480112	Engelliler Okulu (KD)	Kalacak
27	41.15787252	27.84182448	Furtinishak (KD)	Kalacak
28	41.15988738	27.83399543	Güzelyurt	Kalacak
29	41.15908790	27.83033804	Esenkent	Kalacak
30	41.16131369	27.82851775	Yeni Mezarlık (KD)	Kalacak
31	41.15850534	27.82563429	Çorlu Lisesi (KD)	Kalacak
32	41.15650847	27.82368618	Uyar Market (KD)	Kalacak
33	41.15489603	27.82066203	Şifa Hastanesi EDR (KD)	Kalacak
34	41.15571846	27.81649489	Eski İtfaiye (KD)	Kalacak
35	41.15710884	27.81019481	Devlet Hastanesi EDR (KD)	Kalacak
36	41.16199227	27.79278700	Otogar EDR	Kalacak
37	41.15876416	27.80539942	Heykel EDR (KD)	Kalacak
38	41.15973876	27.80294088	Paşaçeşme (KD)	Kalacak
39	41.16201447	27.79999930	PTT (KD)	Kalacak
40	41.17779966	27.77572894	İstasyon EDR	Kalacak
41	41.16264178	27.79820403	Hükümet (KD)	Kalacak
42	41.16271075	27.79563845	Tahtalı Camii (KD)	Kalacak
43	41.16223768	27.79087976	Dökümhane	Kalacak
44	41.16380423	27.78774699	Cumhuriyet İLK ÖĞ. (KD)	Kalacak
45	41.17123242	27.78148840	Dörtyol EDR	Kalacak
46	41.18214166	27.77465465	Şato EDR	Kalacak
47	41.18384972	27.77352352	Deri Organize	Kalacak
48	41.18903600	27.77386651	Karaca Mobilya	Kalacak
49	41.18853827	27.77890639	Sağlık Mahallesi Trafo	Kalacak
50	41.19041076	27.78191595	Akıncı Sokak	Kalacak
51	41.19201999	27.77907745	Ahenk Sokak	Kalacak
52	41.19319155	27.77564562	Yeşiltepe BİM Karşısı	Kalacak
53	41.19510988	27.77273847	Yıldırım Beyazıt İ.Ö.	Kalacak
54	41.19636096	27.77015417	Cami Durağı Üst Sokak	Kalacak
55	41.19420297	27.76641087	Özgel Market	Kalacak
56	41.18664919	27.76517071	Sağlık Mahallesi Özikizler	Kalacak
57	41.18351676	27.76168539	Başay Market	Kalacak
58	41.17907844	27.75823477	Köşe	Kalacak
59	41.17910819	27.75847415	Sağlık Mah Özikizler -2	Kalacak
60	41.17772197	27.76232452	Sağlık mah özikizler -3	Kalacak
61	41.17817657	27.76546578	Büfe	Kalacak
62	41.18269119	27.76829936	Cami Önü	Kalacak

63	41.14919596	27.84270378	Sanayii 2	Kalacak
64	41.14747197	27.84677172	sanayii 3	Kalacak
65	41.14548939	27.85351876	KYK (KD)	Kalacak
66	41.14402978	27.85733961	Yüksek okul ist (KD)	Kalacak
67	41.14238048	27.86158936	Sivil Savunma	Kalacak
68	41.14077898	27.86589426	Türkgücü Kavşağı (İST)	Kalacak
69	41.13874246	27.87174097	Peugeout	Kalacak
70	41.13618743	27.87919329	Aqua Park	Kalacak
71	41.13199154	27.88959832	105. Topçu alayı	Kalacak
72	41.13518715	27.88267804	Gölbaşı 2-1 hatsonu 2-1 hat başı	Kalacak
73	41.14101117	27.86602673	Türkgücü Kavşağı Edr	Kalacak
74	41.14266922	27.86175347	Auto Center	Kalacak
75	41.14446108	27.85710706	Yüksel Okul Edr (KD)	Kalacak
76	41.14751939	27.84918493	Yeni Askerlik Şubesi EDR	Kalacak
77	41.14899978	27.84612779	Opel	Kalacak
78	41.15328930	27.82844802	Reyap Hastanesi (KD)	Kalacak
79	41.15416724	27.82409533	Tekzen (KD)	Kalacak
80	41.18739357	27.76876387	Tonguçlar Camii	Kalacak
81	41.18757508	27.76788825	2. Başlangıç ve Bitiş (Erenler hotel)	Kalacak
82	41.13818762	27.79822066	Sağlık Ocağı Gidiş	Kalacak
83	41.13806972	27.79374238	3. hat 3-1 baş nok 3-2 bitiş nok	Kalacak
84	41.14946878	27.80492597	Bim gdş	Kalacak
85	41.15183427	27.80497535	Güvenç Taksi (KD)	Kalacak
86	41.15454672	27.80519159	Santral gdş (KD)	Kalacak
87	41.15559469	27.81200609	Acil İST (KD)	Kalacak
88	41.16184446	27.78672757	sarılar yolu	Kalacak
89	41.16182919	27.78150615	Park Trafo	Kalacak
90	41.16180663	27.77575254	Sindrella Düğün Salonu	Kalacak
91	41.16091911	27.78264228	Trafo-Dört Yol	Kalacak
92	41.15030372	27.77729221	3. Hat 3-1 Bitiş Nok. 3-2 Baş. Nok. (Çorlu Park)	Kalacak
93	41.15359139	27.78021004	Belediye Kültür Merkezi Karşısı	Kalacak
94	41.15494319	27.78159208	Tekirdağ Yolu Opet	Kalacak
95	41.16045481	27.78671231	Endistrü Meslek Lisesi	Kalacak
96	41.15857467	27.80459388	3. Hat Heykel Durağı	Kalacak
97	41.15698889	27.80489887	3. Hat Askeri Lojmanlar Karşısı	Kalacak
98	41.15238788	27.80489968	Güvenç Taksi Dönüş	Kalacak
99	41.14916314	27.80469078	Bim Karşısı	Kalacak
100	41.13864922	27.79825198	Sağlık Ocağı (DNŞ)	Kalacak
101	41.13199043	27.79172489	Orhan Kemal Caddesi 3	Kalacak
102	41.13253483	27.79350450	Orhan Kemal Caddesi 5	Kalacak
103	41.15108184	27.78818677	4.Hat Başlangıç Bitiş Noktası	Kalacak
104	41.15173599	27.78643827	Köşe- 1Gidiş	Kalacak
105	41.15497838	27.79008021	Amilya Pastanesi	Kalacak
106	41.15590901	27.78927481	Lokumcu	Kalacak
107	41.15777211	27.78869708	İmam Hatip Lisesi	Kalacak
108	41.15914927	27.78703599	Huzur Evi karşısı (KD)	Kalacak
109	41.15305820	27.81403889	Bağlar	Kalacak
110	41.15073791	27.81664014	Zafer Koleji	Kalacak
111	41.14858645	27.81923411	Anadolu Lisesi GDŞ	Kalacak
112	41.14504510	27.81834970	Mekke Camii GDŞ	Kalacak
113	41.14185758	27.81981179	Cemile Yeşil Anadolu Lisesi(GDŞ) (KD)	Kalacak
114	41.13889866	27.82109509	4. Hat 4-1 bitiş 4-2 Başlangı. (Everest Villaları) (KD)	Kalacak
115	41.14371366	27.81911452	Mekke Camii Dönüş	Kalacak
116	41.14618527	27.82087356	Dört Yol Ağzı	Kalacak
117	41.14752535	27.82207615	Karayolları Evleri	Kalacak
118	41.14832001	27.81994502	Anadolu Lisesi Dönüş (KD)	Kalacak
119	41.15051225	27.81773552	Zafer Koleji Dönüş (KD)	Kalacak
120	41.15344696	27.81387867	Bağlar Parklar (KD)	Kalacak
121	41.15921326	27.78610257	Huzur Evi (KD)	Kalacak
122	41.15822670	27.78879930	İmam Hatip Lisesi DNŞ	Kalacak
123	41.15600897	27.78875089	Lokumcu DNŞ	Kalacak
124	41.15412694	27.78901105	Besledi Market DNŞ	Kalacak
125	41.15165765	27.78622477	Köşe 1- Dönüş	Kalacak
126	41.13843504	27.79465360	5. hat başlangıç bitiş noktası (fatih camii)	Kalacak

127	41.14032151	27.79529958	Bahçeli Kent Gidiş	Kalacak
128	41.14030443	27.79925480	Nur Gıda Gidiş	Kalacak
129	41.14290306	27.80003743	Park Altı Gidiş	Kalacak
130	41.14312903	27.79566753	Sarımsak Apartman Önü	Kalacak
131	41.14600574	27.79544321	Boncuklar Apartman Önü	Kalacak
132	41.14687623	27.79743211	Turex Arkası	Kalacak
133	41.14799872	27.80010866	Park Düğün Salonu Gidiş	Kalacak
134	41.15193503	27.79853834	3 Nolu Sağlık Ocağı Gidiş (KD)	Kalacak
135	41.15459502	27.79698353	Varna Cafe Gidiş	Kalacak
136	41.15556565	27.79309261	Trakya Tekel Büfe	Kalacak
137	41.14303270	27.83763759	5. hat 5-1 bitiş 5-2 başlangıç (yeni devlet hastanesi) (KD)	Kalacak
138	41.15744565	27.79440039	İhlas Kavşağı İST (KD)	Kalacak
139	41.15700671	27.79583299	Astur	Kalacak
140	41.15463802	27.79707081	Varna Kafe Dönüş	Kalacak
141	41.15233701	27.79847369	3 Nolu Sağlık Ocağı Dönüş	Kalacak
142	41.14836847	27.79983262	Park Düğün Salonu Dönüş	Kalacak
143	41.14321570	27.79998926	Park Altı Dönüş	Kalacak
144	41.14060362	27.79532257	Bahçeli Kent Dönüş	Kalacak
145	41.18179910	27.82564483	6. Hat Başlangıç Ve Bitiş Noktası (Yurt Durağı)	Kalacak
146	41.18081754	27.81732508	Fakülte (KD)	Kalacak
147	41.16877707	27.80004765	Hıdırağa Mah (GDŞ)	Kalacak
148	41.16669167	27.79943795	Kurfalılar (GDŞ)	Kalacak
149	41.16483602	27.79737683	Borsa Meydanı GDŞ	Kalacak
150	41.15297052	27.84142543	Nova Evleri	Kalacak
151	41.15167380	27.84599123	Jandarma GDŞ	Kalacak
152	41.14957285	27.84907724	6. Hat 6-1 Bitiş 6-2 Başlangıç (Sağlık Meslek Lisesi) (KD)	Kalacak
153	41.15161115	27.84618177	Jandarma Dönüş (KD)	Kalacak
154	41.15277500	27.84527541	Jandarma Köşe	Kalacak
155	41.15471233	27.84790540	Toki Köşe	Kalacak
156	41.15476917	27.84504937	Ergene Vadisi Ön Giriş	Kalacak
157	41.15567769	27.84099495	Çağdaş Evler dönüş (KD)	Kalacak
158	41.16427018	27.79783654	Borsa Meydanı DNŞ	Kalacak
159	41.16630439	27.79944679	Kurfalılar DNŞ	Kalacak
160	41.16842136	27.80030168	Hıdırağa Mah DNŞ	Kalacak
161	41.17220484	27.80184171	İmpaz Kum Karşısı	Kalacak
162	41.17549637	27.80569651	Kimyacılar Sitesi	Kalacak
163	41.14303024	27.83751592	7. Hat başlangıç ve Bitiş Nok (yeni devlet hastanesi) (KD)	Kalacak
164	41.14360213	27.83250158	Uzay Blok Gidiş (KD)	Kalacak
165	41.14391501	27.83015810	Venüs Blokları (KD)	Kalacak
166	41.14619600	27.82730162	Atakent Büfeler GDŞ (KD)	Kalacak
167	41.14771349	27.82881786	Diş Polikliniği GDŞ	Kalacak
168	41.14578666	27.83311671	Armada City Ön GRŞ (KD)	Kalacak
169	41.14780150	27.83415558	İstanbul Seyahat Karşısı (KD)	Kalacak
170	41.15583357	27.81229845	Bulvar Yolu Kız Meslek Lisesi (KD)	Kalacak
171	41.15582203	27.80922028	Devlet Hastanesi Arkası (KD)	Kalacak
172	41.15581107	27.80426883	Bulvar Yolu Santral (KD)	Kalacak
173	41.15686606	27.79849551	Kiler EDR) (KD)	Kalacak
174	41.15744344	27.79520706	İhlas Kavşağı EDR (KD)	Kalacak
175	41.15841540	27.79025814	Ankara Mobilya	Kalacak
176	41.15821151	27.79048652	Trakya Gelişim Önü	Kalacak
177	41.15669026	27.79831663	Kiler İST	Kalacak
178	41.15631326	27.80037300	Atatürk İ.Ö.	Kalacak
179	41.15573786	27.80328196	Yapı Kredi	Kalacak
180	41.15555402	27.80560548	Santral (KD)	Kalacak
181	41.15558700	27.80843015	Askeri Hastane (orion)	Kalacak
182	41.14858445	27.83418041	İst. Seyahat DNŞ	Kalacak
183	41.14611273	27.83290369	Armada City Ön giriş (DNŞ	Kalacak
184	41.14782407	27.82881919	Diş Polikliniği DNŞ	Kalacak
185	41.14430005	27.82729228	Yeni Dünya Blokları	Kalacak
186	41.14325483	27.83178180	Uzay Blokları	Kalacak
187	41.14301760	27.83739406	Yeni Devlet Hastanesi (KD)	Kalacak
188	41.19056964	27.76382309	Y.Tepe Spor Kompleksi	Kalacak
189	41.19057028	27.76327295	8. Hat 8-1 Bitiş 8-2 Başlangıç Yonca Petrol	Kalacak
190	41.18811234	27.76226169	Cadde Tekel Büfe	Kalacak

191	41.18527921	27.75908491	H. Yasevi Caddesi Köşe	Kalacak
192	41.15889250	27.79322163	SİAM	Kalacak
193	41.16107446	27.81221002	Kömürcü Caddesi -1	Kalacak
194	41.16348028	27.81389783	Kömürcü Caddesi -2	Kalacak
195	41.16658226	27.81695871	Küme Evler Sokağı	Kalacak
196	41.16750251	27.81423648	Demir Çeşme Sokak	Kalacak
197	41.16750950	27.81100542	Halit Ziya Uşaklıgil Caddesi -1	Kalacak
198	41.16765481	27.80904566	Halit Ziya Uşalıgil Caddesi -2	Kalacak
199	41.16792954	27.80706818	10. Hat Başlangıç Ve bitiş noktası (selimiye camii)	Kalacak
200	41.16811555	27.80295953	Sinan Dede Caddesi	Kalacak
201	41.16664505	27.80432243	Çerkezköy Caddesi 1. Sokak -1	Kalacak
202	41.16140967	27.80631526	Kırkova Caddesi	Kalacak
203	41.15903246	27.80713677	Usta Kebap	Kalacak
204	41.16239926	27.80628656	Meydan	Kalacak
205	41.14687553	27.84984108	Ağır Bakım İST	Kalacak
206	41.13098621	27.88654703	105. Topçu Alay Işıklar İST	Kalacak
207	41.11883604	27.90609672	suzuki	Kalacak
208	41.12670833	27.90880025	13/1 Otogar Havalimanı Hat Bitiş	Kalacak
209	41.13142648	27.88664988	105, Topçu Alayı EDR	Kalacak
210	41.18285342	27.76829459	14/1 Hat Başlangıç Ece market önü	Kalacak
211	41.19913056	27.77208190	22, cadde durağı	Kalacak
212	41.19685798	27.78030471	14/2 Baş ve Bit Noktası Muhtarlık Önü	Kalacak
213	41.14596732	27.82454454	Adsız Yer İşareti	Kalacak

Tablo 5.43. Kaldırılacak 106 adet durağa ilişkin bilgiler

No	Enlem	Boylam	Durak Adı	Durum
1	41.16211430	27.78742898	Eski Sanayii Giriş	Kaldırılacak
2	41.16034663	27.79748528	Hanefe Şefik (KD)	Kaldırılacak
3	41.15766861	27.80792700	Çorlu İ.Ö. (İST)	Kaldırılacak
4	41.15512390	27.81825040	İstikbal	Kaldırılacak
5	41.15278154	27.83003655	Burger King (KD)	Kaldırılacak
6	41.15229134	27.83240000	Kipa İST	Kaldırılacak
7	41.15731147	27.85106541	Doğa Evleri Karşısı (KD)	Kaldırılacak
8	41.15801515	27.83913572	ÇTSO İlk Ö. O. (KD)	Kaldırılacak
9	41.15808530	27.83741231	Bim Önü	Kaldırılacak
10	41.15541749	27.82240056	Trafo	Kaldırılacak
11	41.15539436	27.81814314	Shell Benzinliği	Kaldırılacak
12	41.15770285	27.80832676	Çorlu İ.Ö. EDİRNE	Kaldırılacak
13	41.16319901	27.78893439	Çırak Bayırı Öncesi (KD)	Kaldırılacak
14	41.18772385	27.77288122	Nazar Tuhafiye	Kaldırılacak
15	41.18990371	27.77516744	Deri Sanayicileri Okulu	Kaldırılacak
16	41.19010459	27.77693266	İstanbul Büfe	Kaldırılacak
17	41.18938543	27.78043591	Ümit Market (KD)	Kaldırılacak
18	41.19121748	27.78090226	Mücahit Sokak	Kaldırılacak
19	41.19203196	27.77754525	Özikizler Market	Kaldırılacak
20	41.19431210	27.77391356	Pazaryolu	Kaldırılacak
21	41.19547271	27.76846472	İnönü İlk Öğrt Üst Sokak	Kaldırılacak
22	41.19363795	27.76691368	Tasa Mutfak	Kaldırılacak
23	41.18668891	27.76693712	Kuğu Pastanesi	Kaldırılacak
24	41.18161941	27.75907653	Cam Durak (KD)	Kaldırılacak
25	41.18471170	27.76971461	Ara Durak (üst gçt önce)	Kaldırılacak
26	41.15058606	27.83668204	Özcanlar Arkası	Kaldırılacak
27	41.14638756	27.84903181	Citroen Yani	Kaldırılacak
28	41.14685256	27.85084863	Ağır Bakım EDR	Kaldırılacak
29	41.15249034	27.83249725	Kipa EDR	Kaldırılacak
30	41.15269309	27.83149918	Burç Best Hotel (KD)	Kaldırılacak
31	41.15363522	27.82688563	Şehitlik	Kaldırılacak
32	41.13673759	27.79309738	yol ağzı (gdş)	Kaldırılacak
33	41.13518769	27.79250429	Park Köşe (GDŞ)	Kaldırılacak
34	41.14045565	27.80147160	Kardelen Park (gdş) (KD)	Kaldırılacak
35	41.14188140	27.80128573	Taksi Durağı (gdş)	Kaldırılacak
36	41.14328490	27.80091494	Mutlu Büfe (gdş)	Kaldırılacak
37	41.14358990	27.80364009	Necati Ivaz Anaokulu (gdş) (KD)	Kaldırılacak
38	41.14497483	27.80455953	Çiğdem Evler Gdş (KD)	Kaldırılacak
39	41.14627902	27.80466662	Çelik Kapı gdş	Kaldırılacak
40	41.15031199	27.80486170	Çordaş gdş	Kaldırılacak
41	41.15291176	27.80508225	Bakkallar gıda gdş	Kaldırılacak
42	41.15424134	27.80517911	Santral öncesi	Kaldırılacak
43	41.15557860	27.80700395	Askeri Hastanesi İst	Kaldırılacak
44	41.15943881	27.78530444	Tekirdağ Yolu Girişi (KD)	Kaldırılacak
45	41.15745219	27.78337514	Ege Seramik- Bizim Market	Kaldırılacak
46	41.15441801	27.78069453	Belediye Kültür Merkezi (KD)	Kaldırılacak
47	41.15408460	27.80503821	Bakkallar Gıda Dönüş	Kaldırılacak
48	41.15099299	27.80478412	Çordaş Dönüş	Kaldırılacak
49	41.14686766	27.80448860	Çelik Kapı (DNŞ)	Kaldırılacak
50	41.14530518	27.80438883	Çiğdem Evler Dönüş	Kaldırılacak
51	41.14370760	27.80391613	Necati Ivaz Anaokulu Dönüş	Kaldırılacak
52	41.14346841	27.80074400	Mutlu Büfe Dönüş	Kaldırılacak
53	41.14213830	27.80107899	Taksi Durağı (DNŞ)	Kaldırılacak
54	41.14054250	27.80159190	Kardelen Park Dönüş	Kaldırılacak
55	41.13197300	27.79329379	Orhan Kemal Caddesi 1	Kaldırılacak
56	41.13158770	27.79297977	Orhan Kemal Caddesi 2	Kaldırılacak
57	41.13283582	27.79204802	Orhan Kemal Cad 4.	Kaldırılacak
58	41.13516669	27.79265338	Park Köşe Dönüş	Kaldırılacak
59	41.13644321	27.79303042	Yol Ağzı	Kaldırılacak
60	41.15277125	27.78749241	Köşe-2Gidiş	Kaldırılacak
61	41.15665212	27.78837293	Cezzar Mustafa Ersin İlköğretim Okulu	Kaldırılacak
62	41.15163561	27.81549247	Trabzon Ekmek GDŞ	Kaldırılacak

63	41.14312151	27.81936816	Bulut Kıraathanesi	Kaldırılacak
64	41.14085037	27.82037448	Cam Durak (KD)	Kaldırılacak
65	41.13980027	27.82079350	4. Hat Köşe (KD)	Kaldırılacak
66	41.14090854	27.82050806	Şahin Market (KD)	Kaldırılacak
67	41.15160093	27.81577752	Trabzon .Ekmek Dönüş (KD)	Kaldırılacak
68	41.16060673	27.78618552	End Meslek Lisesi Karşısı	Kaldırılacak
69	41.15559886	27.79040269	Amilya Pastanesi DNŞ	Kaldırılacak
70	41.15303659	27.78782620	Köşe -2 Dönüş	Kaldırılacak
71	41.15067622	27.78736748	Aybar Yumurta	Kaldırılacak
72	41.14323005	27.79858033	Ara durak	Kaldırılacak
73	41.14472106	27.79541390	Ara Durak	Kaldırılacak
74	41.14993552	27.79936668	Dila Market Gidiş	Kaldırılacak
75	41.15518756	27.79619387	Şehsinan MAh Muhtarlığı	Kaldırılacak
76	41.15060983	27.83755665	Opet Arkası Dönüş	Kaldırılacak
77	41.15029885	27.79936622	Dila Market Dönüş	Kaldırılacak
78	41.14137812	27.79929862	Hayri Büfe	Kaldırılacak
79	41.16359663	27.79615263	Nur Kimya	Kaldırılacak
80	41.15420764	27.84064894	Ticaret Borsa Lisesi GDŞ (KD)	Kaldırılacak
81	41.15273469	27.84364039	Mustafa Kemal GDŞ (KD)	Kaldırılacak
82	41.15094090	27.84418025	SGK Durağı	Kaldırılacak
83	41.15582362	27.83918321	Aile Sağlık Merkezi	Kaldırılacak
84	41.14642061	27.82947732	Atakent İ.Ö. GDŞ	Kaldırılacak
85	41.14565803	27.83035610	Atakent Sağlık Ocağı GDŞ (KD)	Kaldırılacak
86	41.14988783	27.83499209	Orion Yan yol GDŞ	Kaldırılacak
87	41.15577225	27.80765392	Askeri Hastane (EDR)	Kaldırılacak
88	41.15621019	27.80154168	İhlas Durağı (KD)	Kaldırılacak
89	41.16008914	27.79221836	İtfaiye Önü	Kaldırılacak
90	41.15015774	27.83492139	Orion Yan Yol (DNŞ)	Kaldırılacak
91	41.14583078	27.83047027	Atakent Sağlık Ocağı DNŞ	Kaldırılacak
92	41.14645904	27.82939459	Atakent İlköğretim DNŞ	Kaldırılacak
93	41.14700969	27.82731091	Atakent Büfeler DNŞ	Kaldırılacak
94	41.18873418	27.76650685	Trabzon Ekmek	Kaldırılacak
95	41.18908479	27.76599638	Lastikçi Önü	Kaldırılacak
96	41.18649841	27.76038404	H. Yasevi Caddesi	Kaldırılacak
97	41.18423729	27.76073409	Çınar Sokak	Kaldırılacak
98	41.18454961	27.76277895	Kayıkçıoğlu Gıda	Kaldırılacak
99	41.15995990	27.79252587	Çorlu İtfaiyesi	Kaldırılacak
100	41.16041237	27.81085420	Ali Paşa Okulu	Kaldırılacak
101	41.16676216	27.81588468	Çimen Sokak	Kaldırılacak
102	41.16368982	27.80598739	Papatya Evleri	Kaldırılacak
103	41.16068744	27.80653722	Karakış Ekmek Fırını	Kaldırılacak
104	41.15947279	27.80692793	Diasa	Kaldırılacak
105	41.16038366	27.80692795	Manolya Düğün Salonu	Kaldırılacak
106	41.14784932	27.84779028	Yeni AskerlikŞubesi İST	Kaldırılacak

Tablo 5.44. Yeri değişecek 20 adet durağa ilişkin bilgiler (yeni koordinatlarıyla)

No	Enlem	Boylam	Durak Adı	Durum
1	41.18586594	27.77067847	Üst Geçit İST	Yeri değişecek
2	41.18418675	27.77287518	Gültekin Ticaret	Yeri değişecek
3	41.19061583	27.77148375	İzmir Büfe	Yeri değişecek
4	41.15636391	27.81238344	Kız Meslek Lisesi (İST) (KD)	Yeri değişecek
5	41.15169903	27.83454804	Orion İST (KD)	Yeri değişecek
6	41.15820526	27.83580911	Emlak Konutları Son Durak (KD)	Yeri değişecek
7	41.16096149	27.82564729	Dobruca Sitesi (KD)	Yeri değişecek
8	41.15654327	27.81218333	Kız Meslek Lisesi (KD) EDR	Yeri değişecek
9	41.18630401	27.77080809	Üst Geçit EDR	Yeri değişecek
10	41.15008729	27.83893595	Sanayii 1	Yeri değişecek
11	41.13995993	27.86816062	Hyundai	Yeri değişecek
12	41.13999609	27.86898262	Outlet 12	Yeri değişecek
13	41.15213944	27.83419015	Orion EDR (KD)	Yeri değişecek
14	41.13465288	27.79560408	Saydanlar Köşe (gdş)	Yeri değişecek
15	41.13909387	27.80072250	Vali Şenol Engin İ.Ö.	Yeri değişecek
16	41.13469494	27.79587395	Saydanlar Köşe (DNŞ)	Yeri değişecek
17	41.15492973	27.81382748	Salı Pazarı Gidiş	Yeri değişecek
18	41.15484452	27.81410720	Salı pazarı giriş (dnş)	Yeri değişecek
19	41.15124753	27.83711199	Park Durağı	Yeri değişecek
20	41.14601223	27.82982494	Adsız Yer İşareti	Yeri değişecek

5.3.1.4. Çevre mahalleler için ihtiyaç analizi

Çorlu-Seymen

Seymen köyünden Çorlu ilçe merkezine S.S. 100 numaralı kooperatif 16 araçla taşımacılık sağlamaktadır. Bu araçların gün içinde 4'ü faal olarak çalışmakta ve günde 13 sefer yapmaktadırlar. Sefer başı ortalama 17 yolcu bulunmaktadır. Yapılan analizler sonucu bu hatta kapasite kullanım oranı %5 olarak hesaplanmıştır. Buna göre bu hatta ihtiyaç duyulan araç sayısı 2 olarak belirlenmiştir.

Çorlu-Türkgücü

Türkgücü köyünden Çorlu ilçe merkezine S.S. 96 numaralı kooperatif 12 araçla taşımacılık sağlamaktadır. Bu araçların gün içinde 3'ü faal olarak çalışmakta ve günde 30 sefer yapmaktadırlar. Sefer başı ortalama 7 yolcu bulunmaktadır. Yapılan analizler sonucu bu hatta kapasite kullanım oranı %6 olarak hesaplanmıştır. Buna göre bu hatta ihtiyaç duyulan araç sayısı 2 olarak belirlenmiştir.

Çorlu-Önerler

Önerler köyünden Çorlu ilçe merkezine S.S. 40 numaralı kooperatif 12 araçla taşımacılık sağlamaktadır. Bu araçların gün içinde 4'ü faal olarak çalışmakta ve günde 25-30 sefer yapmaktadırlar. Sefer başı ortalama 7 yolcu bulunmaktadır. Yapılan analizler sonucu bu hatta kapasite kullanım oranı %6 olarak hesaplanmıştır. Buna göre bu hatta ihtiyaç duyulan araç sayısı 2 olarak belirlenmiştir.

Çorlu-Sarılar

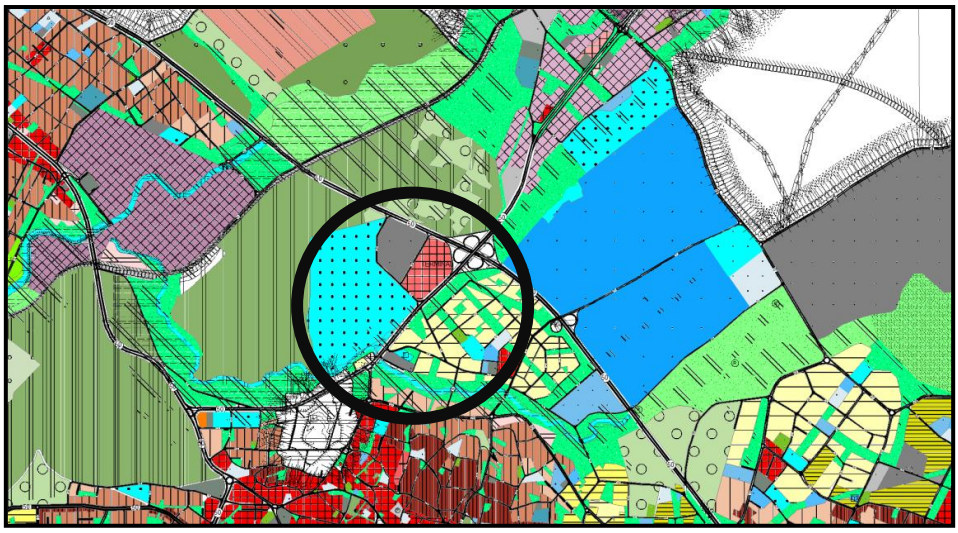
Sarılar mahallesi ile Çorlu ilçe merkezi arasında taşımacılık yapan herhangi bir toplu taşıma servisi bulunmamaktadır. 650 nüfuslu mahallede ikamet eden öğrenciler için Cumhuriyet ve Cezzar Mustafa Ersin Ortaokulları'nda taşımalı eğitimhizmeti verilmektedir. Sarılar mahallesi ile Çorlu merkez arasındaki toplu taşıma talebinin karşılanması için sabah, öğle ve akşam olmak üzere günde en az 3 sefer yapan bir hattın oluşturulması gerekmektedir. Taşımacılık hizmeti yakın çevrede hizmet veren kooperatiflerin ya da Çorlu Belediyesi'nin imkanları ile sağlanabilir.

5.3.2. Uzun Vade Değerlendirmeleri

Bu bölümde Çorlu İlçesi için mevcut ulaşım altyapısına ilaveten imar planlarında öngörülen veya arazi kullanım değişiklikleri planlanan ve kent ölçeğinde toplu taşımaya etki etmesi muhtemel olan etki alanı en geniş olan planlama kararları değerlendirilmiştir. Bu değişiklikler Nazım İmar Planlar ile birlikte bölgenin geleceği için planlanan nüfus yoğunluğu artışları ve tesis yapımı ile birlikte gelmesi olası toplu taşıma talebinden oluşmaktadır. Yüksek oranda toplu taşıma talebi yaratması muhtemel tesislerin kentsel ulaşım talebine etkileri güzergah düzenlemeleri esnasında değerlendirilmelidir. Ticari amaçlı oluşturulan tesisler ve konut alanlarının yüksek oranlı önerildiği bölgeleri kullanan toplum taşıma güzergahlarındaki hatlarda talep artacaktır. Bu nedenle hat frekansların veya aralıklarının bu değişimler göz önüne alınarak düzenlenmesi ve bu hatların kapasitelerinin ihtiyaç duyulan arttırılması gerekmektedir.

5.3.2.1. Çorlu otogarı

Çorlu'da nazım imar planında belirtilen yeni otogar kentsel ulaşım aksı üzerinde yer almaktadır. Özellik yeni gelişen konut bölgeleri ile bağlantısının kurulması ve kentin her noktasından toplu taşıma ile terminale erişimin sağlanması gerekmektedir. Şekil 5.71'de Çorlu otogar binasının yeri gösterilmiştir.



Şekil 5.71. Çorlu otogarının imar planındaki yeri

5.3.2.2. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanları

1/5000 Nazım İmar Planı'na göre Sık Yoğunluklu Gelişme Konut Alanları'nda ise 750 m² her parsel içerisinde katta 2 bağımsız birim yer alacağı varsayılarak hesaplamalar yapılmıştır. Şekil 5.72'de yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yerleri gösterilmektedir.



Şekil 5.72. Yüksek yoğunluklu öneri konut alanlarının yeri (Emlak Konut Bölgesi)

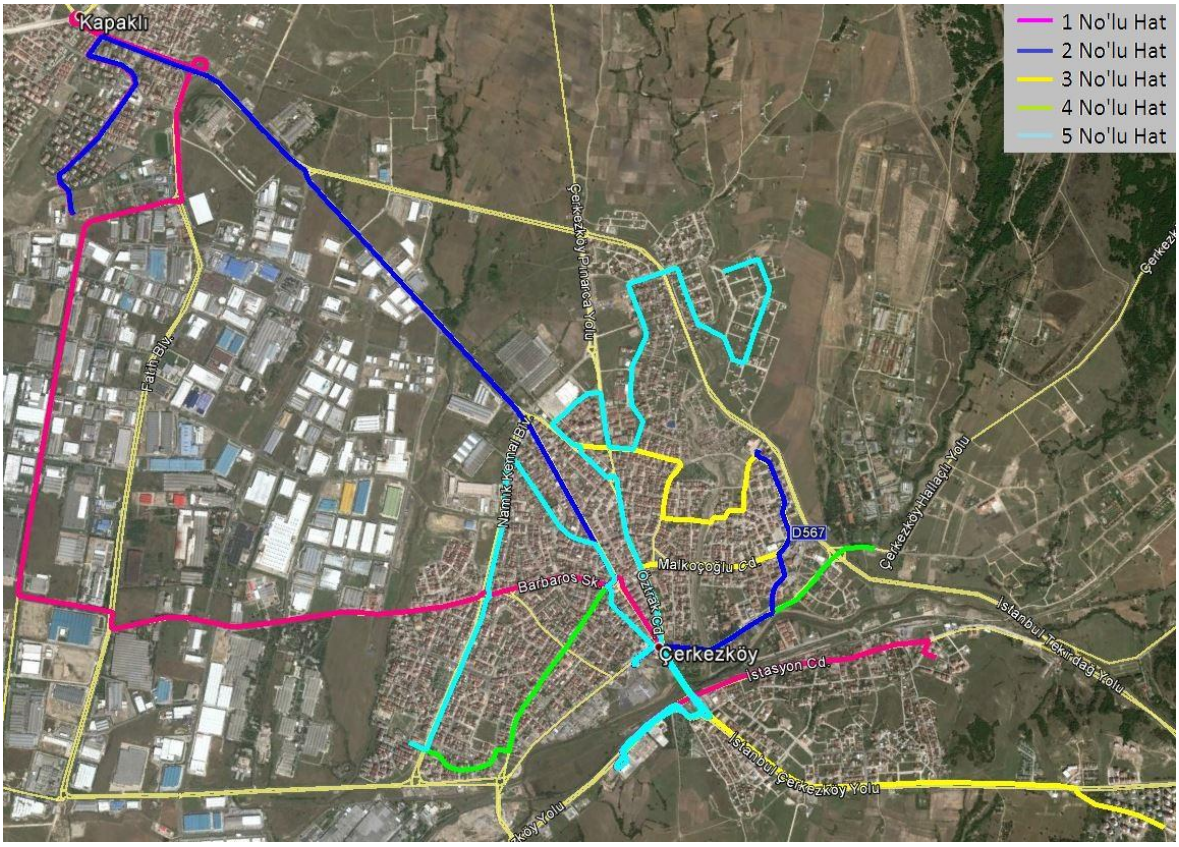
Yüksek yoğunluklu konut alanı 64,3 hektar alana sahiptir. 400 kişi/hektar olan bu yoğunluk kararı ile birlikte ***61*400= 24400*** kişinin bu bölgeye yerleştirilmesi planlanmıştır. Bu bölgeye hizmet edecek toplu taşıma sisteminin bu doğrultuda düzenlenmesi gerekmektedir. Aynı zamanda bölgenin komşu adalarında yüksek yoğunluklu parçacıl adalar gelişme konut önerileri bulunmaktadır. Ömerler konut alanı bittikten sonra Emlak Konutları Bölgesi gelişerek toplu taşıma talebi yaratacak bir diğer bölgedir.

5.4. ÇERKEZKÖY

Çerkezköy ilçesinde toplu taşıma hizmetleri minibüsler (M plakalı), otobüsler, personel servisleri (S plakalı) ve öğrenci servisleri (J plakalı) ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak ticari taksilerin (T plakalı) planlaması sonuçlarına da bu bölümde değinilmektedir.

5.4.1. Mevcut Durum

Çerkezköy'de ilçe içi toplu taşımacılık yapan S.S. 25 numaralı kooperatifin planlanmış 6 güzergâhı bulunmaktadır. Ulaşım Daire Başkanlığı'ndan alınan bilgiye göre bu güzergâhlardan altıncısı Çerkezköy ilçe merkezinden başlayan ve Organize Sanayi Bölgesi (OSB) içinden dönerek turunu tamamlayan güzergâh olup şu an faal değildir. Dolayısıyla S.S. 25 numaralı kooperatif 5 güzergâh üzerinde toplam 58 araç ile (kapasite 27+1) taşımacılık yapmaktadır. Bu güzergâhlardan 1 ve 2 no'lu olanlar Kapaklı ilçesine gitmektedir. 3, 4 ve 5 no'lu güzergâhlar şehir merkezinde hizmet vermektedir. Şekil 5.73'de söz konusu 5 güzergâhın harita üzerindeki görünümü verilmektedir.



Şekil 5.73. S.S. 25 nolu kooperatifminibüs güzergâhları

Şekil 5.73 incelendiğinde S.S. 25 numaralı kooperatifin güzergâhlarının Çerkezköy OSB çevresinden ve Kapaklı İlçesi'nin güneyinden geçtiği ve bu bölgede ev-iş yolculuğu yapan kişilere hizmet verebilecek durumda olduğu değerlendirilmektedir. Bu hatta taşımacılık ücreti öğrenciler için 1.75 TL, normal vatandaşlar için ise 2 TL olarak uygulanmaktadır. Tablo 5.45'deS.S. 25 numaralı kooperatife ait günlük gidiş-dönüş toplam sefer sayıları, güzergâh uzunlukları, güzergâhlardaki araç sayıları, günlük yolcu sayıları, araç başına sefer ve yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.45. S.S. 25 nolu kooperatifin yolculuk sayıları

Hat İsmi	Uzunluğu (km)	Sefer Sayısı	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 25 - 1. Hat	14,5	83	15	2013	6	135
S.S. 25 - 2. Hat	8,69	116	15	2291	8	153
S.S. 25 - 3. Hat	9,4	80	10	3816	8	382
S.S. 25 - 4. Hat	6,44	97	16	5163	6	323
S.S. 25 - 5. Hat	11,5	32	3	308	11	103

İlçenin Saray, Çorlu, Kızılpınar ve Veliköy ile bağlantıları S.S. 20, S.S. 61 ve S.S. 122 numaralı kooperatif minibüsleri ile sağlanmaktadır. S.S. 20 numaralı kooperatif Saray-Çerkezköy-Çorlu hattında hizmet vermektedir. S.S. 61 numaralı kooperatif kuruluşu Kızılpınar-Çerkezköy arasında 14+1 kapasiteli 21 taşıtla hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti 2 TL olarak belirlenmiştir. Veliköy-Çerkezköy hattında hizmet veren S.S. 122 numaralı kooperatif kuruluşunda 14 taşıt çalışmakta olup, taşıma ücreti 2.5 TL'dir. Şekil 74'de S.S. 61 ve S.S. 122 numaralı kooperatiflerin güzergâhları görülmektedir.



Şekil 5.74.Çerkezköy şehir dışı minibüs güzergâhları

S.S. 61 numaralı kooperatifin güzergâhında günlük gidiş-dönüş toplam 160 sefer, S.S. 122 numaralı kooperatifin güzergâhında ise 66 sefer gerçekleştirilmektedir.

Tablo 5.46'daS.S. 61 ve S.S. 122 numaralı kooperatiflere ait güzergâh uzunlukları, güzergâhlardaki araç sayıları, günlük yolcu sayıları, araç başına sefer ve yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.46. S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat İsmi	Uzunluğu (km)	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 61 No'lu Kızılpınar Motorlu Taşıyıcılar Koop.	7,57	21			
S.S. 122 No'lu Veliköy-Çerkezköy Motorlu Taşıyıcılar Koop.	10,1	14			

5.4.2. Kısa ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Kısa Vadede İhtiyaç Analizi

Tablo 5.47'de kısa vadede Çerkezköy'de hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir. 28 yolcu kapasitesine sahip taşıtların günlük taşıt kapasitesi; hattın günlük 14 saat çalışma süresi içinde, 10'ar dakika sıklıkla yapılan toplam 84 seferin, 6 faal ve 2 rezerv araçla yapılması sonucu taşıyabileceği maksimum yolcu sayısı yaklaşık olarak 600 yolcu olarak hesaplanmıştır. 15 yolcu kapasitesine sahip taşıtların günlük taşıt kapasitesi; hattın günlük 14 saat çalışma süresi içinde, 10'ar dakika sıklıkla yapılan toplam 84 seferin, 6 faal ve 2 rezerv araçla yapılması sonucu yaklaşık olarak 315 yolcu olarak hesaplanmıştır.

Tablo 5.47. S.S. 25,S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat Adı	Mevcut Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı (%)	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 25 - 1. Hat	2013	28	15	600	9000	22	6
S.S. 25 - 2. Hat	2291	28	15	600	9000	25	6
S.S. 25 - 3. Hat	3816	28	10	600	6000	64	7
S.S. 25 - 4. Hat	5163	28	16	600	9600	54	9
S.S. 25 - 5. Hat	308	28	3	600	1800	17	2
S.S. 61 Kızılpınar	2280	15	21	315	6615	34	8
S.S. 122 Veliköy	759	15	14	315	4410	17	4

Toplu taşıma planlamasına ilişkin yapılan analizler sonucu, S.S. 25 numaralı kooperatifin genel olarak kapasite kullanım oranı %39 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma

araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 25 numaralı kooperatifte kısa vadede faal 30 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 32 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 61 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %34 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 61 numaralı kooperatifte kısa vadede faal 8 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 10 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 122 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %17 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 122 numaralı kooperatifte kısa vadede faal 4 araç ve rezerv 1 araç olmak üzere toplam 5 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Orta vadede toplu taşıma planlaması yapılırken, TÜİK (2014) verilerine göre, 2023 yılına kadar şehir nüfusunun artış oranının %17,5 olduğu dikkate alınmış ve diğer analizler buna göre yapılmıştır. Tablo 5.48'de orta vadede Çerkezköy'de hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.48. S.S. 25,S.S. 61 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat Adı	2023 yılı tahmini Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı (%)	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 25 - 1. Hat	2365	28	15	600	9000	26	6
S.S. 25 - 2. Hat	2692	28	15	600	9000	30	6
S.S. 25 - 3. Hat	4484	28	10	600	6000	75	8
S.S. 25 - 4. Hat	6067	28	16	600	9600	63	12
S.S. 25 - 5. Hat	361	28	3	600	1800	20	2
S.S. 61 Kızılpınar	2679	15	21	315	6615	40	10
S.S. 122 Veliköy	892	15	14	315	4410	20	4

Orta vadede yapılan toplu taşıma analizleri, kısa vadede yapılan analizlerle karşılaştırıldığında S.S. 25 Numaralı kooperatifin 3. ve 4. hatlarında ve S.S. 61 Numaralı kooperatifin hattında araç sayılarında artış görülmektedir. Ayrıca orta vadede kapasite kullanım oranlarında bir miktar artış görülmektedir.

Toplu taşıma planlamasına ilişkin yapılan analizler sonucu, S.S. 25 numaralı kooperatifin genel olarak kapasite kullanım oranı %46 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 25 numaralı kooperatifte orta vadede faal 34 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 36 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 61 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %40 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 61 numaralı kooperatifte orta vadede faal 10 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 12 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

5.5. KAPAKLI

Kapaklı ilçesinde toplu taşıma hizmetleri minibüsler (M plakalı) ile sağlanmaktadır. Buna ek olarak ticari taksi (T plakalı) faaliyetlerine de bu bölümde değinilmektedir. İlçede 4 minibüs kooperatifi hizmet vermektedir. Bunlardan 1'i şehir merkezi, 3'ü ise ilçe merkezinden köylere hizmet vermektedir. Şehir merkezinde hizmet veren S.S. 41 numaralı kooperatif şuan da 3 hat üzerinde hizmet vermektedir. Bu hatlardan birincisi yıldız kent hattı, ikincisi belediye hattı, üçüncüsü ise Bahçelievler hattıdır. 30 Taşıtla şehir içinde 3 hatta hizmet veren S.S. 41 Numaralı kooperatif hattında yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL olarak belirlenmiştir.

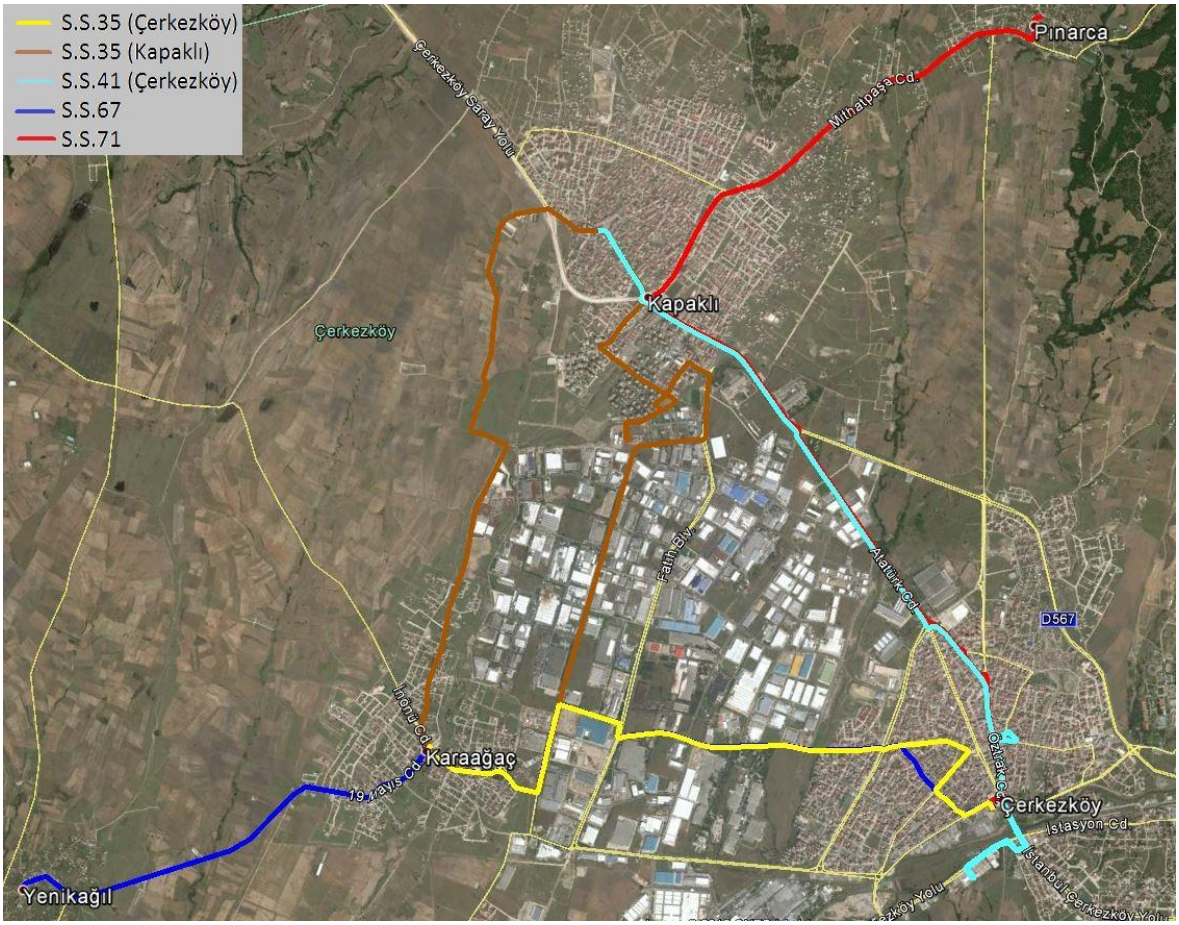
5.5.1. Mevcut Durum

Tablo 5.49'daS.S. 41 numaralı kooperatife ait günlük gidiş-dönüş toplam sefer sayıları, güzergâh uzunlukları, güzergâhlardaki araç sayıları, günlük yolcu sayıları, araç başına sefer ve yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.49. S.S. 41 nolukooperatifin yolculuk sayıları

Hat Adı	Araç Sayısı	Sefer Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 41 - 1. Hat	10	100			
S.S. 41 - 2. Hat	10	100			
S.S. 41 - 3. Hat	10	142	1207	24	202

İlçenin Karaağaç, Yanıkağıl, Pınarca, ile bağlantıları sırasıyla S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 71 numaralı kooperatif minibüsleri ile sağlanmaktadır. Karaağaç-Çerkezköy hattında 41 taşıtla hizmet veren S.S. 35 Numaralı kooperatifte yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. Yenikağıl-Çerkezköy hattında 6 taşıtla hizmet veren S.S. 67 Numaralı kooperatifte yolcu taşıma ücreti öğrenci 2.5 TL, tam 3 TL olarak belirlenmiştir.Pınarcaköyü-Kapaklı-Çerkezköy hattında S.S. 71 Numaralı kooperatifi 14 taşıtla hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2.5 TL olarak belirlenmiştir. Şekil 5.75'de Kapaklı şehir dışı hatlar gösterilmiştir.



Şekil 5.75. Kapaklı şehir dışı minibüs güzergahları

S.S. 35 numaralı kooperatifin güzergâhında günlük gidiş-dönüş toplam 173 sefer, S.S. 67 numaralı kooperatifin güzergâhında 42 sefer ve S.S. 71 numaralı kooperatifin güzergâhında ise 44 sefer gerçekleştirilmektedir.

Tablo 5.50'de S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 71 numaralı kooperatiflere ait güzergâh uzunlukları, güzergâhlardaki araç sayıları, günlük yolcu sayıları, araç başına sefer ve yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.50. S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 122 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat Adı	Uzunluğu (km)	Araç Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 35 No'lu Karaağaç Minibüs Koop.	14,7				49
S.S. 67 Yanıkağıl	9,77	6	441	7	74
S.S. 71 No'lu Pınarca Minibüs Koop.	9,8	14	308	4	22

5.5.2. Kısa Vadede ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Kısa Vadede İhtiyaç Analizi

Tablo 5.51'de kısa vadede Kapaklı'da hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.51. S.S. 35, S.S. 41, S.S. 67 ve S.S. 71 nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat Adı	Mevcut Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 41 No'lu 1. Hat	750	15	10	315	3150	0,24	4
S.S. 41 No'lu 2. Hat	2740	15	10	315	3150	0,87	9
S.S. 41 No'lu 3. Hat	1207	15	10	315	3150	0,38	4
S.S. 35 Karaağaç	1990	15	41	315	12915	0,15	7
S.S. 67 Yanıkağıl	441	15	6	315	1890	0,23	2
S.S. 71 Pınarca	308	15	14	315	4410	0,07	2

Toplu taşıma planlamasına ilişkin yapılan analizler sonucu, S.S. 41 numaralı kooperatifin genel olarak kapasite kullanım oranı %62 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin

devamında S.S. 41 numaralı kooperatifte kısa vadede faal 17 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 19 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 35 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %15 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 35 numaralı kooperatifte kısa vadede faal 7 araç ve rezerv 1 araç olmak üzere toplam 8 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 67 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %23 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 67 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 71 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %7 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 71 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Orta vadede toplu taşıma planlaması yapılırken, TÜİK verilerine göre, şehir nüfusunun artış oranının %17,5 olduğu dikkate alınmış ve diğer analizler buna göre yapılmıştır. Tablo 52'de orta vadede Çerkezköy'de hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.52.S.S. 41,S.S. 35, S.S. 67 ve S.S. 71nolukooperatiflerin yolculuk sayıları

Hat Adı	2023 Yılı tahmini Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 41 No'lu 1. Hat	882	15	10	315	3150	0,28	4
S.S. 41 No'lu 2. Hat	3220	15	10	315	3150	1,02	12
S.S. 41 No'lu 3. Hat	1419	15	10	315	3150	0,45	6
S.S. 35 Karaağaç	2339	15	41	315	12915	0,18	8
S.S. 67 Yenikağıl	519	15	6	315	1890	0,27	2
S.S. 71 Pınarca	362	15	14	315	4410	0,08	2

Orta vadede yapılan toplu taşıma analizleri, kısa vadede yapılan analizlerle karşılaştırıldığında S.S. 41 Numaralı kooperatifin 2. ve 3. Hatlarında ve S.S. 35 Numaralı kooperatifin hattında araç sayılarında artış görülmektedir. Ayrıca orta vadede kapasite kullanım oranlarında bir miktar artış görülmektedir.

Toplu taşıma planlamasına ilişkin yapılan analizler sonucu, S.S. 41 numaralı kooperatifin genel olarak kapasite kullanım oranı %73 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 41 numaralı kooperatifte orta vadede faal 22 araç ve rezerv 2 araç olmak üzere toplam 24 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 35 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %18 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 35 numaralı kooperatifte orta vadede faal 8 araç ve rezerv 1 araç olmak üzere toplam 9 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

5.5.3. Çerkezköy ve Kapaklı İlçelerinde Karşılaşılan Sorunlar

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hat ilçe merkezindeki kooperatifin güzergâhı ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi-bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiştir.

2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtlar oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. Yeni büyükşehir yasası daha önce Çerkezköy ilçesine bağlı olan Uzunhacı, Karlıköy, Bahçeağıl, Yanıkağıl, Pınarca köyleri ile Karaağaç Beldesi'nin Kapaklı İlçesi'ne bağlanması toplu taşıma sisteminin entegrasyonu ve güzergâhları konusunda ihtilafların doğmasına neden olmaktadır.
8. İlçede bulunan insanlar toplu taşıma araçları ile doğrudan hastaneye ulaşamamaktadırlar.
9. İlçede güzergâhların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
10. Bazı mahallelerden ilçe merkezine saat 17:00'den sonra taşımacılık yapılmadığı gözlemlenmiştir.
11. Yeni büyükşehir yasası daha önce Çerkezköy ilçesine bağlı olan Uzunhacı, Karlıköy, Bahçeağıl, Yanıkağıl, Pınarca köyleri ile Karaağaç Beldesinin Kapaklı ilçesine bağlanması toplu taşıma sisteminin entegrasyonu ve güzergâhları konusunda ihtilafların doğmasına neden olmaktadır.
12. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemde gayri-resmi taksi taşımacılığı yapıldığına dair şikâyetlerin varlığı da söz konusudur. Bunlardan başka, birçok taksi duraklarında hak sahiplerinin beklemediği görülmüştür.

5.5.4. Öneriler

Çerkezköy ve Kapaklı ilçeleri ile bunlara bağlı büyük ilçelerin güzergahları birbirine bağlantılı ve çoğu kısımda çakışmalar oluşmakta ve yolcu kapma yarışı meydana gelmektedir. Ayrıca her iki ilçede taşımacılık yapan kooperatiflerin taşıt cinsler farklılıklar göstermektedir. Örneğin S.S. 25 nolu kooperatifin taşıtları 27+1 koltuklu olup diğerleri 14+1 koltuk kapasitesine sahiptir. Bu durum her iki ilçede taşımacığın ortak bir eşik değerde taşımasına engel oluşturmaktadır. Bu durumun önlenebilmesi içi **2 strateji** önerilmektedir.

1.Strateji: Tüm Kapaklı-Çerkezköy taşımacılık kooperatiflerinin mevcut durum yolculuk sayıları dikkate alınarak 27+1 koltuk kapasitelerine sahip taşıt cinslerine eşdeğer hale getirilmesi.

Bilindiği üzere Çerkezköy ilçe merkezinde S.S. 25 nolu Akarsu Kooperatifinin mevcut durumda 58 adet 27+1 koltuk kapasiteli taşıtları bulunmaktadır. Diğer tüm kooperatiflerin 14+1 koltuk kapasiteli minibüsleri bulunmaktadır. Mevcut yolculuk sayılarına göre ihtiyaç olan 27+1'lik taşıt sayıları Tablo 5.53 verilmiştir.

Tablo 5.53. Mevcut ve 2023 yılı hat hisseleri ve yeterli taşıt sayısı

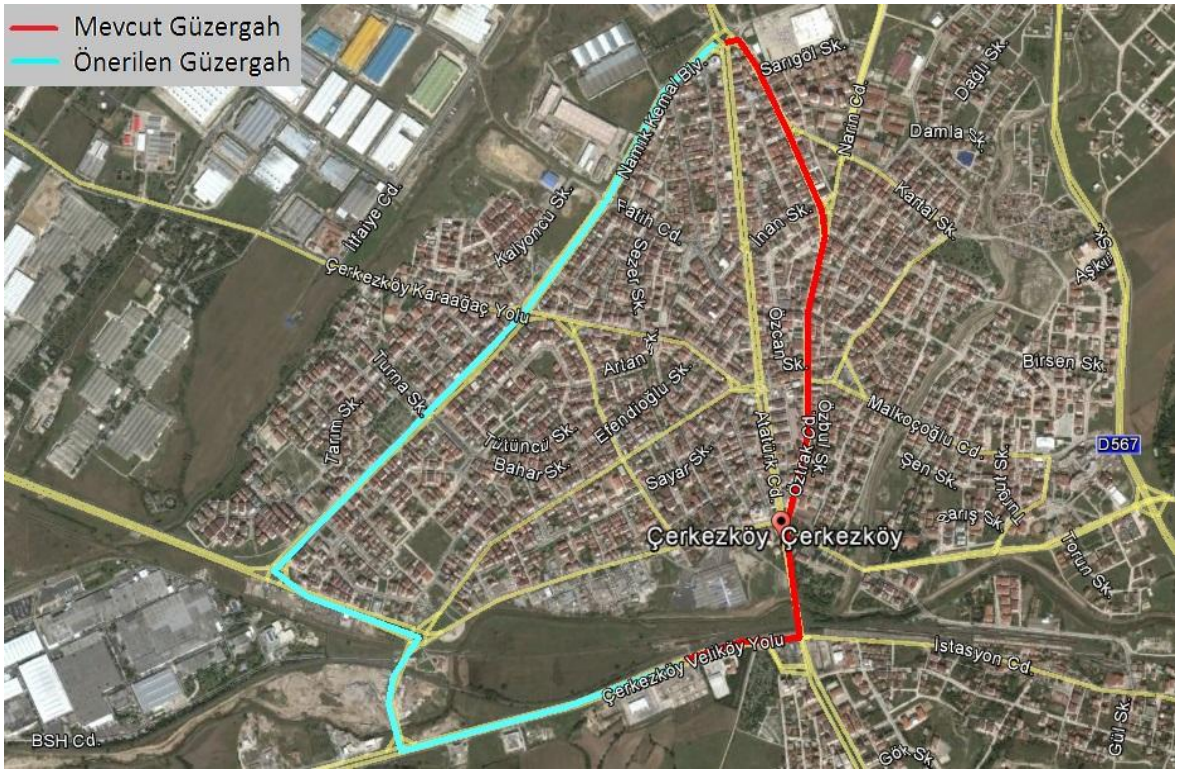
Hat adı	Araç sayısı	Sefer sayısı	Günlük yolcu sayısı	Araç başına sefer sayısı	Araç başına yolcu sayısı	Hisse (%)	Kooperatif hisse (%)	Yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayısı	2023 yılı yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayısı
S.S. 25 Akarsu - 1. Hat (Ç. Köy)	15	83	2013	6	135	8.36			
S.S. 25 Akarsu - 2. Hat (Ç. Köy)	15	116	2291	8	153	9.52			
S.S. 25 Akarsu - 3. Hat (Ç. Köy)	10	80	3816	8	382	15.86	56.47	34	34
S.S. 25 Akarsu - 4. Hat (Ç. Köy)	15	97	5163	6	323	21.45			
S.S. 25 Akarsu - 5. Hat (Ç. Köy)	3	32	308	11	103	1.28			
S.S. 61 Kızılpınar.(Ç. Köy)	21	168	2280	8	109	9.47	9.47	10	10
S.S. 122 Veliköy-Çerkezköy (Ç. Köy)	14	70	759	5	54	3.15	3.15	4	4
S.S. 41 - 1. Hat (Kapaklı)	10	100	750	17	125	3.12			
S.S. 41 - 2. Hat (Kapaklı)	10	100	2740	17	457	11.39	19.52	17	22
S.S. 41 - 3. Hat (Kapaklı)	10	142	1207	24	202	5.02			
S.S. 35 Karaağaç (Kapaklı)	41	205	1990	5	49	8.27	8.27	7	8
S.S. 67 Yanıkağıl (Kapaklı)	6	42	441	7	74	1.83	1.83	2	2
S.S. 71 Pınarca (Kapaklı)	14	56	308	4	22	1.28	1.28	2	2
	184		24066				100	76	82
Minibüs Sayısı =	**126**						**Yeni otobüs sayısı sayısı =**	**42**	**48**

Tablo 5.53 incelendiğinde, yukarıda detaylı bir şekilde açıklandığı üzere, mevcut yolcu sayılarına göre ihtiyaç olan taşıt sayısı S.S. 25 nolu kopperatif için 34 adet (14 yedek), S.S. 61 nolu Kızılpınar kooperatifi için 10 adet, S.S. 122 nolu için 4 adet, S.S. 41 nolu hat için 17 adet, S.S. 35 nolu Karaağaç kooperatifi için 7, S.S. 67 Yanıkağıl kooperatifi için 2 ve S.S. 71 nolu kooperatif için 2 adet taşıta ihtiyaç bulunmaktadır. Benzer durum 2023 yılı orta vade ihtiyaç analizi incelendiğinde sadece Kapaklı merkezde çalışan S.S. 41 nolu kooperatif için 5 taşıt ilavesi gerektirebilir. Tablo 5.53 hat bazlı ve kooperatif bazlı hisseler görülmektedir. Hat bazlı ve kooperatif bazlı hisselerde en büyük payı, S.S. 25 nolu kooperatif ile S.S. 41 nolu kooperatif almaktadır. Orta vadeli planlama olan 2023 yılı içinde bu hislerde ciddi değişim göstermeyecektir.

1. Strateji altında dönüşüm modeli, S.S. 25 nolu kooperatif hariç diğer kooperatifler yukarıda tabloda verilen sayılarda 27+1 koltuk kapasiteli minibüsleri ortaklaşa alabilirler ve sisteme dahil olabilirler. Geçiş süreci bu dönüşüm modeli en fazla 1 yıl olup bu süreçte tüm kooperatifler kendi katlarında çalıştırılabilir.

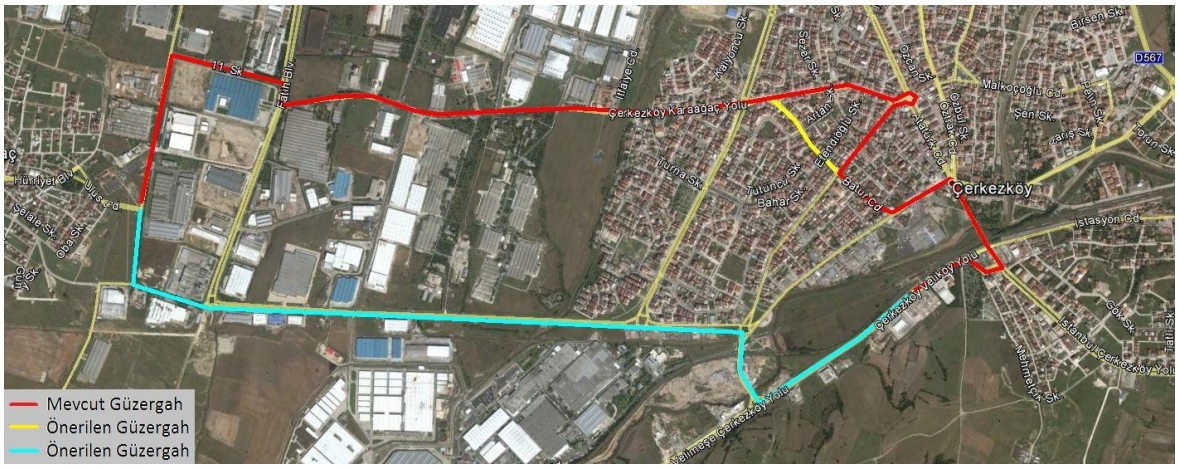
2.Strateji: Otobüs dönüşüm süreci tamamlandıktan sonra Kapaklı ve Çerkezköy ilçelerinde tüm hatlarda idarenin ana stratejisine bağlı olarak (tümünün özel sektör kanalı ile yürütülmesi veya bir kısmının özel sektör ile yürütülmesi) sistem tek bir şirket ve/veya havuz olarak çalıştırılabilir. Hak sahipleri ihtiyaç olan toplam 42 adet otobüsü alarak veya kiralayarak bu şirket ve/veya havuza dahil olabilirler. Mevcut durumda ve orta vadeli hesaplamalara göre S.S. 25 nolu kooperatifin 24 adedi kapasite fazlası olarak çalışmaktadır. Geçiş süreci için var olan 24 adet otobüs kiralık olarak çalıştırılabilir.

Geçiş sürecinde tartışmalara neden olan iki ilçedeki bazı güzergah rehabilitasyon önerileri Şekil 5.76a-c'de verilmiştir. S.S. 20NoluKalebirlik Kooperatifinin Kapaklı ilçesine kayıtlı kooperatifin Çerkezköy ilçesindeki güzergahı Turkuaz ile gösterilen şekilde düzenlenmesi önerilmektedir. Benzer şekilde S.S. 35 nolu Karaağaç kooperatifi sarı ile gösterilen güzergahtan çalışması önerilebilir.

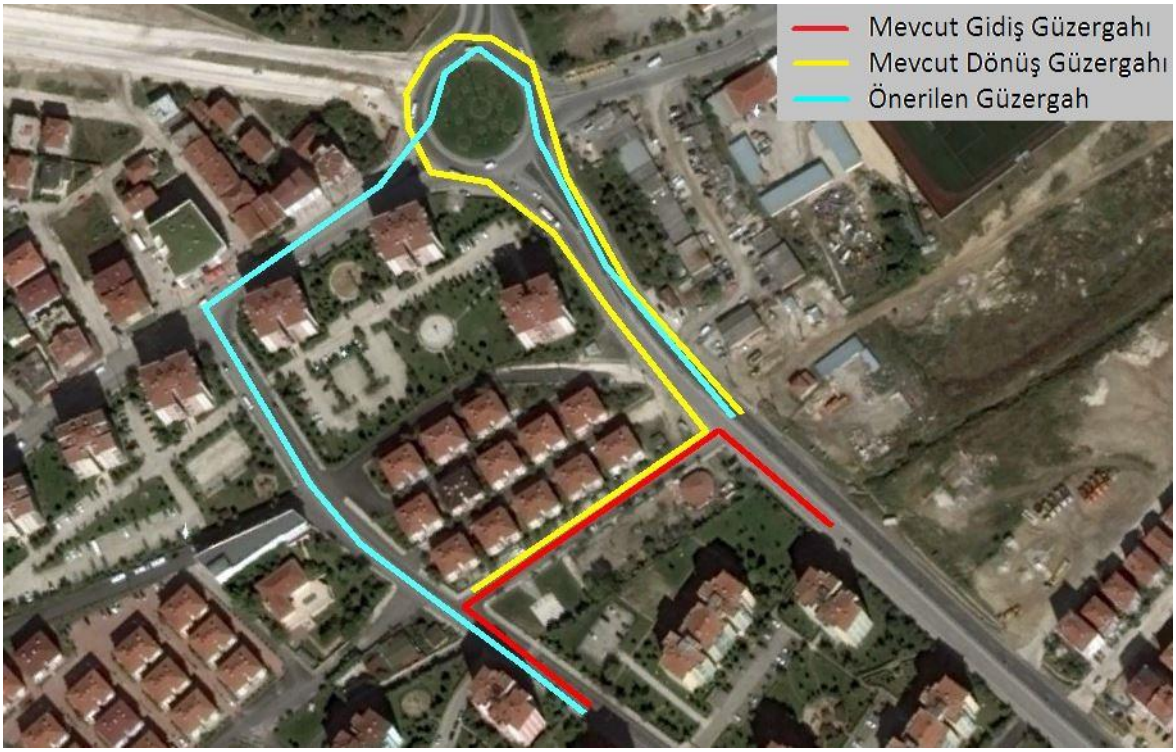


Şekil 5.76a. S.S. 20 Kalebirlik kooperatifinin Çerkezköy'dekigüzergah düzenleme önerisi

S.S. 35 nolu Akarsu Kooperatifinin güzergahı turkuaz renk ile çizilmiş şekilde önerilebilir.



Şekil 5.76b. S.S. 35 Karaağaç kooperatifinin Çerkezköy'dekigüzergah düzenleme önerisi



Şekil 5.76c. S.S. 35 Akarsu kooperatifinin güzergah düzenleme önerisi (turkuaz)

S.S. 35 No'lu kooperatifin Karaağaç-Kapaklı arası kullandığı güzergahın, dönüşüm stratejisi tamamlanana kadar gidiş ve dönüş yönlerinde aynı olması önerilmektedir.

5.6. ERGENE

Ergene ilçesinde 12 kooperatif kuruluşu ve taksi statüsündeki taşıtlar hizmet vermekte olup, kooperatif hatlarına ilişkin bilgiler Tablo 5.54'te sunulmuştur.

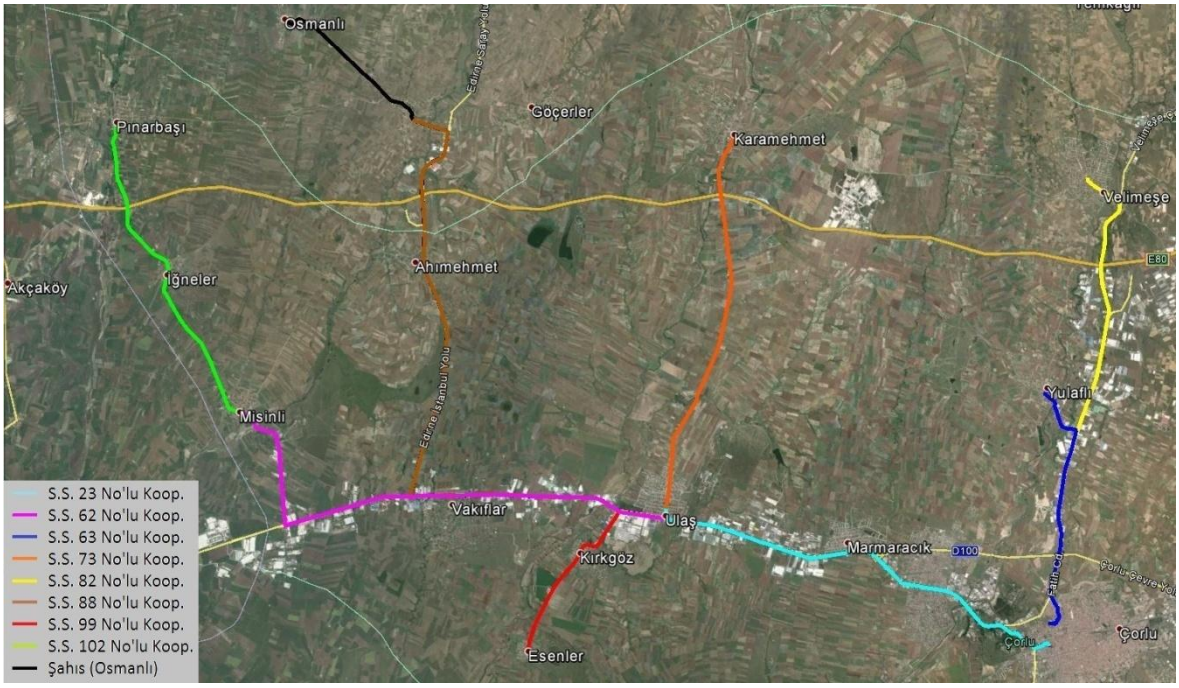
Tablo 5.54. Ergene İlçesi kooperatif bilgileri

Kooperatif No	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	Diğer (TL)	Ödeme Şekli
S.S. 21	Minibüs	24	Marmaracık Köyü - Çorlu	1.5	2		Nakit
S.S. 23	Minibüs	19	Ulaş - Çorlu	2	3.5	2.5	Nakit
S.S. 62	Minibüs	35	Misinli Köyü - Çorlu		6		Nakit
S.S. 63	Minibüs	6	Yulaflı Köyü - Çorlu	1.5	2.5		Nakit
S.S. 68	Minibüs	17	Vakıflar Köyü - Çorlu	3	4		Nakit
S.S. 73	Minibüs	20	Karamehmet-Çorlu	3.5	4.75		Nakit
S.S. 82	Minibüs	18	Velimeşe Köyü - Çorlu	3	3.5		Nakit
S.S. 88	Minibüs	18	Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu	4	5		Nakit
S.S. 99	Minibüs	20	Esenler Köyü - Çorlu	3	4.75		Nakit
S.S. 102	Minibüs	21	Pınarbaşı Köyü - Çorlu	6	7		Nakit
S.S. 118	Minibüs	1	İğneler Köyü - Çorlu	5.5	6.5		Nakit
S.S. 127	Minibüs	4	Ahımehmet Köyü - Çorlu	3.5	5		Nakit

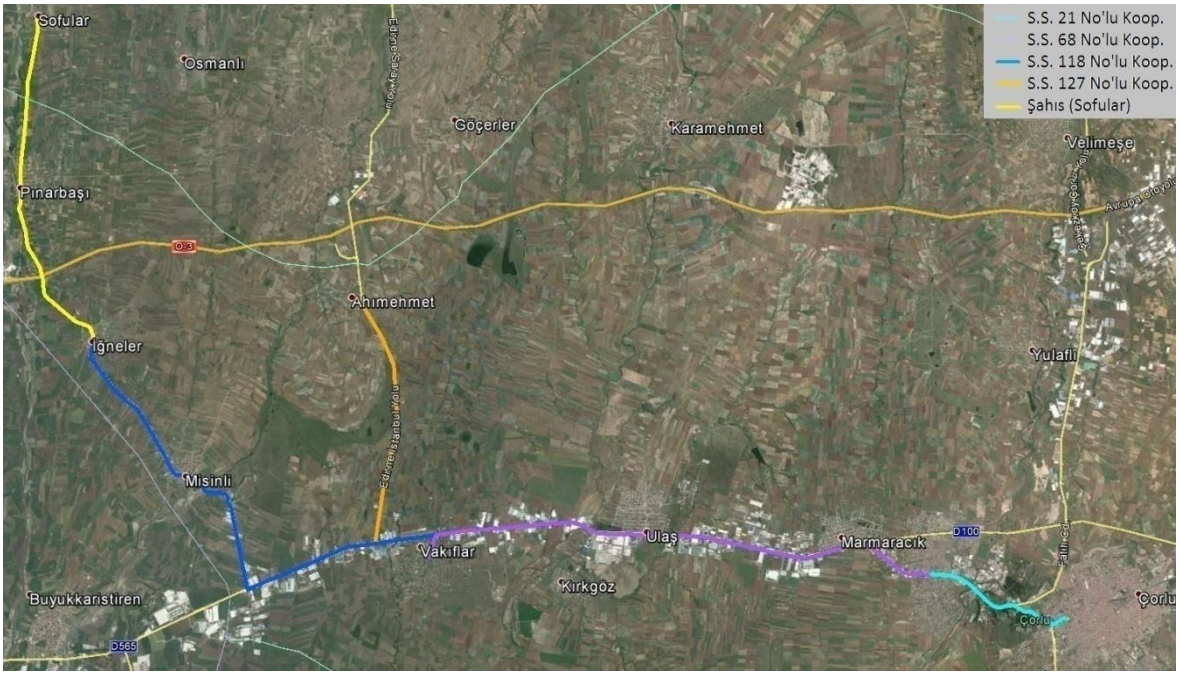
5.6.1. Mevcut Durum

Marmaracık Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 21 numaralı kooperatifte 24 taşıt hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL'dir. Ulaş-Çorlu hattında hizmet veren 23 numaralı kooperatif hattında 19 taşıt hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücreti öğrenci 2 TL, tam 3.5 TL, erbaş-er ve öğretmenler 2.5 TL olarak belirlenmiştir. Misinli Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 62 numaralı kooperatif kuruluşunda 35 taşıt hizmet vermektedir. Bu hatta yolcu taşıma ücreti 6 TL'dir. Yulaflı Köyü-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 63 numaralı kooperatif kuruluşunda 6 taşıt hizmet vermektedir. Bu hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 1.5 TL, tam 2.5 TL şeklindedir. Vakıflar Köyü-Çorlu arasında hizmet vermekte olan S.S. 68 No'lu Kooperatif hattında 17 minibüs çalışmakta olup öğrenci 3 TL, tam 4 TL olacak şekilde 2 farklı ücret tarifesi uygulanmaktadır. Karamehmet-Çorlu hattında hizmet veren S.S. 73 numaralı kooperatifte 20 taşıt bulunmaktadır. Hatta ücret tarifesi öğrenci 3.5 TL, tam 4.75 TL şeklindedir. Velimeşe Köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan S.S. 82 numaralı kooperatif hattında 18 taşıt çalışmaktadır. Hatta öğrenci 3 TL, tam 3.5 TL olacak şekilde ücret tarifesi uygulanmaktadır. Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan S.S. 88 numaralı kooperatif hattında 18 taşıt çalışmaktadır. Ücret tarifesi

öğrenci 4 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. S.S. 99 No'lu Kooperatif hattı Esenler Köyü-Çorlu güzergâhında hizmet vermekte olup bu hatta çalışan taşıt sayısı 20'dir. Hatta uygulanan ücret tarifesi öğrenci 3 TL, tam 4.75 TL'dir. S.S. 102 No'lu Kooperatif hattı Pınarbaşı Köyü-Çorlu hattında hizmet vermektedir. Hatta çalışan taşıt sayısı 21'dir. Öğrenci 6 TL, tam 7 TL olacak şekilde ücret tarifesi uygulanmaktadır. İğneler köyü-Çorlu hattında hizmet vermekte olan S.S. 118 numaralı kooperatif hattında 1 taşıt çalışmaktadır. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 5.5 TL, tam 6.5 TL'dir. S.S. 127 numaralı kooperatif hattı Ahımehmet-Çorlu hattında hizmet vermekte olup, hatta çalışmakta olan taşıt sayısı 4'dür. Yolcu taşıma ücreti olarak öğrenci 3.5 TL, tam 5 TL olarak belirlenmiştir. Şekil 5.77a ve 5.77b'de Ergene ilçesinde çalışan kooperatif hatlarının güzergahları gösterilmektedir.



Şekil 5.77a Ergene ilçesi hat güzergâhları



Şekil 5.77b Ergene ilçesi hat güzergâhları

Tablo 5.55'de Ergene ilçesinde faaliyet gösteren kooperatiflere ait güzergâhlardaki araç sayıları, günlük yolcu sayıları, araç başına sefer ve yolcu sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.55. Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları

Kooperatif No	Uğradığı Yerler	Araç Sayısı	Tur Sayısı	Sefer Başına Ortalama Yolcu Sayısı	Günlük Yolcu Sayısı	Araç Başına Sefer Sayısı	Araç Başına Yolcu Sayısı
S.S. 21	Marmaracık Köyü - Çorlu	24					
S.S. 23	Ulaş - Çorlu	19					
S.S. 62	Misinli Köyü - Çorlu	35	46	17	759	2	22
S.S. 63	Yulaflı Köyü - Çorlu	6	64	6	368	11	62
S.S. 68	Vakıflar Köyü - Çorlu	17	52	12	585	4	35
S.S. 73	Karamehmet-Çorlu	20	21	15	305	2	16
S.S. 82	Velimeşe Köyü - Çorlu	18	158	8	1185	9	66
S.S. 88	Beyaz Köy-Ahı Mehmet Köyü-Çorlu	18	28	8	210	2	12
S.S. 99	Esenler Köyü - Çorlu	20	50	8	375	3	19
S.S. 102	Pınarbaşı Köyü - Çorlu	21	24	10	234	2	12
S.S. 118	İğneler Köyü - Çorlu	1	4			4	0
S.S. 127	Ahımehmet Köyü - Çorlu	4	28	5	126	7	32

5.6.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. İlçe yeni büyük şehir yasası ile kurulduğundan, toplu taşıma anlamında birçok sorun ile karşı karşıyadır. Bu ilçedeki sorunları Çorlu ilçesinden ayırmak olanaksızdır. İlçede yaşayan halk toplu taşıma sistemi ile doğrudan devlet hastanesine ulaşamamaktadır. İlçede ayrıca güzergâh çakışmalarından bahsedilebilir. Bu durumda taşımacılar arasında olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olmaktadır.
2. Yapılan hesaplamalara göre ilçeye bağlı minibüs taşımacılığı yapan kooperatiflerin ve şahıslara ait taşıtların koltuk kapasitesinin talepten yüksek olması olumsuz koşulların oluşmasına sebebiyet vermektedir.
3. Taşıtların bir çoğunun oldukça eski, konforsuz olduğu gözlemlenmiştir. Ayrıca, sistemi kullanan öğrencilerin güvenliği konusunda velilerin endişeleri olduğundan söz edilmektedir.
4. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
5. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
6. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikâyetler bulunmaktadır.
7. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
8. İlçede güzergâhların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
9. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.
10. Çorlu ilçesine, Ergene ilçesinden taşımacılık yapan S.S. taşımacılık kooperatifleri ile kent merkezinde taşımacılık yapan kooperatiflerin güzergâhları çakışmakta olduğundan ve Çorlu ilçesinin önemli noktalarına taşımacılık yapılmasının gerekli olması da bazı olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olabilir.

5.6.3. Kısa ve Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Kısa Vadede İhtiyaç Analizi

Tablo 5.56'da kısa vadede Ergene'de hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.56. Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları

Kooperatif No	Mevcut Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 21	910	15	24	315	7560	0,12	4
S.S. 23	1339	15	19	315	5985	0,22	6
S.S. 62	759	15	35	315	11025	0,07	4
S.S. 63	368	15	6	315	1890	0,19	2
S.S. 68	585	15	17	315	5355	0,11	2
S.S. 73	305	15	20	315	6300	0,05	2
S.S. 82	1185	15	18	315	5670	0,21	6
S.S. 88	210	15	18	315	5670	0,04	2
S.S. 99	375	15	20	315	6300	0,06	2
S.S. 102	234	15	21	315	6615	0,04	2
S.S. 118			1	315	315	0,00	1
S.S. 127	126	15	4	315	1260	0,10	2
TOPLAM	**6396**		**203**				**35**

Toplu taşıma planlamasına ilişkin yapılan analizler sonucu, S.S. 21 numaralı kooperatifin genel olarak kapasite kullanım oranı %12 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 21 numaralı kooperatifte kısa vadede 4 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 23 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %22 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 23 numaralı kooperatifte kısa vadede 6 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 62 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %7olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 62 numaralı kooperatifte kısa vadede 4 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 63 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %19 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 19 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 68 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %11 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 68 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 73 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %5 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 73 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 82 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %21 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 82 numaralı kooperatifte kısa vadede 6 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 88 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %4 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 88 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 99 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %6 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 99 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 102 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %4 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 102 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 118 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda kısa ve orta vadede toplam 1 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

S.S. 127 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %10 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 127 numaralı kooperatifte kısa vadede 2 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

Orta Vadede İhtiyaç Analizi

Orta vadede toplu taşıma planlaması yapılırken, TÜİK verilerine göre, şehir nüfusunun artış oranının %17,5 olduğu dikkate alınmış ve diğer analizler buna göre yapılmıştır. Tablo 5.57'de orta vadede Çerkezköy'de hizmet veren kooperatiflere ait mevcut yolculuk sayıları, taşıt kapasiteleri, taşıt sayıları, günlük taşıt kapasiteleri, günlük taşınabilecek maksimum yolcu sayıları, kapasite kullanım oranları ve yolculuk sayısına göre yeterli taşıt sayıları gösterilmektedir.

Tablo 5.57. Ergene ilçesindeki kooperatiflerin yolculuk sayıları (2023 yılı)

Kooperatif No	Tahmini Yolculuk Sayısı	Taşıt Kapasitesi	Taşıt Sayısı	Günlük Taşıt Kapasitesi	Günlük Taşınabilecek Maksimum Yolcu	Kapasite Kullanım Oranı	Yolculuk Sayısına Göre Yeterli Taşıt Sayısı
S.S. 21	1069	15	24	315	7560	0,14	4
S.S. 23	1573	15	19	315	5985	0,26	6
S.S. 62	891	15	35	315	11025	0,08	4
S.S. 63	432	15	6	315	1890	0,23	2
S.S. 68	687	15	17	315	5355	0,13	4
S.S. 73	357	15	20	315	6300	0,06	2
S.S. 82	1392	15	18	315	5670	0,25	6
S.S. 88	246	15	18	315	5670	0,04	2
S.S. 99	440	15	20	315	6300	0,07	2
S.S. 102	274	15	21	315	6615	0,04	2
S.S. 118	0		1	315	315	0,00	1
S.S. 127	148	15	4	315	1260	0,12	2
TOPLAM	**7509**		**203**				**37**

Orta vadede yapılan toplu taşıma analizleri, kısa vadede yapılan analizlerle karşılaştırıldığında sadece S.S. 68 Numaralı kooperatifin hattında araç sayısında artış görülmektedir. Ayrıca orta vadede kapasite kullanım oranlarında bir miktar artış görülmektedir.

S.S. 68 numaralı kooperatife ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %11 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında S.S. 68 numaralı kooperatifte kısa vadede 4 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna ulaşılmıştır.

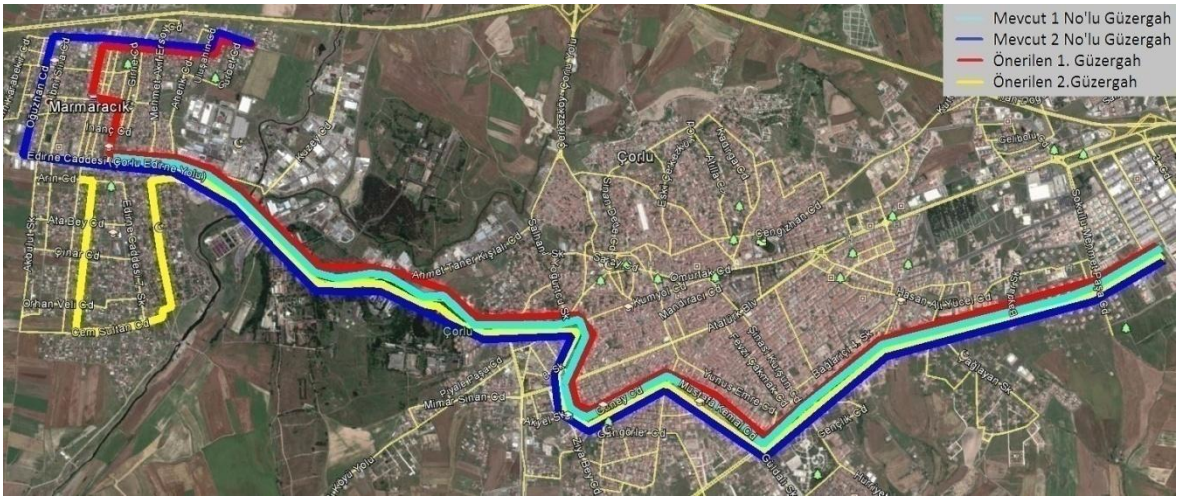
5.6.4. Öneriler

İlçede mevcut taşımacılık yapan 203 adet minibüs tipi taşıt bulunmaktadır. Tüm ilçede günlük talep yaklaşık 7000 yolcu/gün civarındadır. Bu talebi karşılayacak 27+1'lik taşıt sayısı 35 adet olarak bulunmuştur. İlçede minibüsten otobüse dönüşüm için 1 taşıtı bulunan S.S. 118 nolu kooperatif sistem dışı tutularak dönüşüm yapılmalıdır. Bu kooperatif başka kooperatiflere katılarak diğerlerinin hissesi oranında pay almalıdır.

Dönüşüm için ihtiyaç olan 35 taşıt tüm hak sahipleri tarafından mevcut yolcu sayısına bağlı hisseye bağlı olarak paylaşılarak ilk yatırım maliyetleri karşılanabilir. İşletmeden sonra ise

mevcut hisse yapısına bağlı kar ile çalışma sürdürülebilir. Tüm güzergahlarda toplu taşımacılık hizmeti bir bütün olarak tek şirket veya havuz olarak işletilmelidir.

İlçede yaşayan vatandaşların doğrudan Çorlu Devlet Hastanesine ulaşması sağlanabilir. Bunun için geliştirlen bir hat planı önerisi Şekil 5.78'de verilmiştir.



Şekil 5.78. Mevcut ve açılması önerilen hatlar

5.7. MALKARA

Ulaşım daire başkanlığından alınan veriler ve arazide yapılan gözlem ve görüşmeler sonucunda Malkara ilçesinde köy minibüsleri, kooperatifler, servisler ve taksi statüsündeki taşıtların hizmet sağladığı bilgisi alınmıştır. Malkara ilçesi merkez nüfusu 20065, toplam nüfusu ise 53014'tür.

5.7.1. Mevcut Durum

İlçede 5 adet kooperatif 56 taşıtla hizmet vermekte olup ücret toplama nakit olarak gerçekleştirilmektedir. Bu kooperatiflerden ikisi ilçe merkezinde hizmet vermektedir. Diğer 3 kooperatif ve 45 adet şahıs minibüsü Malkara ilçesinin köylerinde hizmet yürütmektedirler. Tablo 58'de ilçede faaliyet gösteren kooperatiflere ilişkin bilgiler gösterilmektedir.

Tablo 5.58. Malkara ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci	Tam	Ödeme şekli
SS.38 Nolu Kooperatif	Minibüs	12	Şehir İçi Sarı Hat	1	1.75	Nakit
SS.66 Nolu Kooperatif	Minibüs	14	Şehir İçi Beyaz Hat	1	1.75	Nakit
Malkara - Keşan Kooperatifi		7	Malkara - Keşan	5	6	
SS.93 Nolu Kooperatif		15	Sağlamtaş - Malkara	5	5	
SS.154 Nolu Kooperatif		9	Kozyörük Kasabası - Malkara	3.50	5	

Şehir içinde 12 taşıtla hizmet veren S.S. 38 No'lu kooperatif hattının rengi sarı olup, hatta ilişkin güzergah bilgisi Tablo 5.59'da sunulmuştur.

Tablo 5.59. S.S. 38 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

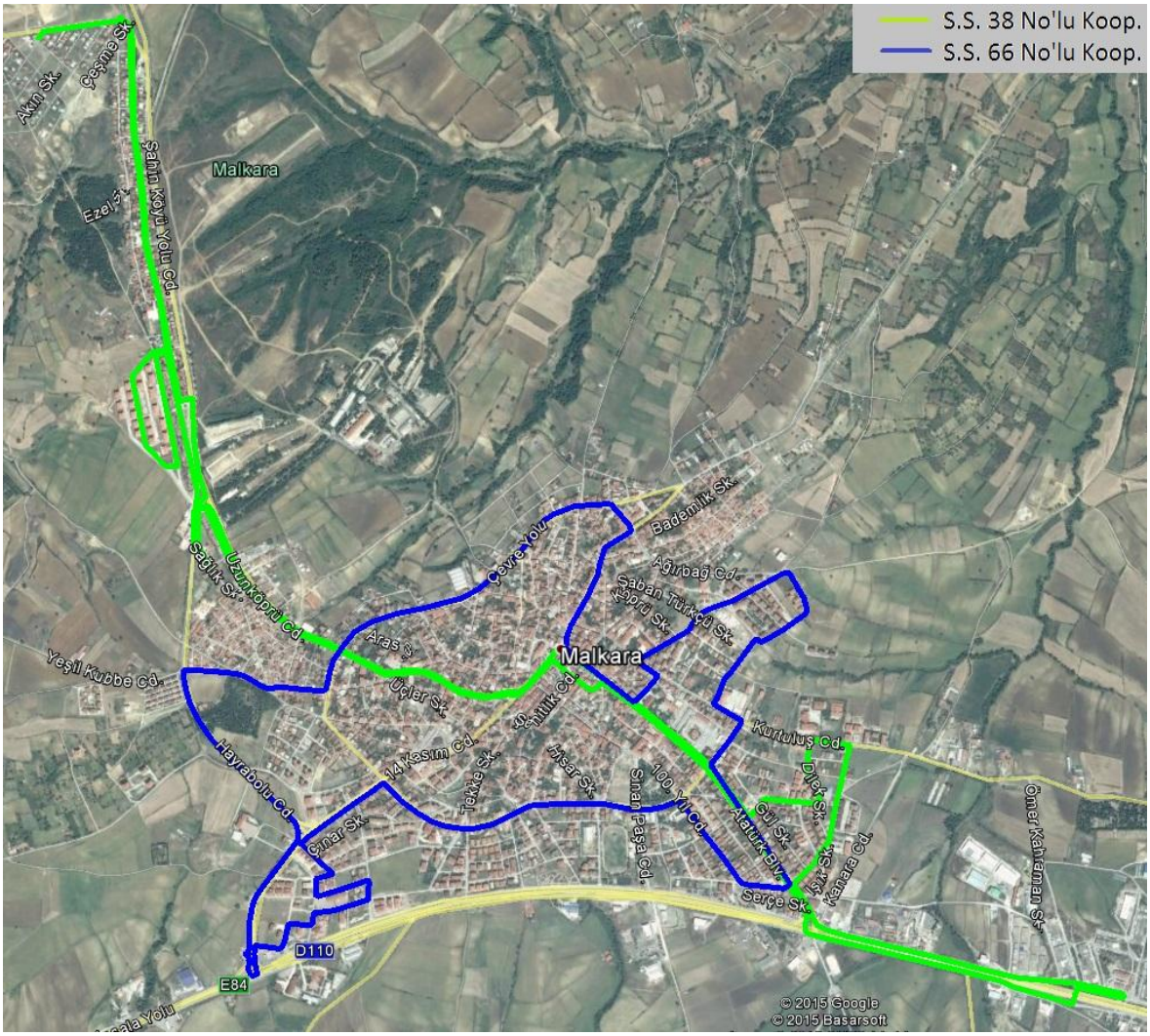
Gidiş	Dönüş
Paşaköy Yolu	D 100 Karayolu
Erenler Caddesi	Işıklar
Çevreyolu	Atatürk Bulvarı
3 Nolu Sağlık Ocağı	Kurtuluş Caddesi
Uzunköprü Caddesi	14. Kasım Caddesi
14. Kasım Caddesi	Uzunköprü Caddesi
Başçeşme Caddesi	Işıklar
Atatürk Bulvarı	Çevre Yolu
Işıklar	Erenler Caddesi
D 100 Karayolu	Paşaköy Yolu
Sanayi Sitesi	2 Nolu Gece Kondu Önleme Bölgesi

Beyaz renkli olan S.S. 66 numaralı kooperatif hattı, şehir içinde 14 taşıtla hizmet vermektedir. Hatta ücret toplama, nakit olarak gerçekleşmektedir. Hatta ilişkin güzergah bilgileri Tablo 5.60'da yer almaktadır.

Tablo 5.60. S.S. 66 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

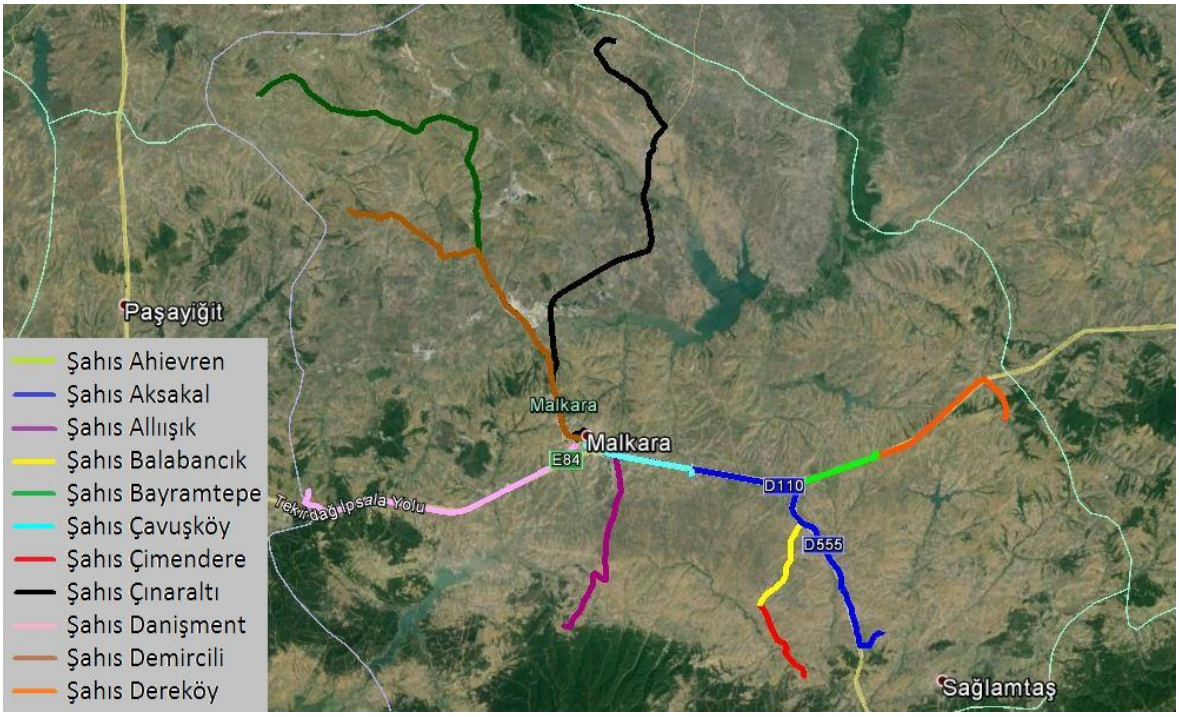
Gidiş	Dönüş
Şehittemizer Caddesi	Subay Lojmanları
Hüsnü Pullukçu Caddesi	Kurtuluş Caddesi
Hasan Tütüncü Caddesi	İstiklal Sokak
2 Nolu Sağlık Ocağı	Atatürk Bulvarı
Şehittemizer Caddesi	Kurtuluş Caddesi
Cumhuriyet Caddesi	İnönü Caddesi
100. Yıl Caddesi	Hastane Arkası
Bülbül Sokak	ÇevreYolu
Atatürk Bulvarı	Namık Kemal Caddesi
Cumhuriyet Caddesi	Bahçe Kent
Kurtuluş Caddesi	Hayrabolu Yolu
Mehmetçik Sokak	Anadolu Lisesi
Sümer Yapı Kooperatifi	Şehittemizer Caddesi
Gençler Yapı Kooperatifi	

Şekil 5.79'da ilçe merkezinde faaliyet gösteren kooperatiflerin güzergâhları gösterilmektedir.

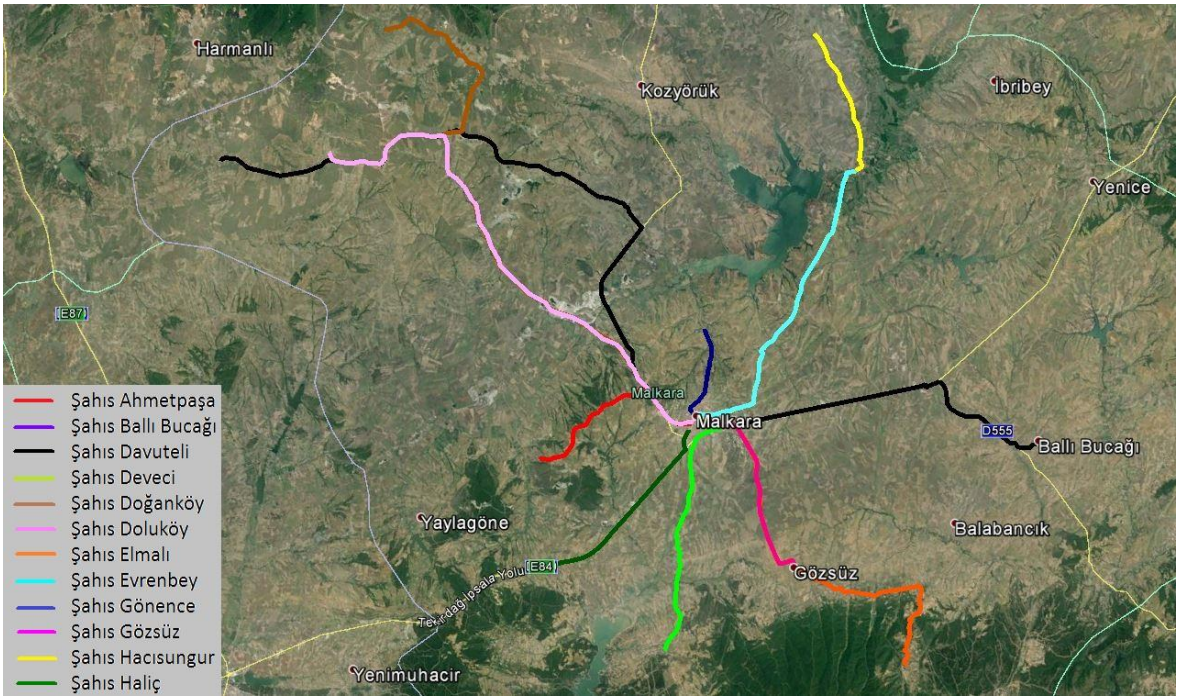


Şekil 5.79. S.S. 38 ve S.S. 66 nolukooperatiflerin güzergâhları

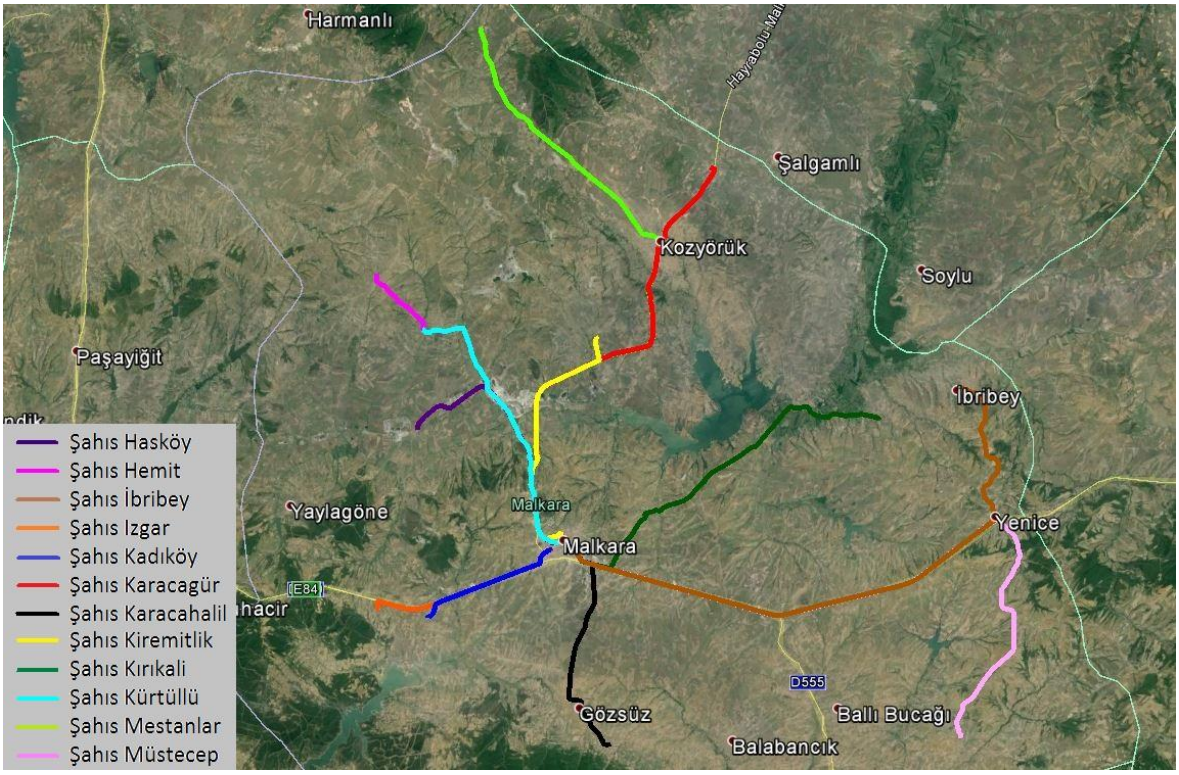
Şekil 5.80a-d'de Malkara ilçesinden köylerine hizmet veren taşıtların güzergâhları gösterilmektedir.



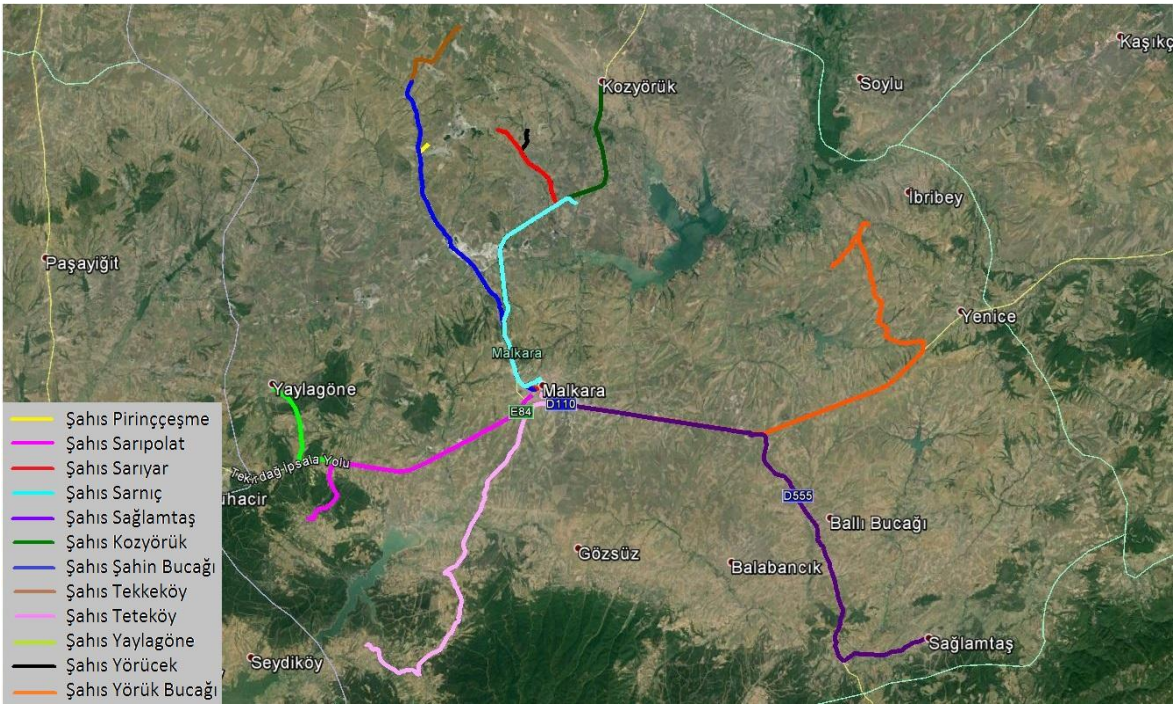
Şekil 5.80a. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar



Şekil 5.80b. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar



Şekil 5.80c. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar



Şekil 5.80d. Malkara merkezden köylere giden güzergâhlar

Malkara ilçesinde toplamda 88 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Tablo 5.61'de görüldüğü üzere en yüksek taşıt sayısına sahip bulunan hat Deveci Köyü-Malkara hattıdır.

Tablo 5.61. Malkara ilçesi köy hatları taşıt sayıları

İşletme	Hat no/adı	Taşıt sayısı	İşletme	Hat no/adı	Taşıt sayısı
Şahıs	Ahievren köyü - Malkara	1	Şahıs	Hasköy - Malkara	2
Şahıs	Ahmetpaşa Köyü - Malkara	1	Şahıs	Hemit Köyü - Malkara	3
Şahıs	Aksakal Köyü - Malkara	1	Şahıs	Izgar Köyü - Malkara	1
Şahıs	Allışık Köyü - Malkara	1	Şahıs	İbribey Köyü - Malkara	4
Şahıs	Balabancık Köyü - Malkara	5	Şahıs	Kadıköy - Malkara	2
Şahıs	Ballı Köyü - Malkara	3	Şahıs	Karacagür köyü - Malkara	1
Şahıs	Bayramtepe Köyü - Malkara	1	Şahıs	Karacahalil Köyü - Malkara	3
Şahıs	Çavuş Köyü - Malkara	1	Şahıs	Kırıkali Köyü - Malkara	2
Şahıs	Çınaraltı Köyü - Malkara	4	Şahıs	Kiremitlik Köyü - Malkara	1
Şahıs	Çimendere Köyü - Malkara	1	Şahıs	Kürtüllü Köyü - Malkara	3
Şahıs	Demircili - Malkara	1	Şahıs	Müstecep Köyü - Malkara	2
Şahıs	Davuteli Köyü - Malkara	1	Şahıs	Mestanlar Köyü - Malkara	1
Şahıs	Danişment Köyü - Malkara	1	Şahıs	Pirinççeşme Köyü - Malkara	1
Şahıs	Dere Köyü - Malkara	1	Şahıs	Sarıpolat Köyü - Malkara	1
Şahıs	**Deveci Köyü - Malkara**	**6**	Şahıs	Sarıyer Köyü -Malkara	1
Şahıs	Doğan Köyü - Malkara	2	Şahıs	Sarnıç Köyü - Malkara	3
Şahıs	Dolu Köyü - Malkara	3	Şahıs	Şahin Köyü - Malkara	1
Şahıs	Elmalı Köyü - Malkara	1	Şahıs	Tekke Köyü - Malkara	1
Şahıs	Evrenbey Köyü - Malkara	2	Şahıs	Tete Köyü - Malkara	4
Şahıs	Gönence Köyü - Malkara	2	Şahıs	Yaylagöne Köyü - Malkara	2
Şahıs	Gözsüz Köyü - Malkara	3	Şahıs	Yörük Köyü - Malkara	3
Şahıs	Hacısungur Köyü - Malkara	2	Şahıs	Yörücek Köyü - Malkara	1
Şahıs	Haliç Köyü - Malkara	1			

5.7.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hat İlçe merkezindeki kooperatifin güzergâhı ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları için olumsuz durumların meydana gelmesine sebep oldukları gözlemlenmiştir.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.

4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtlar oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede bulunan insanlar toplu taşıma araçları ile doğrudan hastaneye ulaşamadığı noktalar bulunmaktadır.
8. İlçede güzergâhların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
9. Taksi sistemindeki taşımacılıklarda, kent merkezinde çok kısa mesafelerde duraklar teşkil edildiği, durak yerlerinin yer yer standartlara uymadığı, taksi park alanlarının çoğunun yol kapasitesini olumsuz etkilediği, taksi park yerlerinin yer yer kaldırımlarda yapıldığı, duraklar arasında herhangi bir entegrasyonun olmadığı, gözlemlenmiştir. Bunlardan başka, bir kısım taksi duraklarında hak sahiplerinin beklemediği görülmüştür.

5.7.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler

Malkara ilçe merkezine ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %17 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında ilçe merkezinde bulunan iki kooperatifin birleşmeleri ve havuz ve/veya şirket sistemine geçmelerinin uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Tek sistem ile minibüsler arası ve kooperatifler arası yolcu kapma tartışmaları ve güzergâh tartışmaları son bulacaktır. Bu sistemde araç sayılarının toplamı6'ya(27+1 kapasiteli)düşürmeleri önerilmektedir. Ayrıca trafikteki minibüs sayısı azaltılarak, şehir içi trafik rahatlatılacak, yakıt tüketimi ve egzoz gazı salınımı azaltılacaktır.

İlçede inşaa edilen yeni devlet hastanesine ulaşımın sağlanması için mevcut S.S. 38 No'lu kooperatif hattının, hastane inşaatı tamamlandığında, hastane önüne kadaruzatılmalıdır.

5.8. SARAY

Saray ilçesinde toplu ulaşım hizmeti özel halk otobüsleri, kooperatifler ve köy hatları ile sağlanmaktadır. Merkez nüfusu 24359, toplam nüfusu ise 47522'dir.

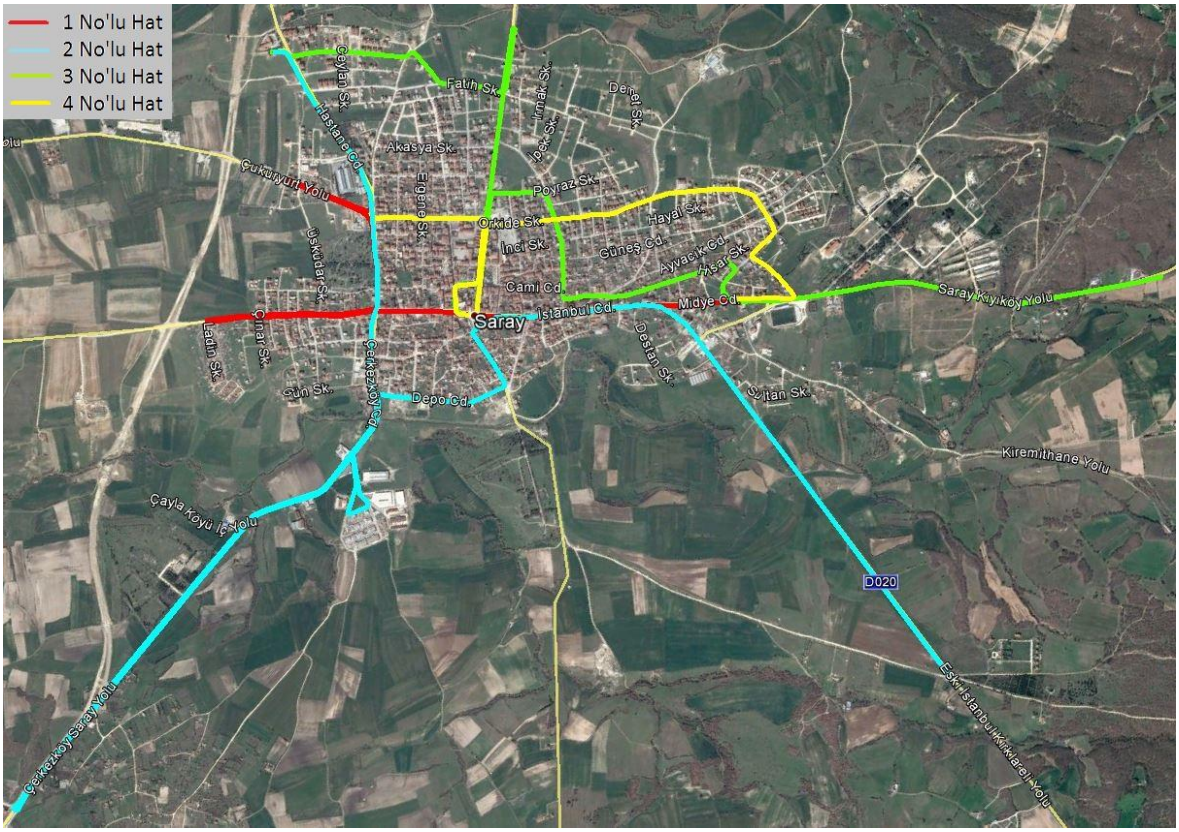
5.8.1. Mevcut Durum

İlçede hizmet veren işletmelere ait bilgiler Tablo 5.62'de gösterilmektedir.

Tablo 5.62. Saray ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Güzergah	Taşıt Sayısı	Öğrenci	Tam	Ödeme
Ss.46 Nolu Kooperatif	Saray-Çerkezköy-Tekirdağ	24			Nakit
Ss.157 Nolu Kooperatif	Saray-Güngömez Köyü	7		5.40	Nakit
Ss 108 Nolu Üçük Yoncalı Koop.	Saray-Küçük Yoncalı Köyü	7			Nakit
Ss 124 Nolu Saray Huzur Koop.	Osmanu-Bahçedere-Servi-Sinanu-Kurtdere-Çukuryurt-Saray	10			Nakit
Ss.120 Nolu Sefaalan Koop.	Saray-Sefaalan Köyü	4			Nakit
Ss150 Nolu Çukuryurt Koop.	Saray-Çukuryurt Köyü	9		2.11	Nakit
S.S.133 Nolu Göçerler Koop.	Göçerler Köyü-Saray	8		4.56	Nakit
Şahıs	Kurtdere Köyü	1		4.56	Nakit
Şahıslar	Yuvalı-Karabürçek-Demirler-Kadıköy-Saray	3		5.11	Nakit
Şahıs	Çayla Köyü-Saray	1		2.52	Nakit
Şahıslar	Saray- Kavacık- Edirköy	3		3.16	Nakit
Özel Halk Otobüsleri	İhaleli, 2004/04-Gündem-1	8	0.75	1.50	Nakit
	Toplam	**77+8**			

Saray ilçesinde 8 taşıt, 4 hatta özel halk otobüsü statüsünde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Hatlarda ücret tarifesi öğrenci 0.75 TL, tam 1.5 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Ücret toplama nakit olarak sağlanmaktadır. Şekil 5.81'de ilçe merkezinde faaliyet gösteren hatların güzergâhları gösterilmektedir.



Şekil 5.81. Saray ilçe merkezinde faaliyet gösteren hatların güzergâhları

Saray ilçe merkezindeki hatlara ilişkin güzergah bilgileri Tablo 5.63 ve 5.64'te sunulmuştur.

Tablo 5.63. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-1

Özel Halk Otobüsleri 1 Nolu Hat		Özel Halk Otobüsleri 2 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Hastane Cd.	Sağlık Ocağı	Hastane Cd.	Sağlık Ocağı
Çukuryurt Kavşağı	Mideye Cd.	Mezarlık Cd.	Bp Benzin Satış İstasyonları
Avrupa Mobilya Önü	Meslek Lisesi	Çerkezköy Cd.	Petrol Ofisi
Mezarlık Cd.	Otopark İçi	Bağlar Mevkii	İstanbul Cd.
100. Yıl Atatürk Cd.	Ladin Sk.	Çaylaova Yolu Kavşağı	Vatan Cd.
Ladin Sk.	100. Yıl Atatürk Cd.	Küçük Sanayş Sitesi Giriş	Depo Cd.
Otopark İçi	Mezarlık Cd.	Depo Cd.	Küçük Sanayş Sitesi Giriş
Meslek Lisesi	Avrupa Mobilya Önü	Vatan Cd.	Çaylaova Yolu Kavşağı
Mideye Cd.	Çukuryurt Kavşağı	İstanbul Cd.	Bağlar Mevkii
Sağlık Ocağı	Hastane Cd.	Petrol Ofisi	Çerkezköy Cd.
		Bp Benzin Satış İstasyonları	Mezarlık Cd.
		Sultan Evleri	Hastane Cd.

Tablo 5.64. Saray ilçesi özel halk otobüsü hatları güzergah bilgileri-2

Özel Halk Otobüsleri 3 Nolu Hat		Özel Halk Otobüsleri 4 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Ayazpaşa Öğrenci Yurdu	Saray Restaurant	Lojmanlar	Sağlık Ocağı
Vize Cd.	Sağlık Ocağı	Hürriyet Cd.	Kışla Sk.
Ergene Köprüsü	Pazarcılık Mh.	Vize Cd.	Güneşkaya Yolu Kavşağı
Gürsel Paşa Cd.	Orta Cd.	Garaj İçi	Pazar Yeri
Poyraz Sk.	Şahin Yapı Kooperatif	Pazar Yeri	Garaj İçi
Şahin Yapı Kooperatif	Poyraz Sk.	Güneşkaya Yolu Kavşağı	Vize Cd.
Orta Cd.	Gürsel Paşa Cd.	Kışla Sk.	Hürriyet Cd.
Pazarcılık Mh.	Ergene Köprüsü	Sağlık Ocağı	Lojmanlar
Sağlık Ocağı	Vize Cd.		
Saray Restaurant	Ayazpaşa Öğrenci Yurdu		

S.S. 46 Numaralı Kooperatif hattı 24 taşıtla hizmet vermekte olup Saray-Çerkezköy-Tekirdağ arasında çalışmaktadır. Saray-Tekirdağ hattında ücret tarifesi 9 TL olup, ara duraklara ilişkin uygulanan tarife Tablo 5.65'de belirtilmiştir.

Tablo 5.65. S.S. 46 numaralıkooperatif hattı ücret tarifesi

Biniş-İniş	Ücret (TL)	Biniş-İniş	Ücret (TL)
Saray - Yoncalı	3	Kapaklı - Otoban	6
Saray - Y.Köy	3	Kapaklı - Çorlu	7
Saray - Kapaklı	4.5	Çerkezköy - K. Pınar	3
Saray - Çerkezköy	6	Çerkezköy - V. Köy	3
Saray - K. Pınar	6.5	Çerkezköy - Mavi	5
Saray - V. Köy	7	Çerkezköy - V. Meşe	4
Saray - V. Meşe	7.5	Çerkezköy - Otoban	5
Saray - Otoban	8	Çerkezköy - Çorlu	5.5
Saray - Çorlu	9	K. Pınar - V. Köy	3
Yoncalı - Y.köy	3	K. Pınar - Mavi	3.5
Yoncalı - Kapaklı	3	K. Pınar - V. Meşe	4
Yoncalı - Çerkezköy	5	K. Pınar - Otoban	4.5
Yeni Köy - Çerkezköy	4.5	K. Pınar - Çorlu	5.5
Yoncalı - K. Pınar	5	V. Köy - Mavi	3
Yoncalı - V. Köy	5.5	V. Köy - V. Meşe	3
Yoncalı - V. Meşe	6.5	V. Köy - Otoban	4
Yoncalı - Çorlu	8	V. Köy - Çorlu	5
Kapaklı - Çerkezköy	3	V. Meşe - Fabrika	3
Kapaklı - K. Pınar	3.5	V. Meşe - Çorlu	3.5
Kapaklı - V. Köy	4.5	Çorlu - Avantaj	2.5
Kapaklı - V. Meşe	5.5		

Hatta hizmet veren taşıtların 3 adedi 19+1 kişi kapasiteli, 21 adeti 27+1 kapasitelidir. Tablo 5.66'da hatta ilişkin gidiş-dönüş güzergah bilgisi sunulmuştur.

Tablo 5.66. S.S. 46 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	Dönüş
Saray	Çorlu
Yoncalı	V. Meşe
Y. Köy	V. Köy
Kapaklı	K. Pınar
Çerkezköy	Çerkezköy
K. Pınar	Kapaklı
V. Köy	Y. Köy
V. Meşe	Yoncalı
Çorlu	Saray

S.S.108 numaralı kooperatif hattı 7 taşıtla Saray-Yoncalı arasında hizmet vermekte olup, yolcu taşıma ücreti 2.6 TL olarak belirlenmiştir.

S.S. 120 numaralı kooperatif hattı 4 taşıtla Saray-Sefaalan Köyü arasında hizmet vermektedir.

S.S. 124 numaralı kooperatif hattı 10 taşıtla Osmanlı- Saray arasında hizmet vermektedir.

S.S. 132 numaralı kooperatif hattı 8 taşıtla Göçerler Köyü-Saray arasında hizmet vermektedir.

S.S. 150 numaralı kooperatif hattı 9 taşıtla Saray-Çukuryurt Köyü arasında hizmet vermektedir.

S.S. 157 numaralı kooperatif hattı 7 taşıtla Saray-Çamköy arasında hizmet vermektedir. Hatta uygulanan ücret tarifesi 5.4 TL'dir.

Saray ilçesinde toplamda 8 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Hat bilgileri Tablo 5.67'den incelenebilir.

Tablo 5.67. Saray ilçesi şahıs hatları

İşletme	Taşıt sayısı	Hat no/adı
Şahıs	1	Kurtdere Köyü
Şahıslar	3	Yuvalı - Karabürçek - Demirler - Kadıköy - Sofular - Saray
Şahıs	1	Çayla Köyü - Saray
Şahıslar	3	Saray - Kavacık - Edirköy

Şekil 5.82a. ve 5.82b.'de Saray ilçesi şehir dışı hatlarda çalışan kooperatif ve şahıs hatlarının güzergâhları gösterilmektedir.



Şekil 5.82a. Saray ilçesi şehir dışı hat güzergâhları



Şekil 5.82b Saray ilçesi şehir dışı hat güzergâhları

5.8.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki güzergâhlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları

ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikâyetler alınmıştır.

2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikâyetler bulunmaktadır.
6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede güzergâhların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
8. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir.

5.8.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler

Saray ilçe merkezine ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %68 olarak tespit edilmiştir. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanıldıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında ilçe merkezinde bulunan kooperatifin havuz sistemine geçmelerinin uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Havuz sistemi ile sürdürülebilirliğin sağlanması ve minibüsler arası yolcu kapma tartışmaları son bulacaktır.

5.9 HAYRABOLU

Hayrabolu ilçesinde 5 adet kooperatif toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir. Bunun yanında ilçeden köylere taşımacılık yapan 7 şahıs aracı bulunmaktadır. Kooperatiflere ilişkin bilgiler Tablo 5.68'de sunulmuştur. İlçenin merkez nüfusu 19278, toplam nüfusu ise 35817'dir.

Tablo 5.68. Hayrabolu ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	Ödeme şekli
S.S. 117 Nolu Koop.		32	Hayrabolu - Köyleri			
S.S. 45 Nolu Koop.	Minibüs	11	Hayrabolu - Lüleburgaz	7.5	7.5	Nakit
S.S. 143 Nolu Koop.	Minibüs	11	Hayrabolu - Çerkezmüsellim	2.5	3	Nakit
S.S. 42 Nolu Koop.	Minibüs	10	Hayrabolu - Tekirdağ - Muratlı	9	9	Nakit
Şehir İçi Koop.	Minibüs	5	Şehir İçi 1 nolu hat	1	1.25	Nakit
Şehir İçi Koop.	Minibüs	5	Şehir İçi 2 nolu hat	1	1.25	Nakit
Şehir İçi Koop.	Minibüs	4	Şehir İçi 3 nolu hat	1	1.25	Nakit

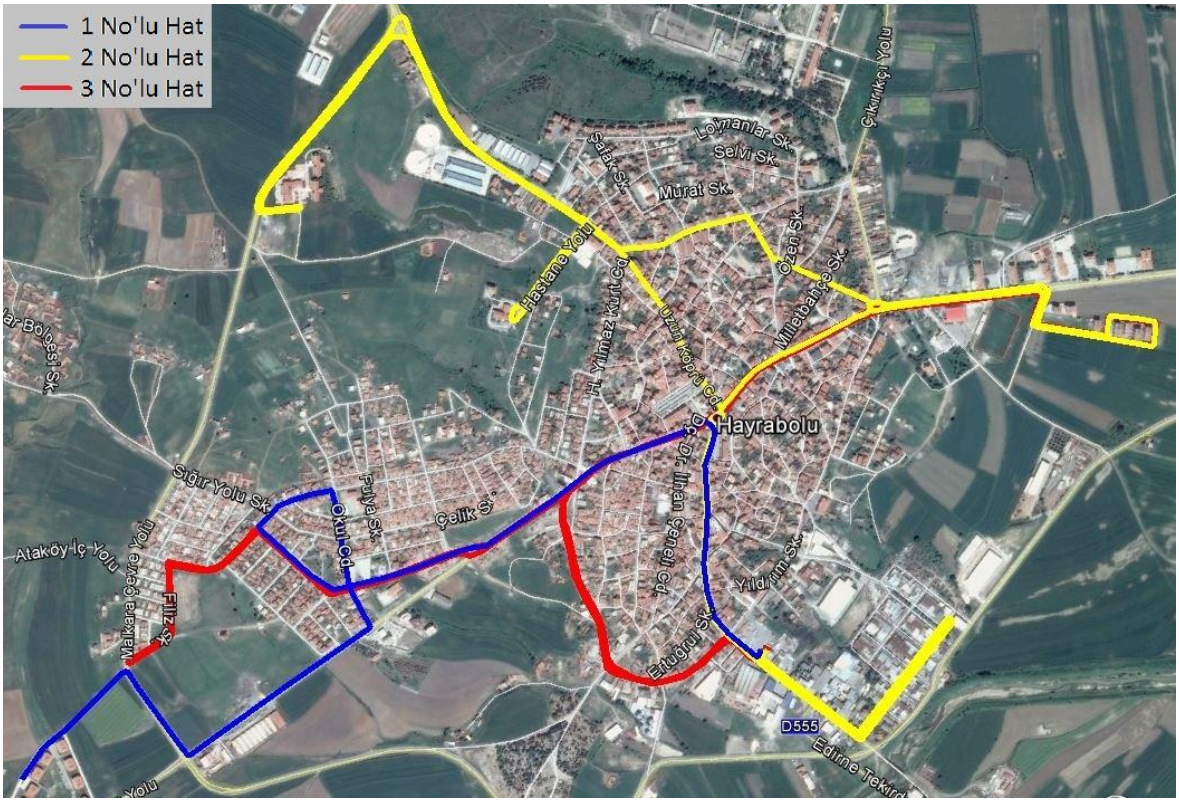
5.9.1. Mevcut Durum

Şehir içi kooperatif 7 taşıtla 1 ve 2 numaralı hatta toplu taşıma hizmeti vermektedir. Hatlarda ücret tarifesi öğrenci 1.25 TL, tam 1 TL olarak belirlenmiştir. 1 Numaralı hatta sefer 07:00'de başlarken 2 numaralı hatta seferler 07:30'da başlamaktadır. 1 Numaralı hatta günde 31 sefer, 2 Numaralı hatta 126 sefer yapılmaktadır. Hatlardaki sefer aralıkları Tablo 5.69'da belirtilmiştir.

Tablo 5.69. S.S. şehir içi kooperatif sefer saatleri

Sefer Saatleri	1 No'lu Hat	2 No'lu Hat
Gidiş	07:00-22:00 arası 1 saat ara ile	07:30-23:00 15 dk ara ile
Dönüş	08:00-22:00 arası 1 saat ara ile	07:30-23:00 15 dk ara ile

Şekil 5.83'de Hayrabolu merkezde faaliyet gösteren kooperatiflerin güzergâhları gösterilmektedir.



Şekil 5.83. Hayrabolu ilçesi şehir merkezi hat güzergâhları

Tablo 5.70'de 1 ve 2 numaralı hattın güzergah bilgileri sunulmuştur.

Tablo 5.70. S.S. şehir içi kooperatifi güzergah bilgileri

1 Nolu Hat		2 Nolu Hat		3 Nolu Hat	
Gidiş	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**	**Gidiş**	**Dönüş**
Otogar	Malkara Caddesi	Otogar	Vali Ayhan Çevik Caddesi	Otogar	Yuvamkent Cd.
Tekirdağ Caddesi	Cumhuriyet Meydanı	Sanayi Sitesi	Sarbani Ahmet Caddesi	Kumyol sk.	Alpullu Cd.
Cumhuriyet Meydanı	Tekirdağ Caddesi	Tekirdağ Caddesi	Askeri Orduevi	Orta Mahalle sk.	Malkara Cd.
Malkara Caddesi	Otogar	Cumhuriyet Meydanı	Okullar	Malkara Caddesi	Orta Mahalle sk.
Merkez Sağlık Ocağı		Uzunköprü Caddesi	Yuvakent	Bayram Uçar cd.	Kumyol sk.
Aydınevler Mh.		Devlet Hastanesi	Alpullu Caddesi	Batuhan sk.	Otogar
Bayram Uçar caddesi		Kredi Yurtlar	Cumhuriyet Meydanı	Manas sk.	
4 nolu g.ö. Bölgesi			Tekirdağ Caddesi	Malkara Caddesi	
Okul Caddesi			Sanayi Sitesi	Alpullu Caddesi	
Benzinlik Çıkışı Toki			Otogar	Yuvamkent Caddesi	

S.S. 42 numaralı kooperatif 10 taşıtla Hayrabolu-Muratlı arasında hizmet vermektedir. Yolcu taşıma ücretinin 8 TL olduğu hatta ücret toplama, nakit olarak gerçekleşmektedir.

Hattakitaşıtların yaşları 3-5 arasında değişmektedir.Tablo 5.71'de belirtildiği üzere hatta seferler sabah 07:00 ve akşam 22:00 saatleri arasında 1 saat aralıklarla devam etmektedir.

Tablo 5.71. S.S. 42 numaralıkooperatif hattı sefer tarifesi

SS.42 Nolu Koop.	
Gidiş	**Dönüş**
07:00-22:00 arası 1 saat ara ile	08:00-22:00 arası 1 saat ara ile

Güzergah bilgisi Tablo 5.72'de sunulan hattın tek yöndeki uzunluğu 53 km'dir.

Tablo 5.72. S.S. 42 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

SS.42 Nolu Koop.	
Gidiş	Dönüş
Hayrabolu Otogar	Tekirdağ Otogar
Muratlı Otogar	Muratlı Otogar
Tekirdağ Otogar	Hayrabolu Otogar

S.S. 45 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıt ile Hayrabolu-Lüleburgaz arasında hizmet vermektedir. Hatta yolcu taşıma ücreti 7.5 TL olarak belirlenmiştir. Hatta kullanılan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 5.73'de sunulan kooperatifin en yaşlı taşıtı 4 yaşındadır.

Tablo 5.73. S.S. 45 numaralıkooperatif hattı marka model bilgileri

SS.45 Nolu Koop.		
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**
Volkswagen	2014	1
Volkswagen	2013	3
Volkswagen	2012	2
BMC	2012	3
BMC	2011	2

Tablo 5.74'den görüldüğü üzere hatta seferler saatleri her iki yönden de aynı olup, ilk sefer 07:30, son sefer 20:30'da düzenlenmektedir.

Tablo 5.74. S.S.45 numaralıkooperatif sefer tarifesi

SS.45 Nolu Koop.	
Gidiş	**Dönüş**
07:30-20:30 1 saat ara ile	07:30-20:30 1 saat ara ile

Lüleburgaz Otogar-Hayrabolu Otogar arasında hizmet veren hattın güzergah uzunluğu 46 km'dir.

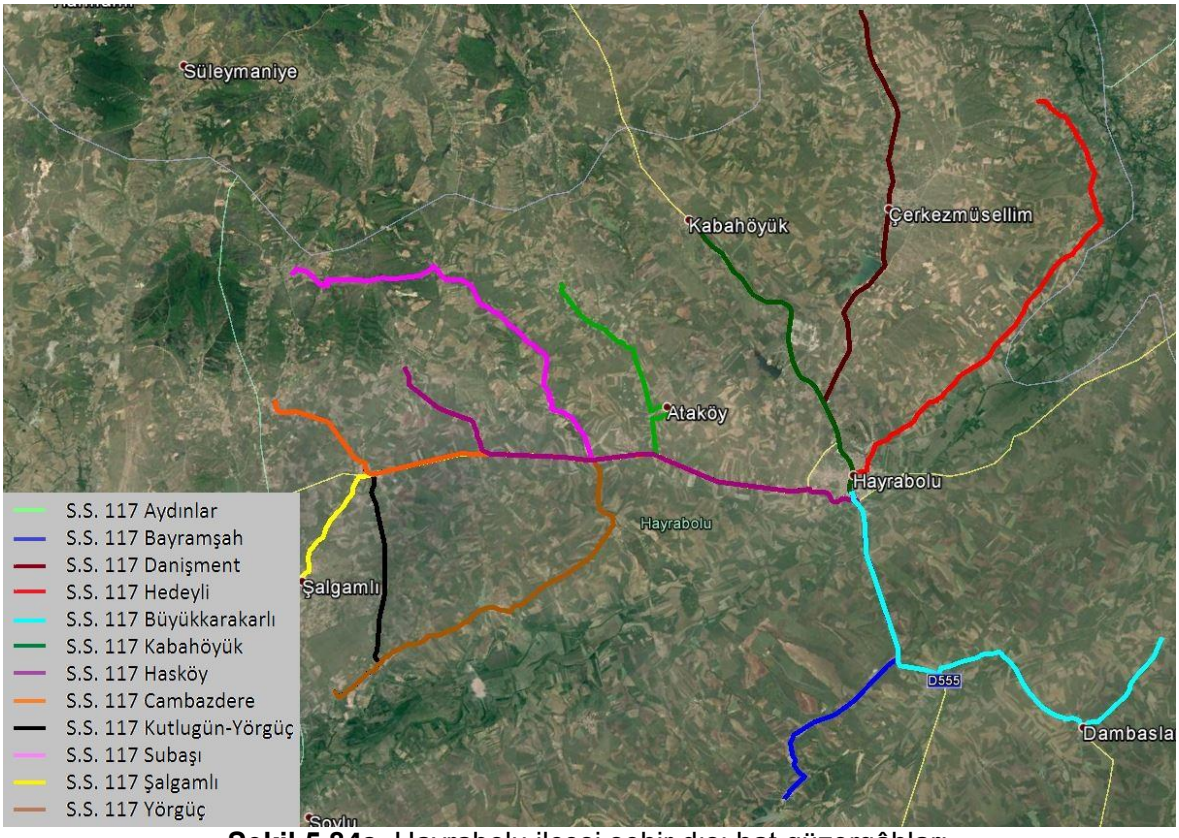
S.S. 117 Numaralı Kooperatif 32 taşıtla Hayrabolu'nun köylerinde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır.

S.S. 143 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıt ile Hayrabolu-Çerkezmüsellim arasında hizmet sunmaktadır. Hatta yolcu taşıma ücreti öğrenci 2.5 TL, tam 3 TL olarak belirlenmiştir. Güzergah bilgisi Tablo 5.74'de sunulan hattın uzunluğu 12 km'dir.

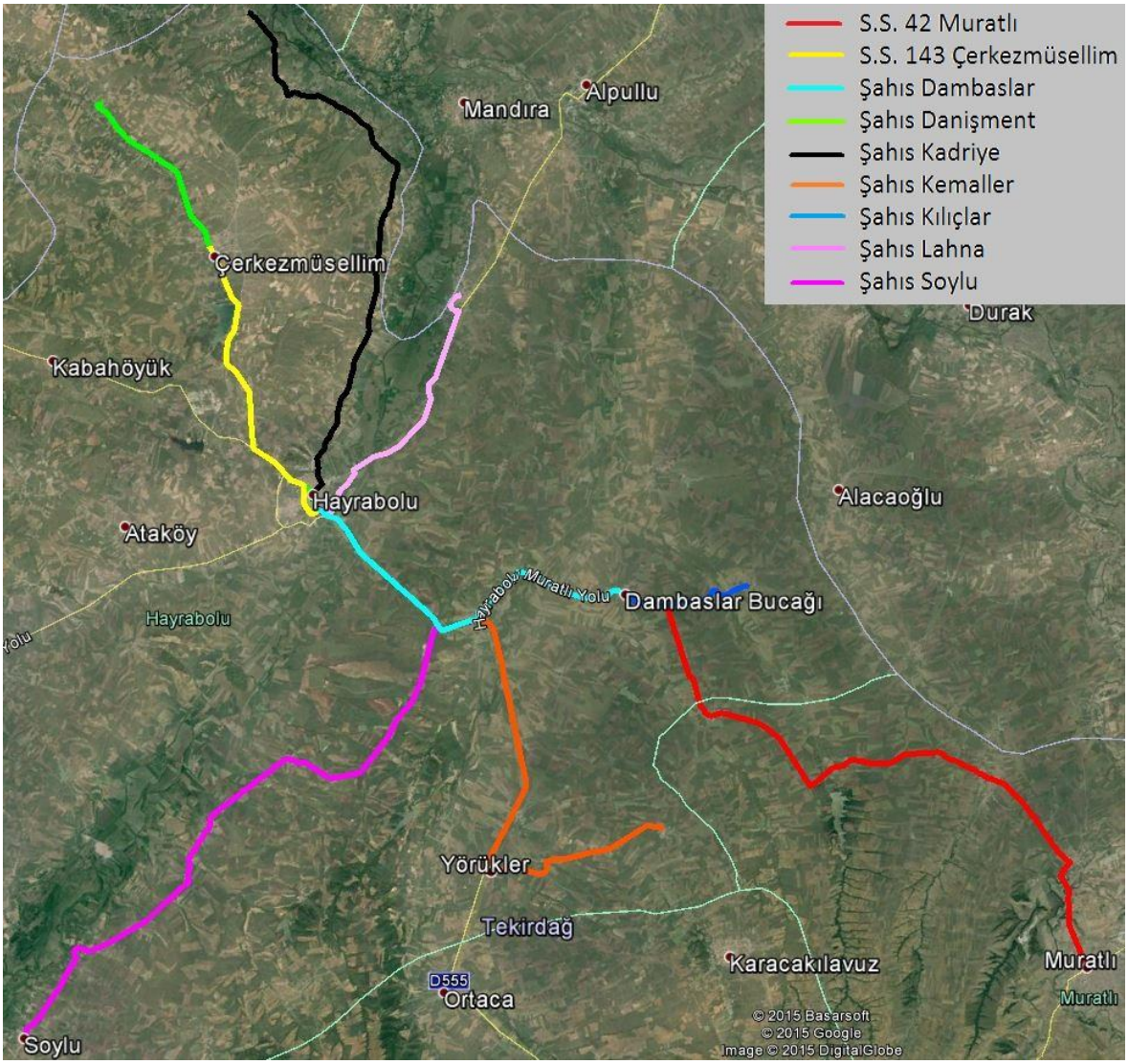
Tablo 5.74. S.S. 143 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

Gidiş	Dönüş
Hayrabolu Otogar	Çerkezmüsellim
Hayrabolu uzunköprü yolu	Hayrabolu uzunköprü yolu
Çerkezmüsellim	Hayrabolu Otogar

Hat uzunluğu tek yönde 12 km'dir. Şekil 5.84.a ve 5.84b.'de Hayrabolu ilçesi köylere hizmet veren kooperatiflerin güzergâhları gösterilmektedir.



Şekil 5.84a. Hayrabolu ilçesi şehir dışı hat güzergâhları



Şekil 5.84b. Hayrabolu ilçesi şehir dışı hat güzergâhları

5.9.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmaktadır.
2. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu söylenebilir.

3. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
4. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.
5. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
6. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir.

5.9.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler

Hayrabolu ilçe merkezine ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %11 olarak hesaplanmıştır. Buradan toplu taşıma araçlarının aktif bir şekilde kullanılmadıkları sonucuna ulaşılmaktadır. Yapılan analizlerin devamında ilçe merkezindeki hatlarda havuz sistemine geçilmesi ve araç sayısının 4'e düşürülmesinin uygun olacağı sonucuna varılmıştır. Havuz sistemi ile minibüsler arası ve kooperatifler arası yolcu kapma tartışmaları ve güzergâh tartışmaları son bulacaktır Ayrıca trafikteki minibüs sayısı azaltılarak, şehir içi trafik rahatlatılacak, yakıt tüketimi ve egzoz gazı salınımı azaltılacaktır.

5.10.ŞARKÖY

Şarköy ilçesinde 4 adet kooperatif 84 taşıt ile toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret toplama nakit olarak gerçekleşmektedir. Bunun yanında ilçeden köylere taşımacılık yapan 9 şahıs aracı bulunmaktadır. Kooperatiflere ilişkin bilgiler Tablo 5.75'de sunulmuştur. Şarköy ilçesi merkez nüfusu 17734 toplam nüfusu ise 31524'tür.

Tablo 5.75. Şarköy ilçesinde taşımacılık yapan kooperatifler

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı	Öğrenci (TL)	Tam (TL)	Ödeme şekli
S.S. 12 Nolu Koop.	Minibüs	34	Şarköy - Gaziköy			Nakit
S.S. 12 Nolu Koop.	Minibüs	15	Şarköy - Gelibolu - Keşan		10	Nakit
S.S. 36 Nolu Koop.	Minibüs	9	Şarköy - Gaziköy - Tekirdağ		10	Nakit
S.S. 78 Nolu Koop.	Minibüs	8	Terzi Köy - Şenköy - Koca Ali Köyü - Şarköy			Nakit
S.S. 106 Nolu Koop.	Minibüs	18	Şehir İçi 1 Nolu Hat Şehir İçi 2 Nolu Hat	1.5	2	Nakit

5.10.1. Mevcut Durum

S.S. 12 Numaralı Kooperatif hattı 34 taşıtla Şarköy-Gaziköy, 15 taşıtla Şarköy- Keşan arasında hizmet vermektedir. Şarköy-Gaziköy hattında hizmet vermekte olan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 5.76'da sunulmuş olup kooperatifin en yaşlı taşıtı 1995 model Magirus'tur.

Tablo 5.76. S.S. 12 numaralıkooperatif Şarköy- Gaziköy hattı marka model bilgileri

SS.12 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
J10	2012	3	20+1
BMC	2008	1	18+1
J9	2007	1	18+1
Magirus	2005	1	14+1
İveco	2005	3	14+1
Magirus	2000	4	14+1
Magirus	1999	13	14+1
Magirus	1998	3	14+1
Magirus	1997	3	14+1
Magirus	1996	1	14+1
Magirus	1995	1	14+1

Şarköy-Gaziköy hattı 07:30-18:30 saatleri arasında saat de bir olarak hizmet vermektedir. Şarköy-Keşan hattında hizmet vermekte olan taşıtlara ilişkin marka model bilgileri Tablo 5.77'de sunulmuş olup kooperatifin en yaşlı taşıtı 2004 modeldir.Şarköy-Keşan hattında yolcu taşıma ücreti 10 TL'dir.

Tablo 5.77. S.S. 12 numaralıkooperatif Şarköy-Keşan hattı marka model bilgileri

SS.12 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Renault Master	2013	1	19
Karsan	2012	3	19+1
Wolksvogen	2010	1	19
BMC	2008	1	17
Peugeot j9	2007	1	18
Peugeot j9	2006	1	18
Mercedes	2006	1	17
Cıtroen	2006	1	17
Peugeot j9	2005	1	18
Wolksvogen	2005	1	17
Renault Master	2005	1	17
Wolksvogen	2004	1	17
Renault Master	2004	1	17

S.S. 36 Numaralı Kooperatif hattı 9 Taşıtla Şarköy-Tekirdağ arasında hizmet vermekte olup ücret tarifesi 10 TL olarak belirlenmiştir. Tablo 5.78'den görüldüğü üzere Kooperatifte hizmet veren taşıtlar 2013 ve 2010 modeldir.

Tablo 5.78. S.S. 36 numaralıkooperatif hattı marka model bilgileri

SS.36 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Mercedes	2013	5	19+1
Wolksvogen	2010	4	16+1

SS. 78 Numaralı Kooperatif hattı 8 taşıtla Terziköy-Şarköy arasında hizmet vermektedir.
SS. 106 Numaralı kooperatif 18 taşıtla 1 ve 2 Numaralı hatlarda şehir içinde toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Ücret tarifesi öğrenci 1.5 TL, tam 2 TL olacak şekilde belirlenmiştir. Kooperatif filosu Tablo 5.79'da verilmiş olup, 2005 model İveco ve 2006 model Magirus'dan oluşmaktadır.

Tablo 5.79. SS. 106 numaralıkooperatif marka model bilgileri

SS.106 Nolu Kooperatif			
Marka	**Model**	**Taşıt Sayısı**	**Kapasite**
Magirus	2006	14	14+1
İveco	2005	4	14+1

1 Numaralı hat 08:00-18:00 saatleri arasında saat de bir hizmet verirken, 2 Numaralı hat 07:50-22:50 saatleri arasında 30 dakika da bir hizmet vermektedir. 1 Numaralı hatta 11 sefer ve 2 Numaralı hatta 31 sefer yapılmaktadır. Şekil 5.85'de Şarköy ilçe merkezinde faaliyet gösteren kooperatiflerin güzergâhları gösterilmektedir.

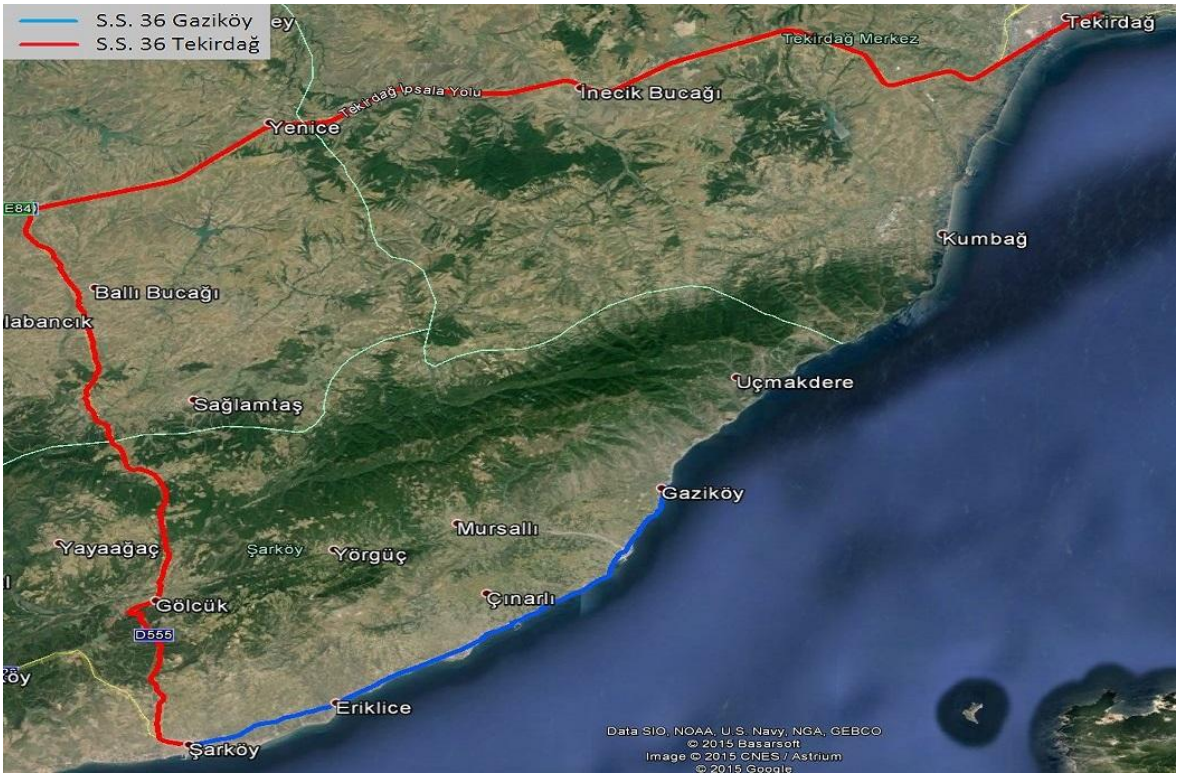


Şekil 5.85. Şarköy ilçesi şehir merkezi hat güzergâhları

Şekil 5.86a-b'de Şarköy ilçe merkezden köylere taşımacılık yapan kooperatif ve şahıs hatlarının güzergahları gösterilmektedir.



Şekil 5.86a. Şarköy ilçesi şehir dışı hat güzergâhları



Şekil 5.86b. Şarköy ilçesi şehir dışı hat güzergâhları

5.10.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hatta İlçe merkezindeki güzergahlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları ve bu durumun olumsuz durumların meydana gelmesine sebep olduğu gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikayetler alınmıştır.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Yapılan hesaplamalar ve çalışmalara göre toplu taşıma taşıt sayısının toplu taşıma talebinden fazla olduğu bulunmuştur.
4. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
5. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikayetler bulunmaktadır.

6. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
7. İlçede güzergahların yeniden düzenlemesi gerekliliği ortada olup bununla ilgili sorunlar bulunmaktadır.
8. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.

5.10.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler

Şarköy ilçe merkezine ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %9 olarak hesaplanmıştır. Yapılan analizlerin devamında ilçe merkezinde bulunan kooperatifin havuz sistemine geçmelerinin uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Havuz sistemi ile minibüsler arası ve kooperatifler arası yolcu kapma tartışmaları ve güzergâh tartışmaları son bulacaktır. Ayrıca bu sisteme geçişte araç sayılarını toplam 4'e düşürmeleri önerilmektedir. Bununla trafikteki minibüs sayısı azaltılarak, şehir içi trafik rahatlatılacak, yakıt tüketimi ve egzoz gazı salınımı azaltılacaktır.
Uçmakdere'nin düzenli bir şekilde ulaşımının sağlanması amacıyla Gaziköy'e giden S.S. 36 No'lu kooperatif hattı Uçmakdere'ye kadar uzatılmalıdır.

5.11. MURATLI

Muratlı ilçesinde topu ulaşım hizmeti 62 taşıtla şahıs ve kooperatif statüsünde hizmet vermektedir. İlçede hizmet vermekte olan taşıtların dağılımı Tablo 5.80'desunulmuştur.Muratlı ilçe merkezi nüfusu 20634, toplam nüfusu ise 26821'dir.

Tablo 5.80. Muratlı ilçesi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı
S.S. 50 Nolu Kooperatif	Minibüs	24	Şehir İçi
S.S. 37 Nolu Kooperatif	Minibüs	11	Muratlı - Çorlu
S.S. 22 Nolu Kooperatif	Minibüs	17	Muratlı - Tekirdağ
S.S. 87 Nolu Kooperatif	Minibüs	3	Yukarı Sevindik - Aşağı Sevindik - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	Hanoğlu Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	İnanlı Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	4	Kırkepenekli Köyü - Muratlı
Şahıs	Minibüs	1	Ballıhoca Köyü - Muratlı

5.11.1. Mevcut Durum

S.S. 50 Numaralı Kooperatif hattı 24 taşıtla şehir içinde hizmet vermektedir. Şekil 5.87'de Muratlı ilçesi merkezinde hizmet veren hattın güzergahı gösterilmektedir.



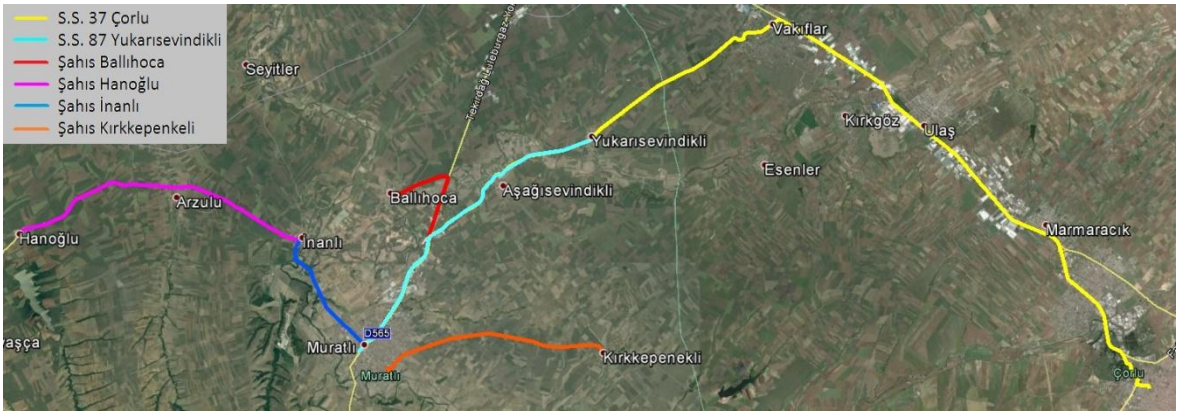
Şekil 5.87. Muratlı ilçesi şehir merkezi hat güzergâhı

Hatta ilişkin detaylı güzergah bilgisi Tablo 5.81'deki gibidir.

Tablo 5.81. S.S. 50 numaralıkooperatif hattı güzergah bilgisi

SS. 50 Nolu Kooperatif	
Gidiş	**Dönüş**
Muratlı Devlet Hastanesi	Müsellim Köyü Sapağı
Serdo	Otogar
Küçük Sanayi Sitesi	Hasan Orhan İlkokulu
Metem	Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi
H. Çelikkol Caddesi	2 Nolu Sağlık Ocağı
100. Yıl Caddesi	Öğretmen Evleri
Nazım Sav Caddesi	Hacı Rafet Gümüş Lisesi
Atatürk Caddesi	Hurşit Kuyu Caddesi
Mustafa Kemal Caddesi	Metin Öztürk Caddesi
14. Sokak	14. Sokak
Metin Öztürk Caddesi	Mustafa Kemal Caddesi
Hurşit Kuyu Caddesi	Atatürk Caddesi
Hacı Rafet Gümüş Lisesi	Nazım Sav Caddesi
Öğretmen Evleri	100. Yıl Caddesi
2 Nolu Sağlık Ocağı	H. Çelikkol Caddesi
Mareşal Fevzi Çakmak Caddesi	Metem
Hasan Orhan İlkokulu	Küçük Sanayi Sitesi
Otogar	Serdo
Müsellim Köyü Sapağı	Muratlı Devlet Hastanesi

S.S. 37 Numaralı Kooperatif hattı 11 taşıtla Muratlı-Çorlu arasında hizmet vermektedir. S.S. 87 Numaralı Kooperatif hattı 3 taşıt ile Yukarı sevindik-Muratlı güzergâhında hizmet vermektedir. Muratlı ilçesinde toplamda 7 şahıs aracı köy hatlarında hizmet vermektedir. Bu köyler, Hanoğlu, İnanlı, Kırkkepenekli ve Ballıhoca şeklindedir. Şekil 5.88'de Muratlı ilçe merkezinden köylere ve Çorlu'ya hizmet veren hatların güzergâhları gösterilmektedir.



Şekil 5.88. Muratlı ilçesi şehir dışı hat güzergâhları

5.11.2. Karşılaşılan Sorunlar

İlçede kent içi toplu taşımacılık sisteminde gözlemlenen sorunlar diğer ilçelere benzer şekilde olup aşağıda kısaca verilmiştir.

1. Çevre ilçe, mahalle ve köylerden gelen bir çok hat İlçe merkezindeki güzergâhlar ile çakışmakta ve dışarıdan gelen taşımacılar ilçe merkezinde indi bindi yapmakta oldukları için olumsuz durumların meydana gelmesine sebep oldukları gözlemlenmiş ve bununla ilgili şikâyetler alınmıştır.
2. İlçe ve mahallelerinde taşımacılık yapan kooperatiflere ait herhangi bir elektronik bilet sistemi bulunmamaktadır. İlçede toplu taşımacılığın %100'ü özel sektör eliyle yapılmakta ve 65 yaş üstü insanlar toplu taşıma sisteminde faydalanamamaktadır.
3. Duraklar arası mesafelerde standart dışı durumlar ve durak yerlerinin kavşak içinde olması gibi trafik güvenliğini olumsuz etkileyen yer seçimleri bulunmaktadır.
4. Taşıtların bir kısmı oldukça eski ve konforsuz olup yer yer araç sürücüleri ile ilgili şikâyetler bulunmaktadır.
5. Durak sayısı ve yerleri ile ilgili minibüs sistemi ile taşımacılık yapıldığı için gerçekçi bir durak yeri ve sayısından bahsetmek olanaksızdır.
6. Taksi taşımacılığına olan talebin yetersiz olması sonucu bazı olumsuz durumlar ile karşılaşıldığından bahsedilmektir. Ayrıca, durak yerleri ile ilgili sıkıntılar gözlemlenmiştir.

5.11.3. İhtiyaç Analizi ve Öneriler

Muratlı ilçe merkezine ilişkin yapılan toplu taşıma planlaması analizlerinin sonucunda, kapasite kullanım oranı %7 olarak hesaplanmıştır. Yapılan analizlerin devamında ilçe merkezinde bulunan kooperatifin havuz sistemine geçmelerinin uygun olduğu sonucuna varılmıştır. Havuz sistemi ile minibüsler arası yolcu kapma tartışmaları son bulacaktır. Ayrıca bu sisteme geçişte araç sayılarını toplam 4'e düşürmeleri önerilmektedir. Bununla trafikteki minibüs sayısı azaltılarak, şehir içi trafik rahatlatılacak, yakıt tüketimi ve egzoz gazı salınımı azaltılacaktır.

5.12. MARMARAEREĞLİSİ

5.12.1. Mevcut Durum

Marmaraereğlisi Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde kent merkezinin doğusunda İstanbul sınırında yer alan bir ilçedir. Yaklaşık 23.000 nüfuslu ilçede 10 mahalle bulunmaktadır. İlçe merkezinin doğusunda Sultanköy, batısında ise Yeniçiftlik mahalleleri yer almaktadır. İlçenin il merkezine uzaklığı yaklaşık 38 km'dir. Merkez, Yeniçiftlik ve Sultanköy yerleşim birimleri nüfusun %90'ını oluşturmaktadır. İlçe Silivri'ye 35,İstanbul'a 90 km uzaklıktadır.

Marmaraereğlisi ilçesinde 5 kooperatif işletmesi 52 taşıtla toplu taşıma hizmeti sunmaktadır. Taşıtların kooperatif işletmelerine ve hatlara göre dağılımları Tablo 5.82'de sunulmuştur. Marmaraereğlisi ilçesi merkez nüfusu 11331, toplam nüfusu ise 23476'dır.

Tablo 5.82. Marmaraereğlisi taşıt bilgileri

İşletme	Taşıma türü	Taşıt sayısı	Hat no/adı
S.S. 65 Nolu Kooperatif	Minibüs	9	Şehir İçi
S.S. 101 NoluKooperati	Minibüs	11	Şehir İçi
S.S. 95 Nolu Kooperatif	Minibüs	7	M. Ereğlisi - Yakuplu Köyü
S.S. 39 Nolu Kooperatif	Minibüs	15	M. Ereğlisi - Y. Çiftlik - Çorlu
S.S. 89 Nolu Kooperatif	Minibüs	10	M. Ereğlisi - Y. Çiftlik - Çorlu

Marmaraereğlisi merkezi ve yakın çevresinde hizmet veren S.S. 65 ve S.S. 101 numaralı kooperatifler yaklaşık 100 km'lik bir ağ üzerinde taşımacılık yapmaktadır. Tekirdağ'ın Marmaraereğlisi merkezi ile olan bağlantısını sağlayan S.S. 56 numaralı kooperatifle birlikte söz konusu 3 kooperatifin taşımacılık yaptığı ağın uzunluğu yaklaşık 150 km'ye ulaşmaktadır. Hatlar nüfusun yoğun olduğu Doğu-Batı aksından geçmektedir. Kuzeyle olan bağlantı düşük yoğunluklu yerleşim bölgelerine (200-300 nüfuslu mahalleler) sağlanmaktadır. İlçeye bağlı mahalle ve nüfusları Tablo 5.83'de gösterilmiştir.

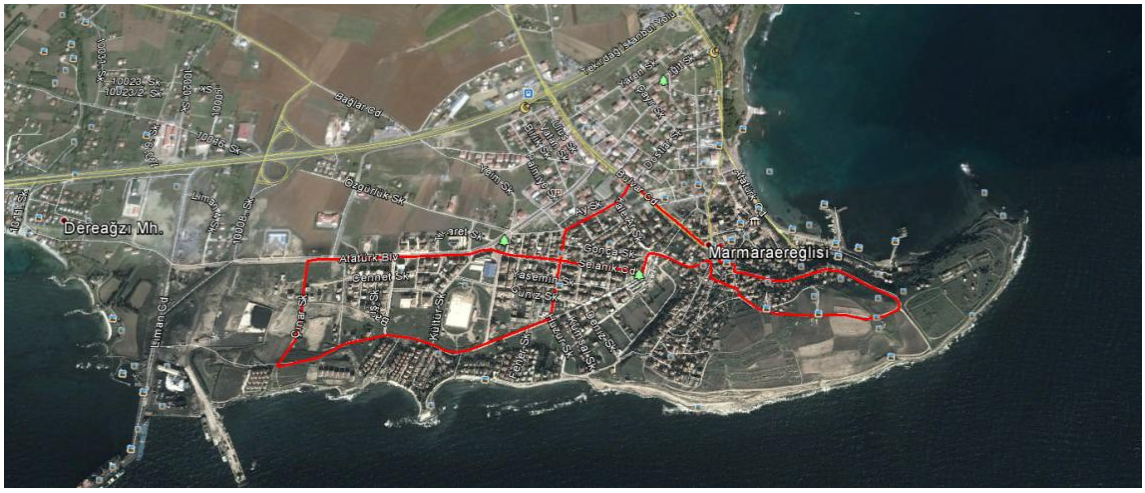
Tablo 5.83. İlçeye bağlı mahalleler ve nüfusları

Sıra No	Mahalle adı	Nüfus
1	Bahçelievler	4482
2	Cedit Ali Paşa	2398
3	Çeşmeli	218
4	Dereağzı	2865
5	Kamaradere	600
6	Mustafa Kemal Paşa	986
7	Sultanköy	2728
8	Türkmenli	328
9	Yakuplu	234
10	Yeniçiftlik	7977
	TOPLAM	**22816**

Marmaraereğlisi merkez ve yakın çevresinde Sınırlı Sorumlu (S.S) 65, 101, 56, 107, 95, 39, 89 nolu kooperatifler yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Çalışma kapsamında 56, 65 ve 101 nolu kooperatiflere ait mevcut durum aşağıda değerlendirilmiştir. S.S. 107 nolu kooperatif D4 belgesi ile il dışı taşımacılık yapmaktadır.

S.S. 65 Nolu Kooperatif

Bu kooperatifin 5 adet kendine ait ve 1 adet ise 101 nolu kooperatif ile çalıştığı güzergah bulunmaktadır. Kooperatife ait 9 adet M plakalı minibüs tipi (14+1) ulaşım aracı bulunmaktadır. Şekil 5.89-5.94'de 65 nolu kooperatifin yasal güzergahları verilmiştir. Şekil 5.89 incelendiğinde 65 Nolu kooperatifin 1 nolu güzergahı Marmaraereğlisi içerisinde yaklaşık 10'ar dakikalık aralıklarla taşımacılık yapmaktadır.



Şekil 5.89. 65 nolu kooperatifin birinci güzergahı

Şekil 5.90'da S:S. 65 Nolu kooperatifin yasal 2 nolu güzergahı (kırmızı çizgi) verilmiştir. Bu güzergah Marmaraereğlisi merkez-Sultanköy arsında taşımacılık yapmaktadır.



Şekil 5.90. 65 nolu kooperatifin ikinci güzergahı

Şekil 5.91'de verilen 65 nolu kooperatife ait güzergah Marmaraereğlisi merkez- Kartaltepe arasında (Edirne –Marmaraereğlisi yolu) taşımacılık izni bulunmaktadır.



Şekil 5.91. 65 nolu kooperatifin üçüncü güzergahı

Şekil 5.92'de verilen güzergah ise 65 Nolu kooperatifin Marmaraereğlisi merkez- Yakuplu aracındaki güzergahtır.



Şekil 5.92. 65 nolu kooperatifin dördüncü güzergahı

Şekil 5.93'de verilen güzergah ise yine aynı kooperatifin beşinci güzergahı olup, Marmaraereğlisi merkez-Bulvar Caddesi ile Evren sitesi arasında taşımacılık yapmaktadır (Kırmızı çizgi).



Şekil 5.93. 65 nolu kooperatifin beşinci güzergahı

Şekil 5.94'de S:S 65 nolu kooperatifin yasal olan tüm güzergahları kırmızı çizgi ile verilmiştir.



Şekil 5.94. 65 nolu kooperatifin tüm güzergahları

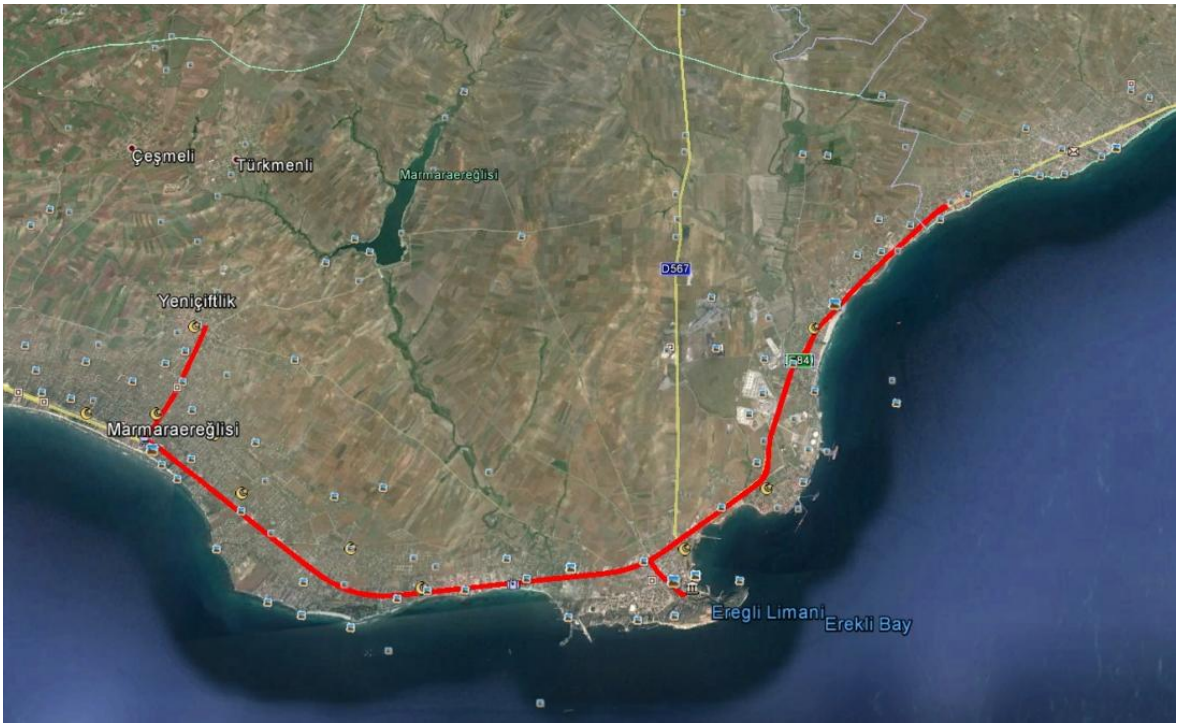
Tablo 5.84'de S:S 65 nolu kooperatifin güzergah bilgileri verilmiştir.

Tablo 5.84. S.S. 65 nolu kooperatifin güzergah bilgileri

Güzergah No	Başlangıç - Varış	Uzunluk (km)
1	Merkez- Merkez	5.35
2	Sultanköy- Merkez	8.61
3	Merkez-Seymen Yolu	16.90
4	Merkez-Yakuplu	13.30
5	Merkez-Alkaya Sitesi	5.53

S.S. 65-101 nolu Kooperatifler

Bu kooperatifin 65 nolu kooperatif ile ortak çalıştığı 1 adet güzergahı bulunmaktadır. S:S 101 nolu kooperatife ait 11 adet M plakalı minibüs tipi (14+1) ulaşım aracı bulunmaktadır. Bu kooperatifler 07:00 ile 21:00 saatleri arasında 10 dakikalık aralıklarla gidiş ve dönüş şeklinde taşımacılık yapmaktadır. Şekil 5.95'de kırmızı çizgi ile 65 ve 101 nolu kooperatiflerin ortak çalıştığı güzergah verilmiştir.



Şekil 5.95. 101 ve 65 nolu kooperatiflerin ortak çalıştığı güzergah

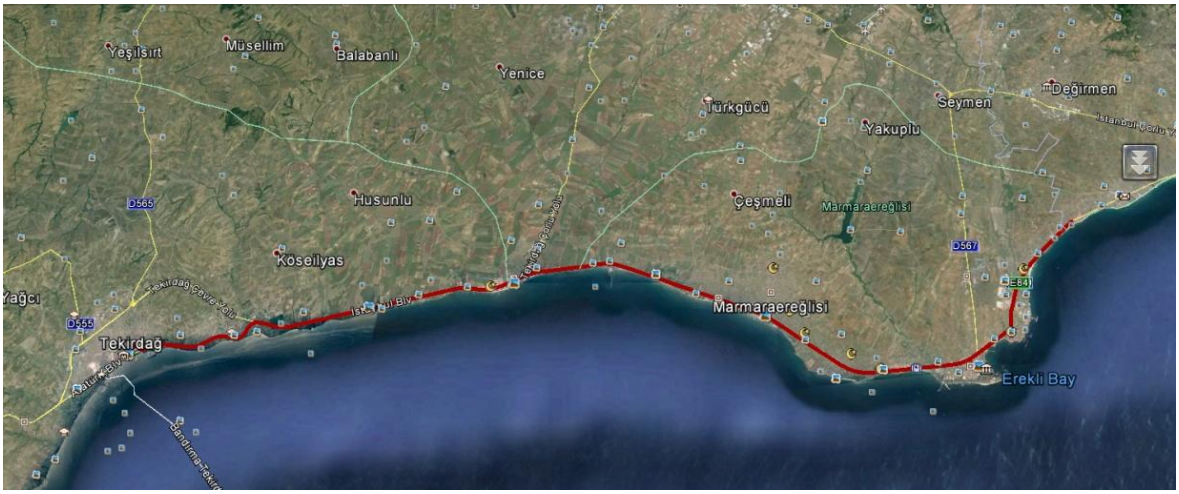
Tablo 5.85'de 101 ve 65 nolu kooperatiflerin güzergahı için genel bilgiler verilmiştir. bu kooperatif 65 no ile birlikte Yeniçiftlik-Sultanköy arasında yaklaşık 46 km'lik bir güzergahta taşımacılık yapmaktadır.

Tablo 5.85.S.S. 65 nolu kooperatifin güzergah bilgileri

Güzergah No	Başlangıç - Varış	Uzunluk (km)
1	Yeniçiftlik-Sultanköy	46.00

S.S. 56 nolu Kooperatif

S:S 56 nolu kooperatifin 1 adet güzergahı bulunmaktadır. Bu kooperatife ait 36 adet M plakalı minibüs tipi ulaşım aracı bulunmaktadır. Şekil 5.96'da 56 nolu kırmızı çizgi ile bu kooperatifin mevcut yasal güzergahı verilmiştir. Bu kooperatif Sultanköy-Marmaraereğlisi-Tekirdağ hattında çalışmaktadır.



Şekil 5.96.S.S. 56 nolu kooperatifin güzergahı

Tablo 5.86'da S:S. 56 nolu kooperatifin güzergahı için genel bilgiler verilmiştir.

Tablo 5.86.S.S. 56 nolu kooperatifin güzergah bilgileri

Güzergah No	Başlangıç - Varış	Uzunluk (km)
1	Sultanköy-Tekirdağ	49.50

S.S. 56, S.S. 65 ve S.S. 101 nolu kooperatiflerin mevcut yasal güzergahları kırmızı çizgi ile genel görünümü Şekil 5.96'da verilmiştir.

Marmaraereğlisi merkezi ve yakın çevresinde hizmet veren S.S. 65 ve S.S. 101 nolu kooperatifler yaklaşık 100 km'lik bir ağ üzerinde taşımacılık yapmaktadır. Tekirdağ'ın Marmaraereğlisi merkezi ile olan bağlantısını sağlayan S.S. 56 nolu kooperatifle birlikte söz konusu 3 kooperatifin taşımacılık yaptığı ağın uzunluğu yaklaşık 150 km'ye ulaşmaktadır. Hatlar nüfusun yoğun olduğu Doğu-Batı aksından geçmektedir. Kuzeyle olan bağlantı düşük yoğunluklu yerleşim bölgelerine (200-300 nüfuslu mahalleler) sağlanmaktadır.

Her üç kooperatifin birleşmesi durumunda yasal olarak çalışması gereken güzergahlar Şekil 5.97'de verilen güzergahlardır.



Şekil 5.97.S.S. 56, 65 ve 101 nolu kooperatiflerin güzergahları

5.12.2. Hatlarınrehabilitasyonu

09.01.2015 tarihinde TTR kapsamında incelenen 3 kooperatif 4 alternatif güzergah irdelenerek rehabilite edilmiştir.

Tablo 5.87'de rehabilite edilen yeni güzergâha ait uzunluklar verilmiştir. Bu güzergahların %90'ından fazlası mevcut güzergahlar ile uyumludur.

Tablo 5.87. Kooperatifler tarafından talep edilen alternatif güzergahlar

Güzergah No	Başlangıç - Varış	Uzunluk (km)
1	Merkez- Merkez	8.00
2	Yeniçiflik-Sultanköy	25.00
3	Yeniçiftlik-Tekirdağ	32.00
4	Sultanköy-Tekirdağ	51.00

Şekil 5.98'de kırmızı renk ile verilen her üç kooperatife ait yasal güzergahlar ve mavi renkle verilen güzergahlar ise birleşmeden sonra rehabilite edilen güzergahları göstermektedir. Şekildeki kırmızı ve mavi renklerin çakışması incelendiğinde rehabilite edilen güzergahlar her üç kooperatife verilen yasal güzergahlar ile %90'ın üzerindeki bir oranda örtüşmektedir. Rehabilite edilen güzergahlarda, Sultanköy'de, Marmaraereğlisi merkez ve Yeniçiftlikte bir sapma görülmektedir.



Şekil 5.98. Mevcut ve rehabilite edilen güzergahların genel görünümü

5.12.3. Değerlendirme ve Öneriler

Marmaraereğlisi ilçesi batısında Tekirdağ il merkezi ve doğusunda yer alan Silivri ilçesi ile doğu batı aksında İstanbul ile Tekirdağ arasında uzanmış bir yerleşim alanıdır. Tablo 5.88'de bu bölgelere ait nüfus ve mesafe bilgileri verilmiştir.

Tablo 5.88. Yerleşim birimleri arası mesafe ve nüfusları

	Tekirdağ	Yeniçiftlik	Ereğli	Sultanköy
Tekirdağ	0	31	40	48
Yeniçiftlik	31	0	12	22
Ereğli	40	12	0	11
Sultanköy	48	22	11	0
Nüfuslar	180.000	8.000	11.331	2.750

Toplu taşıma planlamasında temel parametre taleptir. Talebin iyi belirlenmesi planlama açısından büyük önem taşımaktadır. Araç sayılarının ve kapasitelerinin belirlenmesi için Toplu Taşıma Rehabilitasyon (TTR) projesi kapsamında yapılan çalışmada zon içlerinde hareketlilik 1,50 ve türel ayrımda toplu taşımanın payı %15 olarak bulunuştur. Bunun sonucunda elde edilen toplu taşıma yolcu talebi Tablo 5.89'da verilmiştir

Tablo 5.89. Yerleşim birimleri içindeki toplu taşımacılık talebi

	Nüfus	Toplu taşım talebi (yolcu/gün)
Yeniçiftlik	8,000	1,800
Ereğli	11,331	2,560
Sultanköy	2,750	618

Bu model temelde iki zon arasında oluşacak yolculuğun, mesafeye bağlı olarak ters orantılı ve üstel bir şekilde ilişkili olduğunu kabul eder. Bu model aynen iki kütlenin birbirlerini çekmesi gibi tanımlanabilir. Kütlesi yani nüfusu büyük olan merkez, kütlesi yani nüfusu az bölgeleri çeker.

Kullanılan çekim modelinde büyük kütle olan Tekirdağ ile ile küçük kütle olan Marmaraereğlisi, Yeniçiftlik ve Sultanköy olmak üzere 4 zona ayrılmıştır. Çekim modeline göre zonların merkeze uzaklığına bağlı olarak ulaşım talebi değişim gösterir ve bu durum aşağıdaki formülde gösterilmiştir.

$$T_{ij} = \frac{\alpha * P_i * P_j}{d_{ij}^2} \qquad (1)$$

Burada T_{ij} iki zon arasındaki üretilen seyahat miktarını, α bölge direnim katsayısını, P_i ve P_j zonların nüfusunu ve d_{ij}de iki zon arasındaki mesafeyi göstermektedir. Tablo 5.90'da bölgenin zonlaması ve mesafeler verilmiştir. Yukarıdaki bağıntı yardımı ile hesaplanan seyahat üretim ve çekim miktarları seyahat matrisleri biçiminde Tablo 5.91'de verilmiştir.

Tablo 5.90. Zonlar (bölgeler)

Zonlar	Yerleşim Birimleri	KM
Z1	Tekirdağ	0
Z2	Yeniçİftlik	31
Z3	Ereğli	40
Z4	Sultanköy	48

Tablo 5.91. Zonlar arası ulaşım talebi

	Z1	Z2	Z3	Z4	Toplam üretim
Z1	0	227	242	120	**589**
Z2	227	0	215	101	**543**
Z3	242	215	0	235	**693**
Z4	120	101	235	0	**456**
Toplam çekim	**589**	**543**	**693**	**456**	**2282**

5.12.4. S.S. 56, S.S. 65 ve S.S. 101 nolu Kooperatiflere AitSonuç ve Öneriler

Rehabilite edilen güzergahlar incelendiğinde;

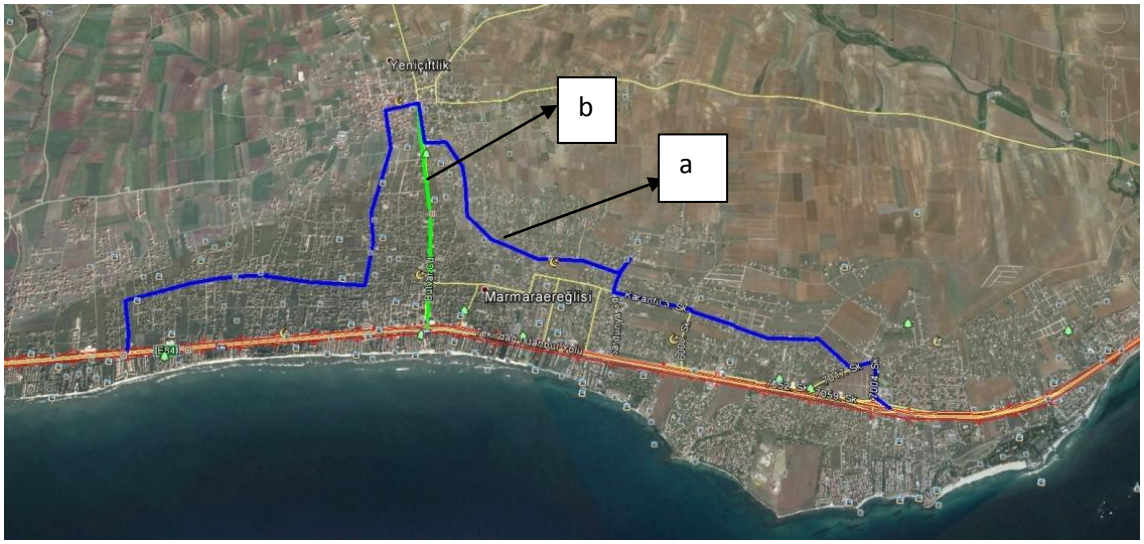
1. Tablo 5.66'dan görüldüğü üzere incelenen bölgedeki zonlar arası yolculuk talebinin günlük 2.282 yol/gün olduğu,
2. 1 nolu güzergah yerine S.S. 65 nolu kooperatifin mevcut 1 nolu güzergahı ve bu güzergaha eklenen Yakuplu ve fabrika bölgesi uzantıları ile talebin daha verimli yönetilebileceği;
3. İki nolu güzergahın yaklaşık 15 km'lik bir hatta Yeniçiftlik, Marmaraereğlisi ve Sultanköy yerleşim alanlarının birbiri ile ulaşımının iyi bir şekilde sağlandığı ve ilçe genelinde yaklaşık 20,000 nüfusun kısa ve güvenli bir şekilde bağlandığı,
4. Üç ve dört nolu güzergahların birbiri ile %90 oranında çakıştığı, bu güzergahın ilçeyi Tekirdağ merkeze bağlayan, aynı zamanda İli İstanbul'a bağlayan E84 yolu üzerinde olduğu ve yolun yoğunluğu dikkate alındığında bu iki hattın güzergahının Şekil 5.99a ve Şekil 5.99b'deki alternatif değişiklikler ve işletme koşullarının düzenlenerek çalıştırılmasının uygun olacağı,
5. 30 dakika aralıklarla önerilen çalışma koşullarının talebin değişimi dikkate alınarak 10 dk. kadar düşürülecek sıklıklar ile esnek çalışma planları ile yürütülmesi gerektiği,
6. Sonuç olarak S.S. 65, 56 ve 101 nolu kooperatiflerin üç güzergah olarak çalışmalarının uygun olacağı, bir nolu güzergahın Marmaraereğlisi ilçe merkezini, iki nolu güzergahın Sultanköy, Yeniçiftlik hattında ilçe genelini kapsadığı, üç nolu güzergah ile İlçenin ve yakın çevresinin Tekirdağ merkeze bağlandığı bir güzergah ile toplu taşımacılık hizmetlerinin istenilen seviyede karşılanabileceği bulunmuştur. 3 ve 4 nolu güzergahlar birleştirildiğinde 1 seferin doğrudan E84 üzerinden takip eden seferin Yeniçiftlik yerleşkesine Şekil 5.99a ve b'de belirtilen yeşil ya da mavi hattı takip ederek beldedeki yolcuları da toplayarak E84 üzerinden Tekirdağ il merkezine devam etmesinin uygun olması önerilmektedir. Detaylı güzergâhlar, cadde ve sokak isimleri Tablo 5.92'de verilmiştir.

Tablo 5.92. Önerilen güzergahlar ve güzergahlara ilişkin notlar

Güzergah No	Güzergah	Not(lar)
1	Maramaraerğlisi Cumhuriyet meydanı, Bulvar caddesi, Siteler yolu, Liman, Harmanlar caddesi, Fener yolu, Fener caddesi, Cumhuriyet meydanı varış.	1. 08:00 – 18:00 saatleri arasında iki saatte bir günde altı sefer olmak üzere TAC fabrikasına kadar sefer yaparak durmaksızın normal güzergahlarını tamamlayacaklardır.) 2. 09:00 ve 15:00 saatlerinde Yakuplu köyüne günde iki sefer yapacaklar ve durmaksızın normal güzergahlarını tamamlayacaklardır.)
2	Sultanköy altın evler caddesindeki araç alt geçidinden, Istıranca caddesi (yan yol), Akşemsettin sokak (8 evlerden sağa), Bağlar caddesi, İstanbul caddesi, Cumhuriyet caddesi, Sultanköy meydanı, E-84 karayolu, Botaş kavşağından giriş, Tekirdağ caddesi, Mimarsinan caddesi, Emir sokak, Ankara caddesi, Atatürk caddesi, Sahil yolu caddesi, Hasan yılmaz caddesi, 3. Sokak, Ak zambak sokak, 2. Sokak, E-84 karayolu Botaş kavşağından U dönüşü yaparak Alt geçitten Rahmi özen bulvarı, Meydandan Enis sülün caddesi, E-84 karayolundan Yeniçiftlik istikametine, Yeniçiftlik Atatürk bulvarını takiben Zeytin caddesine, Sanayi yolundan sağa saparak, İç yoldan, Papatya caddesi, Akasya caddesi, 19 mayıs caddesi, .hürriyet caddesi, Zeytin caddesi, Meydan varış. Dönüş Atatürk bulvarını takiben aynı güzergahtan dönüş**.**	1. Cumartesi günleri Zeytin caddesinde kurulan halk pazarı sebebi ile Atatürk 48. Sokaktan dönüş yapacaklardır.
3A	**Birinci araç;**Süleymanpaşa otogarı kalkış, Yeniçiftlik meydanına gidiş, Meydandan dönerek, E-84 karayolundan Marmaraereğlisi otogarına gidiş, Sultanköy altın evler caddesindeki araç alt geçidinden dönüş yaparak, Sultanköy meydan kavşağına varış. Buradan kalkış ile Marmaraereğlsi otogarına giriş, E-84 karayoluna çıkarak Yeniçiftlik meydanından dönerek E-84 karayolunu takiben Süleymanpaşa otogarına varış güzergahını kullanacaktır.	
3B	**İkinci araç;**Süleymanpaşa otogarı kalkış, Altıntarla mevkiinden Yeniçiftlik Merkez camii durağını takiben meydana gidiş, Meydandan Yeniçiftlik cem evi durağına gidilerek, E-84 karayoluna çıkarak, Marmaraereğlisi otogarına gidiş, Sultanköy altın evler caddesindeki araç alt geçidinden dönüş yaparak, Sultanköy meydan kavşağına varış. Buradan kalkış ile Marmaraereğlsi otogarına giriş, E-84 karayoluna çıkarak, Yeniçiftlik cem evi durağından Yeniçiftlik meydanı, Merkez camii durağı, Altıntarla mevkii takiben E-84 karayoluna çıkış, Süleymanpaşa otogarına varış güzergahını kullanacaktır.	



Şekil 5.99a. Rehabilite edilen bir nolu güzergah için uygun olan öneri

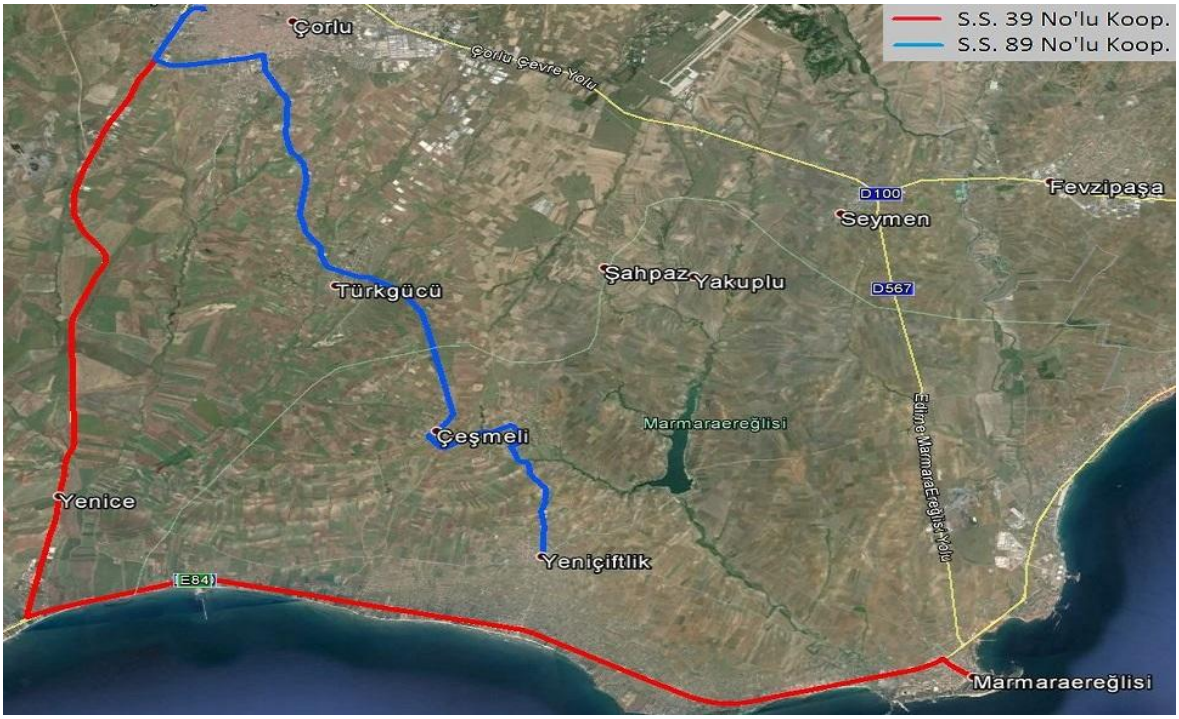


Şekil 5.99b. Rehabilite edilen üç ve dört nolu güzergahların alternatif birleştirilme önerileri

5.12.5. S.S. 39 ve 89 nolu Kooperatiflere Ait Sonuçlar ve Öneriler

S.S. 39 nolu kooperatif 14 minibüs tipi (14+1) kapasiteli taşıtı ile Marmaraereğlisi merkezden başlamak üzere Çorlu ilçesine 30 dakika sefer aralığı ile yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Yapılan çalışmalarda bu kooperatifin günlük taşıdığı yolcu sayısı günlük 450 yolcu/gün civarındadır.

S.S. 89 nolu kooperatif 10 taşıtı ile (minibüs, kapasite 14+1) ile Yeniçiftlik-Çorlu arasında 20 dakika sefer aralığı ile yolcu taşımacılığı yapmaktadır. Yapılan çalışmalarda bu kooperatifin taşıdığı toplam yolcu sayısı 250 civarındadır. Her iki kooperatifin yasal olan güzergahları Şekil 5.100'de verilmiştir.



Şekil 5.100. S.S. 39 ve 89 nolu kooperatiflerin yasal güzergahları

S.S. 39 nolu kooperatifin Marmaraereğlisi merkez güzergahıS.S. 65,56 ve 101 nolu kooperatifler ile büyük oranda çakışmaktadır. Tablo 5.69'da taşıt başına düşen günlük yolcu sayısı verilmiştir. Tablo 5.93 incelendiğinde, taşıt başı günlük yolcu miktarı oldukça düşüktür. Bu sebeple her iki kooperatifin birbirlerinin güzergahlarından yolcu almaları, güzergah ihlalleri yapmaları kuvvetle muhtemeldir.

Tablo 5.93. Taşıt başı ortalama yolcu sayıları

Kooperatif no	Taşıt sayısı	Yolcu sayısı	Araç başı yolcu sayısı
S.S. 39	14	450	32
S.S. 89	10	250	25

Yapılan çalışmalarda, Marmaraereğlisi ilçesinde yapılan toplu taşıma talep analizleri sonucunda, kapasite kullanım oranı%18 olarak hesaplanmıştır. Marmaraereğlisi ve Yeniçiftlik hattında toplam 6 aracın çalışmasının yeterli olacağı sonucuna varılmıştır. S.S. 39 ve S.S. 89 Numaralı kooperatiflerin hatlarında yapılan analizler sonucu 2'şer aracın talebi karşılayabileceği tespit edilmiştir.

Yeterli talebin olmaması, koltuk kapasitesi fazlalığı bulunması sebebi ile öncelikle S.S. 39 ile 89 nolu kooperatiflerin birleşerek iki güzergahta tek hat olarak çalışmaları, daha sonra S.S.

65, 56 ve 101 nolu kooperatifler ile birleşerek bölgede taşımacılık yapmaları kısa ve uzun vadede bir çok sorunu çözecektir. Birleşme durumunda ihtiyaç olan 7m'lik yeni otobüs sayısının 8 adet olacağı hesaplanmıştır. Ayrıca, tam birleşme sağlandıktan sonra tüm hak sahipleri taşıdığı yolcu oranında taşıtlarını 27+1 kapasiteye çıkartarak 65 yaş üstü insanlara da hizmet sunmalıdırlar. Birleşme havuz olarak adlandırılan bir sistem ve/veya şirket çatısı altında ya da eski kooperatiflerin fesih edilerek yeni bir kooperatif çatış altında yapılması uygun olacaktır. Sonuç olarak TTR projesi çalışmalarında yukarıdaki talebe bağlı olarak Marmaraereğlisi'nde bulunan kooperatiflerin güzergahları aşağıdaki şekilde revize edilmiştir.

1- Bir No'lu Hat: 1 no'lu hatta ait güzergahlar tablo 5.94'de verilmiştir.

Tablo 5.94. 1 nolu hatta ait güzergahlar

Güzergah no	Uzunluk (km)	Hizmet alanı
1-1	9.85	Şehir merkezi - Hastane
1-2	16.80	Şehir merkezi - E84 kuzeyi
1-3	20.00	Şehir merkezi - E84 güneyi
1-4	31.20	Şehir merkezi - Yakuplu mah.
1-5	17.00	Şehir merkezi - Fabrikalar

Güzergahların detaylı açıklaması aşağıdaki gibidir.

1.1. NO'LU GÜZERGAH

Cumhuriyet Meydanından Bulvar caddesine (Rahmi Özcan Bulvarı) caddeden sola dönerek Kalearkası Sokaktan Şehit Hasan Albayrak caddesi, Şehit Yalçın Gütmen caddesi, Çınar sokaktan sola dönerek Atatürk bulvarına çıkış, 10008 sokağa bağlanıp üst geçitten geçerek 10047 sokak 10031 sokak 10016 sokakları takiben hastane önünden 10020 sokak, 10047 sokak, 10008 sokaktan üstgeçiti geçerek Atatürk bulvarı Selanik caddesi, Şehit Yalçın Gütmen caddesi, Harmanlar sokaktan Cumhuriyet meydanından Akasya sokak, Bahar sokak ve Fener yolunu takiben Eski Mektep Fener caddesi, Bahar sokak Meydan 1. Ara sokak ile Cumhuriyet meydanından durağa varış.

1.2. NO'LU GÜZERGAH

Cumhuriyet meydanı, Bulvar caddesi, Atatürk bulvarı, Kültür sokak, Kuğu sokak, Kardelen sokaktan sola dönerek Atatürk bulvarını takiben 10008 sk, üstgeçitten geçerek E84 Tekirdağ

istikametine dönerek sağa dönüş ile 8050 sokaktan girerek yolu takiben 8080 sokaktan sola dönüş ile tekrar sola dönerek 8057 sokaktan giriş ile sağa dönerek 8016 sokağa giriş yaparak sağa dönüş 8063 sokaktan sola dönüş ile 8086 sokağı takiben sola dönüş ile 7004 sokağa giriş alt geçitten geçerek yan yoldan E84 karayolunu takiben İstanbul istikametine dönüş yaparak sağa dönüş ile Liman caddesinden Liman 1 sokağa girerek 1008 sokağa girerek Opet Anadolu Lisesi'nin önünden geçerek sola dönüş ile 1012 sokağı takiben Atatürk bulvarına Kardelen sokak, Kuğu sokak, Kültür sokak, Atatürk bulvarı, Bulvar caddesi, Cumhuriyet meydanı varış.

1.3. NO'LU GÜZERGAH

Cumhuriyet meydanı, Bulvar caddesi, Atatürk bulvarı, Kültür sok, Kuğu sokak, Kardelen sokaktan sola dönerek Atatürk bulvarını takiben 1008 sokaktan üstgeçitten geçerek E84 karayolundan Tekirdağ istikametine dönerek yanyoldan giriş ile 7004 sokağın kesiştiği yerden sola dönerek altgeçitten geçerek 3000 sokağı takiben cami önünden sağa dönüş ile 4009 sokağa giriş ile takiben sokağa dönerek 4007 sokağa giriş ile tekrar sola dönerek 4006 sokağa giriş ile sağa dönüş yaparak 3000 sokaktan devam ederek 4002 sokak ile 3000 sokağın kesiştiği yerden U dönüşü yapıp takiben sağa dönüş ile 3018 sokağı takiben sola dönerek 3022 sokağa dönüş ile takiben E84 karayolundan sağa dönüş ile İstanbul istikametinden sağa dönüş ile Liman caddesinden Liman 1 sokağa girerek 1008 sokağa girerek Opet Anadolu Lisesi'nin önünden geçerek sola dönüş ile 1012 sokağı takiben Atatürk bulvarına Kardelen sokak, Kuğu sokak, Kültür sokak, Atatürk bulvarı, Bulvar caddesi, Cumhuriyet meydanı varış.

1.4. NO'LU GÜZERGAH

Cumhuriyet Meydanından Bulvar caddesine (Rahmi Özcan Bulvarı) takiben altgeçitten geçerek Yakuplu köyüne gidip aynı yoldan geri döndükten sonra altgeçitten geçerek Bulvar caddesinden Cumhuriyet meydanından dönerek tekrar Bulvar caddesi üzerinden sola dönerek Kalearkası sokaktan Şehit Hasan Albayrak caddesi Şehit Yalçın Gütmen caddesi Çınar sokaktan sağa dönerek Atatürk Bulvarı Selanik caddesi Şehit Yalçın Gütmen caddesi Harmanlar sokaktan Cumhuriyet meydanından Akasya sokak Bahar sokak ve Fener yolunu takiben Eski Mektep Fener caddesi Bahar sokak meydan birinci ara sokak ile Cumhuriyet meydanından durağa varış.

(NOT: 09:00 ve 15:00 saatlerinden Yakuplu mahallesine günde 2 sefer yapacaktır).

1.5. NO'LU GÜZERGAH

Cumhuriyet Meydanından Atatürk caddesi üzerinden E84 kavşağından karşıya geçerek Seymen mahallesi yolunu takiben Fabrikalar bölgesinden dönerek aynı yolu takip ederek Cumhuriyet meydanına gelir, bulvar caddesi üzerinden sola dönerek Kalearkası sokaktan Şehit Hasan Albayrak caddesi Şehit Yalçın Gütmen caddesi Çınar sokaktan sağa dönerek Atatürk Bulvarı Selanik caddesi Şehit Yalçın Gütmen caddesi Harmanlar sokaktan Cumhuriyet meydanından Akasya sokak Bahar sokak ve Fener yolunu takiben Eski Mektep Fener caddesi Bahar sokak meydan birinci ara sokak ile Cumhuriyet meydanından durağa varış.
(NOT: 08:00 ve 18:00 saatleri arasında 2 saatte bir günde 6 sefer olmak üzere TAÇ fabrikasına kadar sefer yapacaktır).

2- İki No'lu Hat: Hat ile ilgili olarak yapılan değerlendirmeler sonucunda aşağıdaki güzergahlar önerilmiştir.

2.1. GİDİŞ

Sultanköy Altınevler caddesindeki araç alt geçitinden Istıranca caddesi (yanyol) Akşemsettin sokak (8 evlerden sağa) Bağlar caddesi İstanbul caddesi Cumhuriyet caddesi Sultanköy meydanı E84 karayolu BOTAŞ kavşağından giriş Tekirdağ caddesi Mimar Sinan caddesi Emir sokak Ankara caddesi Atatürk caddesi Sahil yolu caddesi Hasan Yılmaz caddesi 3. sokak Akzambak sokak 2. sokak E84 karayolu BOTAŞ kavşağından U dönüşü yaparak Marmaraereğlisi sinyalize kavşağından Enis Sülün caddesi Meydan Rahmi Özcan Bulvarı E84 karayolundan Yeniçiftlik istikametine Yeniçiftlik Atatürk Bulvarını takiben Zeytin caddesine sanayi yolundan sağa saparak içyoldan Papatya caddesi Akasya caddesi 19 Mayıs caddesi Hürriyet caddesi Zeytin caddesi Meydan varış.

2.2. DÖNÜŞ

Atatürk bulvarını takiben Rahmi Özcan caddesi Otogar Meydan Rahmi Özcan caddesi üzerinden E84'e bağlanıp Sultanköy Altınevler caddesine (geliş ile aynı güzergah üzerinden) dönüş.

3- Üç No'lu Hat: İki güzergah aşağıdaki gibidir.

3.1. GÜZERGAHI

Sultanköy Papatya mevkii Hürriyet-Cumhuriyet caddelerini bağlayan E84 karayolu alt geçitinden kalkış ile E84 karayolunu takiben kavşaktan sola dönüş yaparak Atatürk caddesine giriş ile Sellektör sokağa sağa dönüş yaparak bulvar caddesini takiben altgeçitten sola dönüş yaparak E84 karayoluna bağlanarak Namık Kemal Üniversitesi kavşağından Fatih Sultan Mehmet bulvarına bağlanarak bulvarı takiben Süleymanpaşa Otogarına varış.

3.2. GÜZERGAHI

Yeniçiftlik Sardunya caddesinden kalkış yaparak sağa dönüş ile Menekşe caddesini takiben Hanımeli caddesinden sağa dönüş ile Bulvar caddesinden sola dönüş ile Zeytin caddesine Merkez-5 sokak ile kesişen caminin önünden U dönüşü yaparak Zeytin caddesinden sağa dönüş yaparak Bulvar caddesini takiben sağa dönüş ile E84 karayoluna çıkış yaparak Namık Kemal Üniversitesi kavşağından Fatih Sultan Mehmet bulvarına bağlanarak bulvarı takiben Süleymanpaşa otogarına giriş.

6. SERVİS TAŞIMACILIĞI (İŞÇİ VE ÖĞRENCİ SERVİSLERİ)

6.1. GİRİŞ

Bu bölümde Tekirdağ BB sınırları içerisinde faaliyet gösteren İşçi servisleri (S Plaka) ve öğrenci servisleri hakkında gerekli talep analizleri yapılarak ihtiyaçlar belirlenmiştir. Ayrıca, servis planlaması ile ilgili öneriler geliştirilmiştir.

6.2. S PLAKA SERVİS TAŞIMACILIĞI VE PLANLAMASI (İŞÇİ SERVİSLERİ)

"10.7.2004/5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu" yetkisi içerinde bulunan S plakaların verilmesi, durakların tespiti ve S plaka sayısının belirlenmesi için kente dair sosyo-ekonomik ve mekansal çalışmalar yapılmıştır. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde bulunan S plaka ihtiyacını belirlemek amacıyla kente ait işçi sayıları tespit edilmiş ve Tablo 6.1-6.4'te verilmiştir. Tablo 6.1-6.4 incelendiğinde, 4/a sınıfında aktif olarak çalışan işçi sayısı 2011 yılında 206.000 civarında iken 2014 yılı başında 237.000 civarına çıkmıştır. Tekirdağ Sosyal Güvenlik Kurumu'ndan alınan verilere göre 2014 yılı Aralık ayı itibari ile aktif çalışan sayısı 252.000 kişidir.

Tablo 6.1. Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2014

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam
852,321	829,457	237,431	35,184	25,212	297,827

Tablo 6.2. Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2013

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam
		231,314	31,492	25,638	288,444

Tablo 6.3.- Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2012

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam
852,321	829,457	219,960	35,184	23,466	278,610

Tablo 6.4. Sosyal Güvenlik Kapsamı (Aktif Çalışan, Aylık Alan, Bakmakla Yükümlü Olunan ve Genel Sağlık Sigortası Kapsamında Tescil Edilenler), 2011

İl nüfusu (TÜİK-ADNKS 2013)	Sosyal güvenlik kapsamı (Aktif+pasif+ bakmakla yükümlü tutulanlar+gelir testi yaptıranlar)	Sosyal güvenlik kapsamında aktif çalışan kişi sayısı			
		(4-1/a)	(4-1/b)	(4-1/c)	Toplam
829,873	820,995	206,035	36,132	22,487	264,654

Tablo 6.5 incelendiğinde Tekirdağ İli'nde sanayi sektöründe çalışan kişilerin 2000 yılı itibari ile %80'i Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde çalışmaktadır. Ancak, Tekirdağ İli'nin il sınırları dahilinde Büyükşehir statüsüne kavuşmasından sonra Ergene İlçesi kurulmuştur. Fabrikaların %70'ine yakınının Ergene'de olduğu kabulü ile servis planlaması yapılmıştır.

Tablo 6.5. Tekirdağ'a bağlı ilçelerdeki çalışanların sektörel dağılımı (2000 yılı)

İlçe Adı	Tarım	%	Sanayi	%	Hizmetler	%	Toplam
Merkez	19.736	33,3	9.564	16,11	30.054	50,64	59.354
Çerkezköy	13.625	31,1	18.447	42,12	11.722	26,77	43.793
Çorlu	14.958	18,3	33.724	41,16	33.252	40,58	81.934
Hayrabolu	14.006	65,1	2.075	9,64	5.445	25,29	21.522
Malkara	22.749	68,1	2.230	6,67	8.437	25,25	33.413
M. Ereğlisi	5.034	46,5	1.519	14,04	4.268	39,44	10.821
Muratlı	4.956	41,0	4.225	34,95	2.908	24,05	12.089
Saray	11.173	48,7	6.286	27,4	5.482	23,9	22.940
Şarköy	10.698	67,9	1.026	6,51	4.029	25,58	15.753
Toplam	116.935	38,8	79.096	26,2	105.597	35	301.628

Kaynak: TÜİK, 2008-Aktaran: İl çevre düzeni planı analitik raporu

Tablo 6.6'da 2014 yılsonu itibari ile Tekirdağ'ın ilçelerindeki 4/a sınıfına giren çalışan sayıları verilmiştir. Tablo 6.6'da Sosyal Güvenlik Kurumu'ndan (SGK) alınan veriler içerinde "***12. satırda***" boş olarak verilen 9,067 kişinin Kapaklı'da çalıştığı kabul edilmiştir. Ayrıca, "***bilinmeyen***" olarak verilen 21 kişi Süleymanpaşa İlçesi'ne dahil edilmiştir.

Tablo 6.6. Tekirdağ ilçelerinin 4/a sınıfına aktif çalışan sayısı (2014, Aralık ayı sonu)

İlçe	Toplam Çalışan Sayısı
Süleymanpaşa	32,753
Çerkezköy	68,859
Çorlu	98,956
Hayrabolu	3,184
Malkara	7,369
Muratlı	5,794
Saray	6,241
Şarköy	2,891
Maramaraereğlisi	5,045
Ergene	11,864
Kapaklı	9,067
Toplam	**252,000**

Kaynak: Tekirdağ Sosyal Güvenlik İl Müdürlüğü (2014)

Servis planlamasının yapılabilmesi için sanayi sektöründe aktif olarak çalışan işçiler dikkate alınmıştır. Diğer sektörlerde çalışan işçilerin toplu olarak servis ihtiyacının bulunmadığı kabulü yapılmıştır. Ayrıca "S plaka" servis planlamasının yapılabilmesi için TÜİK, tarafından 2008 yılında İl Çevre Düzeni Planı Analitik Raporu'nda verilmiş oranlardan faydalanılmıştır.

Tablo 6.7'de sanayi sektöründe istihdam edilen kişi sayısı verilmiştir. Tablo 6.7'de 3. sütunda verilen (%) değerleri Tablo 6.5'in 4. sütunundaki değerlerdir. Sanayi sektöründe 2014 yılı sonu itibari ile yaklaşık 87.000 kişinin istihdam edildiği bulunmuştur. Ayrıca, Ergene ve Kapaklı ilçesindeki çalışanlar, hesap yapılırken Çerkezköy ve Çorlu ilçelerine dahil edilmiştir. Kapaklı'da bulunan 1578 kişi Çerkezköy ilçesine, (29003+1578=30580) ve Ergene ilçesi Çorlu'ya (40730+3079=43809) dahil edilmiştir. Eldeki verilerden yola çıkıldığında servis başına düşen kişi sayısı ortalama 33 kişidir. Ayrıca, Muratlı ve Saray ilçelerindeki servislerin Çorlu ve Çerkezköy ilçelerine dahil edilmesi durumunda bu ilçelerdeki servis başına yolcu yoğunluğu azalacaktır.

Tablo 6.7. Sanayi sektöründe çalışan kişi sayısı (2014 sonu)

İlçe	Toplam Çalışan Sayısı	Sanayi (%)	Sanayi sektöründe çalışan sayısı	Servis sayısı (S Plaka)	Kişi/servis
Süleymanpaşa	32,753	16.11	5277	128	41
Çerkezköy	68,859	42.12	29003	882	35
Çorlu	98,956	41.16	40730	1217	36
Hayrabolu	3,184	9.64	307	32	10
Malkara	7,369	6.67	492	16	31
Muratlı	5,794	9.00	521	125	4
Saray	6,241	10.00	624	192	3
Şarköy	2,891	6.51	188	YOK	YOK
Marmaraereğlisi	5,045	14.04	708	44	16
Ergene	11,864	25.95	3079		
Kapaklı	9,067	17.40	1578		
Toplam	**252,000**		87162	2636	33

Tablo 6.8 sanayi sektöründeki istihdamın 2000 yılına göre %20 artış göstermesi durumunda oluşacak servis ihtiyacını göstermektedir. Sanayi sektöründeki istihdam artışı tarım ve hizmet sektöründe toplamda aynı oranda azalmayı gösterecektir. Tablo 6.8'den görüleceği üzere servis doluluk oranındaki değişiklik yakın değerlerdedir. Yukarıda açıklandığı üzere Ergene ve Kapaklı ilçelerindeki kişi sayısının Çorlu ve Çerkezköy'e ilave edilmesi ile araç başına düşen kişi sayısı bu ilçelerde 40 kişi/servis civarına çıkmaktadır.

Tablo 6.8. Sanayi sektörü istihdamının %20 artması sonucu servis ihtiyacı

İlçe	Toplam Çalışan Sayısı	Sanayi (%20 artış)	Sanayi Çalışan sayısı	Servis sayısı (S Plaka)	Kişi/servis
Süleymanpaşa	32,753	19.33	6332	128	49
Çerkezköy	68,859	50.54	30580	882	35
Çorlu	98,956	49.39	43809	1217	36
Hayrabolu	3,184	11.57	368	32	12
Malkara	7,369	8.00	590	16	37
Muratlı	5,794	10.80	626	125	5
Saray	6,241	12.00	749	192	4
Şarköy	2,891	7.81	226	YOK	YOK
Marmaraereğlisi	5,045	16.85	850	44	19
Ergene	11,864	31.14	3694		
Kapaklı	9,067	20.88	1893		
Toplam	**252,000**		**89717**	**2636**	**34**

6.3. J PLAKA SERVİS TAŞIMACILIĞI VE PLANLAMASI (ÖRENCİ SERVİSLERİ)

"10.7.2004/5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu"*nun*9. maddesine göre, "büyükşehir belediyesine verilen trafik hizmetlerini plânlama, koordinasyon ve güzergâh belirlemesi ile taksi, dolmuş ve servis araçlarının durak ve araç park yerleri ile sayısının tespiti" konularında yetki büyükşehir sınırları dahilinde ulaşım koordinasyon merkezi (UKOME)'ne verilmiştir. Bu kapsamda Tekirdağ BB, S plakları işçi servis taşımacılığı ve J plakaları da öğrenci servis taşımacılığı yapan kişi, firma ve kooperatiflere vermiştir. Kentte bulunan öğrenci sayılarından yola çıkılarak öğrenci servis ihtiyacı ve servis sayısı belirlenmiştir.

Tekirdağ ili genelinde resmi ve özel olmak üzere öğrenci sayısı; ilkokullarda 54.779, ortaokullarda 49.930, ortaöğretim okullarında 45.581, özel eğitim okullarında ve özel eğitim sınıflarında 889, okul öncesinde ise 12.371'dir (www.tekirdag.gov.tr). Aşağıda okul kategorilerine göre öğrenci, öğretmen ve personel sayısı verilmiştir.

İlköğretim: İl genelinde 2014-2015 eğitim-öğretim yılı itibariyle (10'u özel) toplam 152 ilkokulda resmi ve özel 2.299 sınıf öğretmeni, 264 branş öğretmeni olmak üzere toplam 2.563 idareci ve öğretmen görev yapmaktadır. İlkokullarda (1.074'ü özel) toplam 54.779 öğrenci öğrenim görmektedir.

2014-2015 eğitim-öğretim yılında 59 merkezi okula, 251 yerleşim birimi okulundan toplam 3.807 öğrenci 257 araç ile taşınmaktadır.

İl genelinde 2014-2015 eğitim-öğretim yılı itibariyle toplam 132 ortaokulda resmi ve özel 14 sınıf öğretmeni, 2.364 branş öğretmeni olmak üzere toplam 2.378 idareci ve öğretmen görev yapmaktadır. Ortaokullarda (1.476'sı özel) toplam 49.930 öğrenci öğrenim görmektedir.

Ortaöğretim: İl genelinde 2014-2015 eğitim öğretim yıl sonu itibariyle (3'ü özel) 5 Fen Lisesi, (8'i özel) 31 Anadolu Lisesi, 1 Sosyal Bilimler Lisesi, 1 Anadolu Güzel Sanatlar Lisesi, (1'i özel) 2 Genel Lise, (6'sı özel) 47 Meslek Lisesi olmak üzere toplam 87 ortaöğretim okulunda resmi ve özel; 2.932 idareci ve öğretmen görev yapmakta olup, ortaöğretim okullarında (1.988'i özel), toplam 45.581 öğrenci öğrenim görmektedir.

Ortaöğretimde taşımalı sisteme 2010-2011 öğretim yılında başlanmıştır. 2014-2015 eğitim-öğretim yılında 55 merkezi okula, 256 yerleşim birimi okulundan toplam 3.841 öğrenci 262 araç ile taşınmaktadır.

Özel Eğitim: Milli Eğitim Bakanlığı Özel Eğitim ve Rehberlik Hizmetleri Genel Müdürlüğünün B.08.0.ÖER.0.03.00.00-010.07.01/2504 sayılı "Özel Eğitimde Zorunlu Eğitim ve MEBBİS Kurum Kodu" konulu yazısı gereği, il genelinde bulunan 7 özel eğitim okulu; 2 ilkokul, 2 ortaokul, 6 Özel Eğitim Uygulama Merkezi (I. Kademe), 6 Özel Eğitim Uygulama Merkezi (II. Kademe), 3 Özel Eğitim Mesleki Eğitim Merkezi (Zihinsel Engelliler III. Kademe), 2 Özel Eğitim İş Uygulama Merkezi (III. Kademe) olmak üzere toplam 21 Özel Eğitim Okulu bulunmaktadır.

İlde 2014-2015 eğitim öğretim yılı itibariyle (3 Rehberlik Araştırma Merkezi ve 1 Bilim ve Sanat Merkezi hariç) 21 özel eğitim(resmi) okulunda; 6 sınıf öğretmeni, 87 branş öğretmeni olmak üzere toplam 93 idareci ve öğretmen görev yapmakta olup, Özel Eğitim Sınıf ve Okullarında toplam 889 öğrenci öğrenim görmektedir.

Engelli Öğrencilerin Taşınması: Engelli öğrencilerin taşınmasına 2004-2005 öğretim yılında başlanmıştır. 2014-2015 eğitim-öğretim yılında 48 merkezi okula, 67 yerleşim birimi okulundan toplam 854 öğrenci 88 araç ile taşınmaktadır (http://www.tekirdag.gov.tr/egitim).
İlçeler bazında toplam öğrenci ve öğretmen sayısı Tablo 6.9'da verilmiştir. Tablodan görülebileceği üzere en yüksek öğrenci sayılar sırasıyla Çorlu, Süleymanpaşa ve Çerkezköy ilçelerindedir (www.meb.gov.tr).

Tablo 6.9. İlçeler bazında toplam öğrenci sayısı

İlçe	Okul	Öğrenci	Öğretmen
Süleymanpaşa	74	32257	2242
Çorlu	162	42381	1878
Çerkezköy	85	27531	1239
Kapaklı	22	15586	542
Saray	34	7872	441
Ergene	47	9757	520
Marmaraereğlisi	20	3175	165
Malkara	45	7564	464
Hayrabolu	19	4555	275
Şarköy	24	4134	217
Muratlı	27	4274	196

Tekirdağ BB'ne kayıtlı J plaka servis araçları sayısı ilçelerle birlikte Tablo 6.10'da verilmiştir. Tablo 6.10 incelendiğinde, İl genelinde toplam 1085 adet J plaka bulunmaktadır. Bunlardan faal olan 867 ve çekmeli 218 adettir. Bu taşıtların kapasiteleri ile ilgili bir veri bulunmamakla birlikte hepsinin 14+1 kapasiteli taşıt olduğu kabul edilebilir.

Tablo 6.10. J plaka servis araçları

İlçeler	Ticari plakası 2003/01 il trafik kom. kar.	Çekmeli	Faal	Toplam
Süleymanpaşa	59J0001-59J0999	18	215	233
Çorlu	59J1000-59J1999	26	273	299
Çerkezköy	59J2000-59J2999	29	241	270
Marmaraereğlisi	59J3000-59J3999	52	43	95
Saray	59J4000-59J3999	9	32	41
Hayrabolu	59J5000-59J5999	6	14	20
Muratlı	59J6000-59J6999	29	27	56
Malkara	59J7000-59J7999	32	21	53
Şarköy	59J8000-59J8999	17	1	18
	GENEL TOPLAM	**218**	**867**	**1085**

J plaka servis planlaması, mevcut taşımalı eğitim yapanlar, özel okullar ile lise öğrencilerinin J plaka servis taşımacılığını belirli bir oranda kullandıkları kabulü ile yapılmıştır. Bu kapsamda, ilçeler bazındaki öğrenci sayıları Tablo 6.11-6.21'de verilmiştir. Çorlu ilçesinde toplam 11837 lise öğrencisi ve 649 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.11. Çorlu'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Çorlu Meslekı ve Teknık Anadolu Lısesı	1430	82
Çorlu Anadolu Lısesı	1153	64
Çorlu Esentepe Meslekı ve Teknık Anadolu Lısesı	397	28
Çorlu Tıcaret Borsası Anadolu Lısesı	571	36
Çorlu - Mehmet Akıf Ersoy Anadolu Lısesı	821	45
Çorlu - Mımar Sınan Anadolu Lısesı	1306	79
Çorlu Cemile Yeşil Anadolu Lisesi	763	48
Çorlu Bahçelievler Mes. ve Tek. Anadolu Lisesi	1500	58
Çorlu İMKB Fen Lisesi	590	39
Çoru Mehmet Rüştü Uzel Mes. Ve Tek. Anadolu Lisesi	2156	134
Çorlu-Anadolu İmam Hatip Lisesi	1150	36
TOPLAM	**11837**	**649**

Süleymanpaşa ilçesinde toplam 9745 lise öğrencisi ve 716 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.12.Süleymanpaşa'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Tekirdağ Beld Sosyal Bilimler Lisesi	584	41
SüleymanpaşaMes ve Tek Anadolu Lisesi	566	44
Süleymanpaşa Gündoğdu Mes ve Tek Anadolu Lisesi	1172	72
Namık Kemal Lisesi	1273	73
Tekirdağ Anadolu İmam Hatip Lisesi	748	58
Kadriye Nazif Gölge Mes ve Tek Anadolu Lisesi	242	17
Tekirdağ Bld Anadolu Öğr Lisesi	584	49
KumbağMes ve Tek Anadolu Lisesi	136	13
Tuğlacılar Anadolu Lisesi	664	48
Tekirdağ Anadolu Lisesi	1061	84
Zübeyde Hanım Mes ve Tek Anadolu Lisesi	1150	86
Fatih Anadolu Lisesi	1305	72
Tekirdağ Güzel Sanatlar Lisesi	220	25
Ebru Nayim Fen Lisesi	40	34
Spaşa Kız Anadolu İmam Hatip Lisesi	0	0
TOPLAM	**9745**	**716**

Çerkezköy ilçesinde toplam 7648 lise öğrencisi ve 426 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.13. Çerkezköy'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Çerkezköy Anadolu İmam Hatip Lisesi	650	35
Tica Ve Sa Odası Anadolu Lisesi	1500	55
Çerkezköy Halit Narin Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	2079	126
Hacı Fahri ZümbülMes Ve Tek Anadolu Lisesi	512	27
Pakize Narin Anadolu Lisesi	556	38
Veliköy Çok Programlı Anadolu Lisesi	800	34
Hacı Fahri Zümbül Anadolu Lisesi	712	50
Kızılpınar Anadolu Lisesi	320	24
Kızılpınar Çok Proğramlı Anadolu Lisesi	519	37
TOPLAM	**7648**	**426**

Ergene ilçesinde toplam 2316 lise öğrencisi ve 144 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.14. Ergene'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
75 Yıl Çok Proğramlı Anadolu Lisesi	215	17
Deri Sanayicileri Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	770	35
VelimeşeMes Ve Tek Anadolu Lisesi	164	20
Çorlu Velimeşe Çok Proğramlı Anadolu Lisesi	307	25
Atatürk Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	592	32
Ergene Anadolu İmam Hatip Lisesi	120	4
Ergene Anadolu Lisesi	148	11
	2316	**144**

Hayrabolu ilçesinde toplam 1070 lise öğrencisi ve 93 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.15. Hayrabolu'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Hüseyin Korkmaz Anadolu Lisesi	412	30
Ergun Korkmaz Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	367	34
Hayrabolu Hüseyin Korkmaz Lisesi	82	8
İhsan Korkmaz Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	114	13
Hayrabolu Anadolu İmam Hatip Lisesi	95	8
TOPLAM	**1070**	**93**

Kapaklı ilçesinde toplam 1364 lise öğrencisi ve 44 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.16. Kapaklı'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Kapaklı Çok Programlı Anadolu Lisesi	1207	30
Kapaklı Anadolu Lisesi	0	0
Kapaklı Anadolu İmam Hatip Lisesi	157	14
TOPLAM	1364	44

Malkara ilçesinde toplam 1918 lise öğrencisi ve 161 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.17. Malkara'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Gazi Ömerbey Anadolu Lisesi	357	31
Hüsniye Hanım Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	595	43
Malkara Anadolu İmam Hatip Lisesi	141	17
Malkara Anadolu Lisesi	547	39
Malkara Mes Ve Tek Anadolu Lisesi	278	31
TOPLAM	**1918**	**161**

Marmaraereğlisi ilçesinde toplam 735 lise öğrencisi ve 48 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.18. Marmaraereğlisi'nde bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
MarmaraereglisiOpet Anadolu Lisesi	280	21
Marmaraereğlisi Çok Programlı Anadolu Lisesi	455	27
TOPLAM	**735**	**48**

Muratlı ilçesinde toplam 603 lise öğrencisi ve 42 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.19. Muratlı'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Hacı Rafet Gümüş Anadolu İmam Hatip Lisesi	236	22
Muratlı Anadolu Lisesi	367	20
TOPLAM	**603**	**42**

Saray ilçesinde toplam 2581 lise öğrencisi ve 137 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.20. Saray'da bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Ali Naki Erenyol Anadolu Lisesi	500	34
Büyük Yoncalı Çok Programlı Lisesi	256	15
Kemal Paşa Mes ve Tek Anadolu Lisesi	312	17
Saray Mes ve Tek Anadolu Lisesi	1122	45
Mustafa Elmas Arıcı Anadolu Lisesi	391	26
TOPLAM	**2581**	**137**

Şarköy ilçesinde toplam 766 lise öğrencisi ve 50 öğretmen bulunmaktadır.

Tablo 6.21. Şarköy'de bulunan liseler ve öğrenci sayıları

Okul Adı	Öğrenci Sayısı	Öğretmen Sayısı
Mürefte Çok Programlı Anadolu Lisesi	150	11
Şarköy Anadolu Lisesi	335	21
Şarköy Mes Ve Tic Anadolu Lisesi	281	18
TOPLAM	**766**	**50**

6.3.1 J Plaka Servis Taşıtı İhtiyacının Belirlenmesi

İl genelinde taşımalı sistem ile taşınan öğrenci sayıları ve araç sayısı Tablo 6.22'de verilmiştir. İl genelindeki okulların ilköğretim sınıfında 3807 öğrenci 257 taşıtla, ortaöğretim sınıfında 3841 öğrenci 262 taşıtla ve engelli öğrenciler ise 88 taşıtla taşınmakta olup bu kategoride toplam 607 öğrenci servis aracı kullanılmaktadır (www.tekirdag.gov.tr).

Tablo 6.22. Taşımalı öğrenci sayısı ve araç sayısı

	Taşımalı öğrenci sayısı	Araç sayısı	Araç başı öğrenci
İlköğretim	3807	257	15
Ortaöğretim	3841	262	15
Engelli	854	88	10
TOPLAM	**8502**	**607**	

Tablo 6.23'te Tekirdağ il genelinde özel okullarda okuyan toplam 4538 öğrencinin 3 farklı senaryo altında servis ihtiyaçları ortaya konulmuştur. Yapılan görüşmeler ve çalışmalarda, öğrencilerin servis kullanım oranlarının arazi yapısına ve okullaşma oranına bağlı olarak %30-%60 arasında değiştiği bulunmuştur. Bu sebeple %30, %50 ve %60 servis aracı kullanım oranına bağlı olarak taşıt sayısı belirlenmiştir. Tablo 6.23'ten görülebileceği üzere özel okulların servis ihtiyacı 121 ile 182 taşıt arasında değişmektedir. Servis taşıtı hesaplamalarında servis taşıtı kapasitesi 15 öğrenci olarak kabul edilmiştir.

Tablo 6.23. Özel okul öğrencilerinin tahmini servis aracı ihtiyacı

Özel okullar	Toplam öğrenci sayısı	Tahmini servis kullanan öğrenci sayıları			Tahmini servis ihtiyacı		
		%40	%50	%60	%40	%50	%60
İlköğretim	1074	430	537	644	29	36	43
Ortaokul	1476	590	738	886	39	49	59
Ortaöğretim	1988	795	994	1193	53	66	80
Toplam	**4538**	**1815**	**2269**	**2723**	**121**	**151**	**182**

İlçeler bazında lise öğrencilerinin servis kullanma oranları ve servis taşıtı ihtiyacı Tablo 6.24'de verilmiştir. Yapılan görüşmeler ve çalışmalarda, lise öğrencilerin servis kullanım oranlarının arazi yapısına ve okullaşma oranına bağlı olarak %30-%60 arasında değiştiği bulunmuştur. Bu sebeple %30, %50 ve %60 servis aracı kullanım oranına bağlı olarak taşıt sayısı belirlenmiştir. Tablo 6.24'den görülebileceği üzere lise öğrencilerinin il genelinde ihtiyacı olan servis taşıtı 1082 bile 1624 arasında değişmektedir

Tablo 6.24. Lise öğrencileri servis kullanma onaranlarına bağlı servis taşıtı ihtiyacı

İlçeler	Öğrenci sayısı	Tahmini servis kullanan öğrenci sayıları			Tahmini servis ihtiyacı		
		%40	%50	%60	%40	%50	%60
Süleymanpaşa	9745	3898	4873	5847	260	325	390
Çorlu	11837	4735	5919	7102	316	395	473
Çerkezköy	7648	3059	3824	4589	204	255	306
Ergene	2326	930	1163	1396	62	78	93
Hayrabolu	1070	428	535	642	29	36	43
Kapaklı	1364	546	682	818	36	45	55
Malkara	1918	767	959	1151	51	64	77
Marmaraereğlisi	735	294	368	441	20	25	29
Muratlı	603	241	302	362	16	20	24
Saray	2581	1032	1291	1549	69	86	103
Şarköy	766	306	383	460	20	26	31
Toplam	**40593**	**16237**	**20297**	**24356**	**1082**	**1353**	**1624**

Tablo 6.25 incelendiğinde en az servis kullanım oranına bağlı olarak ihtiyaç olan servis taşıt sayısı 1810 iken en yüksek servis kullanım oranı olan %6'ya göre servis taşıtı ihtiyacı 2413'e çıkmaktadır.

Tablo 6.25. İl geneli toplam servis ihtiyacı görülmektedir.

İlçeler	Servis kullanım oranı ve taşıt sayısı		
	%40	%50	%60
Toplam servis taşıtı ihtiyacı	1810	2111	2413

Bu çalışmaya öğretmenlerinde bir miktar servis aracı kullanıldığı kabul edilirse bu rakam 2500 civarında olduğu ulaşabilir.

Çalışmada, ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerinin servis ihtiyacı ihmal edilmiştir. Bunun sebeplerinin başında, ilköğretim ve ortaöğretim öğrencilerinin adrese dayalı kayıt sistemine bağlı olarak en yakın okullarda okuduğu için servis ihtiyacının olmadığı varsayılmıştır.

6.4. SONUÇLAR

6.4.1. S Plaka Sonuçları

Derlenen veriler, yapılan analizler, bölgenin sosyo-ekonomik ve sanayi sektörü dikkate alındığında aşağıdaki sonuçlar bulunmuştur.

1. Tekirdağ İli'nde işçilere ait servis taşımacılığı yapan yaklaşık 2636 adet S plakalı servis aracı bulunmaktadır. Bu araçların aktif olarak çalışıp-çalışmadığı konusu belirsizlikler taşımaktadır. Tüm bu araçların aktif olarak çalıştığı kabul edilirse ortalama taşıt başı düşen yolcu sayısı 33-34 kişi olmaktadır. Özellikle, Çorlu, Çerkezköy ilçelerinde bu doluluk oranı 50 kişi civarlarına yaklaşmaktadır.
2. Bu ilçelerde yapılan incelemeler sonucunda S plaka sahibi olmayan bazı araçların servis taşımacılığı yaptığı görülmüştür. Bu durumun sebeplerinin en başında; S plaka sahibi bazı şahısların aktif olarak servis taşımacılığı yapmadığı sonucuna ulaşılabilir.
3. S plaka sahibi olmayan ancak hala taşımacılık faaliyetinde bulunan araçların tespiti ve kayıt altına alınması yönünde uygulamaların yapılması gerekmektedir.
4. Belediyelerden ve İl Trafik Kurullarından izin almış olarak çalışmakta olan ancak işlemleri tam olarak yapılmamış araçlara bir bedel karşılığı S plaka verilmesi uygun olur.
5. Mevcut işçi servis talebi ve araç başı yoğunluğun, ilave S plaka araçları ile değil, mevcut taşıtların kapasiteleri artırılarak çözümlenebilir. Bu durumda, S plaka sahibi araçların bireysel değil kurumsal bir taşımacılık yapabilmesinin önü açılarak gerekli taşıt dönüşüm işlemlerinin yapılması gerekmektedir. Gerekli dönüşüm yapılması durumunda servis araçlarına ait güzergah düzenlemelerinin yapılması kaçınılmazdır.
6. Servis kapasiteleri ile ilgili olarak şuan için derlenen verilerde net bir rakam elde edilememektedir. Ancak,Süleymanpaşa ilçesine kayıtlı servisler incelendiğinde %35 minibüs, %65 otobüs olduğu tespit edilmiştir. Yapılan örneklemeler sonucunda ortalama servis yolcu kapasitesi 25 yolcu/araç olarak kabul edilmiş ve yolcu sayısı 25 yolcu/araç

ortalama değerin üstünde olan ilçeler için hesaplamalar yapılarak servis aracı ihtiyacı Tablo 6.26'da verilmiştir. Tablo oluşturulurken tüm çalışanların ve çalışanların %80'inin servisle taşındığı kabul edilmiştir.

Tablo 6.26. İlçe bazında servis ihtiyacı

İlçe	Sanayi çalışan sayısı	Servis sayısı (S Plaka)	Kişi/ servis	Çalışanların tamamı servis kullanıyor	Çalışanların %80'i servis kullanıyor	%100 için servis ihtiyacı	%80 için Servis ihtiyacı
Süleymanpaşa	6332	128	49	253	203	125	75
Çerkezköy	32473	882	35	1299	1039	417	157
Çorlu	47503	1217	36	1900	1520	683	303
Malkara	590	16	37	24	19	8	3

Sonuç olarak; Tablo 6.26'da belirtildiği gibi kayıtları güncellenen 2636 adet servis bulunmakta olup, ortalama rakamlar üzerinden yapılan hesaplamalar sonucunda ihtiyacın 3589 adet olduğu ve aradaki farkın 1233 olduğu belirlenmiştir. Belediye tarafından yapılan çağrı süresi beklenerek Tablo 6.26'da hesaplanan rakamların güncellenen kayıtlar sonucu elde edilecek servis sayısına bağlı olarak yeniden hesaplanması gerekmektedir. Güncelleme sonrasında kayıt altına alınan araç sayısı dikkate alınarak iki yol izlenebilir. İlk olarak mevcut güncellenmiş S plakalar ile taşımacılık faaliyetlerinin kapasite artırılarak çözümlenmesi ve ek servis plakası verilmemesi, ikinci yöntem olarak T.C. Tekirdağ Büyükşehir Belediye Başkanlığı Personel Servis Araçları (S plaka) Hizmet Yönetmeliği'ne uygun olarak ihale ya da farklı bir yöntem ile yeni araçlara servis taşımacılığı izni verilmesi değerlendirilebilir.

6.4.2. J Plaka Sonuçları

Derlenen veriler, yapılan analizler, bölgenin okullaşma oranı, öğrenci sayıları ve servis aracı kullanım oranı vb. parametreler dikkate alındığında aşağıdaki sonuçlar bulunmuştur.

1. Tekirdağ İli'nde öğrenci servisleri için kullanılabilecek toplam 1085 adet J plaka olup bunların 867 adeti faal, 218 adedi çekmelidir. Ayrıca, 607 adet servis taşıtı (kapasite =14+1) taşımalı eğitimde kullanılmakta olup, bu taşıtların plakalarının bir kısmının J plaka olmadığı tespit edilmiştir.
2. Yapılan analizler sonucunda görülmektedir ki, servis araçları %60 ile en yüksek kullanım oranı olan J plakalı servis taşıt sayısı 2500'ü aşmamaktadır.
3. Bazı ilçelerde yapılan incelemeler sonucunda J plaka sahibi olmayan bazı araçların öğrenci servis taşımacılığı yaptığı görülmüştür. Bu durumun sebeplerinin en başında; J

plaka sahibi bazı şahısların aktif olarak servis taşımacılığı yapmadığı sonucuna ulaşılabilir.

4. J plaka sahibi olmayan ancak hala taşımacılık faaliyetinde bulunan araçların tespiti ve kayıt altına alınması yönünde uygulamaların yapılması gerekmektedir.
5. Belediyelerden ve İl Trafik Kurullarından izin almış olarak çalışmakta olan ancak işlemleri tam olarak yapılmamış araçlara bir bedel karşılığı J plaka verilmesi uygun olur.
6. Mevcut öğrenci servis talebi ve araç başı yoğunluğun, ilave J plaka araçları ile değil, mevcut taşıtların kapasiteleri artırılarak çözümlenebilir. Bu durumda, J plaka sahibi araçların bireysel değil kurumsal bir taşımacılık yapabilmesinin önü açılarak gerekli taşıt dönüşüm işlemlerinin yapılması gerekmektedir. Gerekli dönüşüm yapılması durumunda servis araçlarına ait güzergah düzenlemelerinin yapılması kaçınılmazdır.

Sonuç olarak; kayıtları güncellenen ve faal olan 867+607= 1474 adet öğrenci servis aracı bulunmakta olup, ortalama rakamlar üzerinden yapılan hesaplamalar sonucunda ihtiyacın orta vadede 2500 öğrenci servis taşıtını geçemeyeceği bulunmuştur. Belediye tarafından yapılan çağrı süresi beklenerek hesaplanan rakamların güncellenen kayıtlar sonucu elde edilecek servis sayısına bağlı olarak yeniden hesaplanması gerekmektedir. Güncelleme sonrasında kayıt altına alınan araç sayısı dikkate alınarak iki yol izlenebilir. İlk olarak mevcut güncellenmiş J plakalar ile taşımacılık faaliyetlerinin kapasite artırılarak çözümlenmesi ve ek servis plakası verilmemesi, ikinci yöntem olarak ihale ya da farklı bir yöntem ile yeni araçlara J plaka servis taşımacılığı izni verilmesidir.

6.5. MAKRO ÖNERİLER

Tekirdağ BB sınırları içerinde çalışan S ve J plaka olarak işçi ve öğrenci servis taşımacılığı yapan şahıs ve kooperatiflerin diğer sistemlerde olduğu gibi kurumsallaşma eksikliği vardır. Bu durum ilk yatırım bedelinden, bakım-onarım ve diğer işletme giderlerinin artmasına neden olmakta, sistem denetlenebilir ve sürdürülebilir olmaktan çıkmaktadır.

Tekirdağ BB sınırları içerisinde hizmet veren toplu taşıma yapısının kurumsal olmayışı, planlama eksikliği, farklı kullanıcılardan meydana gelmesi, konforsuz olması, beklenen hizmet düzeyini sağlayamaması sonucunda alternatif ulaşım türü olarak servis taşımacılığı kentte ciddi yüksek taşımacılık yükünü kaldırmaktadır. Servis taşımacılığında yeterli düzenlemeler yapılmadığı için kent ulaşım sistemi ve trafik düzeni olumsuz olarak etkilenmektir. Ayrıca, özellikle sanayi kuruluşlarının işçilerini zamanında işe başlatma isteği

servis taşımacılığına olan talebi yükseltirken, masrafları gider olarak gösterebildikleri ve vergiden düştükleri için servis taşımacılığı tercih edilebilir hale gelmektedir.

Servis araçlarının verimsizliği ve kent trafiğine olumsuz etkileri dikkate alınarak toplam yolculuk içindeki payı düşürülmelidir (TUMAP, 2012). Servis araçlarına şehir içi çalışma belgeleri verilirken kentin ulaşım sisteminin işleyişi dikkate alınmalı ve toplu taşım ile yapılabilecek ulaşım talepleri için servis izni verilmemelidir. Servis araçları, yolculuk talebinin düşük olduğu, otobüs kapasitesinin altında kaldığı, bu talebin otobüsle verilmesinin etkin, verimli ve ekonomik olmadığı zaman ve yerlerde; kentten uzak ve/veya toplu taşım hizmeti verilmeyen saatlerde çalıştırılmalıdır. Servis araçları belirlenen güzergâh ve durak yerleri dışında kent merkezine girmeleri ve kent içi yolcu taşımacılığı yapmaları önlenmelidir.

Servis taşımacılığında bakım ve onarım masraflarının işletme maliyeti içindeki payını düşürmek ve kullanıcıların ulaşımda konfor ve kolaylık sağlayan çağdaş teknoloji beklentisini karşılamak amacıyla güvenlik sistemleri, çevre dostu motor, engellilere uygunluk vb. nitelikleri de içerecek şekilde filo niteliği değiştirilmeli ve yaş sınırı getirilmelidir.

Tekirdağ BB, servis araçlarının güzergâhlarının şehir içi çalışma belgelerini verirken toplu taşıma araçları ile rekabet koşullarını ve olumsuz etkilerini dikkate almalıdır. Güzergâh izin belgeleri ile birlikte, çalışan araç büyüklüğü, koltuk sayısı, günde yaptığı servis sayısı, işyeri veya okulla yaptığı sözleşme örnekleri, hizmet verdiği bölgeler, hizmet saatleri vb. bilgileri toplanarak belediye tarafından bir veri tabanı oluşturulmalıdır.

Yukarıda servis ihtiyaçları belirlendiği üzere, öğrenci ve personel taşımacılığı için kapasite fazlası bulunmaktadır. Faal olan servis taşıtları dışında yeni servis araçlarının tahsisi yapılmamalıdır. Servis taşımacılığı bir yönüyle kent içi taşımacılık olduğu için bu konuda yapılacak düzenleme ve iyileştirme çalışmaları Tekirdağ BB'nin kent bütünü için düzenlediği ve düzenleyeceği hat politikalarına uyum sağlamalıdır. Özellikle sanayi alanları, kamu işyerleri, eğitim alanları gibi yoğun çekim oluşturan alanlarda toplu taşım sistemlerinin geliştirilmesi ile servise olan talebin azaltılması teşvik edilmelidir.

Servis araçlarının hizmet alanları daha çok kent yerleşim alanı dışındaki işyerleri ile özel nitelikteki okullar olarak sınırlandırılmalıdır.

Servis aracı çalıştırabilecek kapasitedeki işyerlerine özel kurumsal tarifelerle ve işletmenin çalışma saatleriyle uyumlu işletme planları ile servis taşımacılığı talebinin toplu taşımaya kaydırılmasına çalışılmalıdır.

Servis araçları GPS teknolojisi ile donatılmalı, meslek odası bünyesinde oluşturulacak izleme ve kontrol merkezinde özellikle okul servisleri öncelikli olarak anında izlenmelidir.Böylece, servis aracının güzergâhtaki yeri, hızı, araçla ilgili herhangi bir sorun olup olmadığı, günlük servislerin tamamlanıp tamamlanmadığı türünde bilgilerin anlık olarak izlenmesi ve raporlanması mümkün olabilecektir.

Okul servislerinin ise güvenli bir ulaşım hizmeti sunmalarını sağlamak amacıyla Belediye aktif görev almalı; güzergâh, çalışma koşulları ve araçların teknik özellikleri konularında yönetmeliklere hükümler koymalı ve denetlemelidir.

7. TAKSİ TAŞIMACILIĞI

7.1. GİRİŞ

Kentiçi taşımacılıkta taksi taşımacılığı önemli fonksiyonlardan birisini gerçekleştirmektedir. Gelişmiş ülkelerde taksi taşımacılığı önemli düzenlemeler içermektedir. Bu düzenlemeler, tekel oluşturmayacak şekilde plaka tahsisinden başlayarak, işletme, denetleme, durakların tahsisi ve yolcu güvenliğini içermektedir.

Geleneksel olarak taksi taşımacılığı, talebe bağlı olarak kapıdan-kapıya olan bir taşımacılık sistemidir. Kanuni ya da kanuni olmayan bir şekilde taksi taşımacılığı birçok endüstriyelleşmiş ve gelişmiş ülkelerde mevcut bulunmaktadır. Ayrıca, gelişmekte olan ülkelerde, paylaşımlı taksi sistemi de oldukça yaygın olarak kullanılmaktadır (Gwilliam, 2005).

Ülkemizde ve Tekirdağ BB sınırları içerisinde yaygın olarak kullanılan taksi taşımacılığı hizmeti veren tüzel kişiler ve kurumlar üç şekilde taşımacılık hizmeti verebilmektedirler. Bunlar;

a). Doğrudan telefon ile gelen taleplere hizmet verilmesi;
b) Sabit taksi duraklarına müşterilerin gelerek hizmet verilmesi; ve
c) Taksilerin kalabalık yol üzerlerinde devamlı gezerek müşteri bulmak şeklinde hizmet vermeleri şeklinde gerçekleşmektedir.

Tekirdağ BB sınırları içerinde en yaygın olan hizmet şekli sabit duraklarda sürücülerin bekleyerek müşterilerini duraklardan almaları şeklinde gerçekleşmektedir. Ayrıca, telefonla gelen talepleri karşılama sistemi de yaygın olarak kullanılmaktadır. Genellikle tek yolculu taksi taşımacılığı talebin düşük olduğu kentlerde ve kentlerin kırsal kesimlerinde görülmektedir. Bu durum Tekirdağ BB sınırları içerinde bulunan birçok ilçede karşımıza çıkmaktadır. Farklı olarak Çorlu ilçesi merkezinde yer yer sokakta dolaşan taksiler ile taşımacılık yapılmaktadır.

Ülkemizde ve Tekirdağ BB sınırları içerisinde taksi taşımacılığı, hem tek yolculu taksi taşımacılığı hem de paylaşımlı taksi taşımacılığı olarak aynı düzenlemeye sahiptir. Diğer yandan ülkemizde paylaşımlı taksi taşımacılığı bir çok ilde mevcut değildir.

Taksi taşımacılığına olan talep oldukça dağınık bir yapıya sahiptir. Bir çok şehirde, mesai saatleri içerisinde çok sayıda iş amaçlı taksi kullanımı görülmektedir. İş amaçlı taksi taşımacılığını kullanan kişiler, bu tercihi sistemin kısmen hızlı ve konforu olması sebebiyle seçmektedirler. Ayrıca, sistemi tercih edenlerin arasında eğlence amacı ile seyahat eden kişiler de bulunmaktadır. Toplu taşımanın olmadığı gece saatlerinde taksi taşımacılığı sıkça kullanılmaktadır.

Tekirdağ BB sınırları içerinde taksi taşımacılığına baktığımız zaman, taksi hizmetleri, S.S. Kooperatifler ve bireysel işletmeciler tarafından gerçekleştirilmektedir. Ancak bu işletmeciler, farklı sayılardaki taksiler ile “DURAKLAR”da birleştirilmiştir. Taksi durakları ile ilgili çalışmalar Toplu Taşıma Rehabilitasyon (TTR) Projesi kapsamında hazırlanan çalışmanın üçüncü raporunda sunulmuştur. Çalışmanın bu kısmında, taksi taşımacılığı ve duraklar ile ilgili gerekli çalışmalar ve öneriler gerçekleştirilmiştir.

7.2. TAKSİ TAŞIMACILIĞI VE ANALİZLER

Taksi taşımacılığı ile ilgili analiz yapılırken Tekirdağ BB il sınırları iki kategoriye ayrılmıştır. Bunlar;

a) Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy

b) Marmaraereğlisi, Malkara, Hayrabolu, Şarköy, Muratlı ve Kapaklı ilçeleri

Taksi ihtiyacının belirlenebilmesi için eğer varsa Başlangıç-Bitiş (O-D) sayımları ya da GPS verilerinden yararlanılabilir. Yoksa, makro bir yaklaşımla literatür çalışmalarında (Hara Associates, 2013) görüldüğü üzere, kentlerde, taksi taşımacılığı için sosyoekonomik yapı, endüstriyelleşme durumu, turizm ve okullaşma oranı ile arazi kullanım yapısına bağlı olarak 1000 kişiye veya 2000 kişiye bir taksi düşecek şekilde analizler yapılabilir. O-D yada GPS verileri olmadığı için Tekirdağ BB sınırları içinde taksi taşımacılığı için Makro bir yaklaşım benimsenmiştir.

Analizlerde Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinin sosyoekonomik, endüstriyelleşme, okullaşma oranı ve arazi kullanım yapısı dikkate alındığında benzer olduğu ve bu sebeple analizlerde 1000 kişiye bir taksi düşecek şekilde hesaplama yapılmıştır. Diğer ilçelerde ise 2000 kişiye bir taksi düşecek şekilde hesaplama yapılmıştır. Tablo 7.1’de üç ilçede taksi ihtiyacı ve fazlalığı verilmiştir.

Tablo 7.1.Süleymanpaşa, Çorlu ve Çerkezköy ilçelerinde taksi ihtiyacı ve fazlalığı

İlçe	Nüfus	Mevcut lisanslı taksi	Durak sayısı	10000 kişiye düşen	Durak başı nüfus	Olması gereken	İhtiyaç fazlası
Süleymanpaşa	179239	274	41	15.29	4372	179	95*
Çorlu	225540	344	44	15.25	5126	226	118
Çerkezköy	113131	106	18	9.37	6285	113	-7**

Tablo 7.1 incelendiğinde, Süleymanpaşa ilçesi için gerekli olan taksi sayısı 179 adet olup ihtiyaç fazlası 95 adettir. Mevcut taksi sayısı Süleymanpaşa ilçesinin nüfusu 274000 kişi oluncaya kadar yeterli olacaktır. Çorlu ilçesine ihtiyaç olan taksi sayısı 226 adet olup ihtiyaç fazlası taksi ise 118 adettir. Mevcut taksi sayısı, Çorlu ilçesinin nüfusu 344000 rakamına ulaşıncaya kadar yeterli olacaktır.

Süleymanpaşa ve Çorlu ilçelerinden farklı olarak, Çerkezköy ilçesine kayıtlı bulunan 106 adet taksi yeterli olmamaktadır. 7 adet ilave taksi ihtiyaç fazlası bulunan ilçelerden buraya kaydırılabilir.

Tekirdağ'ın en büyük ilçeleri olan Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy ve diğer ilçelerinin taksi durakları, sorunları ve çözümleri aşağıda verilmiştir.

Süleymanpaşa ilçesi

Süleymanpaşa ilçesinde toplam 41 adet taksi durağı bulunmakta olup taksi duraklarının en küçüğünde 2-3 adet taksi bulunurken, daha büyük durak işletmelerinde bu sayı 25-30 rakamlarına ulaşmaktadır. Özellikle Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgedeki duraklardaki taksi sayıları çevre duraklara göre daha fazladır. Tablo 7.2'de ilçeye ait durak adları, hak sahibi sayısı, parklanma durumu ve gerekli açıklamalar verilmiştir. İlçede, 41 adet taksi durağında yaklaşık 204 taksi durağı aktif olarak çalışmaktadır. Yapılan çalışmalarda Altınova mahallesine durak ihtiyacı bulunmakta olup, mevcut hak sahiplerinden ve istekli olanlardan Altınova mahallesine 5-6 kişilik bir durak tahsis edilebilir.

Tablo 7.2.Süleymanpaşa ilçesinin taksi durakları ve durumu

Durak Adı	Hak sahibi	Aktif	Pasif	Yol kenarı	Parsel içi	Açıklama
Adalet Taksi	2	2		X		Deniz, Namık Kemal,Bedesten, Vilayet ve Dispanser taksi durakları ile çok yakın
Anılar Taksi	4	4		X		
Arkadaş Taksi	4	1	3	X		
Aydoğdu Taksi	16	11	5		X	3 durak birleştirilmiş, Güvenlik sıkıntı
Bahar Taksi	5	4	1	X		Park yeri yetersiz, yazıhane yok
Bedesten Taksi	4	3	1	X		Deniz, Namık Kemal, Vilayet, Adalet ve Dispanser taksi durakları ile çok yakın
Beşyol Taksi	5					
Cengiz Topel Taksi	13	8	5	X		
Çınar Taksi	2	2				Durakta taksi bulunmamaktadır
Çiftlikönü Taksi	8	4	4	X		
Deniz Taksi	7	7		X		Namık Kemal, Bedesten, Vilayet, Adalet ve Dispanser taksi durakları ile çok yakın
Dispanser Taksi	3	3		X		Deniz, Namık Kemal,Bedesten, Vilayet ve Adalet taksi durakları ile çok yakın
Elitur Taksi	16	16		X		
Emniyet Taksi	2					
Evren Taksi	5	5		X		
Görkem Taksi	2					
Gülen Taksi	3	3		X		Durakta taksi bulunmamaktadır
Gümrük Taksi	4					
Has Taksi	7	7		X		Durakta taksi bulunmamaktadır
Huzur Taksi	21	18	3	X		Park yeri yetersiz, ihtiyaç olan başka yerlere gitmek istiyorlar, dilekçe verilmiş
Klas Taksi	5					
Konak taksi	5	3	2		X	
Köprübaşı Merkez Taksi	12	12		X		
Liman Taksi	4	3	1	X		
Merkez Taksi	14	14		X		Park yeri yetersiz
Namık Kemal Taksi	4	4		X		Deniz, Bedesten, Vilayet, Adalet ve Dispanser taksi durakları ile çok yakın
Otogar Taksi	25	25		X		
Ova Taksi	4					
Özen Taksi	3					
Peştamalcı Taksi	6	5	1	X		
Pınar Taksi	6	6		X	X	
Sahil Taksi	23	23		X		WC ihtiyacı, Yazıhane Hak sahibi sayısına göre küçük
Sanayi Taksi	3					
Sigorta Taksi	6	6		X		
Şehitler Abidesi	5					
Tepebaşı Dörtyol	2	2		X		
Üstün Taksi	3					
Vilayet Taksi	4	4		X		Deniz, Namık Kemal,Bedesten, Adalet ve Dispanser taksi durakları ile çok yakın
Volkan Taksi	3	1	2	X		
Yılmaz Taksi	4	4		X		
Toplam	**274**	**204**	**28**			

Tekirdağ Ulaşım Ana Planı (2012) Hane halkı anketlerine göre taksi ile yapılan yolculuklular %0,32 gibi bir rakamla oldukça düşük oranda olup, mevcut taksi sayısının bu ilçede oldukça fazla olduğunu göstermektedir.

Çorlu ilçesi

Çorlu ilçesinde toplam 44 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 344(21 aktif değil) adet hak sahibi bulunmaktadır. Söz konusu taksi işletmelerinin en küçüğünde birkaç taksi bulunurken, daha büyük durak işletmelerinde bu sayı yaklaşık 30 civarındadır. Özellikle Merkezi İş Alanı (MİA) olarak tanımlanan bölgedeki duraklardaki taksi sayıları çevre duraklara göre daha fazladır. Tablo 7.3'te ilçedeki durak isimleri, hak sahibi sayısı, parklanma durumu ve gerekli açıklamalar verilmiştir.

Bazı taksi duraklarının yerinde olmadığı tespit edilmiştir. Ayrıca, bazı durakların ise Çorlu ilçesine kayıtlı olmadığı görülmektedir. İlçede ayrıca resmi olamayan taksilerin de çalıştığı görülmüştür.

Tablo 7.3. Çorlu taksi durakları özet tablosu ve tespitler

Durak Adı	Hak sahibi	Aktif	Pasif	Yol kenarı	Parsel içi	Açıklama
Havaalanı 53 Nolu Taksi koop	5					
Havaalanı 64 Nolu Taksi koop	7			X		
Alşahin	5	4	1	X		
Askent	20	6	14	X		Park yeri kaldırımda
Ataman	6	5	1	X		Yazıhane yok, Belediye ve Gölcük taksiye çok yakın
Balık pazarı Yeni taksi	2					
Bahar	4	4		X		Yatay işaretleme
Belediye	7	6	1	X		Gölcük ve Ataman taksiye çok yakın
Borsa	5	5		X		durak kavşağın üzerinde
Çağla	4	4		X		Yatay işaretleme
Çorlu	7	7		X		Park yeri yeterli değil
Doğan	26	17	9	X		Yazıhane yok, park yeri yeterli değil, Gözde, Yılmaz ve Yeni taksi durağına çok yakın
Emek	8	5	3	X		
Emlak konutları	7	7		X	X	
Emniyet	6	2	4	X		
Gima (carrefour)	5	3	2	X		
Gölcük	7	7		X		Belediye ve Ataman taksiye çok yakın
Gözde	11	11		X		Doğan, Yılmaz ve Yeni taksi durağına çok yakın
Güvenç	8	7	1		X	
Hal	9					
Hastane	7	7			X	
Havuzlar	8	3	5		X	
Heykel	15	15		X		
Huzur	5	4	1	X		
Adliye	13	13		X		park yeri sorunu
İşcanlar	4					
Ergene	4					
Kipa	12	12			X	
Kıvanç	4	4		X		Durak yeri ara sokakta, ana caddeye çıkmak istiyor
Manolya	6					
Orion	12	12		X		
Otogar	17	17			X	Yazıhane hak sahibi sayısına göre küçük
Pazar	7	5			X	Durak yeri belirlenmemiş
Sağlık	7					
Santral	8	8		X		Park cebi lazım
Sembol	10	7	3	X		
Shell	10	10		X		
Şifa	5	5		X	X	
Tahtali Camii	5	4	1	X		
Tülümen	4					
Yeni sanayi	8	8		X	X	
Yeşiltepe	9					
Yılmaz	5	2	3	X		Gözde, Doğan ve Yeni taksi durağına çok yakın
Toplam	**344**	**236**	**49**			

Çerkezköy ilçesi

Çerkezköy ilçesinde toplam 18 adet taksi durağı bulunmaktadır. İlçe sınırlarındaki bu duraklarda toplam 106 adet hak sahibi bulunmaktadır. Tablo 7.4'te ilçedeki durak isimleri, hak sahibi sayısı, parklanma durumu ve gerekli açıklamalar verilmiştir.

Tablo 7.4. Çerkezköy taksi durakları özet tablosu

Durak Adı	Hak sahibi	Aktif	Pasif	Yol kenarı	Parsel içi	Açıklama
Akın	5	5				
Akasya	5	5		X		
Bizim	7	7		X		
Çiçek	6	5	1	X		
Dörtyol	5	5		X		
Güneş	7	5	2	X		
Gözde	7	7		X		
Güven	7	7		X		
Huzur	4	4			X	
İstasyon	2	2		X		
Köşem	6	6				Yerinde böyle bir durak yok
Konut	4	4		X		Park yeri işgali
Meydan	8	8		X		
Onur	8	8		X		
Özlem	10	10			X	
Park	5	5			X	Duraklarında yoklar
Terminal	7	7			X	
Yonca	3	3				Yerinde böyle bir durak yok
Toplam	**106**	**103**	**3**			

Bu ilçedeki taksi duraklarının bazılarının resmi adı ile yaygın adı uyuşmamaktadır. Bunlardan Kumlugeçit ve Uçar taksi durağı adı altına "yerinde olmasına" rağmen resmi kayıtlarda böyle bir durak adı bulunmamaktadır. Köşem durağının yaygın adı bulunamamıştır. Yapılan incelemelerde, bazı durakların boş, bazılarının ise yerinde olmadığı görülmüştür.

Diğer İlçeler

Marmaraereğlisi, Malkara, Hayrabolu, Şarköy, Saray ve Muratlı ilçelerinde taksi analizleri sonucu sadece Hayrabolu ilçesine ihtiyaç fazlası diğer ilçelerden istekliler arasında 3 adet taksi verilebilir. Tablo 7.5'de diğer ilçelerdeki taksi analizleri ve ihtiyaç durumu verilmiştir.

Tablo 7.5. Sekiz ilçedeki taksi ihtiyacı

İlçe	Nüfus	Mevcut Lisanslı taksi	Durak sayısı	20000 Kişiye düşen	Durak Başı nüfus	Olması gereken	İhtiyaç fazlası
Marmaraereğlisi	22816	39	9	34.19	2535	11	28
Malkara	53293	49	10	18.39	5329	27	22
Hayrabolu	33839	14	3	8.27	11280	17	-3
Şarköy	29994	57	6	38.01	4999	15	42
Saray	47171	39	4	16.54	11793	24	15
Muratlı	26764	23	5	17.19	5353	13	10
Kapaklı	85898					0	0
Ergene	56787					0	0

7.3. YEREL SORUNLAR VE ÖNERİLER

Yapılan veri toplama çalışmaları, arazi gözlemleri ve analizler sonucunda taksilere ve duraklarına ait aşağıdaki yerel sorunlar tespit edilerek öneriler geliştirilmiştir.

1. Çoğu durağın yeri hatalı, taşıtları eski olup hak sahibinin 8 kişiyi aştığı yazıhaneler yetersizdir. Bir çok taksi durağının tasarımı kent ile bir bütünlük sağlamamaktadır. En verimli yazıhane tasarımı Çerkezköy ilçesindedir. Çorlu ilçesinde resmi olmayan taksiler çalışmakta olup denetleme ile önlenmelidir.
2. Çerkezköy ilçesindeki birkaç duraktaki taksi park yerleri hariç diğer taksi park yerleri yol kenarında olup trafik akışını olumsuz etkileyecek noktalardadır. Ayrıca, taksiler için ayrılan park yerleri yatay işaretlemeler ile ayrılmadığı için diğer taşıtlar park etmekte ve olumsuz durumlar meydana gelmektedir. Olumsuzlukların giderilmesi için taksi park yeri başlangıcı ve bitişi yatay ve düşey işaretlemeler ile belirgin hale getirilmelidir.
3. Bir çok taksi durağında hak sahipleri duraklarında beklemeyerek (detayları 3. Ara raporda verilmiştir) şehrin faklı noktalarında taşımacılık yapmaktadırlar. Bu durumda duraklarında beklemeyen hak sahiplerine gerekli denetimler yapılmalıdır.

4. Çorlu ilçesinde yüksek oranda resmi olmayan taksi taşımacılığı yapılmaktadır. Bunun için gerekli denetimler sıklaştırılmalıdır.
5. Taksi durak yerleri trafiğin yoğun olduğu şehir merkezlerinde 50-200m çapındaki bir alanda yoğunlaştırılmıştır. Bu durum kent trafiğini olumsuz etkilemektedir. Bu sebeple kent merkezinde birbirine yakın duraklar birleştirilerek tek durak haline getirilmelidir. Konu üzerinde, Çorlu ilçesindeki yaklaşık 6 durak (Belediye önü), ve Süleymanpaşa ilçesindeki 6 durak birleştirilmelidir.
6. Tekirdağ BB'nin tüm ilçelerindeki taksilere ait hak sahiplerinin bir kısmı aktif olarak çalışmamaktadırlar. Bunun sebeplerinin başında taksi sayısının çok, talebin yetersiz oluşu gösterilebilir. Taksi taşımacılığına talebin artırılabilmesi için sistemin özel araç kullanıcıları için tercih edilebilir bir sistem haline getirilmesi gerekmektedir.
7. Duraklarda taşımacılık yapan taksi şoförleri çoğunlukla bakım, kılık ve kıyafet açısından yeterli niteliklerde değildir. Ayrıca, çok sayıda sürücü taksilerde çalıştığından sistem denetlenebilir olmaktan uzaktır. Taksi sisteminin sürdürülebilir ve denetlenebilir olması için sistemin komple yeniden yapılandırılması zorunluluk arz etmektedir. Ayrıca taksi sürücülerinin kılık kıyafetlerinin yönetmelikle düzenlenmesi, şoförlerin adli sicillerinin temiz olmasına dikkat edilmelidir.
8. Baz duraklarda lavabo ve WC ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için çözümlerin geliştirilmesi gerekmektedir.
9. Taksi duraklarına ve taşıtlara ait haberleşme altyapısının kurulmaması sistemin eksiklikleri olarak göze çarpmaktadır. Haberleşme sisteminin acilen kurulması gereklidir.

7.4. GENEL SORUNLAR VE ÖNERİLER

Tekirdağ BB sınırları içerinde çalışan taksi taşımacılığında diğer toplu taşım araçlarında olduğu gibi kurumsal yapı eksikliği vardır. Bu durum ilk yatırım bedelinden, bakım-onarım ve diğer işletme giderlerinin artmasına neden olduğu gibi, merkezi bir yönetimin yönlendirmemesi sonucu duraklarına geri dönüşte boş gitme gibi bir verimsiz işletme modeli ortaya çıkarmakta ve sonucunda maliyetler tarifeye yansımakta ve taksi ücretlerinin yüksek olmasına neden olmaktadır.

Tekirdağ Ulaşım Ana Planı (TUMAP, 2012) taksi taşımacılığı ile ilgili yapmış olduğu çalışmalarında sorunun çözümü için aşağıdaki önerileri geliştirilmiş olup bu öneriler makro

anlamda geçerliliğini korumaktadır. Mikro anlamdaki sorunlar ve öneriler ise yukarıda verilmiştir.

Taksi taşımacılığı çağdaş bir işletme sistemine kavuşturularak Tekirdağ BB sınırları içerisinde özel otomobille ulaşım yapanlar için tercih edilebilir bir sistem olarak geliştirilmeli ve ücretler, özel araç kullananları taksiye yönlendirecek düzeyde olmalıdır. Özellikle düşük sıklıkta özel araç kullanma ihtiyacı olan kişiler için bir seçenek haline getirilmelidir.

Erişimin ve erişilebilirliğin kolay olması için taksi durakları, toplu taşım durakları ve/veya istasyonları yaya bölgelerinin çevresine yerleştirilmelidir. Kentiçi ve kentler arası trafiğe taksi duraklarının etkisini azaltmak için durak yerleri mümkün olduğunca trafik şeritleri dışında konumlanmalı ve kent merkezinde taksilerin boş olarak dolaşımını önleyecek tedbirler alınmalıdır. Bunun yanında formal yollarla çalışmayan taksiler de önlenmelidir.

Taksi, kent merkezine özel otomobili ile ulaşanların tercih edilecekleri bir ulaşım türü haline getirilmelidir. Çünkü bir taksi, birçok özel otomobilin taşıyacağı yolcuyu taşıyacak ve kent merkezinde otopark talebini azaltacaktır.Taksi kullanımının özel araç kullanıcıları tarafından tercih edilmeleri için bazı koşulların sağlanması gereklidir. Her şeyden önce taksinin kullanıcılar için olabildiğince ekonomik olması gereklidir. Tekirdağ'da uygulanan taksi tarifesi birçok kentten göreceli olarak pahalıdır. Taksi ücretleri, kent içi trafik ve ulaşımın yönetilmesinin bir yöntemi olarak düşünülürse, ücret belirleme yetkisine sahip olan Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin tarifeleri belirlerken bu ilkeyi gözönünde bulundurması gerekmektedir.

Gerekçeleri aşağıda sıralanan ve işletme biçiminde yapılması önerilen düzenlemelerle taksi kullanımında talep artışı yaşanması hedeflenmektedir. Bir şehrin taksi ihtiyacı, o kentin nüfusu, coğrafi konumlanması, toplu taşıma hizmetlerinin yaygınlığı ve hizmet düzeyi, kentin ticari, turizm ve kültür değerlerine göre değişim göstermektedir.

Taksi sayısının arttırılmasında ihtiyacın doğru saptanması gerekmektedir. İhtiyaçtan fazla taksinin bulunduğu kentlerde taksilerin kent merkezinde boş olarak dolaştığı ve trafik sıkışıklığı ve güvenliği sorunu yaratacak davranışlar sergilediği görülmüştür. Bu yüzden taksi sayısının bu gerçekler göz ardı edilerek arttırılması, fayda yerine birçok problemi de beraberinde getirecektir.

Taksi talebinin artması ve yeni taksi girişlerinin kendi haline bırakılmasının ilerde yaratacağı sorunları önlemek üzere; yönetmelik düzenlemeleri ile artacak taksi talepleri karşısında yeni taksi isteklerinin nasıl karşılanacağı ayrıntıları ile yer almalıdır.

Taksilerin kent içinde gereksiz yol yapmalarını önlemek ve taksi durağına gitmeden taksiyi çağırabilmek için taksiler telsiz, telefon gibi haberleşme araçları ile donatılmalıdırlar.Taksi duraklarının yerlerinin belirlenmesi, işaretlenmesi ve taksilerin bu durakta bekleme yapma şekillerinde kentsel tasarım ölçütleri ve trafik kuralarına uyum aranmalıdır. Kent merkezinde yer alan taksi durakları gözden geçirilmeli ve mümkün olan yerlerde yol profilinin dışında yer bulunmalıdır. Yol dışında yer bulunmadığı hallerde, trafik şeritlerinin dışında cep yapma imkânı aranmalıdır.

Yeniden yapılandırılan taksi duraklarında, bekleyen taksiler tarafından yer aşımı yapılmaması için trafik işaret levhaları ile başlangıç ve bitiş yerleri işaretlenmeli ve yer çizgileri ile yerleri belirgin hale getirilmelidir.

Kent imkânları çerçevesinde taksi durak yerleri, bekleme, telefon, tuvalet ihtiyacını karşılayacak kent estetiği ile uyumlu modern görünümlü kulübeler sağlanmalıdır. Taksi durak örneği TUMAP'da (2012) bulunabilir.

Kurumsallaşma için ilk aşamada, “Tekirdağ Şoförler ve Otomobilciler Odası” bünyesinde taksi işletmeleri için bir merkez kurulmalıdır. Bu merkez aracılığı ile;

- Taksilerin yönetmelikte belirlenen şartlara uyup uymadığı denetlemeli,
- Şikâyetler değerlendirilip, gereği yapıldıktan sonra şikâyet sahibine bilgi verilmeli,
- Bilgi sorma veya kayıp eşya işlemleri gibi halkla ilişkiler görevi yerine getirmeli,
- Bütün taksilere uydu takip sistemi ve telsiz veya telefon haberleşme sistemi takılmalıdır.
- Halka erişebilmeli, tek bir telefonla herkesin evinden veya işyerinden taksi hizmetine erişimi sağlanmalıdır. Ayrıca taksi durak yerlerini, telefonlarını, tarifelerini vb. bilgileri internet, ilan ve diğer tanıtım yöntemleri ile halka duyurmalıdır.
- Özel araç kullanıcılarına taksi hizmetindeki bu değişimle, güvenli, kolay, hızlı ve ekonomik bir ulaşım modeli oluşturulduğunu duyurmalı ve pazar oluşturma faaliyetleri sürdürmelidir.
- Kent merkezine özel araç girişinin kısıtlanması ile özel aracı ile kent merkezine gelen üst gelir guruplarının evden işyerine yolculukları da taksiye yönelecektir. Bu kullanım biçimini desteklemek amacıyla üst gelir guruplarının konut bölgelerinde de taksi durak yerleri geliştirilmelidir.

Özetle, denetim, sürücü niteliğinin değişimi ve özellikle ücretlerinin düşürülmesi gibi düzenlemeler ile taksi kullanımının daha yaygınlaşması mümkün olabilecektir.Ancak yukarıda sözü edildiği gibi bütün bu gelişmelerde, taksilerin özel araç taşımacılığına bir alternatif olarak geliştirildiği unutulmamalı; yaya, bisiklet ve toplu taşıma ile yapılan taşımacılığa bir alternatif olmamalıdır.

Sonuç olarak, taksi taşımacılığının planlanabilmesi, denetlenebilir olması ve özel otomobil kullanıcılarına alternatif bir toplu taşıma sistemi sunabilmesi için yukarıda bahsedilen yerel ve genel sorunlar ile önerilerin dikkate alındığı "**Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Ticari Taksi (T Plaka) ve Taksi Durakları Çalışma Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik"** revize edilerek taksi taşımacılığı çağdaş bir toplu taşıma sistemi haline getirilmelidir.

8. SONUÇLAR VE ÖNERİLER

8.1. SONUÇLAR

Tekirdağ BB ile Pamukkale Üniversitesi arasında ortak hizmet protokolü çerçevesinde **"***Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genelinde Tekirdağ Metropoliten Alan (İl Geneli) İçinde Toplu Taşıma Rehabilitasyonu"* projesi yapılmıştır. Proje kapsamında, toplu taşımanın mevcut durumu, yeni verilerin toplanması ve sorunların tespitini içeren üç ara rapor teslim edilmiştir. Bu raporda 1. 2. ve 3. raporlardan elde edilen veriler, çalışmalar ve analizlere ek olarak, Tekirdağ BB toplu ulaşım hedefi, stratejileri ortaya konularak, ilçeler arası ve kent içlerinde gerekli analizler yapılarak, ihtiyaçlar belirlenmiş ve bunun sonucunda çağdaş, modern, sürdürülebilir ve denetlenebilir toplu taşıma model ve önerileri ortaya konulmuştur. Ayrıca, Tekirdağ İli merkezine ve ilçelerine ait saha çalışmalarının sonuçlanması ile toplam 11 ilçeye ait toplu ulaşım yapısı ortaya konulur iken sistemin artıları ve eksileri de belirlenmiştir. Aynı zamanda Tekirdağ ilinin en kalabalık ilçeleri olan Süleymanpaşa, Çorlu, Çerkezköy ve Kapaklı ilçeleri daha detaylı olarak incelenmiştir. Bunun sebebi bu ilçeler Tekirdağ toplu ulaşım sisteminin önemli bir kısmını temsil etmektedirler. Çalışmada bulunan sonuçlar aşağıda verilmiştir.

1. Proje kapsamında, Tekirdağ BB sınırları içerisindeki toplu taşıma sistemleri irdelenerek, sorunlar ortaya konulmuş, hat rehabilitasyonu, hat planlanması, toplu taşımacılıkla ilgili olarak hat, güzergah, durak, belge, işletme, planlama, dönüşüm, elektronik ücret toplama sistemi gibi konular ele alınmıştır.
2. Toplu taşımacılık yapan özel sektör sahiplerinin güzergâhlarının planlanması, hat tahsislerinin yapılması, dönüşüm uygulamalarının gerçekleştirilmesi ve yolculuk talebi belirlenerek, toplu ulaşımın planlanması ve verimlilik analizleri yapılmıştır.
3. Yapılan saha çalışmaları, anketler, gözlemler ve teknik analizler; Tekirdağ BB toplu ulaşım sistemindeki karmaşık yapıyı, çok başlılığı ve yolcu memnuniyetsizliğini açıkça ortaya koymaktadır. Tekirdağ'da Çorlu ilçesi ile Süleymanpaşa ilçelerinin bir kısmı hariç mevcut toplu ulaşım sistemi eski ve düşük kapasiteli taşıtlar ile yapılmakta ve bu toplu ulaşım sistemi kullanıcı beklentilerini karşılamakta zorlanmaktadır.
4. Taşınan yolcu sayılarına bakıldığında mevcut toplu taşıma yapısı içerisinde Çorlu ilçesi ile Süleymanpaşa ilçelerinin bir kısmı hariç toplu taşıma yolcu sayılarını net olarak elde etmek mümkün olmamaktadır. Bunun için araç içi yolcu indi-bindi, anketler ve kesit sayımları sonucunda minibüs taşımacılığına ait yolculuk talepleri

istatistiki bilgiler kullanılarak bulunmuştur. İlçede faaliyet gösteren minibüslerin elektronik ücret toplama sistemini kullanmaması toplu taşıma yolculuk bilgilerine net bir şeklide ulaşılmasının önündeki en önemli etkenlerden birisidir.

5. Tekirdağ İlinde üç farklı işletme tipi ile toplu taşımacılık yapılmaktadır. Bunlar, Çorlu'da belediye otobüsleri, Süleymanpaşa, Saray ve Hayrabolu'da özel halk otobüsleri ve minibüslerdir. Taşıt tipi ve sayılarındaki farklılıklar işletme yapısında da kendini göstermektedir. Bu çok oyunculu yapı, yolcuların güven içinde yolculuk etmesini engeller iken toplu taşımaya olan güveni de olumsuz etkilemektedir. Farklı işletme türleri arasında entegrasyon sağlanamaması da bu çok başlı yapının getirdiği sorunların başında gelmektedir. Entegrasyonun sağlanması, aktarma imkanlarının oluşturulması, farklı hat ve güzergahlarda birbirine yakın nitelikte hizmet sunulması, toplu ulaşım talebinin artmasını sağlayacak, kent içi trafiğindeki yoğunluk kaynaklı tıkanmaların kontrol altına alınmasına yardımcı olacaktır.
6. Kent içinde taşımacılık yapan farklı işletmeciler ve şahıs hatları arasında güzergah çakışmaları da yaşanmaktadır. Sistemin bir bütün olarak çalışmaması birçok sorunu beraberinde getirdiği gibi bürokrasiyi de artırmaktadır.
7. Tekirdağ İli'nin tüm ilçe ve mahallelerinde ayrım yapmaksızın benzer koşul ve imkanların sunulabileceği, mevzuat gereği zorunluluk haline gelen 65 yaş ve üstü yurttaşlar ile engelli yurttaşların toplu ulaşım sistemindeki tüm haklarını rahatça kullanabileceği, güvenli, uygun maliyetli, konforlu, erişilebilir, sık ve dakik bir toplu ulaşım işletme sisteminin yapılandırılması gerekliliği çalışma kapsamında ortaya konulmuştur.
8. Kentte yaşanan ve yaşanması muhtemel olan toplu taşıma sorunlarına odaklanarak, kısa vadede (1-5 yıl) toplu taşıma sisteminin rehabilitasyonu yapılarak, stratejik öneriler geliştirilmiş olup bu öneriler Bölüm 4 ve 5'te detaylı olarak verilmiştir.
9. Tekirdağ BB sınırları içerisindeki tüm ilçelerde mevcut tüm toplu taşıma sistemi güzergâhları incelenmiş, Çorlu ve Süleymanpaşa'da var olan elektronik kart verileri kullanılmış, diğer minibüs sisteminde ise araç içi ve kesit sayımları yapılarak mevcut yolcu oranları bulunmuştur. Mevcut yolcu sayımlarından yola çıkılarak VISUM toplu taşıma modülü ile modelleme yapılmış olup yolculuk matrisi elde edilerek planlama yapılmıştır. Planlama sonucunda ilçe bazlı minibüs otobüs dönüşüm modelleri önerilmiş ve hisse payları ile birleşim modelleri ortaya konulmuştur.
10. Tekirdağ'da mevcutta, ilçeler arası ve ilçeler içerisinde neredeyse ulaşılamayan mahalle bulunmamaktadır. Ancak, bazı küçük mahallelerde (eski köy) toplu taşıma yapacak araç bulunmamaktadır. Bununla ilgili liste 2. ara raporda verilmiştir. Bu

mahallere toplu taşımacılık hizmeti için kapasite fazlası olan bazı şahıs ve/veya kooperatif hatlarının gönderilmesi ile çözüm sağlanabilir.

11. Çorlu ilçesinde durak analizleri yapılarak mevcut 338 duraktan 106 tanesinin analizler sonucunda kaldırılması ve 20 adedin ise yer değiştirilmesi gerektiği önerilmiştir.
12. Uzun vadeli öneriler içerisinde şehir içi hatlarla uzak ilçeler ve şehirlerarası hatlar arasında aktarma merkezi önerileri getirilmiştir.
13. Toplu taşıma sisteminin kurumsal yapılanması, türler arası entegrasyonu, taksi araç sayıları ile durak yerleri ve farklılık gösteren bilet ücretlerinin ekonomik analizleri yapılmış, sistemin disipline edilebilmesi için öneriler geliştirilmiştir. Bilet fiyatlarının incelemesinde mesafe tabanlı ücretlendirme sistemi kullanılmış ve fiyatların makul ve kabul edilebilir olduğu bulunmuştur.
14. Kentiçi toplu ulaşıma ait temel parametreler olan toplu taşıma yolculuk talebi, yolcu-km ve servis-km değerleri hesaplanarak performans göstergeleri açıklanmıştır.
15. Kentiçi toplu ulaşım sisteminin verimlilik analizleri sonucu minibüs-otobüs dönüşüm önerileri geliştirilmiştir. Örnek dönüşüm çerçevesi öneri kısmında verilmiştir.

8.2. DEĞERLENDİRME

Tekirdağ ili genelinde planlanan toplu ulaşım rehabilitasyon projesinin amacı; toplu ulaşım hizmetinin konforlu, güvenilir, ekonomik, erişilebilir, dakik ve uygun sıklıkta gerçekleştirilebilmesini kapsamaktadır. Aralık 2014'ten bu güne kadar devam eden saha çalışmaları, analizler ve modelleme çalışmaları sonucu hazırlanan ve teslim edilen 3 ara raporda da altı çizildiği şekilde Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde tek elden yönetilen, bütüncül, günümüzün koşul ve standartlarına uygun bir taşımacılık sisteminin yeniden yapılandırılması hususunu ön plana çıkarmıştır. Bu amaçla Tekirdağ'ın tüm ilçe ve mahallelerinde ayrım yapmaksızın benzer koşul ve imkanların sunulabileceği, mevzuat gereği zorunluluk haline gelen 65 yaş ve üstü yurttaşlar ile engelli yurttaşların toplu ulaşım sistemindeki tüm haklarını rahatça kullanabileceği, güvenli, uygun maliyetli, konforlu, erişilebilir, sık ve dakik bir toplu ulaşım işletme sisteminin yapılandırılması gerekmektedir.

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde toplu taşımacılık hizmetleri sadece lastik tekerlekli taşımacılık yapısı ile devam ettirilmektedir. Yapı içinde farklı taşıt tipleri ve işletmeciler bulunmakta, bu işletmeciler hem kendi içlerinde hem de birbirlerine karşı yolcu kapma yarışındadır. Mevcut hali ile Toplu Ulaşım Sisteminin tek ve denetlenebilir bir yapıya

kavuşturulması, hem kent yaşamı açısından hem de yolcular açısından değerli bir hizmet olacaktır.

Kentiçi toplu ulaşımında belli bir düzene geçilmesi ihtiyacı yapılan TTR projesi sonucunda ortaya çıkmıştır. Toplu taşıma araçlarının bir sistem içinde kurallı ve denetimli çalıştırılması ile;

1. Mevcut sistem içinde çalışanlar arasındaki kavga ve sürtüşmeler önlenecek;
2. Güzergah değişimi, hat uzatımı veya yeni hat açılması gibi durumlarda mevcut çalışan taşıt sahipleri mağdur olmayacak;
3. Toplu taşımacılık hizmeti daha düzenli ve kurallı işleyecek;
4. Kentiçi trafik olumsuz etkilenmeyecek;
5. Şoför ile yolcu arasındaki olası tartışmalar engellenecek;
6. Gelir dağılımında adalet sağlanacak;
7. İşletme ve taşıt giderlerinde azalma olacak;
8. Sistem içinde yolcu kapma yarışı, duraklama gibi sorunlar yaşanmayacak;
9. Elektronik kart uygulaması sayesinde sistemin denetlenmesi ve kontrolü kolaylaşacaktır.

Tekirdağ Büyükşehir sınırları içinde böyle bir yapıyı genelleştirmek için öncelikle toplu ulaşım hizmetinin tek bir elde toplanması gerekmektedir. Bu amaç doğrultusunda 5393 ve 5216 sayılı kanunların vermiş olduğu yetki kullanılarak toplu ulaşım hizmetinin Belediye şirketince gerçekleştirilmesi; sistemin düzenli işletilmesi, yolcu memnuniyetinin artırılması ve Tekirdağ kentiçi trafiğindeki özel taşıt kullanım oranının düşürülmesi açısından faydalı olacağı açıktır. Ayrıca yolcu talebini göz önüne alarak Tekirdağ toplu ulaşım sistemi içinde yer alan minibüslerin, Başbakanlık Yüksek Planlama Kurulu'nun 20.02.2012/1 sayılı Enerji Verimliliği strateji Belgesi kararı, Trafik Güvenliği Eylem Planı ve Esnaf ve Sanatkarlar Değişim, Dönüşüm, Destek Eylem Planı çerçevesinde otobüs statüsünde yer alan bir türe dönüşümlerinin gerçekleştirilmesi önemli bir zorunluluk ve ihtiyaç olarak ortaya çıkmaktadır.

Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi toplu ulaşım sisteminin yönetim ve denetimden sorumlu olan Ulaşım Daire Başkanlığı ile yapılan toplantı ve görüşmelerde Tekirdağ Belediyesinin çağdaş bir toplu taşıma sistemi konusunda istekli olduğu sonucu ortaya çıkmıştır. Resmi idarenin yanı sıra sahada yapılan 4000 geçerli anket ile rasgele örneklem ile gerçekleştirilen tüm hatlardaki otobüs ve minibüs yolculuk sayım ve doluluk etütlerinin analizleri sonucunda Tekirdağ lastik tekerlekli toplu ulaşım sisteminde yolcu potansiyelinin sunulan kapasite

tarafından konfor ve güven koşullarında karşılanamadığı ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda tespitlerimiz ve bulgularımız aşağıda verilmiştir

a. Tekirdağ mevcut Toplu Ulaşım Sistemi bir bütün halinde çalışamamaktadır. Türlerin ve işletmecilerin farklılığı, birbirlerinden bağımsız ve çalışma düzeninden yoksun olmaları nedeni ile toplu taşımacılık işini verimli olarak gerçekleştirememektedir.
b. Tekirdağ toplu ulaşım sistemi içindeki farklı işletmeciler arasında yaşanan yolcuları rahatsız edici düzeydeki rekabeti önlemek, sistemi yolcuların lehine kalite rekabetine taşıyacak bir düzenlemeye ihtiyaç duyulmaktadır. Bu amaçla tüm sistemin Belediye şirketi ile kontrol altına alınarak çağdaş taşımacılık kriterlerine kavuşturulması gerekmektedir.
c. Minibüs işletmesi ile ilgili olarak sefer sıklığı açısından memnuniyet gözlemlenir iken bu taşıtların düşük kapasiteleri ve kural dışı hareketleri ile ilgili şikayetler ön plana çıkmaktadır. Ayrıca, minibüslerin oldukça eski, klimasız ve klima olanların ise yaz sıcaklarında klimalarını çalıştırmadıkları gözlemlenmiştir. Bunların yanında, kullanıcılar bakımından sefer sıklığı iyi olmasına rağmen çağdaş taşımacılık ilkeleri bakımından sıklıklar uygun değildir. Seyahat hızı oldukça düşük olup, seyahat süresi oldukça uzundur.
d. Mevcut elektronik ücret toplama sisteminin etkin kullanılamaması ve sistemin bazı eksikleri nedeni ile yolcular için önemli bir avantaj olan elektronik kartlar randımanlı bir şekilde kullanılamamaktadır.Süleymanpaşa ilçesinde var olan kart sisteminin kullanım oranını çok düşük olduğu ve yaygınlaştırılamadığı gözlemlenmiştir.
e. Sistem içinde yer alan toplu ulaşım taşıtları içinde Belediye otobüsleri, işletmecilik ve şoför-yolcu ilişkisi açısından en az şikayet alan grubu oluşturur iken eski taşıtlar eleştiri almaktadır.
f. Özel işletmeciler tarafından çalıştırılan taşıtlar, gerek düzensiz çalıştırılmaları gerekse de şoförlerin yolcu ile olan ilişkilerinden çok şikayet almakta, denetimin insan gücüne dayalı olması nedeniyle yetersizlikler gözlemlenmektedir.
g. Özellikle sabah ve akşam zirve saatlerinde olmak üzere günün diğer saatlerinde de bazı duraklarda yolcuların beklediği ve yapılan anketlerde de doluluk oranı yüksek olan taşıtlara binememekten dolayı şikayetçi oldukları tespit edilmiştir.

Tüm bu gerekçeler ve tespitler dikkate alınarak Tekirdağ Toplu Ulaşım Sistemi içinde yer alan düşük kapasiteli taşıtların, güzergah gereği zorunlu olanlar dışında kapasitelerinin arttırılması, toplu ulaşım yapısının,tek bir elde toplanarak kontrol ve denetimlerin artırılması, elektronik ücret toplama sisteminin kente yakışan, günümüz teknolojilerini barındıran ve kaliteli bir sistem ile kurulması Tekirdağ halkının çağdaş toplu ulaşım olanaklarına

kavuşmalarında etkili olacağı, yasal mevzuat açısından da bu dönüşüme ihtiyaç olacağı sürdürülebilir bit toplu ulaşım için gereklidir.

8.2.1. Durum Analizi

Tekirdağ İlinde 3 farklı işletme tipi ile taşımacılık yapıldığı ortaya çıkmıştır. Bunlar kısaca, Minibüsler, otobüsler ve belediye otobüsleridir. Ayrıca ağırlıklı olarak köylere hizmet veren şahıs hatları da bulunmaktadır.Taşıt tipi ve sayılarındaki farklılıklar işletme yapısında da kendini göstermektedir. Bu çok oyunculu yapı yolcuların güven içinde yolculuk etmesini engeller iken toplu taşımaya olan güveni de olumsuz etkilemektedir. Farklı işletme türleri arasında entegrasyon sağlanamaması da bu çok başlı yapının getirdiği sorunlardan biridir. Entegrasyonun sağlanması, aktarma imkanlarının oluşturulması, farklı hat ve güzergahlarda birbirine yakın nitelikte hizmet sunulması toplu ulaşım talebinin artmasını sağlayacak, kentiçi trafiğindeki yoğunluk kaynaklı tıkanmaların kontrol altına alınmasına yardımcı olacaktır.

8.2.2. Kısa Vade Adımları (1-2yıl)

Kentiçinde taşımacılık yapan farklı işletmeciler arasında güzergah çakışmaları yaşanmaktadır. Sistem içindeki işletmeciler gelir havuzu sistemi, şirket ve gider havuzu içinde çalışmamaları nedeni ile hem kendi içlerinde hem de diğer türler ile yolcu kapma yarışına girmektedirler. Bu durum yolcular açısından da güvenli olmayan, konforsuz yolculuk yapma sonucunu doğurmaktadır.

Belediye Şirketine hat ihdası yöntemi ile günümüz teknolojisi ve standartlarına uygun, Tekirdağ halkına konforlu, güvenli ve kaliteli bir toplu ulaşım hizmeti sunmayı hedefleyen plan, mevcut toplu ulaşım sisteminin daha verimli işletilmesini hedeflemektedir. TTR projesi kapsamında hazırlanan 1, 2, 3 ve Sonuç raporlarında sunulan sayısal analizlerde de tespit edildiği üzere Tekirdağ il genelinde çok sayıda küçük taşıt (minibüs ve taksi) ile "toplu taşıma" yapılmaya çalışılmakta ve bu durum gerek trafik yoğunluğu gerekse de anket sonuçlarından görülebileceği gibi Tekirdağlılara memnuniyetsizlik yaratmaktadır. Bu problemin çözümü adına mevcut hatlar ve öneri hatlar üzerinde; tek bir elektronik ücret toplama sisteminin geçerli olduğu, çevreye duyarlı, engellilerin kullanımına uygun taşıtlar ile daha verimli bir işletme planı ile çözüm önerileri hazırlanmıştır. Kısa vadede çözüm üretmek ve sorunu hafifletmek adına atılması gereken adımlar aşağıda listelenmiştir:

i. Öncelik ilçe merkezlerinde nüfusun yoğun, toplu taşıma talebinin yüksek olduğu ilçelerde toplu ulaşım sistemini Belediye Şirketi eli ile organize etmek.
ii. Tüm il sınırında geçerli olacak Tekirdağ Şehir Kartını oluşturarak kullanımını yaygınlaştırmak ve toplu ulaşımda il genelinde tek kart sistemine geçmek,
iii. Belediye Şirketine devredilen hatlarda öncelikle hatları mevcut işletmecilere Belediye yönetmeliklerine uygun işlettirmek,
iv. Sistemin elektronik denetimi için izleme merkezi kurmak,
v. Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü içinde Toplu ulaşım denetleme birimi oluşturularak tüm toplu taşımacılık için uzman ekip oluşturmak,
vi. İlçe merkezlerinde minibüs otobüs dönüşümü gerçekleştirilip, gelir havuzu, şirket kurulduktan sonra köy hatlarının revizyonunu yaparak sisteme entegre etmek,
vii. İlçe merkezlerini gelecekte öncelikle ilçe merkezli “havuz” veya şirket oluşturacak şekilde organize etmek.

Kısa vade adımları içinde ısrarla üzerinde durulan; "Belediye Şirketine hat ihdası" yöntemi ile günümüz teknolojisi ve standartlarına uygun, Tekirdağ halkına konforlu, güvenli ve kaliteli bir toplu ulaşım hizmeti sunmayı hedefleyen işletme stratejik planı, mevcut toplu ulaşım sisteminin daha verimli işletilmesini hedeflemektedir.

Kısa vade çalışmalarında bir önemli konuda iller arasında taşımacılık yapan D4 belgeli taşıtların düzenlenmesi konusudur. Özellikle ilin sanayileşmiş doğu aksı İstanbul ile kuvvetli bağları olan bir bölgedir. Çok sayıda sanayi yapısı iki il sınırında yoğunlaşmıştır. Bu bölgelerdeki ulaşım hizmetlerinin aksamaması ve hizmet kalitesinin arttırılma amacı ile mevcut D4 belgeleri için yasa ve yönetmelikler gereği alınması gereken UKOME kararlarının İstanbul BŞB, Edirne ve Kırklareli Belediyeleri ile koordineli şekilde güncellenmesi, yeni taşımacılık isteklerinin de yolcu talebinin ve mevcut sistemin değerlendirilmesi ve komşu belediyeler ile koordinasyonun sağlanarak isteklerin cevaplandırılması gereklidir. Bu amaçla il ve ilçeler arası yolcu taşımacılığını düzenlemek ve planlamak amacı ile “Trakya Belediyeleri Ulaşım Koordinasyon Merkezinin” kurulmasının öncülüğü yapılabilir.

8.2.3. Orta Vade Adımları (2-5 yıl)

Orta vadede hedefler, kent merkezinden sonra eski köylerin ve ilçelerin bütüncül bir sisteme kavuşturulması olacaktır. Bu doğrultuda öncelikle merkez ilçeler ve diğer ilçeler için kendi ilçe sınırları içinde sistem bütünlüğü sağlanmalıdır. İlçelerde çalışan tüm hatlar UKOME önerisi

ve Belediye Meclisi oluru koşulu ile Belediye şirketi çatısında birleştirilmeli, ihale ile verilmiş hatların ihaleleri, tahdit ve müktesep hak olarak önceden verilmiş hatların elektronik ücret toplama sistemine geçiş ve çalışma şekli protokolleri yapılarak sistem kendi içinde ilçe bazlı tek bir çatıya toplanmalıdır. Bu çatıya eski köylere giden hatlar ve yeni açılması planlanana hatlar da eklenerek sistemin bir bütün halinde çalışması sağlanmalıdır. Böylece ilçe bazlı aktarma, indirimli biniş, engelli erişimine uygunluk, duraklı ve saatli çalışma düzeni, denetim ve güvenlik sağlanarak Tekirdağlıların kaliteli hizmet alması sağlanacaktır. İlçe bazlı çalışmalarda toplu ulaşım taşıtları için ana durak çalışmaları tamamlanarak özellikle yaz nüfusunda büyük artış olan ilçelerde konforlu ve güvenli ulaşım için toplu taşıma merkezleri oluşturulmalıdır. Bu merkezler ilçelerdeki var olan otogarlar ve/veya yeni yapılacak otogarlar olmalıdır.

Orta vade hedeflerinden bir diğeri de toplu taşımada çalışan taşıtların mesai dışında bakım, temizlik, hijyen ve günlük kontrollerinin yapılması amacı ile oluşturulacak özel garajlarda toplanmasıdır. Bu hedef için Belediye şirketi özel girişimciler ile ortak proje ve uygulama gerçekleştirerek Tekirdağ'a diğer önemli büyükşehirlerde olduğu gibi güvenli toplu taşımacılığın ön şartı olan garaj yapılarını kazandırmalıdır.

Büyükşehir yapısı öncesinde D4 yetki belgesi ile terminalden terminale yolcu taşıyan taşıtlar mevcut durumları ve taşımacılık hakları dikkate alınarak kentiçi toplu ulaşım sistemine dahil edilmelidir. Bu amaç doğrultusunda; süreli taşımacılık hakkına sahip olanlar için ihale yöntemi ve tahditli taşımacılık yapanlar için ise sözleşme ve protokol yöntemi ile uygun taşıt tipi ve yönetmelik dahilinde dönüşüm gerçekleştirilmelidir. Benzer şekilde çalışmakta olan Servis taşıtları da yeni servis taşımacılığı yönetmeliğine uygun bir şekilde çalıştırılmalıdır. Tüm servis taşıtlarının da Belediyenin erişimine açık olan bir taşıt takip sistemi taşıması gerekmektedir.

8.2.4. Uzun Vade Adımları (5-7 yıl)

Uzun vade hedefleri Tekirdağ genelinde toplu ulaşım sistemi içindeki çok başlılığı ve karmaşayı kaldırmayı hedeflemektedir. Bu amaç doğrultusunda sistemin kontrolünü ve yönetimini sisteme yeni bir oyuncu sokmadan ilgili birim ve yetkili kurulların olur koşulu ile Belediye şirketi eli ile gerçekleştirme yöntemi önerilmiştir. Böylece sistemde işletme organizasyonunu yapmak ve işletmek adına tek bir muhatap olacak, bu yapının altında

çalışan diğer tüm tüzel ve şahıs işletmecileri ana yapının kurallarına uygun ve tam bir entegrasyon içinde çalışacaktır.

1) Tekirdağ genelinde bütüncül bir toplu ulaşım sistemi kurmak,
2) Tekirdağ Büyükşehir sınırları içinde tek bir ulaşım kartı ile yolculuk yaptırmak,
3) Toplu ulaşım sisteminin önemli bir kısmını Belediye Şirketinin kontrolünde ve Belediye denetiminde karmaşadan uzak,kavgasız ve yarışsız bir şekilde gerçekleştirmek,
4) İl genelinde kurulması önerilen toplu taşıma garajları ile Avrupa standartlarında temiz ve güvenli taşımacılık yapmak,
5) Eski ilçeler arası taşımacılığı, servis taşımacılığını ve taksi taşımacılığını tek bir merkezden izleyerek denetlemek,
6) Ulaşımda bütüncül yapıyı sağlayacak şekilde kurulacak olan deniz ve kara hatlarını tam bir entegrasyon altında işletmek veya işlettirmek,

Uzun vade hedefleri içinde ilçe merkezli yapılanma içindeki tüm taşıtların her güzergahta belli sürede çalışması sağlanacak, yakıt, bakım onarım gibi giderlerin ortak bütçeden karşılanması sağlanacak ve sistem içinde tam havuz sistemi uygulamaya sokulacaktır. Pek çok kentte yaşanan kart sisteminin yaygınlaştırılamaması sorunu ortadan kaldırılacak, mevzuata uygun, yolcu haklarını ön planda tutan kaliteli bir taşımacılık sistemi kurulacaktır. Sistem içinde var olabilecek acil taşımacılık ihtiyaçlarına hızla yanıt verebilecek, sistem içinde düzeni ve kontrolü sağalamaya yardımcı olacak bu yapı sayesinde Tekirdağlılar Avrupa standartlarında hizmet alacaklardır.

8.3. ÖNERİLER

8.3.1. Dönüşüm Modelleri için Öneriler

M Plakalar: M plaka, dönüşüme giren taşıtlar, uzun süreli ve süresiz komisyon kararları gibi müktesep hakkı bulunan taşımacılar ile müktesep hakları saklı kalmak ve mevcut yönetmelik koşullarına uymak koşulu ile bir protokol imzalanarak sistem içindeki haklarının korunması sağlanmalıdır. Bu protokol koşulları içinde; uygulanacak elektronik ücret toplama sistemi üzerinden uzlaşılacak bir oranda gelir paylaşımı yapılarak hatların mevcut işletmeciler ile kurallı ve düzenli bir şekilde işletilmesi mümkün olacaktır.

Minibüs Otobüs Dönüşüm Modelleri için yaklaşımlar:

- ✓ Günlük taşınan yolcu sayısını dikkate alan yaklaşım (Hat ya da kooperatif bazlı hisse yapılandırılması)
- ✓ Dönüşümü sadece araç birleştirme şeklinde yapan yaklaşım (Yolculuk talebini dikkate almayan) yaklaşım
- ✓ Bütünleşik yaklaşım
    1. Şirket
    2. Kooperatif
    3. Oda v.b.olarak geliştirilmiştir.

Öneri ana çatı dönüşüm yaklaşımı: "Bütünleşik Yaklaşım" önerisi en uygun çözüm olarak görülmektedir. Sistemin avantajları şöyle sıralanmıştır.

I. Araçlar şirkete ya da kooperatife aittir.
II. Şirket ya da kooperatif araç satın alabilir ya da kiralayabilir.
III. Hissedarlar yapıda çalışabilirler.
IV. Kimsenin hattı yoktur.
V. İdarenin belirlediği hatlarda belirlenen tarifeler ve denetim koşulları altında hizmet verilir.
VI. Sistem hat değişikliklerinden etkilenmez
VII. Araç havuzu tek tip olmayacağı için işletme maliyetlerinde düşüş sağlanabilecektir
    a. Gelir havuzu;
    b. Gider havuzu;
    c. Personel havuzu;
    d. Şoför havuzu

Çalışmada, hat ve kooperatif bazlı hisse yapısına bağlı olarak "**bütünleşik sistem**" içerisinde minibüs otobüse dönüşümü önerilmiş ve bunun için de iki adet işletme modeli önerisi geliştirilmiştir. Minibüs-otobüs dönüşüm modellerinin nasıl yapılacağı konusu aşağıda genel hatları ile açıklanmıştır.

Toplam yolcu sayısına bağlı olarak toplam ihtiyaç olan otobüs sayısı tüm ilçelerde ihtiyaç olan otobüs sayısı belirlenmiştir. Belirlenen yeni otobüs ihtiyacına bağlı olarak;

a. Tek kurumsal (şirket, kooperatif, oda vb.) yapıda dönüşüm gerçekleştirilmelidir. Bu dönüşüm sisteminde hat bazlı hisse birleşimi de kurumsal iyileşme sağlanamayacak ve sadece taşıtlar yenilenerek sayıları azaltılacaktır.

- ✓ Uygulanacak elektronik bilet sistemi ile Özel Halk Otobüsleri ile entegrasyon sağlanabilecek ve sistemin kısmen kamu hizmeti vermesi sağlanabilecektir.
- ✓ Gelir paylaşımı için havuz sistemi uygulanarak taşınan yolcu sayısı üzerinden pay alınabilecektir.
- ✓ Hatların düzenlenmesi sonucu hak sahiplerinin durumu iyileştirilebilecektir.

Dönüşümün gerçekleştirilmesi ile;

- Hareket saatleri belli olan,
- Elektronik ücret toplama sistemine dâhil olmuş,
- Uydu takip sistemi ile kontrol edilebilen,
- Otobüs durakları dışında indirme-bindirme yapmayan,
- Aktarma indirimini uygulayan,
- Kurumsallaşmasını tamamlamış ve bütünlük içinde hizmet veren toplu ulaşım sistemine Tekirdağ BB kavuşmuş olacaktır.

8.3.2. Öneri Toplu Taşıma Özelleştirme Modelleri

Ülkemiz genelinde kamu yönetimleri bu önemli “kamu hizmeti”ni “özel sektöre” bırakıp yana çekilmek eğilimindedir. Kentlerin yaşadığı trafik ve ulaşım karmaşaları tam da bu noktada başlamaktadır: Kamu yönetimi, “kâr etmeyi, kârını artırmayı” hedefleyen “özel sektör”den “kamu sektörü” anlayışı içinde ne olursa olsun “hizmet” vermesini beklemektedir. Hemen hemen tüm kentlerde yaşanan ve de kamu memnuniyetsizliğinin temeli olan “halk otobüsü, midibüs, minibüs” karmaşası kamu yönetiminin bu yanlış yaklaşımından kaynaklanmaktadır. Bu koşullarda denetim boşluğundan da faydalanan “özel işletmeciler” kâr etmek, kârlarını artırmak için durak-dışı yolcu indi-bindisi yaptırma, seyahat süresini kısaltmak için güzergâh dışına çıkma gibi birçok gayri yasal yöntemi devreye sokmaktadır.

Ancak özel sektörün verdiği bu hizmet konusunda gerek bu sistemin düzenleyicisi olan kamu yönetimlerinde, gerekse bu sistemleri kullanan kamuda memnuniyetsizlik söz konusudur. Memnuniyetsizliğin kaynağı özel işletmecilerin kurallara uymaması, “kamu hizmeti vermekten ziyade bireysel çıkarları yönünde hareket etmeleri” olarak açıklanmaktadır.

Günümüzde özel işletmecilerin yaklaşımının “kamu hizmeti” yapmaktan ziyade bireysel “kazanç” kaygısına düşmeleri nedeniyle kentiçi toplu taşımada “özelleştirme” arzulanan düzen ve kaliteye ulaşamamaktadır. Öncelikle toplu taşıma hizmeti “ticari” bir emtia olarak görülmemeli ve yolculara da “müşteri” olarak bakılmamalıdır. Ancak bu yaklaşım söz konusu

kamu hizmetinin mutlaka kamu mülkiyetindeki araçlarla yapılacağı anlamına gelmemelidir. Önemli olan kamu yönetiminin bu hizmeti kaynaklarını kamu lehine verimli kullanacak şekilde "yapması" veya "yaptırması"dır. Aşağıda toplu taşımacılık sektöründe yaygın olarak uygulanan 3 farklı özelleştirme yöntemi özetlenmiştir.

Yasalar kentsel alanlarda bu hizmeti düzenleme görevini 5216 sayılı "Büyükşehir Belediyesi Kanunu" ve 5393 sayılı "Belediye Kanunu" ile yerel yönetimlerin bizzat "yapması"nı veya düzenleyicilikleri altında "yaptırılması"nı öngörmüştür.

1. İhale yolu ile toplu taşımada özelleştirme: İhale yönetiminin yasal dayanağı 4734 Sayılı Kamu İhale Kanunu'dur. Belediyelerde toplu taşıma işleri hizmet alım kapsamında değerlendirilir. Bu yüzden, gerek 5393 Sayılı Kanuna ve gerekse 4734 Sayılı Kanuna baktığımızda, belediyelerin toplu taşıma hizmeti alımlarında ihale yöntemini kullanmasında herhangi bir sınırlama görülmemektedir. Buna göre, yerel yönetimlerin talep etmiş olduğu mal ve hizmetler, bir sözleşmeyle özel mal ve hizmet üretenlere devredilir. Bu yöntemde bazı kamusal mal ve hizmetlerin sunumu bir sözleşme ile özel sektöre devredilir.

2. İmtiyaz verme yolu ile özelleştirme: Bu yöntem kamunun tekelinde olan bir hizmetin özel bir firmaya tekel olarak verilmesini ya da belirli bir coğrafi bölgede bir hizmetin yürütülmesi yetkisinin sözleşme ile özel kişi ve kuruluşlara devredilmesini ifade eder. Yerel hizmetler alanında imtiyaz yönteminin uygulanması ise daha çok evsel atık ve ticari atık toplanması ve imhası, kamu alt yapı, hava limanı işletmesi, araç çekme ve depolama, ambulans hizmeti ve acil tıbbi hizmet işleri, şehir içi ulaşım, elektrik üretimi, caddelerin aydınlatılması, içme suyu sağlanması, stadyum, parklar ve eğlence yerlerinin işletilmesi konularında kullanılmaktadır.

İmtiyaz sözleşmelerinin en belirgin özellikleri aşağıdaki gibi sıralanabilir:

- a) İmtiyaz sahibi yüklenici olan firma, işletme sermayesi ve diğer başlangıç harcamalarını üstlenmektedir.
- b) Sözleşme süresince yüklenici olan firma, tüm riski ve maliyeti kendine ait olmak üzere hizmeti yürütmektedir. Toplu taşımacılıkta risk oranı az olmaktadır.
- c) Hizmetleri karşılığında doğrudan doğruya yararlananlardan alınan ücretler yüklenicinin yatırımı olan sermaye giderlerini karşıladığı gibi kar da sağlamalıdır.

İmtiyaz sözleşmeleri uzun süreler için imzalanır. İmtiyaz sözleşmelerinin en önemli faydası, kuruluş aşamasında büyük ölçekli harcama gerektiren yatırımlar özel firmalar tarafından yapılmakta, sözleşmenin bitiminde ise mevcut tesisler ilgili belediyeye devredilmektedir. Bu

şekilde belediye, toplu taşıma gelirlerinden feragat ederek, toplu taşıma tesislerini özel şirketlere yaptırmakta ve bu şekilde önemli bir alt yapı giderinden kurtulmuş olmaktadır.

3. ***Kiraya verme yolu ile özelleştirme:*** 5393 Sayılı Belediye Kanunu'na göre kiralama yoluyla toplu taşıma hizmetlerinin özelleştirilebileceği belirtilmiştir. Bu kanunda geçen metin şu şekildedir: "toplu taşıma hizmetlerini imtiyaz veya tekel oluşturmayacak şekilde ruhsat vermek suretiyle yerine getirebileceği gibi toplu taşıma hatlarını kiraya verme veya 67. maddedeki esaslara göre hizmet satın alma yoluyla yerine getirebilir." Kiralama yöntemine göre toplu taşıma araç, gereç ve tesislerini yerel yönetimler oluşturmakta ve bunun maliyetine belediyeler katlanmaktadır. Belediyeler sadece işletim hakkını kiralama yöntemiyle özel birimlere devir etmektedirler. Ancak bu yönteme göre hizmeti yerine getirme görevi özel firmanın olmaktadır. Ülkemizdeki üç büyük şehir incelendiğinde;

İstanbul Büyükşehir Belediyesi toplu taşımacılıkla ilgili olarak çeşitli yöntemler uygulamaktadır. İstanbul'da şehir içi ulaşımda İstanbul Elektrik Tramvay ve Tünel İşletmeleri Genel Müdürlüğü, kısa ismiyle İETT örnek verilebilir. Ulaşımla ilgili gerçek bir kuruluş olan İETT 1939 yılında 3645 sayılı yasayla kurulmuştur. 2011 yılının Mayıs ayında kurulan Otobüs Anonim Şirketi, İETT'nin mevcut filosunu desteklemek amacıyla kurumuştur. İstanbul'da özelleştirme uygulamaları son dönemlerde kiralama yoluyla yapılmaktadır. İETT'nin elinde imtiyazını bulundurduğu güzergâh hatları kiraya verilmektedir. Ancak bu hatların kiraya verilme yöntemleri çeşitlilik göstermektedir. Sadece hatlar kiraya verilip, ulaşımın sağlanmasını gerektirecek tesis ve araçların tedariki özel girişimcilere bırakılarak yapılabilmektedir. Başka bir uygulama ise; otobüs ve hatların kiraya verilmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Bu uygulamada, İETT, sadece otobüs maliyetine katlanmaktadır. Otobüsle ilgili bakım, onarım, yakıt v.b. giderlerini, özel girişimciler üstlenmektedirler.

Ankara'da şehir içi ulaşımla ilgili kuruluş Ankara Büyükşehir Belediyesi Elektrik Havagazı ve Otobüs İşletmesi Müessesesi Genel Müdürlüğü'dür (EGO). EGO Genel Müdürlüğü 4325 ve 5393 sayılı yasalarla oluşmuş ve bu yasalardaki esaslara ve özel hukuk hükümlerine göre idare edilen özel bütçeli, Ankara Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı'na bağlı, tüzel kişiliği olan ve kamusal görev yapan bir Genel Müdürlüktür. Ankara'da da UKOME kararlarıyla kiralama yoluyla otobüs ve hatların işletim hakkı, özel girişimcilere verilmektedir.

Ülkemizin üçüncü en büyük nüfusuna sahip olan **İzmir'de** de İstanbul'daki özelleştirme yöntemleri kullanılmaktadır. 11.06.1957 tarih ve 9630 sayılı Resmi Gazetede yayınlanarak

yürürlüğe giren İzmir Elektrik, Su, Havagazı, Otobüs ve Troleybus Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Vazifeleri Hakkındaki Yönetmelik yayınlanarak yürürlüğe girmiş ve Genel Müdürlük halen bu yönetmelik esaslarına göre işlevini sürdürmektedir. İETT'de olduğu gibi hatların veya otobüslerin özel girişimci eliyle yapılması desteklenmektedir. Öncelikle belediye iştiraki olan şirketlere kiraya vermek istemekte ancak yüksek bedelle talep olduğu zaman hatları kiraya vermektedir.

8.3.3.Yönetim Modeli

Sorumluluk sınırlarının genişlemesi ile birlikte Tekirdağ ilinde ulaşım hizmetlerinin yönetimi planlanması noktasında da bazı yeniliklere gereksinim duyulabilir. Bu bağlamda birçok ilde hayata geçirilen Anonim Şirket kurulması yolu ile hizmetlerin yürütülmesi, yürüttürülmesi, denetlenmesi ve düzenlenmesi düşünülebilir. Kurulacak bir şirkete (Tekpark, Ulaşım A.Ş) v.b) belediyenin tüm yetki ve sorumlulukları devredilerek mevcut özel işletmeciler, bugün olduğu gibi gelecekte de bu hizmeti tek başlarına yürütecekler ise kullanıcıların ekonomik ve kaliteli hizmet taleplerini karşılamak zorundadırlar. Bu taleplerin karşılanabilmesi için;

- Yeni bir kurumsal yapılanma,
- Personel politikası,
- Toplu taşım araçlarının niteliğinin değiştirilmesi (Konfor ve güvenlik)
- Toplu taşım hizmetlerinin kamusal vasfının genişletmesi,
- Sistem verimliliğinin yükseltilmesi,
- Hizmetlerin entegrasyonu,
- Elektronik ücret toplama sistemi,
- Gelir-gider havuzları konularının çözüme kavuşturulması gerekmektedir.

8.3.4.Kiralık Hatlar

Toplu taşımacılığın Belediye şirketi üzerinden işletilmesi ve işlettirilmesi esasına dayanan sistem içinde mevcut durumda kiralık olarak çalışan hatlar için öncelikle ihale yöntemi uygulanarak revize edilen toplu ulaşım yönetmeliği ve günümüz gereklerine uygun taşıtlar ile taşımacılık yaptırılması alternatifi uygulanmalıdır. Bu hatlarda özel sektör tarafından işletmeye yönelik talep olmaması durumunda taşıt ve şoför kiralama yöntemi ile taşımacılık faaliyetleri Belediye Şirketi tarafından yerine getirilmelidir.

8.3.5. Planlama

İlçe merkezlerinde eski köy hatlarının güzergah revizyonlarını yaparak sisteme dahil edilmesini orta vadede sağlamak;

İlçe merkezlerini, ilçe merkezli dönüşümler ve havuz v.b sistem oluşturacak şekilde organize etmek,

Merkez ilçelere bağlı yeni mahalle (eski köy hatları) hatlarının tamamı sisteme entegre edilerek Tekirdağ Şehir Kartının tüm taşımacılık yapısında kullanımını sağlamak,

Minibüs taşımacılığı için bu raporda ve proje kapsamında açıklandığı şekilde dönüşüm yapılarak daha yüksek kapasiteli taşıtlar ile toplu taşıma yapmak,

Merkez dışı mahallelere ait hatlarda Belediye şirketi eli ile düzenli ve diğer mahallelere sunulan standartlardaki taşıtlar ile taşımacılık yapmak,

Merkez dışı ile merkez hatlar arasında aktarma ve tam entegrasyon yapısını kurmak,

Her ilçede toplu taşıma ana durak, toplanma ve dağılma merkezleri, belirleyerek sistem içinde düzeni sağlamak.

İlçe merkezlerinde çalışan hatların birleşmesi sağlanarak vatandaşın birbiri ile yarışan ve çatışan değil, düzenli ve denetimli çalışan bir toplu ulaşım sisteminden güven içinde istifade etmesini sağlamak, ve

Büyükşehir öncesi D4 yetki belgesi ile gerçekleştirilmiş taşımacılığın kentiçi taşımacılığa dönüşümünü “İl İçi Yolcu Taşıma Belgesi”ne dönüştürerek gerçekleştirmek olarak planlama yapılması önerilmiştir.

8.3.6. Ödeme Sistemi

Tüm il sınırında geçerli olacak Tekirdağ Şehir Kartını oluşturarak kullanımını yaygınlaştırmak ve toplu ulaşımda tek kart sistemine geçmek,

Sistemin elektronik denetimi için izleme merkezi kurmak,

Sistem içinde çalışan tüm işletmecilerin elektronik ücret toplama sistemi içinde çalışması hem kamunun vergi gelirlerinin sağlıklı toplanmasında hem de işletme içinde elden para ödenmesi sebebi ile oluşan kaçakların önlenmesinde çok önemli bir katkısı olacaktır. Bu sayede yolcu ve şoför-biletçi arasındaki münakaşalar asgariye inecek, otobüslere biniş sürecinde para ödeme veya bilet atmadan kaynaklanan gecikmeler ve buna bağlı olarak uzun durak beklemeleri kısalacaktır. Yine aynı sistem üzerinden otobüslerin ve yolcu binişlerinin anlık kontrol edilebilme imkanı olması toplu ulaşım planlamasındaki eksiklerin, talepteki değişimlerin ve kent içindeki trafik koşullarının takip edilmesini de sağlayacaktır.

8.3.7. Organizasyon

Toplu ulaşım sistemini öncelikle ilçe merkezleri ve nüfusun yoğun, toplu taşıma talebinin yüksek olduğu ilçelerinde Belediye Şirketi ile organize etmek,

“T.C. Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı Toplu Taşıma" bölümünü bu çalışmada önerilen planlama yaklaşımları doğrultusunda revize etmek.Ulaşım Daire Başkanlığı Toplu Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü içinde Toplu Ulaşım Denetleme Birimi oluşturularak tüm toplu taşımacılık için uzman ekip oluşturarak kurulacak olan Bütünleşik Yaklaşım ile kent çağdaş bir toplu taşıma sistemine kavuşabilir. Servis, taksi taşımacılığının rehabilitasyonu sağlanmalı, kontrol ve denetim sistemini yaygınlaştırma konularını esas alacak şekilde hazırlanmalıdır.

Ulaştırma Şurası (2013) sonuç raporunda, “Kentiçi ulaşım planlarının, imar planları ile entegrasyonunun sağlanması, Toplu taşıma hizmeti geliştirilerek raylı sistemlerin yaygınlaştırılması ve yerlilik payının artırılması, Kentlerde Akıllı Ulaşım Sistemlerinin yaygınlaştırılması ve Ulusal Akıllı Ulaşım Sistemiyle entegrasyonunun sağlanması, Ulusal “hareketlilik veri tabanı” oluşturulması ve güncellenmesinin sağlanması, Farklı şehirlerarasında ulaşımda teknik ve fiili işbirliği ve eşgüdümün sağlanması, ulusal ölçekte “beraber hareket eden” şehirlerin oluşması, Yayalaştırılmış bölgelerin ve bisiklet ulaşımının yaygınlaştırılması, Kentiçi ulaşımda temiz yakıt ve enerji verimliliği yüksek taşıt teknolojilerinin yaygınlaştırılması, Ulaşım türlerinin erişilebilirlik standartlarının iyileştirilmesi, Şehir içinde farklı ulaşım modları arasında güzergah, altyapı, ücret ödeme sistemleri ve zaman çizelgesi açısından entegrasyonun sağlanması ve otopark yönetim sisteminin kurulması, tüm kentlerimizde; ulaşım türlerinin entegre edilmesi için demiryolu, havalimanı, limanlar ve otobüs terminallerinin etkin bir biçimde planlanması ve kent içi lojistik konusunun

ulaştırma planlarının bir parçası olması" hedeflenmiştir. Ayrıca, 10. Kalkınma planının (2013), kentsel altyapı bölümdeki "politikalar" kısmında bulunan hedefler şu şekilde sıralanmıştır. Bunlar;

1. Kentiçi ulaşımda kurumlar arası koordinasyon geliştirilecek, daha etkin planlama ve yönetim sağlanacak, kentiçi ulaşım altyapısının diğer altyapılarla entegrasyonunun güçlendirilmesi;
2. Yaya ve bisiklet gibi alternatif ulaşım türlerine yönelik yatırım ve uygulamaların güçlendirilmesi;
3. Kentiçi toplu taşımada, trafik yoğunluğu ve yolculuk talebindeki gelişmeler dikkate alınarak öncelikle otobüs, metrobüs ve benzeri sitemler tercih edilecek; bunların yetersiz kaldığı güzergahlarda raylı sistem alternatiflerinin değerlendirileceği;
4. Raylı sistemlerin, işletmeye açılması beklenen yıl için doruk saat tek yön yolculuk talebinin; tramvay sistemleri için asgari 7000 yolcu/saat, hafif raylı sistemler için asgari 10000 yolcu/saat, metro sistemleri için 15000 yolcu/sa düzeyinde gerçekleşeceği öngörülen koridorlarda planlanmasının aranacağı;
5. Büyükşehir belediyelerinin mevcut ve planlanan kentiçi raylı sistem projeleri; şehir merkezlerinden geçen demiryolu ana hattına, kentiçi lojistik merkezlerine, şehirlerarası otobüs terminallerine, havalimanlarına ve diğer ulaşım türlerine entegre olabilecek şekilde planlanacağı;
6. Kentiçi ulaşımda trafik yönetimi ve toplu taşıma hizmetlerinde bilgi teknolojileri ve akıllı ulaşım sistemlerinden etkin bir şekilde faydalanılacağı;
7. Kentsel altyapı sistemlerinin oluşturulması ve hizmetlerinin sunumunda vatandaş memnuniyetini, kalite ve verimliliği artırma amacıyla bilgi ve iletişim teknolojilerinin kullanımına önem verileceğine dair politikalar hedeflenmiştir.

Yukarıda sayılan hedefler doğrultusunda, kentiçi ulaşımda toplu taşım yönetiminin elde edilen bilimsel veriler ve analizler (Rapor, 1,2,3ve Sonuç raporu) yardımıyla yeniden yapılandırılması, kart sistemlerinin kullanılması, hat ve güzergah yapılarının düzenlenerek hukuki sorunların en aza indirilerek, etkin, verimli, çağdaş, konforlu ve sürdürülebilir bir kentiçi ulaşım sistemi kurgulanmalıdır.

Sonuç olarak Tekirdağ BB'nin sorumluluğunda yapılacak olan Çağdaş bir toplu taşıma sistemine dönüş ve dönüşüm için; toplu taşıma planlamasının ve uygulamasının her aşamasında nihai kullanıcı olan halkın bilgilendirilerek katılımcılık ilkesinin gözetilmesi

gerekmektedir. Planlama senaryoları ve toplu taşıma sisteminde gerçekleşecek değişimlerin toplantılar, seminerler, brifingler, afişler, medya, internet, broşür ve kanaat önderleri vasıtası ile halka aktarılması gerekmektedir. Sistemin kullanıcısı olan halkın sisteme dair değişiklikler uygulamaya konulmadan önce, değişikliğin niteliği ve zamanını bilmesi özellikle güzergah, ücret ve tarife değişiklikleri açısından yüksek önem taşımaktadır. Aynı zamanda her türlü plan kararının detaylandırılması aşamasında kanaat önderleri, toplu taşıma sistemi kullanıcıları ve dahi sistem çalışanları ile ortak çalıştaylar düzenlenerek katılımcı bir anlayışla sorunların değerlendirilmesi bir zorunluluk olarak görülmelidir.

KAYNAKLAR

- Trakya Kalkınma Ajansı, 2015. www.trakyaka.org
- Tekirdağ Ulaşım Ana Planı Çalışmaları ara raporları ve final raporu, 2012, 2013.
- Tekirdağ Turizm Ana Planı, 2013. Trakya Kalkınma Ajansı
- Coğrafya Dünyası, 2015. www.cografya.gen.tr
- Diyadinnet, 2015. www.diyadinnet.com
- 59 Tekirdağ, 2015. http://tekirdagprovinence.blogspot.com.tr
- İllerin ve Bölgelerin Sosyo-ekonomik Gelişmişlik Sıralaması, 2003. Devlet Planlama Teşkilatı.
- 1/25.000 Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planı Açıklama Raporu, 2011.
- 1/25.000 Tekirdağ İl Çevre Düzeni Planı Analitik Raporu, 2011.
- TÜİK, 2008, 2010, 2011, 2013, 2015.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2011.
- Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi, 2015.
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM), 2015.
- Tekirdağ 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2014.
- Çorlu 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2014.
- Çerkezköy 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planı Açıklama Raporu, 2007.
- Trakyanet, 2015. www.trakyanet.com
- Süleymanpaşa Belediyesi, 2015. www.suleymanpasa.bel.tr
- Ulaştırma Şurası (2013). Şura sonuç Bildirgesi, 11th Tranportation Maritime Affairs and Communication Forum, İstanbul.
- Kalkınma Planı (2013). "Onuncu Kalkınma Planı (2014-2018). T.C. Başbakanlık Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü, Ankara.