

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

**RAPOR-2**

**MEVCUT SORUNLARIN BELİRLENMESİ**



**YÜKSEL PROJE** - *ulaşım*

Yüksel Proje - Ulaşım-Art Ortaklığı

**Mart 2005**

# İÇİNDEKİLER

<b>1. GİRİŞ VE YÖNTEM .....</b>	<b>1</b>
<b>2. SORUNLAR VE OLANAKLAR .....</b>	<b>3</b>
2.1. Kentsel Özellikler .....	3
2.1.1. Sanayi .....	3
2.1.2. Kentsel Yoğunluklar .....	4
2.1.3. Geleneksel Dokudaki Merkez .....	5
2.1.4. Bölgesel ve Kırsal İlişkiler .....	5
2.2. Kentler Arası ve Çevre Yerleşmelerle Ulaşım .....	6
2.3. Karayolu Şebekesi ve Altyapı Özellikleri .....	8
2.4. Trafiğin Özellikleri, İşletme ve Denetim .....	10
2.5. Kentiçi Ulaşım Türleri.....	13
2.5.1. Yayalar .....	13
2.5.2. Bisikletliler .....	23
2.5.3. Otomobil ve Otoparklar .....	25
2.5.4. Toplu Ulaşım .....	30
2.5.5. Servis Araçları .....	32
2.5.6. Taksiler.....	35
2.5.7. Kentiçi Yük Taşımaları .....	38
2.6. İdari ve Kurumsal Yapılanma .....	38
<b>3. ÇORLU'DA KISA DÖNEM ULAŞIM VE TRAFİK DÜZENLEMESİNİN AMAÇLARI, POLİTİKALARI VE STRATEJİLERİ .....</b>	<b>39</b>
3.1. Amaçlar.....	39
3.2. Stratejiler.....	41
3.2.1. Kurumsal ve İdari Yapının Geliştirilmesine Yönelik Stratejiler .....	41
3.2.2. Trafik ve Dolaşım Sistemi .....	41
3.2.3. Otoparklar .....	43
3.2.4. Yaya Ulaşımı .....	44
3.2.5. Toplulaşım .....	45
3.2.6. Fiyatlandırma Sistemi .....	46
<b>4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ .....</b>	<b>46</b>

## ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil-1.1	Çalışmanın Yöntemi ve Aşamaları.....	2
Şekil-2.1	Çorlu Merkez İlçe ve Çevre Yerleşmelerin Ulaşım Bağlantıları .....	6
Şekil-2.2	Çorlu'nun Dış Ulaşım Bağlantıları .....	7
Şekil-2.3	Çorlu Yol Şebekesinin Genel Özellikleri .....	9

## FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Foto-2.1	Borsa Meydanında Çevre Yerleşmelerin Otobüsleri.....	9
Foto-2.2	Yetersiz Bakım Sonucu Anlaşılamayan İşaretler .....	12
Foto-2.3	Standart Dışı İşaretler .....	12
Foto-2.4	Belediye Önündeki Yaya Mekanı .....	15
Foto-2.5	Belediye Yanındaki Yaya Yolunda Drenaj Sorunları .....	15
Foto-2.6	Kent Merkezinde Kaldırımları Yetersiz Yollar .....	16
Foto-2.7	Kent Merkezinde Kaldırımı Yetersiz Yollar .....	17
Foto-2.8	Kent Merkezinde Kaldırımı Yetersiz Yollar .....	17
Foto-2.9	Kent Merkezinde Kaldırımları Yetersiz Yollar .....	18
Foto-2.10	Çöp Kutuları İle Kaldırımların İşgali .....	18
Foto-2.11	Kaldırımları İşgal Eden Ticarethaneler .....	19
Foto-2.12	Kaldırımları İşgal Eden Ticarethaneler .....	19
Foto-2.13	Ticarethanelerin Kaldırımlara ve Yola Taşması .....	20
Foto-2.14	Ticarethanelerin Kaldırımların İşgali .....	20
Foto-2.15	Kaldırım Park Eden Araçlar .....	21
Foto-2.16	Planlı Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar .....	21
Foto-2.17	Geleneksel Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar .....	22
Foto-2.18	Geleneksel Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar .....	22
Foto-2.19	Bisiklet Altyapısı Olmayan Yollar .....	24
Foto-2.20	Bisiklet Kullanımına Uygun Olmayan Yollar ve Trafik.....	24
Foto-2.21	Merkezde Üçüncü Sıra Park .....	28
Foto-2.22	Merkezde Kural Dışı Park .....	28
Foto-2.23	Merkezde Yolların Otoparka Dönüşmesi .....	29
Foto-2.24	Ticari Alanlarda Yolboyu Otoparkın Önlenmesi İçin Önlemler .....	29
Foto-2.25	Kent Merkezinde Minibüs ve Otobüsler .....	31
Foto-2.26	Zirve Saatlerde Aşırı Dolulukta Yolcu Taşıyan Toplutaşım Araçları .....	31
Foto-2.27	Fabrika Servislerini Bekleyen İşçiler .....	34
Foto-2.28	Atatürk Bulvarında Yolcu Alan Fabrika Servisleri .....	34
Foto-2.29	Toplu Şekilde Depolanan Fabrika Servis Araçları .....	36
Foto-2.30	Konut Alanlarında Depolanan Fabrika Servis Araçları .....	36
Foto-2.31	Merkezdeki Yetersiz Yollarda Taksi Durağı .....	37
Foto-2.32	Yaya Yolunda Taksi Durağı .....	37

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

## RAPOR-2 MEVCUT SORUNLARIN BELİRLENMESİ

### 1. GİRİŞ VE YÖNTEM

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

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

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

Yöntemi ve aşamaları **Şekil-1.1**'de görülen çalışma beş ayrı raporda toplanacaktır.

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

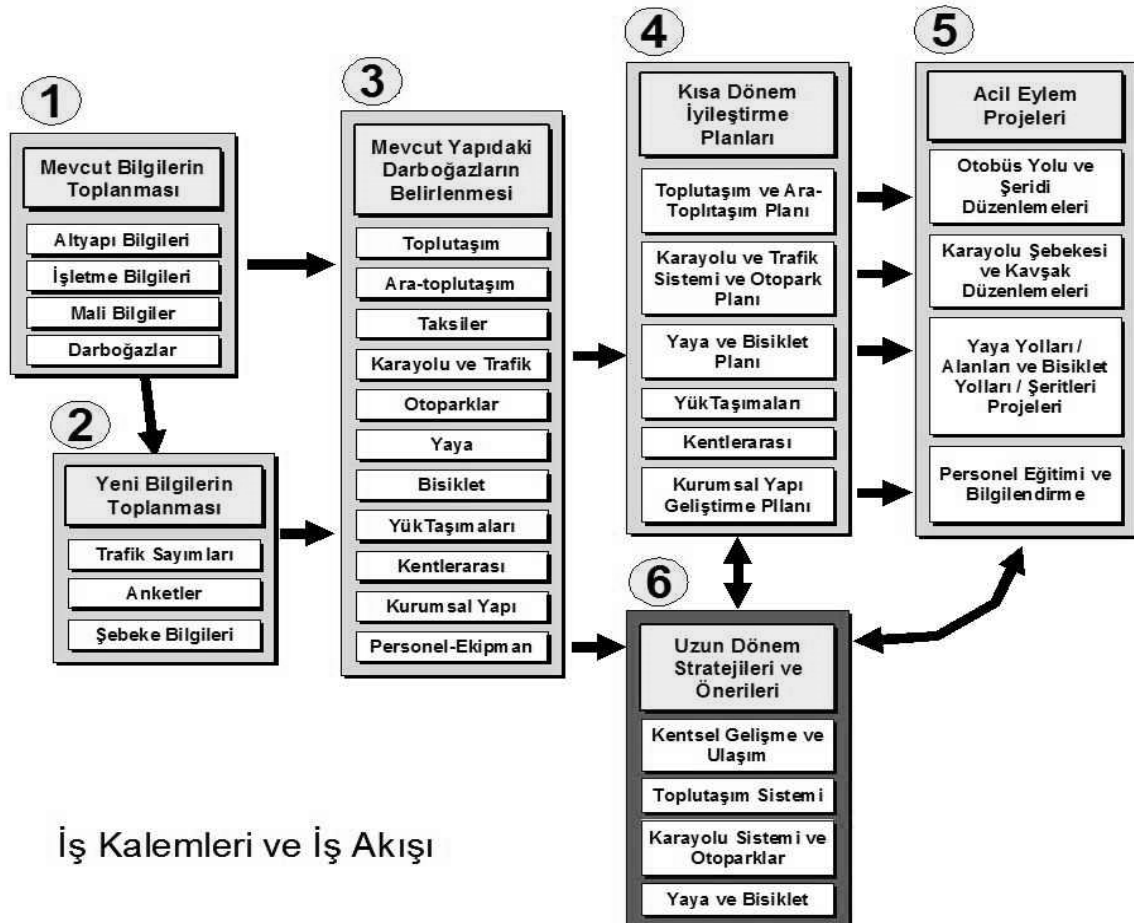
**Rapor-2; bu rapor,** Rapor-1 kapsamında verilen bilgilere dayanarak kent ulaşım sisteminde mevcut ve kısa dönemde oluşması beklenen sorunları, yetersizlikleri ve darboğazları belirtmekte, ulaşım sisteminin ve kentiçi ulaşım türlerinin kapsamlı bir performans analizini yapmaktadır. Ortaya konulan sorunlar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

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

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

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

**Şekil-1.1 Çalışmanın Yöntemi ve Aşamaları**



## 2. SORUNLAR VE OLANAKLAR

Toplanan mevcut ve yeni bilgilerle yerinde yapılan incelemeler ışığında Çorlu ilçesi ve yakın çevresinin ulaşım sisteminde yaşanan sorunlar ve yetersizlikler incelenerek bu raporda ayrıntılı olarak tanımlanmıştır. Raporda sadece ulaşım ve trafik sistemindeki mevcut aksaklıklar ve darboğazlar değil, aynı zamanda bugünkü ve gelecekteki kentsel yapı ve ulaşım sisteminde geliştirilebilecek olanaklar da ortaya konmuştur.

### 2.1. Kentsel Özellikler

Bu bölümde Çorlu'nun bazı kentsel yerleşim özelliklerinin ulaşım sistemine olumlu ve olumsuz etkileri değerlendirilmektedir. Kent yapısının bazı özgün karakteristikleri ulaşım sistemi üzerinde etkin ve kaçınılmaz sonuçlar oluşturmaktadır.

#### 2.1.1. Sanayi

Çorlu, sanayi kuruluşlarının yoğun olarak bulunduğu bir yerleşimdir. Özellikle ulaşım olanakları ile bir yandan İstanbul'a yakınlığı, diğer yandan da Avrupa'ya çıkış yolları üzerinde bulunması sanayi kuruluşlarının yer seçiminde etkili olmuştur. Sanayi kuruluşları Çorlu'nun dışarıyla bağlantısını sağlayan Tekirdağ-Çerkezköy-Türkgücü-Edirne-İstanbul ulaşım aksları boyunca yer seçmişlerdir. Sanayi kuruluşlarının yer seçiminde etkili olan kolay ulaşımın yanı sıra, kalifiye iş gücü, zengin yeraltı suları, arazinin engebesiz olması önemli rol oynamıştır.

**Yolculukların Mekanda Dağılımı:** Kentin dört yöndeki ulaşım aksları üzerinde yoğunlaşan sanayi kuruluşları önemli birer yolculuk çekim bölgeleridir. Diğer kentlerde yolculuklar sabahları çevredeki konutlardan kent merkezine, akşamları ise merkezden çevredeki konutlara yönelirken Çorlu'da sanayi kuruluşlarının kent dışında yer almış olması bu yolculuk düzeninde önemli bir farklılık getirmiştir. Çorlu'da konut alanlarından merkeze yönelen yolculuklardan daha büyük düzeydeki çalışma yolculukları çevredeki konutlardan kentin dışındaki sanayi alanlarına yönelmekte ve kent merkezi üzerindeki baskılar azalmaktadır. Çorlu'da çevredeki konut alanlarından başlayıp kentin dışında yer seçen sanayi alanlarına yönelen u yolculuklar sayesinde yolculukların mekanda yayılması sağlanmakta, merkezdeki sınırlı yol altyapısı üzerindeki yoğunluklar azalarak merkezdeki sınırlı yol şebekesi daha verimli kullanılmaktadır.

Ancak kent dışındaki sanayi alanlarına yönelen yolculukları karşılayan fabrika servislerinin kent ulaşım sistemi ile bütünleşmeye çalıştığı koridorda oluşan yüksek trafik hacimleri belirli saatlerde kısa süreli yoğunluklar yaratmaktadır.

**Yolculukların Zamanda Dağılımı:** Kent merkezine yönelen çalışma yolculuklarında sabahları merkeze ve akşamları çevreye doğru oluşan yoğunlaşmasına karşılık sanayi yolculukları, fabrikaların iki ya da üç vardiya çalışmalarından dolayı iki zirvenin dışında yeni ve daha küçük zirveler yaratmakta, bu zirveler merkeze yönelen yolculuk zirveleri ile çakışmadığı için zirve saatlerde genel bir yayılma ve dengelenme oluşmaktadır. Böylece sanayi yolculuklarında üç, merkeze yönelen yolculuklarda iki zirve oluşmakta ve bu zirveler farklı saatlerde oluşmaktadır. Yolculuk zirvelerindeki bu dağılım kent ulaşım altyapısı ve araçları üzerinde bir rahatlama yaratmakta, altyapı ve kaynaklar daha yoğun baskılarla karşı karşıya kalmamaktadır.

**Yolculukların Yön Dağılımı:** Sanayide çalışanların çevreden kent dışına yönelen yolculukları sayesinde yollardaki yön dağılımı da daha dengeli bir dağılım göstermekte ve merkeze ve çevreye gidenlerin yolculukları üst üste binmemektedir.

**Ulaşım Hizmetlerinin Özel Kesim Tarafından Karşılanması:** Sanayi kuruluşlarının vardiyalı çalışması sebebiyle yolculukların normal çalışma saatleri dışında da yapılması, sanayi yolculuklarının kentten uzak alanlarda son bulması, her sanayi kuruluşunun çalışanlarının özgün işe başlama ve bitiş saatleri ile yolculuk başlangıç ve bitiş alanlarının farklılaşması sonucunu getirmiş ve bu kuruluşlar kendi ulaşım hizmetlerini kendilerinin sağlaması çözümünü getirmiştir. Sanayi kuruluşları vardiya saatlerine ve kendi çalışanlarının konutlarına ve kendi yerlerine göre ya kendi sahip oldukları araçlarla, ya da ulaşım hizmetini özel taşıma şirketlerinden satın alma yoluna giderek personel taşıma hizmetlerini gerçekleştirmektedir.

Kamu toplu taşıma hizmetleri ile yükümlü bulunan Çorlu Belediyesi, özel kesim tarafından üstlenilen fabrika servis taşımacılığı sayesinde normal çalışma saatleri dışına da yayılan (ve bu nedenle yüksek maliyetler yaratan) ve kentten uzak noktalara kadar giden (yüksek taşıma bedelleri ortaya çıkaran) sanayi kuruluşlarının çalışma yolculuklarına hizmet vermekten kurtulmuştur.

### **2.1.2. Kentsel Yoğunluklar**

Çorlu genelde orta yoğunluklu yerleşim alanlarına sahip olmasına karşılık kent merkezi ve kentin güneyindeki “planlı” konut alanlarında yoğunluklar ortalamanın üzerine çıkmaktadır. Yüksek yoğunluklu bir yerleşim yapısının ulaşım getirdiği bir dizi olumlu sonuç bulunmaktadır. Yüksek yoğunluklu alanlar toplu taşımacılığa daha uygun düzeylerde yolculuk hacimleri üretmekte, yoğunluk nedeniyle fazla yayılmayan kentsel alanda yaya ve bisiklet yolculukları artmakta, motorlu taşıtlarla yapılan yolculuklar ve otomobil sahipliği azalmakta, bunlar da yol yüzeyi ve otopark ihtiyacındaki artışları azaltmaktadır. Toplu taşımacılığa ve araçsız yolculuklara (yaya ve bisiklete) daha elverişli olan bu yapıda motorlu taşıtlara ve özel otomobile yönelik kısıtlamalar daha kolay ve etkin bir şekilde uygulamaya konabilmektedir.

Ancak genelde ulaşım için olumlu koşullar yaratan yüksek yoğunluklar Çorlu'da plansız bir gelişme sonucunda ulaşım sistemine rahatlama getirmemiş, tersine olumsuz sonuçlar yaratmıştır. Örneğin merkezde ve çevrede yaya kaldırımlarından, yaya yollarından ve yaya bölgelerinden oluşan kesintisiz bir yaya şebekesi yaratılmadı için yol yüzeyi taşıtlar ve yayalar tarafından tehlikeli bir şekilde ortak olarak kullanılmakta, yerleşim alanında yoğunluklar artırılırken bu yoğunluğun gerektirdiği yeterli geometrik özellikleri sağlayan bir yol şebekesi ve otoparklar oluşturulmamıştır. Bu tür plansız yoğunlaşma sonunda yoğun yerleşim olmanın avantajları kullanılamamış ve artan yoğunluklar sorunları daha da büyütülmüştür.

### **2.1.3. Geleneksel Dokudaki Merkez**

Çorlu'da kent merkezi, kenti doğu-batı yönünde kat eden Atatürk Bulvarı'nın kuzeyindeki geleneksel yerleşim dokusu üzerine kurulmuştur. Geleneksel yerleşim alanındaki yol şebekesinin büyük bölümü motorlu taşıtlar öncesinde belirlendiği için yetersiz yol genişlikleri ve geometrisiyle bugünkü ihtiyaçlara cevap verememektedir. Bu yol dokusu üzerindeki yapı parsellerine verilen kat artışları ve konutların işyerlerine dönüşümü sonucunda kaldırımı olmayan, yol kademelenmesi bulunmayan, yol genişlikleri ve kavşak düzenlemeleri motorlu taşıt hareketlerine yetersiz kalan bir yol şebekesine sahip alanlar üzerinde yeni merkezin büyük bölümü ve geleneksel merkezin tamamı yer almaktadır.

Otomobil yolculuklarının varışları bu alanlarda yoğunlaşmakta, yetersiz yol dışı otopark ve denetimsiz yol boyu otopark uygulamaları sonucunda zaten yetersiz olan yol dokusunun sınırlı kapasitesi park eden otomobiller tarafından doldurulmaktadır.

### **2.1.4. Bölgesel ve Kırsal İlişkiler**

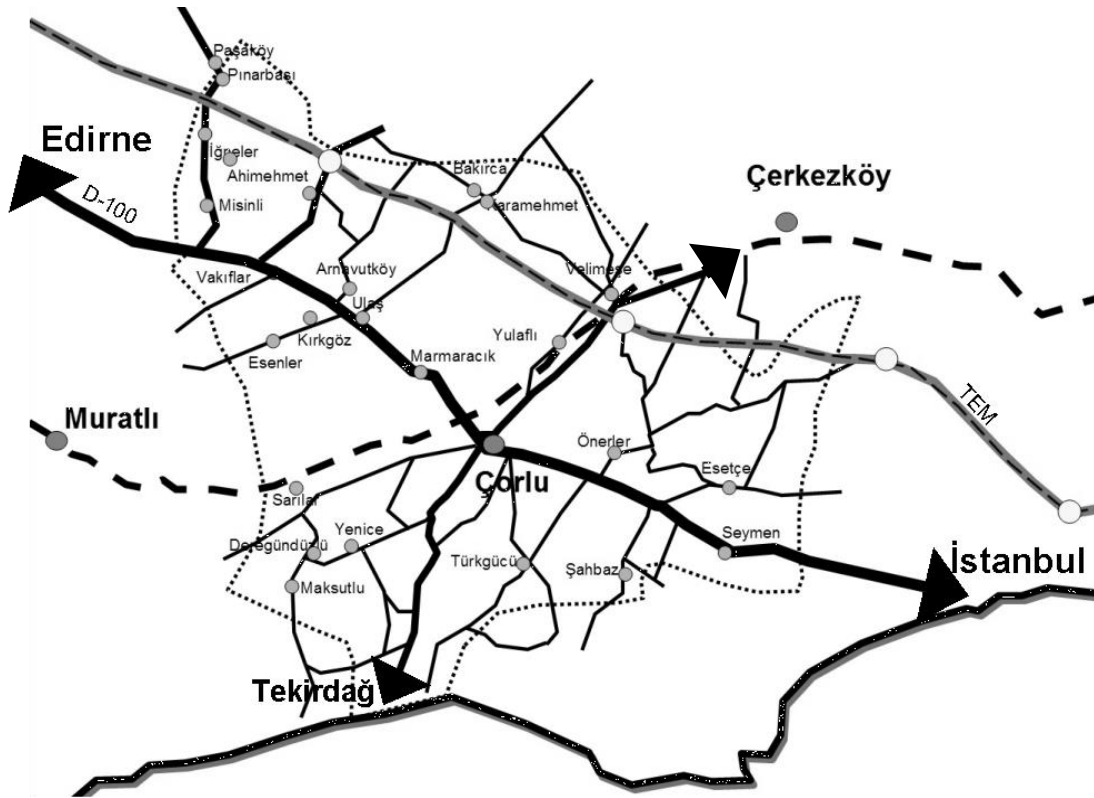
Çorlu'nun kentsel yapısı ve ekonomik faaliyetleri sonucunda yoğun bölgesel ve kırsal ilişkiler oluşmaktadır. Doğru-batı yönünde D-100 ve TEM otoyolu ile kuzey-güney yönünde Çerkezköy-Tekirdağ yollarının kesişme noktasında kurulmuş bulunan Çorlu bir yandan çevresindeki sanayi kuruluşlarına hizmet eden bir merkez, diğer yandan da bu kuruluşlarla İstanbul arasında bir iletişim odağı durumundadır. Sanayi kuruluşları işgücünü sadece Çorlu ve Çerkezköy'deki konut alanlarından değil, çevredeki köylerden de çekmektedir. Bu sebeple çevredeki tüm kırsal yerleşmeler aynı zamanda sanayi kuruluşlarının işgücü deposudur. Çorlu da bir yandan güçlü sanayi faaliyetlerinin yanı sıra çevresindeki kırsal yerleşmelerdeki tarımsal faaliyetlere de destek veren bir yerleşim yeri olarak yoğun yolculukların merkez noktasıdır. Tüm bu özelliklerinden dolayı Çorlu kent merkezi günlük çalışma yolculukları dışında çevresindeki yerleşimlerden kaynaklanan yoğun iş ve ticaret yolculuklarına da hedef olmaktadır.



## 2.2. Kentler Arası ve Çevre Yerleşmelerle Ulaşım

Çorlu, İstanbul'un Avrupa ile bağlantısını sağlayan D-100 ve TEM otoyolları ile Çerkezköy-Tekirdağ aksının kesişme noktasında yer almaktadır. TEM otoyolu, Çerkezköy ve Çorlu'nun ortasından her iki yerleşime de hizmet veren iki kavşakla bağlanmıştır. Trakya'nın ikinci önemli bağlantısı olan D-100 Karayolu Çorlu'nun içinden geçmektedir. Doğu-batı yönündeki bu iki koridorun yanı sıra kuzey-güney doğrultusundaki Çerkezköy-Tekirdağ bağlantısı da Çorlu'da D-100 karayolunu keserek kentin içinden geçmektedir (**Şekil-2.1**).

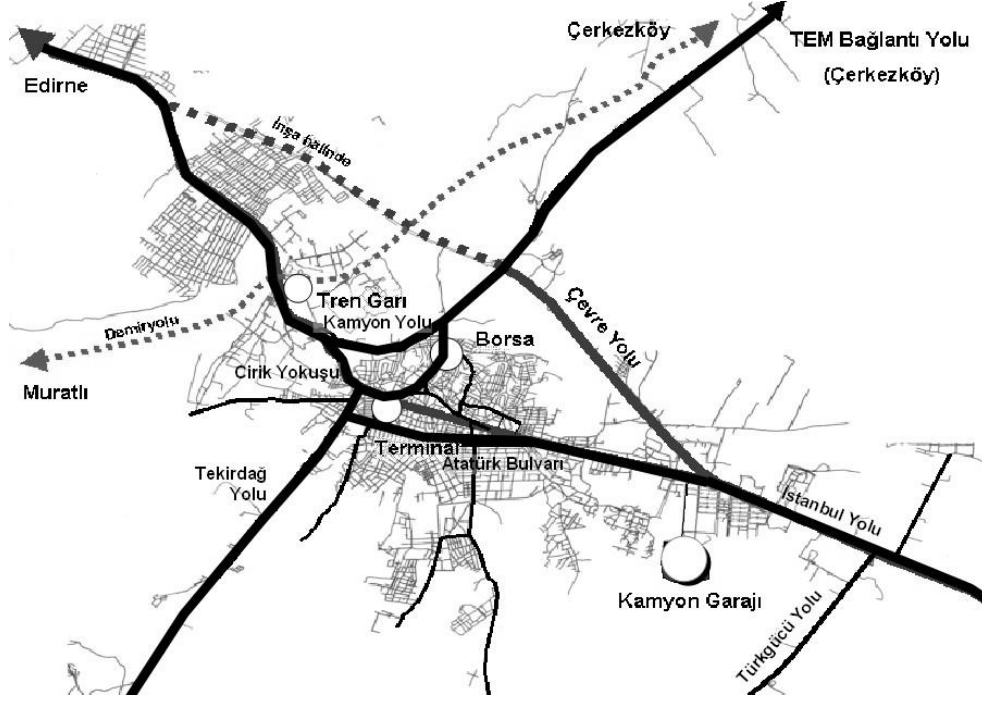
**Şekil-2.1 Çorlu Merkez İlçe ve Çevre Yerleşmelerin Ulaşım Bağlantıları**



TEM Otoyolunun açılışından sonra Çorlu yerleşim alanı üzerindeki transit trafik baskıları büyük ölçüde azalmıştır. Ancak bölgesel yük ve yolcu taşıma araçları hala kentin ana koridorlarını kullanma durumundadır (**Şekil-2.2**). Atatürk Bulvarı yolcu ve yük taşıtlarının kullandığı kentin en önemli koridoru durumundadır. Kısa bir süre içinde hizmete girecek kuzey çevre yolu ile doğu-batı yöndeki taşımalarından kaynaklanan bu baskılar daha da azalacaktır. Ancak kuzey-güney doğrultusundaki taşımalar için tam bir alternatif oluşturulmadığı için bu trafik hareketleri Kamyon Yolu olarak tanımlanan yeni Ahmet Taner Kışlalı Caddesi-Cirik Yokuşu-Tekirdağ Yolu koridorunu kullanarak kentin içine girmeye devam edecektir. Büyük araçların Çiçek Caddesini kullanmaları konusunda getirilen yeni kısıtlamalara rağmen, bu tanıma girmeyen kamyonet, midibüs ve minibüs-

ler kent içinden geçen Çiçek Caddesi-Borsa Meydanı-Omutrak Caddesi-Otogar- Tekirdağ Caddesi koridorunu kullanmaya devam edecektir.

**Şekil-2.2 Çorlu'nun Dış Ulaşım Bağlantıları**



Çorlu kent merkezi ile çevresi arasındaki yolcu taşımaları iki farklı nitelikte ortaya çıkmaktadır. Bir yandan uzun mesafeli şehirlerarası yolcu taşımacılığı, diğer yandan da yakın çevredeki yerleşmelerle (çevre ilçeler ve köyler) kent merkezi arasındaki taşımalar kentin dışarı ile ilişkisini sağlamaktadır.

**Otogar :** Çorlu şehirlerarası otobüs terminali kent merkezinin batı ucunda Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Tekirdağ Caddelerinin kesiştiği kavşağın güney tarafında yer almaktadır. Yaklaşık 20 hektarlık bir alan kaplayan Otogar hem şehirlerarası otobüslere hem de bazı çevre yerleşmelerin yolcu taşıma hizmetlerine cevap vermektedir. Köy minibüsleri dahil Otogar'a günde yaklaşık 100 aracın giriş çıkış yapması ile kontrolsüz bir kavşak olan Otogar Kavşağına katılımlarda sorunlar yaşanmaktadır. İleride yolculuk talebinin artması ile daha büyük sorunlar oluşacaktır.

Otogar içinde şehirlerarası otobüslerin bilet satış ofislerinin bulunduğu tek katlı iki binanın dışında peronlar ve yolcular için yeterli bekleme yerleri bulunmamaktadır. Otogar kentin büyümesi ile kent içinde kalmış, şehirlerarası otobüsler ve çevre yerleşim minibüsleri Otogar'a ulaşmak için kentiçi yol şebekesi kullanmaya devam etmiştir.

Otogara İstanbul yönünden gelen araçlar kentin en önemli koridoru olan Atatürk Bulvarını kullanmaktadır, yasaklanmış olmasına karşılık şehirlerarası otobüsler Atatürk Bulvarı

üzerindeki bürolarından yolcu alıp-indirmekte, kent içinde dağıtım yapan yolcu servisleri de belirli saatlerde Otogar'a değil, bu noktalara yolcularını getirmekte ve buradan alarak kent içinde dağıtmaktadır. Atatürk Bulvarı ile Otogar bağlantısını sağlayan yollar sürekliliği olmayan ve geometrik standartlara yetersiz ara yol niteliğinde bağlantılardır.

İlçe Trafik Komisyonu kararı ile yasaklanmasına rağmen köy minibüsleri kent içinden yolcu almaktadır. Köy minibüslerinde genellikle Çorlu içi yolculardan 500 bin TL düzeyinde bedel alındığı için yolcular köy minibüslerini tercih etmekte, bu da kentiçi minibüslerle köy minibüsleri arasında sorunlar yaşanmasına neden olmaktadır.

Köy minibüslerinin yasal terminal alanı Otogar olmasına rağmen işleticilerin bir bölümünün terminal dışı alanlardan, kural dışı yolcu toplama ve kalkış yapmaları mevcut sorunları daha da artırmakta, denetim ve planlı işletmecilik zorlaşmaktadır. Kent içinde her noktadan yolcu indirme-bindirme yapımları kentiçi trafiği olumsuz etkilemektedir.

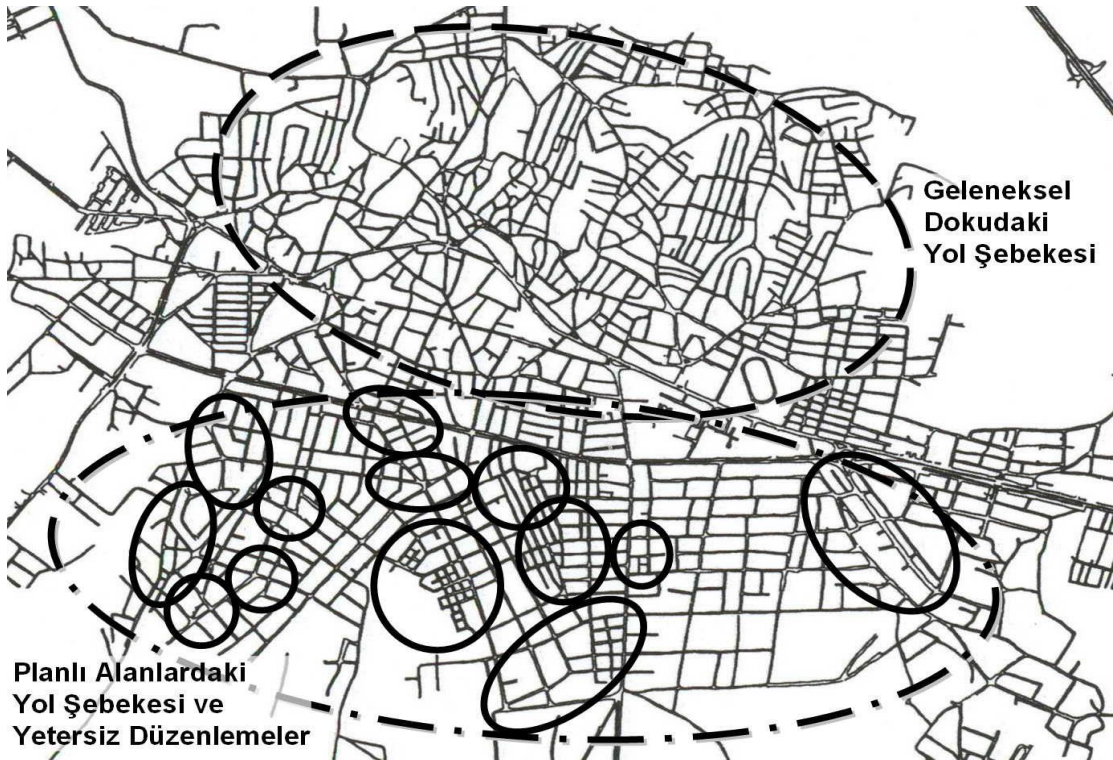
**Borsa Meydanı:** Çerkezköy yönünden; Beyazköy/Ahimehmet, Karamehmet/Bakırca, Velimeşe, Yulaflı yerleşmelerinden gelen 61 köy minibüsünün terminal alanı olarak kullandıkları alandır. Borsa meydanında araçlar, işleticiler ve yolcular için herhangi bir düzenleme yoktur. Yol altyapısı yetersizdir ve yağışlı havalarda bütün yol ve meydan çamura dönüşmektedir. Yolcuların bilgilenmesine ilişkin Borsa Meydanı'ndan hareket eden minibüslerin güzergahlarını, tarifelerini, hareket saatlerini bildiren herhangi bir bilgi yoktur (**Foto-2.1**).

Borsa meydanının olumlu özelliği ise Çerkezköy yönünden gelen çevre yerleşimlerin minibüslerinin kent merkezine girmeden ve kent ulaşım altyapısı üzerinde ilave bir trafik yaratmadan yolcularını kente ulaştırmasıdır.

### 2.3. Karayolu Şebekesi ve Altyapı Özellikleri

Çorlu, şehirlerarası yolların kavşak noktasında kurulmuş olmasına rağmen yetersiz bir yol şebekesine sahiptir. Kentte doğu-batı yönünde sürekliliği olan sadece iki yol (Atatürk Bulvarı ile tek yönlü bir yol çifti olan Omurtak ve Kumyol Caddeleri) bulunmakta, kuzey-güney yönünde ise hiç bir sürekli koridor bulunmamaktadır. Kentin yol şebekesindeki bağlantılar gerekli geometrik ve fiziksel standartları sağlamamakta, yolların ve kavşakların fiziksel özellikleri güvenli trafik hareketleri için yeterli bulunmamaktadır.

Yeni planlanmış alanlarda bile yol şebekesi herhangi bir işlevsel kademelenme olmaksızın tasarlanmış, planlı dönemde yapılmış alanlardaki bağlantılar ve kavşaklar da trafik mühendisliği ilke ve kurallarına aykırı bir şekilde oluşmuştur (**Şekil-2.3**). Kısa dönemde güneydeki planlı konut alanlarında yapılaşma ve nüfus artışına yol şebekesi üzerinde ciddi sorunlar ve tıkanıklıklar oluşması kaçınılmaz görünmektedir.

**Foto-2.1 Borsa Meydanında Çevre Yerleşmelerin Otobüsleri****Şekil-2.3 Çorlu Yol Şebekesinin Genel Özellikleri**

Atatürk Bulvarının kuzeyindeki geleneksel dokudaki motorlu taşıtlar öncesinde oluşmuş yol şebekesi, eğimli topografyanın getirdiği kısıtlamalarla günümüz gereksinmelerine

cevap vermekten çok uzaktır. Kaldırımları bile olmayan, dar, eğimli, sürekliliği olmayan, standart dışı kavşakları olan bu şebeke, günümüzde kent merkezinin otopark, yük indirme-bindirme, taksi durağı olma işlevlerinin yanı sıra yaya, bisiklet ve motorlu taşıt trafiğinin akışına da hizmet etmeye çalışmaktadır.

Atatürk Bulvarının güneyindeki “planlı” konut alanlarındaki yol şebekesi de daha yeni tarihlerde oluşmasına rağmen benzer yetersizliklere sahiptir. Bu alanlardaki yollarda da işlevsel kademelenme ve pek çok bağlantıda kaldırım bulunmamakta, standart dışı kavşaklar trafik hareketlerinde güvenliği azaltmakta, kısmen yapılaşmış güney konut alanlarındaki düşük trafik hacimlerine rağmen şimdiden sorunlar yaratmaktadır.

## 2.4. Trafiğin Özellikleri, İşletme ve Denetim

Çorlu trafik sisteminin en önemli sorunu yaya ve taşıt ayırımındaki yetersizliktir. Kentin yollarının büyük bölümünde kaldırım bulunmamakta, kaldırım bulunan kesimlerde de bu kaldırımlar yetersiz ve standart dışı fiziksel özelliklerde, sürekliliği olmayan ve hatta tehlikeli niteliktedir. Bazı kesimlerdeki kaldırımlar ise fiziksel engeller, ticarethanelerin yola taşması ya da park eden otomobillerle kullanılamaz haldedir.

Kent merkezindeki yol şebekesinin yetersizliği sebebiyle bazı bağlantılar tek yönlü olarak kullanılmakta, ancak tek yön uygulaması sebebiyle oluşan trafik düzeninde yasal olmayan yol üstü otoparklar oluşmaktadır. Tek yönlü kullanılan Omurtak ve Kumyol Caddelerinin birleştiren tek yönlü ara yollarda trafik hacimleri açısından yönlendirmede denge sızlik bulunmaktadır.

Merkezleri İstanbul’da bulunan sanayi kuruluşlarının Çorlu dışında kayıtlı bulunan ancak Çorlu’da kullanılan taşıtları sebebiyle sayısal bir değerlendirme yapılması mümkün olmamakla birlikte, Çorlu’da otomobil kullanımı yüksek düzeylerde bulunmaktadır. Çorlu’da sanayi kuruluşlarının işyeri servis taşımacılığını yapan otobüs şirketlerinin sayısı ve filolarının büyüklüğü sebebiyle kentteki taşıt filosu içinde otobüslerin payı ülke ortalamasının üzerinde değerlere ulaşmaktadır. Bu özellik yapılan trafik sayımlarındaki araç kompozisyonlarında da görülmektedir.

Çorlu’nun kentiçi ulaşım şebekesindeki yolların dar, kurbulu ve sık kavşaklı olması yüksek trafik hızlarına izin vermemekte, düşük hızlarda kazalar ve kazalardaki ölüm ve yaralanmalar görece olarak az oranlarda oluşmaktadır. Düzensiz yol şebekesi ve kavşak yapıları sebebiyle yakın gelecekte kaza sayısında artmalar görülse de, bu artışın özellikle ölümlü kazalara yansımaması beklenmektedir. Kentte kazaların yoğun olduğu kara noktalar genellikle kavşaklarda görülmekte; kontrolsüz kavşaklar, geometrik özelliklerinde yetersizlik bulunan kavşaklar kazaların temel sebepleri olarak görünmektedir.

Çorlu’da kazaların yüksek düzeylere ulaştığı en önemli alan D-100 karayolunun Sağlık Mahallesi geçiştir. Yan yol yapılmasından sonra kazalarda önemli azalmalar görülme-

sine karşılık, yan yolların düzenlenmesindeki belirsizlikler, kanallama ve işaretleme yetersizliği, dönüş ve kavşak noktalarının tanımsızlığı sebebiyle Sağlık Mahallesi karayolu geçişinin tamamı bir kara noktalar dizisi durumundadır. Yeni Kuzey Çevre Yolu geçişi ile transit trafiğin önemli bir bölümü Sağlık Mahallesi dışından geçmeye başlayacak, ancak Sağlık Mahallesindeki yetersiz düzenlemeler ortadan kaldırılmazsa, ileride azalan trafik hacimleri sonucu hızlarda ortaya çıkacak artışlarla oluşacak kazaların daha ciddi boyutlara ulaşması kaçınılmaz olacaktır.

Çorlu'da ulaşım ve trafik sebebiyle oluşan kirlenme düzeyleri ciddi boyutlara ulaşmıştır. Taşıtların ve trafiğin yüksek yoğunluklu kent merkezindeki ara sokaklara ve iki ana koridora yığılması, görsel kirlenme, hava kirlenmesi ve gürültü kirlenmesini kabul edilebilir standartların üzerine çıkarmıştır. Özellikle ağır taşıtların yönlendirildiği Atatürk Bulvarında yoğunlaşan otobüs ve kamyon trafiğinin yarattığı gürültü ve hava kirlenmesi, Bulvar'daki yüksek katlı binaların yarattığı "kanyon etkisiyle" daha da artarak gün boyu kentlilerin sağlığını olumsuz etkileyen düzeylerde kalmaktadır.

Çorlu'da belirli saatlerde yaşanan kısa süreli sıkışıklığa karşılık yapılan trafik sayımları trafik hacimlerinin yüksek düzeylere ulaşmadığını göstermektedir. En yüksek saatlik trafik değerleri Omurtak Caddesinde 1340 araç (park durumuna göre 2-3 şeritlik kesitte), Atatürk Bulvarında 565 (2 şeritlik kesitte) araçtır. Bir trafik şeridinin araç kapasitesi kesintisiz akımda 1000-1200 araç, kent içinde ise kesişen yollardaki trafik sinyal süresi paylaşımını göre ana yolda 600-800 araç olduğu dikkate alındığında yol boyu park ve yolcu indirip-bindirme nedeniyle yolların kapasitesinin çok altında kullanıldığı görülmektedir.

Trafik sayımları sonucunda bulunan saatlik yolcu hacimleri ise en yüksek hacimlerin araç değerlerinin daha yüksek olduğu Omurtak Bulvarında değil, Atatürk Bulvarında taşındığını göstermektedir. Omurtak Caddesinde otomobil trafiğinin ağırlıklı olduğu (%91) en yüksek araç değerlerine ulaşılan noktadaki yolcu sayısı 3071 kişi iken Atatürk Bulvarında fabrika servislerinin ağırlığı (%59) sebebiyle saatlik yolcu sayısı 7592 düzeyine ulaşmaktadır. Bu değerler kent merkezinde otomobil ağırlıklı trafiğin yarattığı sıkışıklığın yolcu taşımaya yönelik olmadığı, Atatürk Bulvarının yolcu taşımacılığında daha büyük önemi olduğunu göstermektedir.

Çorlu'da trafik yatay ve dikey işaretlemeleri yetersiz, standart dışı ve gerekli periyodik bakımdan yoksun durumdadır. Bakımsızlık sebebiyle bazı trafik işaretlerinin algılanması mümkün bulunmamaktadır (**Foto-2.2, Foto-2.3**).

Trafik düzenindeki yönlendirme ve yasaklama işaretlerine gerekli denetim yapılmadığı için uyulmamakta, özellikle park yasağı ihlali kent genelinde ve özellikle merkez alanda normal bir uygulama haline gelmiş bulunmaktadır. Trafik akışını durdurmadığı sürece yol boyu parka yasaklanmış alanlarda ikinci ve hatta üçüncü sırada park edilmektedir. Kent merkezindeki yolların büyük bir bölümünde denetim yapılmadığı için merkezin ye-



tersiz kapasitedeki sınırlı yollarının akan trafik için değil, otopark olarak kullanıldığı görülmektedir.

**Foto-2.2 Yetersiz Bakım Sonucu Anlaşılamayan İşaretler**



**Foto-2.3 Standart Dışı İşaretler**



## 2.5. Kentiçi Ulaşım Türleri

### 2.5.1. Yayalar

Yaya ulaşımı tek başına bir ulaşım aracı olmasının yanında tüm araçlı yolculukların başlangıcında, sonunda ve aktarma noktalarında kullanılan bağlantı elemanıdır. Yayaların fiziksel özelliklerine ve yolculuğun amacına göre yürüme hızı ve mesafesi değişiklik gösterir. Örneğin her gün düzenli olarak çalışma yerine ulaşmak amacıyla yapılan yolculuklar alışveriş amaçlı yolculuklardan daha hızlıdır. Fiziksel özellikleri farklı kişilerin (örneğin, yaşlı ve engellilerin) yolculuk hızları yolculuk amacına bağlı olmayan farklılıklar gösterir.

Yaya yolculukları belirli bir amaca ulaşmada tek tür olarak kullanılıyorsa, okul yolculuğu gibi, yürüme süresinin 15-20 dakikayı aşmaması (öğrencilerin düşük hızları dikkate alınarak yaklaşık 1-1,5 km), diğer ulaşım türlerini de içeren toplam yolculuk süresi içinde bir bölüm olacaksa (toplulaşım durağına yürüme gibi) 5-10 dakikayı geçmemesi (yaklaşık 400-500 m) ölçüt olarak kabul edilmektedir.

Çorlu henüz fazla yayılma eğilimi göstermemiş, yüksek yoğunluklu bir yerleşmedir. Kentin kullanımları arası uzaklıkların yürüme mesafesi içinde olması sebebiyle çevreye duyarlı, düşük maliyetli olan yaya ulaşımının geliştirilmesi için önemli bir unsurdur. Güvenli ve konforlu araçsız yolculukların sağlanması kentlerdeki yaşamı olumlu yönde etkilemektedir. Yaya yollarının yapımı ve sürekliliğinin sağlanmasının ekonomik açıdan en düşük maliyetli ulaşım çözümü olduğu unutulmamalıdır.

Çorlu'da motorlu araçların giderek daha fazla kullanılmasıyla birlikte mevcut sokaklar yetersiz kalmış, motorlu taşıtların ihtiyacına ve standartlarına göre düzenlenen yollarda yayaların kullanımı için gerekli kesintisiz yaya şebekesinin gerçekleştirilmemiştir.

Çorlu'da da diğer kentlerimizde olduğu gibi yaya ulaşımına gereken önem verilmemekte ve yaya ulaşımı konusunda bir dizi sorun ve aksaklık yaşanmaktadır. Çorlu kent merkezinde yoğunlaşan yaya hareketliliğine cevap verebilecek kentsel açık alanların (yol yüzeyi ve meydanların) yetersiz kaldığı gözlenmiştir.

**Bütünleşik yaya şebekesinin olmaması:** Kentte yayaların konut alanlarından başlayarak kent merkezine ulaşabilmelerine imkan verecek kesintisiz yaya kaldırımı, yaya bölgeleri, yaya geçitleri, yaya yolları, yeşil alanlar ile bütünleşik bir yaya şebekesi bulunmamaktadır.

Çorlu'da kent merkezinde belediye binasının her iki yanında yer alan bazı yolların trafiğe kapatılması ve meydanla bütünleştirilmesinin dışında kent merkezinde yayalara yönelik herhangi bir düzenleme yoktur. Yayalaştırılan bu alan ise tek başına kalmış herhangi bir yaya bölgesi ile bağlantısı sağlanamamıştır (**Foto-2.4**). Ayrıca bu cadde üzerinde (Şehit Teğmen Yavuzer Caddesi) taksi durağının bulunması ve park yasağına rağmen araçların park etmesi taşıt trafiği ile yayaların kesişmelerine yol açmakta, yayalar



için güvensiz bir ortam oluşmak, yağmurlu havalarla yayaların yürümesi zorlaşmaktadır (**Foto-2.5**).

**Yaya kaldırımlarının olmaması:** Çorlu'da kent merkezi ve konut alanlarında pek çok sokakta yaya kaldırımına yer bırakılmadan yapılaşma izni verildiğinden, kaldırımlarında asfaltlanarak yola katıldığından, ya da kaldırımlar duvarlarla parsellerin bahçesine katılmış olduğundan yaya yürüme alanı hiç bulunmamakta veya kaldırımların önemli bir bölümü genişlik, kot ve yüzey kaplaması açısından yetersiz kaldığından yayalar tarafından kullanılamamaktadır. Normal kişilerin bile yürümesinde zorluklar yaratan bu standart dışı ve yer yer tehlikeli kaldırım düzenlemeleri, engellilerin kullanmasına hiç imkan vermemektedir (**Foto-2.6, Foto-2.7, Foto-2.8**).

Yaya kaldırımlarının bulunmaması sonucunda yayalar yol yüzeyinde motorlu taşıtlarla aynı yüzeyi paylaşarak birlikte yürümek zorunda kalmakta (**Foto-2.9**) ve yolların büyük bir bölümünde yaya-taşıt ayrımı sağlanamamaktadır. Yaya kaldırımlarının bulunduğu bazı sokaklarda ise kaldırımlar otopark olarak kullanılmaktadır.

**Yaya kaldırımlarının genişliğinin yetersizliği:** Omurtak Caddesi'nin Heykel-Hükümet Konağı arası ve bu noktalar arasında Omurtak Caddesi-Kumyol Arası tüm dik cadde ve sokaklar yaya dolaşımının yoğunlaştığı alanlardır. Yaya trafiğinin yoğun olduğu kent merkezinde yaya kaldırımlarının genişliği yaya dolaşımına yetmemekte, kaldırıma sığmayan yayalar yola inerek araç trafiği ile birlikte dolaşımını sürdürmek zorunda kalmaktadır.

**Kaldırımların Daraltılması :** Mevcut yaya kaldırımları daha sonradan çeşitli sebeplerle, başka amaçla işgal edilmeye başlanmış ve sonuçta yaya hareketleri için yetersiz boyutlarda kaldırımlar ortaya çıkmıştır. Zaten yeterli genişlikte olmayan yaya kaldırımları bu tür engellerle kesintiye uğratılmıştır.

Çöp bidonlarının (**Foto-2.10**), taksi durağı kulübelerinin, ya da otobüs duraklarının kaldırımlara yerleştirilmesi gibi nedenlerle yaya sürekliliği kesilmiş, yayalar için darboğazlar oluşturulmuştur.

**Yaya yoğunluğu olan yerlerde yaya geçidi olmaması :** Yaya trafiğinden çok motorlu taşıt trafiği dikkate alınarak planlanan yaya geçitleri bazı durumlarda yaya trafiğinin taleplerine uymamaktadır. Örneğin yaya hareketlerinin yoğun olduğu Omurtak ve Kumyol Caddeleri en yüksek yaya geçişi trafiğine sahipken yayaların güven içinde kullanabileceği hemzemin yaya geçişleri bulunmamakta, yayalar da her noktadan karşıya geçmektedir.

**Dükkanların Kaldırımlara Taşması:** Merkez alanda dükkan sahipleri mallarını dükkanlarının önündeki yaya kaldırımlarında sergilemekte ve yaya hareketlerini tamamen engellemekte, bu duruma zabıta tarafından hiç bir önlem alınmamaktadır (**Foto-2.11, Foto-2.12, Foto-2.13, Foto-2.14**).

**Foto-2.4 Belediye Önündeki Yaya Mekanı****Foto-2.5 Belediye Yanındaki Yaya Yolunda Drenaj Sorunları**

**Araçların yaya alanları ve kaldırımlara park etmesi:** Diğer kentlerimizde de yaşanan bu kural dışı uygulama, kaldırımları yükseltilmiş ve denetimi daha yoğun olan merkez alanda sık görülmemekle birlikte çevreye gidildikçe yaygınlaşmaktadır (**Foto-2.15**).

**İşaretlemelerde yayaların dikkate alınmaması:** Trafik sinyallerinin düzenlenmesi motorlu taşıtlar dikkate alınarak yapıldığı için yayalar trafik ışıklarına ya uymamakta, ya da



uzun süre beklemek zorunda kalmaktadır. Kentte hemzemin geçitlerde yeterli işaretlemeler ve yönlendirmeler bulunmamakta, yayaların rasgele karşıya geçmelerini engelleyecek düzenlemeler bulunmamaktadır.

**Araçlara öncelikli uygulamalar:** Çağdaş yaklaşımların tersine Çorlu kent merkezinde araç trafiğine önem veren hatta duran araçlara öncelik verilen bir uygulama görülmektedir. Araç trafiğinin kent merkezinin dışında tutulması için herhangi bir sınırlama getirilmemiştir. Ayrıca taşıt trafiğine kapatılan yol kesimlerinin büyük bir bölümünde taksi durakları da bulunduğu, yük taşıtlarının girmesine izin verildiği için tam bir yaya alanı sağlanamamakta, yayalaştırılmış bu küçük yol kesimlerinde bile yol yüzeyini yayalar ve taşıtlar birlikte kullanmaktadır. Kent merkezlerini motorlu taşıtların olumsuz etkilerinden korumaya yönelik herhangi bir anlayış ve uygulama yoktur.

Planlı konut alanlarında dahi yaya kaldırımına yer bırakılmadan yapılaşma izni verildiğinden, ya da kaldırımlar duvarlarla parsellerin bahçesine katılmış olduğundan yaya yürüme alanı hiç bulunmamaktadır (**Foto-2.16**). Yayalar için yaya kaldırımının olmaması yayaları motorlu araçlarla aynı yol yüzeyini kullanmak zorunda bırakmaktadır. Hızları, kütleleri ve dolayısıyla kaza yapma ve kazada hasar yapma / hasar görme özellikleri çok farklı olan motorlu taşıtlar ile yayaların birbirinden fiziksel olarak ayrılması gereklidir. Geleneksel konut alanlarında yaya kaldırımları olmadığı için yayalar taşıtlarla birlikte taşıt trafiğini kullanmak zorunda kalmaktadırlar (**Foto-2.17, Foto-2.18**).

**Foto-2.6 Kent Merkezinde Kaldırımları Yetersiz Yollar**



**Foto-2.7 Kent Merkezinde Kaldırımı Yetersiz Yollar**



**Foto-2.8 Kent Merkezinde Kaldırımı Yetersiz Yollar**





**Foto-2.9 Kent Merkezinde Kaldırımları Yetersiz Yollar**



**Foto-2.10 Çöp Kutuları ile Kaldırımların İşgali**





**Foto-2.11 Kaldırımları İşgal Eden Ticarethaneler**



**Foto-2.12 Kaldırımları İşgal Eden Ticarethaneler**





**Foto-2.13 Ticarethanelerin Kaldırımlara ve Yola Taşması**



**Foto-2.14 Ticarethanelerin Kaldırımların İşgali**





**Foto-2.15 Kaldırıma Park Eden Araçlar**



**Foto-2.16 Planlı Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar**





**Foto-2.17 Geleneksel Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar**



**Foto-2.18 Geleneksel Konut Alanlarında Kaldırımı Olmayan Yollar**



### 2.5.2. Bisikletliler

Ülkemiz kentlerinde bisiklet bir ulaşım aracı olarak önemli bir role sahip olmamakla birlikte bazı kentlerimiz ülke ortalamasının çok üzerinde kullanım oranlarına sahip bulunmaktadır. Özellikle İzmit, Adapazarı gibi sanayi kentlerinde, Konya, Adana ve Gaziantep gibi iklim koşulları ve topografyası uygun kentlerde ve Ege Bölgesi'ndeki pek çok kırsal ve kentsel yerleşmede hiç bir destekleyici önlem alınmamasına karşılık bisiklet kullanımı önemsenecek düzeylere ulaşmaktadır.

Kentlerin alanları genişledikçe motorlu taşıtlarla yapılan yolculukların oranı artmakta, insan gücüne dayanan yaya ve bisiklet gibi çevreye dost ulaşım biçimlerinin payı giderek azalmaktadır. Otomobil trafiğinin artması sonucu ortaya çıkan trafik sıkışıklığı ve kazalar otomobille bisikletler arasındaki haksız rekabette kazanan tarafı otomobiller olarak belirlemektedir.

Kentlerde bisiklet kullanımını geliştirmenin önündeki en büyük engel bisikletin bir ulaşım biçimi olarak toplumun tüm kesimleri tarafından benimsenmemesi gelmektedir. Aşırı soğuk ve sıcak, yağmur, kar, dolu gibi olumsuz iklim koşulları bisiklet kullanımını etkileyen kısıtlardır. Ancak bisiklet kullanımının yoğun olduğu Kuzey Avrupa kentlerinde ve özellikle Hollanda'da rüzgar, yağmur ve kar gibi olumsuz iklim koşulları bile bisiklet kullanımı için bir engel oluşturmamaktadır.

Bisiklet kullanımında kullanıcının fiziksel gücüne bağlı olarak değişen bir başka faktör de yolculuk mesafesidir. Bisiklet yolculukları ortalama 10-15 km/sa hızda, genellikle 20-30 dakika arasında (yaklaşık 5-8 km. mesafelerde) daha yoğun olarak ortaya çıkmakla birlikte, çeşitli kentlerde yapılan araştırmalarda yolculuk süresi bir saate ulaşan ve dolayısıyla yolculuk mesafesi 20 km.yi aşan mesafelerde de bisiklet kullanımı görülebilmektedir. Kentlerin büyümesi ve yayılması sonucunda yolculuk mesafeleri ve süreleri arttığından, kullanımı tamamen fiziksel güce dayanan bisiklet de bu yayılmadan olumsuz olarak etkilenmektedir.

Çorlu'da yolculuk mesafelerinin ve topografyanın yaya ve bisiklet yolculukları için elverişli olmasına rağmen bisiklet yolculuklarının payı son derece düşüktür. Ayrıca bisiklet kullanımına uygun alanlarında da bisiklet ulaşımını kolaylaştırıcı ve teşvik edici hiçbir düzenlemenin olmaması kent için bir eksiklik olduğu gibi sınırlı sayıdaki bisiklet kullanıcısı içinde sorundur. Kentsel planlama çalışmalarının hiçbirinde bisikletlilere yönelik herhangi bir alt yapı düzenlemesinin (bisiklet park yerleri, bisiklet şeritleri, olmadığı görülmektedir (**Foto-2.19**, **Foto-2.20**).

Konut-ticaret-eğitim-sanayi gibi kullanımlar arası uzaklıklar ve ulaşım bağlantıları yer yer okul ve iş amaçlı yolculuklarda bisiklet kullanıcılarına önemli kolaylıklar sağlamaktadır. Çorlu kent merkezi ve yakın çevresinde bisiklet kullanıcıları için aşılamayacak eğimlerin olmadığı görülmektedir. Omurtak Caddesi, Kumyol Caddesi ve Atatürk Bulvarı üzerinde



bisiklet ulaşımını destekleyici yeterli alt yapı düzenlemeleri yapıldığında bu yollar üzerindeki bisiklet kullanımı artacak ve motorlu taşıt yükü hafifleyecektir.

**Foto-2.19 Bisiklet Altyapısı Olmayan Yollar**



**Foto-2.20 Bisiklet Kullanımına Uygun Olmayan Yollar ve Trafik**



### 2.5.3. Otomobil ve Otoparklar

Çorlu'da toplu taşıma hizmetleri özelleştirilip midibüs boyutundaki araçlarla dolmuş benzeri bir niteliğe dönüştürülmüş ve yasak olmasına karşılık minibüslerde de aşırı doluluklarda ve ayakta yolcu taşınarak çağdaş standartlardan ve kaliteden uzak bir toplu taşıma hizmeti verilmeye başlanmıştır. Toplu taşımacılıkta belirli bir kaliteyi arayan kentliler yaya olarak yolculuklarını yapmaları halinde gerekli yürüme koşulları da sağlanmadığı için kısa yolculuklarını bile yaya olarak yapmaktansa otomobille ulaşmayı tercih etmektedirler. Yolculuk uzunluğunun kısa oluşu, yollarda fazla sıklık olmaması, zirve saatin çok kısa oluşu ve park etme pahalı olmadığı, ikinci sırada bile park edebilecekleri için otomobillerini kullanmaktadırlar (**Foto-2.21**).

Kentteki ulaşım ve trafik sorunlarının odak noktasında dolaylı olarak desteklenen otomobillerle belirli bir otopark politikası olmadan oluşturulan ve kullanılan otoparklar ve otopark fiyatlandırma yaklaşımları ve denetimsizlik bulunmaktadır. Otomobil kullanımında ve merkezdeki otopark politikalarında herhangi bir kısıtlama olmamasından dolayı, çalışma amacıyla merkez alana otomobille yapılan yolculuklar sürekli artma eğilimindedir.

Çorlu'da sabah doruk saatlerde kent merkezine yönelen otomobilli yolculuklarla mevcut yol-boyu park yerlerinin uzun süreli park eden kullanıcılar tarafından doldurulduğu, daha sonra iş takibi ve alışveriş için merkez alana gelenlerin araçlarını kısa süreli olarak park edecekleri zaman ikinci sıra park ettikleri görülmektedir.

Konut alanlarının merkez dışına çıkması, merkezdeki konutların iş ve çalışma alanlarına dönüşmesi sonucunda bir yandan merkezden dışarıya taşınan konutlardan işyerlerine otomobille gelme ihtiyacıyla, diğer yandan da merkezde artan ve yoğunlaşan trafik çekici kullanımlarla, otopark talebi katlanarak artmaktadır. Bu durum, merkezdeki 1-2 katlı binaların yıkılarak daha yüksek yeni binaların yeterli otopark kapasitesi sağlanmadan inşa edilmesi sonucunda daha da kötüleşmektedir. Bu yeni binalarda çalışanlar ve iş takibi için gelenler, yol dışı katlı otoparkları kullanmamakta, kapasitesi sınırlı ve ücretsiz yol boyu otoparklara yönelmektedirler. Özellikle Omurtak Caddesi-Kumyol Caddesi üzeri yol boyu park eden araçlar gün boyu kentin en değerli alanlarını hiçbir ücret ödemediği için işgal etmektedirler.

Merkezde yük servisleri yükleme boşaltma işlemini çoğu kez cadde üzerinde yapmakta, yol kenarları otopark olarak kullanıldığı için kamyon ve kamyonetler kaldırıma yanaşmamakta, yolun ikinci şeridinde yükleme-boşaltma yapılarak yollardaki sıklık artırılmakta ve yol kapasitesi düşmektedir.

Otopark yetersizliği, ana caddelerde çift sıra park, yaya kaldırımına park ve yasak yerlerde yol üstüne park dahil, her türlü kural dışı park etme yaygınlığında kendisini açıkça göstermektedir. Denetiminin yetersiz olması, park yasağına rağmen kaldırım kenarlarını gün boyunca işgal edenlere cesaret vermektedir (**Foto-2.22, Foto-2.23, Foto-2.24**).

Yol-boyu ve yol-dışı otopark yerlerinde özürlü sürücüler için özel yerler ayrılmadığı için, engellilerin otomobil kullanımını kolaylaştıracak herhangi bir önlem bulunmamaktadır.

Özellikle merkez alandaki tüm yollar, asıl amacı olan yaya ve taşıt trafiğine hizmet etmekten çok park yeri olarak duran taşıtlar tarafından işgal edilmektedir. Yol boyu otoparkın yoğun biçimde görüldüğü Omurtak Caddesi üzerinde park yerlerinin kullanım özelliklerinin belirlenmesi amacıyla bir dizi etüt yapılmıştır. Etüt sırasında Omurtak Caddesinin Kaymakamlık Kavşağından Heykel Meydanına kadar olan kesiminde yol kenarına park eden araçların plakaları her 20 dakikada bir dolaşılarak kaydedilmiştir. Etüt sonucunda ortaya çıkan bulgular;

- Omurtak Caddesi üzerinde yol üstü otopark olarak kullanılan en yoğun bölüm Abidin Efendi Sokak – Mektep Sokak arasında kalan kısımdır. Yol kenarı park alanları sabah saatlerinden itibaren dolmakta ve araçlar 2. ve hatta 3. sıra yaparak park etmektedirler. Bu kesimde toplam beş taşıt şeridinde hizmet edebilecek genişliğe ulaşan Omurtak Caddesi park eden araçlar sebebiyle bir ya da iki şeridiyle akan trafiğe hizmet edebilmektedir,
- Omurtak Caddesi'nin otopark etüdü yapılan 1. bölümünde sabah 7:30-8:00 arasında kaldırım kenarındaki yasal park yerlerinin tamamı dolmakta ve bu saatten sonra gelen araçlar yasak olmasına rağmen ikinci sırada park etmeye başlamaktadırlar. Yine bu bölümde 2. sıraya park eden araçların park etme süresinin ortalama 40-60 dakika olduğu görülmüştür,
- Etütlerde ilk sıraya park eden araçların uzun süreli park ettikleri sonucu çıkmıştır. Sabah erken saatlerde işe geldiklerinde park etmekte ve akşam iş çıkışına kadar 1. sırada araçlarını bırakmaktadırlar. Bu tür otopark ihtiyacı olanların merkezin yol kenarı parkları ve yol dışı parkları kullanması yerine, merkez çevresinde araçlarını bırakmaları ve merkezi uzun süreli park yeri olarak kullanmamaları gerekmektedir.
- İş takibi, alışveriş, eğlence gibi merkez faaliyetlerinden yararlanmak için gelenlerin kısa süreli otopark talebini karşılamak amacı taşıyan yol boyu otoparkların tüm gün park edenler tarafından kullanılması ile park alanı verimsiz kullanılmaktadır.

Etütlerde elde edilen bilgiler ve yerinde yapılan incelemeler sonucunda kent merkezindeki otopark sorunları şu noktalarda özetlenebilmektedir;

- Maliyeti yüksek olduğu için kolayca yol dışı otopark alanı yaratılmayan ve yol şebekesinin de yetersiz olduğu merkez alandaki kısıtlı yolların otopark olarak kullanımı ile hem trafik akımları ve hem otoparklar daha da sorunlu hale gelmektedir,
- Ticari faaliyetlerin gerektirdiği mal yükleme ve boşaltmanın bu alanlarda yoğunlaşması ve yol boyu parklar nedeniyle bunun ikinci hatta üçüncü sıra parklanmaya yol açacak şekilde gerçekleştirilmesi,

- Bu merkez alanlarının bazı kesimlerindeki binaların üst katlarında ve bazı parsellerde konutlar da bulunduğu için, konutların otopark talepleri ile merkezde çalışanların ve merkeze diğer amaçlarla gelenlerin otopark taleplerinin üst üste binmesi,
- Otopark yönetmeliği kapsamında yeni yapılarda otopark bedeli ödenerek yerel yönetimlere otopark arzı yükümlülüğünün verilmesi, ancak gerçekleştirilemeyen parsel içi ve bölge otoparklarının mevcut sorunları daha da büyütmesi,
- Otopark talebinin düzenlenmesine ve merkez dışında tutulmasına çalışılmadan, merkezin odak noktalarında yol boyu ve yol dışı otopark arzının artırılmaya çalışılması,
- Merkezin odağında yaratılan ve artırılmaya çalışılan otopark arzı ile daha çok taşıtın merkeze girişinin teşvik edilmesi ve böylece merkezin yetersiz yollarındaki trafik hacimlerinin ve sıklıklarının daha da artırılması,
- Yol üstü otopark arzı, denetimsizliği ve yol üstü otoparkı kullanımını kolaylaştıran fiyatlandırma yaklaşımları nedeniyle mevcut yol dışı otoparkların verimsiz kullanımı,
- Sürücülerin yol üstü otoparklarda boş yer ararken trafiğe ilave bir yük getirmeleri,
- Özürlü otoparklarının bulunmaması,
- Otoparkları toplu taşıma hizmetleri ile bütünleştirecek ve park-et-bin uygulamalarına imkan verecek otopark planlaması ve işletmeciliğinin olmaması,
- Yanlış otopark fiyatlandırması sonucunda merkezdeki mevcut kapalı otoparkların uzun süreli otopark ve hatta kişilerin garajı olarak kullanılması.

Merkez alanlarındaki kadar yoğun olmamakla birlikte konut alanlarında da otopark konusunda bazı yetersizlikler bulunmakta ve sorunlar özellikle otomobillerin merkezden geri döndükleri akşam saatlerinde yoğunlaşmaktadır. Konut alanlarında gözlenen otopark sorunları aşağıdaki noktalarda belirginleşmektedir;

- Otomobillerini iş yolculuklarında kullanmayanların parsel içi otoparklar olmadığı için araçları uzun süreli (bazen günlerce) yol üstünde park ederek yollardaki trafik akımının kısıtlaması,
- Servis aracı işleticilerinin fabrika ve okul servisleri arasındaki zamanda otobüs, midibüs ve minibüslerini konut alanlarında depolayarak buralardaki otopark sorunlarını daha da artırmaları, buralarda gürültü ve hava kirliliği yaratmaları,
- Özellikle yolların otopark için yetersiz olduğu alanlarda kaldırımlara park edilerek yaya hareketlerinin kısıtlanması,
- Çocukların oyunları için ayrılması gereken alanların, boş parsellerin ve yeşil alanların otopark olarak kullanılması.



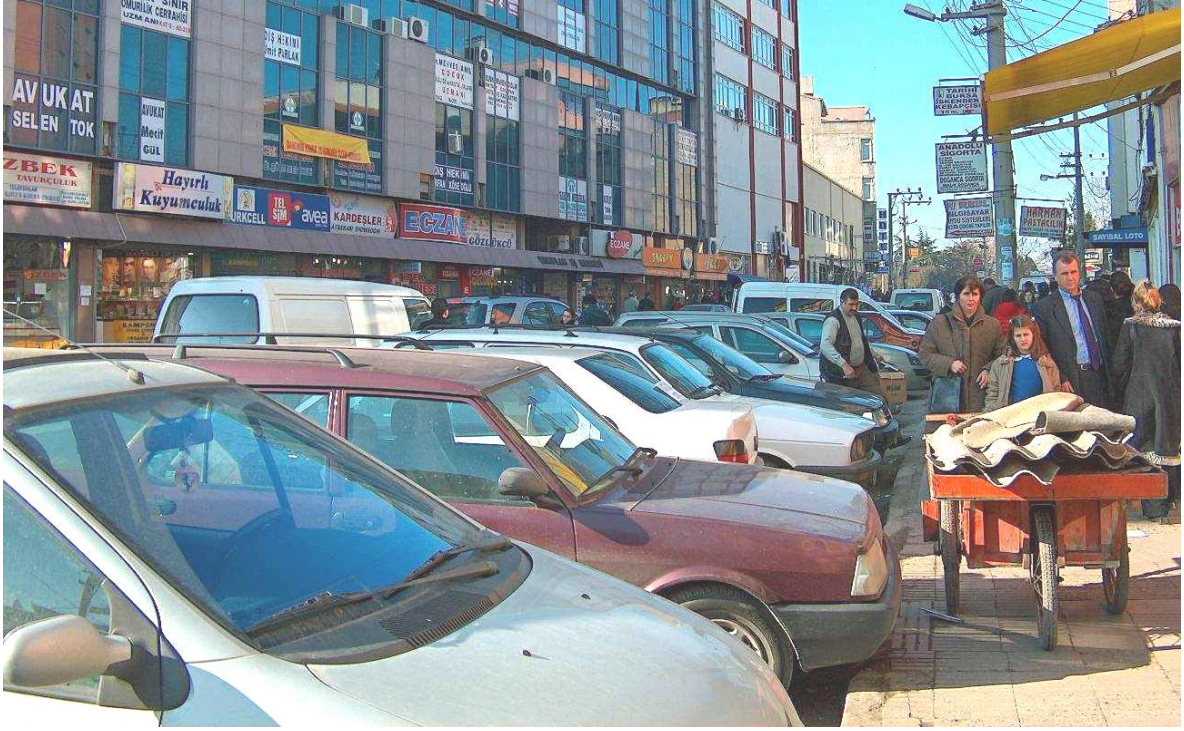
**Foto-2.21 Merkezde Üçüncü Sıra Park**



**Foto-2.22 Merkezde Kural Dışı Park**





**Foto-2.23 Merkezde Yolların Otoparka Dönüşmesi****Foto-2.24 Ticari Alanlarda Yolboyu Otoparkın Önlenmesi İçin Önlemler**



#### 2.5.4. Toplu Ulaşım

Çorlu da klasik tanımına uygun olarak işletilen bir toplu ulaşım sistemi bulunmamaktadır. Toplu ulaşım; sabit bir güzergahı ve sabit bir kullanım bedeliyle herkese açık olan ve yolcuların da bildiği sabit bir zaman tarifesi ile işletilen bir toplu taşımacılık hizmeti olarak tanımlanmaktadır. Ancak Çorlu'daki kentiçi toplu ulaşımında hizmet gören üç ulaşım biçiminden servis araçları herkese açık olmadığı ve sadece belirli bir sanayi kuruluşlarının çalışanlarına hizmet ettiği için, diğer ikisi olan minibüsler ve otobüsler ise tarifeli bir işletmeciliğe sahip olmadıkları için klasik bir toplu ulaşım işletmeciliği özelliklerine tam olarak uymamaktadırlar. Bu dört özellikten birinin sağlanmaması haline o işletme bir "toplu ulaşım" hizmeti değil, bir "ara-toplu ulaşım" (para-transit) işletmesi olarak tanımlanmaktadır.

Çorlu'da toplu ulaşım sistemi, 1993 yılında 50 minibüse hat kiralınmasıyla özelleştirilmeye başlamış, 1996 yılında Belediye Otobüs İşletmesinin hatları 15 otobüsüyle bireysel işleticilere 10 yıllık süre ile kiralınmasından sonra yıllar içinde işletme süreleri uzatılmış, özel işleticilerin filosu 44 midibüs ve 65 minibüse büyütülmüştür. İşletme özellikleri itibarıyla birbirlerinden farklı olmayan, ancak araç büyüklüğü ve renkleri itibarıyla ayrıştırılabilen "özel halk otobüsleri" ve "özel halk minibüsleri" Çorlu'da toplu taşımacılık hizmetlerini yürütmektedir. Her iki işletme türü de aynı hatlarda ard arda yapılan seferleriyle benzer bir hizmet vermekte, araç kapasiteleri ve renklerindeki ufak farklılıklarının dışında (**Foto-2.25**) yasal statülerinde tanımlanan ücretsiz ve indirimli yolculukların kapsamı değişmektedir. Ancak bu özellik sınırlı sayıda yolcuyu ilgilendirmektedir.

Çorlu'da toplu ulaşım hatlarının, seferlerinin planlaması, hizmet standartlarının belirlenmesi, uygulanması ve denetlenmesi konusundaki görevler hiç bir kamu birimi tarafından üstlenilmemiştir. Hatlar vatandaşın gelen talepler üzerine işleticiler tarafından belirlenmekte, Belediye bunu onaylamaktadır. Sefer tarifelerini ise işleticiler kendi karlılık kriterlerine göre gün içinde değişecek şekilde planlanmakta ve herhangi bir denetleme olmaksızın uygulanmakta, hizmet kalite ve güvenlik standartları ise hiç bulunmamaktadır (**Foto-2.26**).

Çorlu ile çevre yerleşmeler arasında yolcu taşımak üzere izin belgesi almış, ancak yasal olarak kent içinde yolcu alıp-indirerek yolcu taşımacılığı yapma hakları bulunmayan köy minibüsleri de kentiçi toplu taşımacılığın bir parçası olmuştur. İlgili kamu birimlerinin gerektiği gibi denetlememesi ve yaptırımları uygulamaması sebebiyle giderek artan bu uygulama sonucunda taraflar arasındaki büyüyen anlaşmazlıklar oluşmakta, kentiçi toplu taşımacılık daha da denetimsiz kalmakta, örneğin yakın dönemde Marmaracık Belediyesinin verdiği çok sayıda işletme izni ile toplu ulaşım sistemine giren köy minibüsleri Çorlu'da kentiçi taşımacılık yapmaktadır.

**Foto-2.25 Kent Merkezinde Minibüs ve Otobüsler****Foto-2.26 Zirve Saatlerde Aşırı Dolulukta Yolcu Taşıyan Toplutaşım Araçları**

Çorlu'daki toplu ulaşım hizmetleri ve işleticilerinin özellikleri incelendiğinde yaşanmakta olan sorunlar şu başlıklarda toplanmaktadır;

- kentteki toplu ulaşım hizmetleri ara-toplu ulaşım hizmetlerine dönüşmüştür,

- toplu ulaşım hat ve hizmetlerinin, sisteme giriş ve çıkışların planlanması ve kontrolünden, hizmet ve güvenlik standartlarının belirlenmesi ve denetlenmesinden, hizmetlerin eşgüdümünden sorumlu olması gereken Çorlu Belediyesi, bu görevleri gerçekleştirecek şekilde yapılanmamış, bu görevlerini üstlenmemiştir. Günümüzde bu görevlerin bir bölümü hiç kimse tarafından üstlenilmemekte, ya da dolaylı ve yanlış bir şekilde ilgili taraflardan biri tarafından gerçekleştirilmektedir,
- özelleştirme ile birlikte kentiçi toplu ulaşım hizmetlerinin, sosyal boyutu, bütünleştirilme ihtiyacı ve eşgüdümü gerektiren boyutları unutulmuş; planlanmayan, eşgüdümü yapılmayan ve denetlenmeyen bir pazar olarak görülmeye başlanmış ve sonuçta toplu taşımacılıkta kalite ve standart düşmüştür,
- kamu tarafından planlanıp denetlenmediği için toplu taşımacılığın tam bir pazar haline dönüşmesi ve pazardaki rantların büyük olduğu inancının yayılmasıyla birlikte pazarda yasal olmayan üreticiler (köy otobüsleri gibi) devreye girmiş ve pazarda atıl kapasite oluşmuştur,
- Belediyenin denetim görevlerini gerçekleştirilmemesinden dolayı aşırı doluluklar, ayakta yolcu taşımacılığı, durak dışı yolcu indirip-bindirme, sefer aralıklarında düzensizlik yaygın şekilde görülmeye başlanmıştır,
- Belediyenin eşgüdüm ve altyapı görevlerini üstlenmemesinden dolayı mevcut toplu ulaşım duraklarının bakımı ve onarımından, yeni durakların planlanıp açılmasından kimin sorumlu olduğu belli değildir,
- Toplu ulaşım hizmetlerinin kentsel gelişmeyle bütünleşmesi sağlanamamakta, toplu ulaşım yeni yerleşim alanlarında nüfusun yerleşmesinden belirli bir süre sonra, yolculuk talepleri karlı işletmecilik düzeylerine ulaştığında hizmet verebilmektedir.

### 2.5.5. Servis Araçları

Çorlu kentiçi ulaşım sisteminin en belirgin özelliği yolculukların büyük bölümünün okul ve özellikle fabrika servis araçlarıyla karşılanmasıdır. Servis taşımacılığı Çorlu'da güçlü bir hizmet sektörüne dönüşürken, işgücünün yaşadığı çevredeki konut alanlarından dışarıya doğru yapılan yolculuklar kent ulaşım altyapısını rahatlatmakta, bu yolculukları taşıyan servis taşımacılığı sektörü belediye üzerindeki toplu taşımacılık yükünü azaltmaktadır (**Foto-2.27**).

Servis araçlarının güzergahları kent ulaşım sistemi, özellikle merkez alan üzerindeki olumsuz etkileri en aza indirecek şekilde belirlenmiştir. Fabrika servis araçlarının kullanacağı güzergahların "kentin merkezi üzerinde olumsuz etkiler yaratmayacak kadar uzaktan, ancak çalışanları konutlarına ve merkeze yürüme mesafesi içinde bırakacak kadar yakından" geçirilmesi gerekmektedir. Yol şebekesinin uzunluğu ve güzergah alternatifleri kısıtlı olan Çorlu'da şu anda kullanılmakta olan fabrika servislerinin güzergah-

ları için daha uygun seçenekler bulunmamaktadır. Fabrika servislerinin güzergahları açısından tek sorunlu bağlantı, Omurtak Caddesinin Kışla Kavşağı ile Kaymakamlık Kavşağı arasındaki çift yönlü trafik için kullanılan kesimdir. Başka alternatif yaratılmadığı için bu kesimdeki yetersiz bağlantı üzerinde aşırı yükler oluşmakta, ayrıca bağlantı üzerindeki yol kesişmelerinde ve özellikle iki kontrolsüz kavşakta (Kaymakamlık Kavşağı ve Otogar Kavşağı) sorunlar ve kuyruklanmalar yaşanmaktadır.

Trafik sayımlarında belirlenen servis araçları ile taşınan yolcu hacimleri incelendiğinde bu taşımacılık sektörünün kent ulaşım sistemi içindeki büyüklüğü ve önemi ortaya çıkmaktadır. Sabah zirvesinde en yüksek saatlik yolcu hacimleri kentin ana koridoru olarak değerlendirilen Omurtak Caddesinde 3071 düzeylerine ulaşırken servis araçlarının taşıdığı yolculuklarla Atatürk Bulvarındaki en yüksek saatlik yolcu sayısı 7592 düzeyine ulaşmaktadır. Üstelik bu yüksek değerler (sabah zirvesi kadar olmasa da) işyerlerinin vardiya sayısına göre günde üç kez tekrarlanmaktadır. Atatürk Bulvarında günde üç kez yaşanan bu yoğunluğun sebebi olan servis araçları konusunda çeşitli eleştiriler ortaya konmakta ve güzergahlarının daha da dışarıya alınması önerilmektedir. Ancak burada anlaşılması gereken konu, servis araçlarının büyük ve kitlesel bir yolcu yükünü kısa süren bir sıklıkla kentten dışarıya taşıyabildikleri, bu yoğunluğun azaltılması için yapılması gereken acil önlemlerin bu taşımacılığı daha dışarıya atmak değil, tersine bu taşımalar kolaylaştırmak ve oluşan otobüs konvoylarının akışkanlığı sağlamaktır. Servis araçları için tanımlanmış koridorlarda yol boyu parklanmanın önlenmesi, durak yerlerinin düzenli hale getirilmesi, yolcu alıp-bindirme işleminin trafiği aksatmayacak şekilde park şeridinde yapılmasını sağlayacak düzenlemelerin yapılmasıdır (**Foto-2.28**).

Servis taşımacılığındaki en önemli sorun, filoda büyük araçlar olmasına rağmen küçük araçların sayıca daha çok olması, ayrıca hem büyük, hem de küçük araçlardan oluşan bu filonun çok düşük doluluklarla çalışmasıdır. Atatürk Bulvarında servis araçlarının saatlik ortalama dolulukları Santral Kavşağında araç başına bir yönde 5,5 ile 13,5 yolcu, diğer yönde 7,7 ile 14,7 yolcu arasında değiştiği, Güler Market önündeki yolcuların biniş ve inişleriyle bu noktadaki saatlik araç doluluklarının sırasıyla bir yönde 5,5-23,5 ve karşı yönde 7,8-16,9 arasında değişmektedir. Bu değerler minibüs, midibüs ve otobüslerden oluşan bir filo için çok düşük değerlerdir. Servis aracı filosunun doluluklarının düşük olması hem işleticilerine (giderek sanayi kuruluşlarına ve üretim maliyetlerine), hem de verimsiz kullanılan kent ulaşım altyapısına olumsuzluklar getirmektedir.

Çorlu'yu diğer kentlerden farklılaştıran en önemli özelliklerden biri olan fabrika servis taşımacılığı, kentiçi ulaşımında ekonomik açıdan kayıtlı altında bir sektör oluşturmaktadır. Fabrikaların bu hizmetleri ihale ile taşıyıcı kişi ve şirketlere vermesi, hizmet bedellerini maliyetlerine yansıtma için fatura karşılığı ödemesi sonucunda taşımadaki verimlilik (ya da verimsizlik) önce sanayiciye, ardından ürün maliyetlerine ve ürün satış bedellerine yani tüketiciye yansıtılmaktadır. Fabrika servis araçlarındaki düşük doluluk oranlarına bir ölçüde kayıtsız kalınması ve yükseltilmesi için önlem alınmamasının ardındaki ana se-



bep bu maliyetlerin dolaylı olarak kitlelere yansıtılması olarak görülmektedir. Minibüs ve otobüs taşımacılığındaki yüksek doluluk oranları işleticiye doğrudan bir kar olarak yansımakta, servis aracı işleticiliğinde ise maliyetler bir başkasına yansıtıldığı için düşük dolulukların yükseltilmesi için büyük bir çaba gösterilmemektedir.

**Foto-2.27 Fabrika Servislerini Bekleyen İşçiler**



**Foto-2.28 Atatürk Bulvarında Yolcu Alan Fabrika Servisleri**



Fabrika servislerinin yarattığı bir diğer sorun da, bu sektörün kurumsallaşmasına paralel olarak giderek azalmakla birlikte daha uzun bir süre önemini sürdürecektir araç depolama yerleridir. Fabrika servis aracı filosu, hizmet dışında olduğu zamanlarda üç farklı şekilde depolanmaktadır. Eğer servis araçları sanayi kuruluşuna aitse veya kuruluş tarafından yer gösterilebiliyorsa ve araçlar sadece bu kuruluşa hizmet ediyorsa bazı araçlar işçilerini taşıdıkları fabrikanın bahçesinde beklemektedir. Ancak bu imkanı bulmayan filonun büyük bölümü kente geri dönerek iki farklı biçimde depolanmaktadır. Filo kurumlaşmış bir işleticiye aitse, kent içinde bir kaç yerde taşıyıcı firmalar tarafından oluşturulmuş depolama alanlarında topluca bekletilmektedir (**Foto-2.29**). Ancak filonun büyük bölümü bireysel işleticilere ait olduğundan servis aracı filosunun büyük bölümü konut alanlarının sokaklarında, boş arsalarda, düzenlenmemiş yeşil alanlarda ve seyrek olarak da otoparklarda depolanmaktadır (**Foto-2.29**). Bu depolama biçimi, kentsel alan kullanımı, sınırlı yol yüzeyinin kullanımı, gürültü ve hava kirliliği açısından sorunlar yaratmaktadır.

#### **2.5.6. Taksiler**

Taksi kullanımının yüksek maliyeti nedeniyle kentliler yolculuklarında taksi kullanmak yerine otomobil, toplu ulaşım ve yürümeyi tercih etmekte, taksilerin sefer sayıları azalmaktadır. Taksilerin iş hacminin azalması sonucunda, taksiler varlıklarını sürdürebilmek için maliyetlerini (varlıklarını sürdürebilmek için gerekli geliri) fiyatlarını yükselterek karşılamaya çalışmaktadırlar. Yolcuların daha da azalmasına yol açan bu yaklaşım ve kısır döngü pek çok küçük ve orta boy kentte olduğu gibi Çorlu'da da yaşanmaktadır. Fiyatlandırma ve iş hacmi arasındaki bu ters esneklik taksiye alternatif türlerin sağladığı geniş olanaklarla birleşince taksilerin iş hacmi daha da azalmaktadır. Fiyatlandırmayı yüksek olarak değerlendiren bir potansiyel yolcu kentte pek çok alanın yürüme mesafesinde oluşu sebebiyle yolculuğunu yaya olarak yapmayı, otobüs ve minibüslerin yaygın şebekesi ve sık seferleri nedeniyle toplu ulaşımı seçmeyi, otomobil sahibi ise otopark maliyetlerinin düşük ve trafik sıkışıklığının az oluşu sebebiyle kendi aracını kullanmayı seçebilmektedir.

Taşıt trafiği içinde taksilerin çok düşük pay sahibi olmalarından dolayı, araç trafiğini olumsuz etkilemeleri söz konusu değildir. Ankara İstanbul gibi büyük kentlerin ana bulvarlarında, yolcu bulmak için boş dolaşan ve trafiğin büyük kısmını oluşturan gereksiz taksi trafiği, tüm taksilerin duraklara bağlı olarak çalışmasından dolayı Çorlu'da görülmemektedir.

Merkezle çevre arasında ulaşımın özel otomobil ve minibüslerle kolay ve hızlı olması, merkezde kolayca, ücretsiz ya da çok düşük ücretle otopark bulunabilmesi ve toplu taşımacılığa göre taşıma ücretlerinin taksilerde pahalı olması kent merkezinde taksi kulla-



nımını azaltmaktadır. Merkezde kullanılan taksiler genellikle sadece acil durumlarda tercih edilmektedir.

**Foto-2.29 Toplu Şekilde Depolanan Fabrika Servis Araçları**



**Foto-2.30 Konut Alanlarında Depolanan Fabrika Servis Araçları**





Taksilerin duraklara bağlı çalışmasının getirdiği katkılara karşılık, araçların geri gelirken duraklarına boş dönmeleri işletme giderlerinin artmasına sebep olmaktadır. Kentte 300 adet taksi çoğunluğu kent merkezinde yer seçmiş olan duraklara bağlı olarak çalışmaktadır. Ticari kullanımların, dolayısıyla potansiyel yolcunun yoğun olduğu kent merkezine yakın olmayı hedefleyen taksilerin durakları da kent merkezinde yoğunluk göstermektedir. Ancak bu çaba kent merkezindeki yetersiz kavşakların ve yolların taksi durakları tarafından doldurulması sonucunu doğurmaktadır. Kavşakların, yolların ve kaldırımların taksi durakları tarafından kullanılması alt yapının kapasitesinin düşmesine, asıl kullanıcıların bu alt yapıdan yararlanamamasına neden olmaktadır (**Foto-2-31**, **Foto-2.32**).

**Foto-2.31 Merkezdeki Yetersiz Yollarda Taksi Durağı**



**Foto-2.32 Yaya Yolunda Taksi Durağı**





### 2.5.7. Kentiçi Yük Taşımaları

Kent ulaşım sistemi üzerine olumsuz etkiler yaratmayan demiryolu ile yapılan yük taşımaları dışındaki karayolu yük taşımaları kentte bir kaç farklı şekilde görülmekte ve ulaşım sistemine etkileri de değişmektedir.

Kent ulaşım sistemini kullanan yük taşıtlarının yolculuklarının başlangıç ve bitişlerine ve araçların büyüklüğüne göre yolculukların güzergahları ve kent altyapısına etkileri değişmektedir. Örneğin İstanbul ile Edirne yönleri arasındaki taşımacılık yapan yük taşıtları TEM otoyolunu tercih etmekte, ya da D-100 karayolu ve yeni açılan Ahmet Taner Kışlalı Caddesini (Kamyon Yolu'nu) kullanarak kent dışından geçmektedirler. Ancak İstanbul-Edirne koridorundan çıkarak Tekirdağ yönüne gitmek isteyen yük taşıtları transit taşımacılık yapmalarına karşılık kent ulaşım sistemini kullanma durumundadır. Tekirdağ Yolu'nu kullanan yük taşıtları tüm yönlerdeki hareketlerinde kentiçi ulaşım bağlantıları üzerinde bir yük oluşturmaktadır. Son dönemde alınan bir kararla ağır taşıtların bu geçişi Ahmet Taner Kışlalı Caddesi ile Cirik Yokuşu üzerine alınmış olsa da, büyük yük taşıtları Tekirdağ Caddesi'ni kullanmaya devam etmekte, sınırlamaya girmeyen kamyonet gibi araçlar Çiçek Caddesi ve Omurtak Caddesi koridorunu devam ettirmektedirler.

Çorlu merkezli yük taşıyıcılar ise, kooperatifleri tarafından işletilen Kamyon Garajını kullanarak yeni Kuzey Çevre Yoluna kolayca ulaşmakta ve kent altyapısı üzerinde ilave bir yük olmadan dağılmaktadırlar. Ancak Tekirdağ yönüne giden taşıtların yine kent içinden geçmesi gerekmektedir. Bu yöne gidecek yük taşıtlarının önemli bir bölümü de Atatürk Bulvarını kullanmakta, hatta burada park etmiş kamyon ve treylerler görülebilmektedir.

Kent içinde yük taşıyan ve çeşitli noktalarda özellikle merkez alanda yük indirip-bindiren kamyonet niteliğindeki araçlar yol altyapısının kullanımında önemli darboğazlar yaratmaktadırlar. Park ve durma yasaklarına uymayan, trafik akışkanlığını engelleyen, kaldırımlara park eden orta ve küçük yük taşıtları merkez alandaki tıkanıklıkların önde gelen sebeplerinden biridir.

Kent merkezine bu tür araçların girmesini belirli saatlerle sınırlayan herhangi bir düzenleme bulunmamakta, bazı yollarda var olan durma yasaklarına da denetlenmediğinden uyulmamaktadır.

## 2.6. İdari ve Kurumsal Yapılanma

Kentiçi ulaşımın sorumlusu olan Çorlu Belediyesinde ulaşım ile ilgili herhangi bir birim, ya da görevli bir personel bulunmamaktadır. Yol altyapısı ve işaretleme ile ilgili görevler Fen İşleri Müdürlüğü'nün sınırlı personel ve diğer kaynakları ile gerçekleştirilmeye çalışılmakta ancak yetersiz kalınmaktadır. Ulaşım, trafik ve toplu ulaşım konularında bir birimi ya da uzmanı olmayan Çorlu Belediyesi, toplu ulaşım sisteminin planlaması, eşgüdümü,

denetlenmesi, hizmet standartlarının belirlenmesi ve izlenmesi konusunda herhangi bir etkinlikte bulunamamaktadır. Özel toplu ulaşım işleticileriyle ilgili işlemler, sözleşmeleri bir büfe kiralaması gibi görüldüğü için Gelirler Müdürlüğü tarafından yürütülmektedir.

Çorlu Belediyesinin ulaşım, toplu ulaşım ve trafik ile ilgili görevleri olabildiğince ilgili diğer taraflara aktarılmaya çalışılmış örneğin özel halk otobüslerinin, minibüslerin denetim ve gözetiminde çalışacağı, durakların bakım ve onarımından otobüs işleticilerinin sorumlu olacağı sözleşmelere yansımıştır.

İlçe Trafik Komisyonunda bir Başkan Yardımcısı ile temsil edilen Belediye, yeni yasal çerçeve ile ulaşım ve trafik konusundaki yeni görevlerini gerçekleştirebilecek yapılanma, kadro ve ekipmana henüz sahip bulunmamaktadır.

Toplulara ulaşım işleticileri, servis işleticileri, kentliler gibi ulaşım ile ilgili tarafların görüş ve önerilerinin alındığı geniş katılımlı bir "Katılım ve Karar Mekanizması" henüz yürürlükte bulunmamasına karşılık, işletilmeye başlayacak Kent Konseyi'nde bir alt grubunun oluşturularak bu platformun kısa sürede yaratılması mümkün bulunmaktadır.

### **3. ÇORLU'DA KISA DÖNEM ULAŞIM VE TRAFİK DÜZENLEMESİNİN AMAÇLARI, POLİTİKALARI VE STRATEJİLERİ**

#### **3.1. Amaçlar**

Çorlu ulaşım sisteminin iyileştirilmesi için yapılması gerekli çalışmalara başlanmadan önce, bu çalışmaların amaçları ve stratejileri net ve kesin bir şekilde ortaya konmalı ve takip eden aşamalar bunlar üzerine inşa edilmelidir. Çağdaş yaklaşımlar ve teknik gelişmeler ışığında, Çorlu için aşağıda sıralanan amaçlar ve stratejiler ortaya konmuştur.

Çorlu'da ulaşım ve trafiğin düzenlenmesindeki birincil amaçlar;

- Kentin günlük işleyişini ve kentsel eylemleri kolaylaştıracak,
- Ekonomik ve hakkaniyetli,
- Planlı kentsel gelişme kararlarına uyacak ve gelişmeye yardımcı olacak,
- Kentsel değerleri ve çevreyi koruyacak ve katkıda bulunacak,
- Mevcut ulaşım altyapısını, tesislerini ve kaynaklarını en üst düzeyde kullanacak şekilde yüksek verimliliği önde tutacak,
- Araçların değil, insanların erişiminin sağlanmasına öncelik verecek

bir ulaşım sisteminin sağlanması ve geliştirilmesi olmalıdır.

Çorlu'da yaşanmakta olan sorunların boyutları ve özellikleri dikkate alınarak ulaşım ve trafik planlamasındaki planlamaya yönelik temel politikalar şunlar olmalıdır;

- **Kent merkezindeki trafik akımının iyileştirilmesi:** Çorlu kent merkezindeki trafik koşulları giderek kötüleşmekte olup, merkezdeki tıkanıklık merkez dışına da taşmaya başlamış bulunmaktadır. Kentin kalbi niteliğinde olan ve ekonomi, iş, eğitim, kültür ve ticaret eylemlerinin yoğunlaştığı bu alandaki dolaşım sıkıntılarının giderilmesi kentin yeniden sağlıklı bir yapıya kavuşturulmasına imkan verecektir.
- **Toplutaşım önceliklerinin geliştirilmesi:** Merkez alan ağırlıklı olmak üzere kent genelinde giderek yaygınlaşmakta olan tıkanıklardan en çok etkilenen toplutaşım araçları (otobüs ve minibüsler) olmaktadır. Otomobillerin yarattığı bu sıkışıklıkların olumsuzluklarından toplutaşım araçlarının etkilenmemesi için çeşitli toplutaşım öncelikleri geliştirilmelidir. Otobüs yolları, otobüs şeritleri, sinyallerde öncelikler gibi çeşitli uygulamalarla toplutaşım sistemi olumsuz trafik koşullarından kurtarılmalıdır.
- **Yaya ulaşım koşullarının geliştirilmesi:** En sağlıklı, en az enerji tüketen ve verimli ulaşım biçimi olan yaya ulaşımının korunması, geliştirilmesi ve desteklenmesi gerekmektedir. Özellikle kent merkezinde ve iş alanlarına dönüşmekte olan merkez çevresindeki konut bölgelerinde giderek kötüleşmekte olan yaya ulaşım koşullarının biran önce düzeltilmesi gerekmektedir.
- **Çevreye duyarlı projeler hazırlanması:** Hazırlanacak ulaşım ve trafik projelerinin, motorlu taşıt trafiğinin dışsal etkilerini an aza indiren; kentsel bozulmaya yol açmayan, kentsel, çevresel, insani ve sosyal değerleri koruyan ve geliştiren projeler olması amaçlanmalıdır.
- **Mevcut altyapı ve olanaklardan en üst düzeyde yararlanılması:** Kent ulaşım sisteminin mevcut altyapısı (yollar, duraklar, terminaller, taşıtlar ve diğer tesisleri) ve kaynaklarını (para, personel, zaman, yakıt gibi) en verimli bir şekilde kullanan, kapasite kullanım oranlarını en üst düzeye çıkaran, akılcı ve yaratıcı çözümlerle mevcut kapasiteleri geliştiren çözümlerin geliştirilmesi amaçlanmalıdır.
- **Yatırımsız / az yatırımla gerçekleştirilebilme:** Önerilecek projeler mevcut altyapı ve kaynakları en üst düzeyde kullandıktan sonra, yine de geliştirilmesi gereken altyapı ve giderilmesi gereken kapasite sorunları için yatırım yapılması gerekiyorsa, bu gereksinimleri en düşük yatırımın düzeyleri ile karşılayan projelerin geliştirilmesi amaçlanmalıdır.
- **Maliyet etkinliği ve hizmet verimliliği:** Ortaya konacak önlem ve projeler için harcanacak her kuruşun karşılığının alınması amaçlanmalıdır. Yeni projelerin maliyet etkinliği, ya da mevcut hizmetlerin verimliliği olarak tanımlanabilecek bu kriter çerçevesinde ulaşım harcanan her kaynağın karşılığı en üst düzeyde "yarar" olarak geri alınmalıdır.
- **Kısa sürede uygulanabilme:** Önerilecek projeler kısa sürede uygulanabilmeli ve yararları yine kısa sürede elde edilmelidir. Böylece mevcut sorunların en kısa sürede

azaltılması, ya da ortadan kaldırılması sağlanmalıdır. Hızla gelişen Çorlu'da uzun dönemli yatırımların ilerde getireceği yararları beklenmesi ve kısıtlı kaynakların uzun dönemde elde edilebilecek yararlar tahsis edilmesi, acil sorunların çözümünü geciktirecek ve sorunların daha da büyümesine yol açacaktır.

- **Uzun dönem planları ile uyumluluk:** Kısa sürede uygulanacak ve yararları kısa sürede elde edilecek projeler ve önlemlere öncelik verilmesi, uzun dönemli zorunlu yatırımların göz ardı edilmesini gerektirmemelidir. Uzun dönemli kentsel gelişmeyi tanımlayan imar planlarında öngörülen ulaşım yatırımlarına da başlanmalı ve bu projelerin planlarla birlikte gerçekleştirilmesi amaçlanmalıdır.

### 3.2. Stratejiler

Ortaya konan amaçlar ve politikalar ışığında istenen projelere ulaşmak için atılması gereken bir sonraki adım projeleri yönlendirecek yaklaşımları ve stratejilerin netleştirilmesidir. Stratejiler, amaçların gerçekleştirilmesi için yapılması gereken eylemleri belirleyerek, bir sonraki aşamada bunların projelere yansıtılmasını sağlayacaktır. Stratejiler, aşağıdaki ana başlıklar çerçevesinde ayrıntılandırılmaktadır;

#### 3.2.1. Kurumsal ve İdari Yapının Geliştirilmesine Yönelik Stratejiler

Kurumsal ve idari yapı, kısa sürede ve öncelikle iyileştirilmelidir. Sonraki aşamalarda hazırlanacak plan ve uygulamaların raflarda kalmaması ve uygulamaya dönüştürülebilmesi için uygulamayı yapacak sorumlu birimler tanımlanmalı ve bu birimlerin gerektirdiği kadrolar oluşturulmalıdır.

Bu kadrolar sadece hazırlanacak projeleri uygulamaya koymak için değil, daha sonra benzer projeleri hazırlamak üzere oluşturulmalı, geliştirilmeli ve hazırlanmalıdır.

#### 3.2.2. Trafik ve Dolaşım Sistemi

Ulaşım sisteminin motorlu taşıt trafiği akımlarına daha etkin bir şekilde hizmet verebilmesi için trafik ve ulaşım mühendisliği teknikleri dikkate alınarak mevcut karayolu altyapısının fiziksel nitelikleri ve işletme özellikleri yeniden düzenlenmelidir. Mevcut karayolu altyapısının işlevsel kademelenmesindeki hataları düzeltecek ve Çorlu kenti özelliklerine göre yol şebekesinin işlevlerini yeniden belirleyecek "yeni bir yol kademelenmesi getirilmesi" ve bu yol kademelenmesi ile birlikte uygulanacak "yeni bir dolaşım şeması hazırlanması ve uygulanması" temel stratejilerden biri olmalıdır.

Bu düzenlemeler sırasında merkezden başlayarak "kavşak çözümlerindeki hataların giderilmesi", altyapını daha verimli ve trafik tekniğine uygun bir şekilde kullanılması amacıyla "yol yüzeyinin kullanımının yeniden düzenlenmesi", bu düzenlemelerde "toplulaşım

önceliklerinin geliştirilmesi", "kent merkezine toplu taşıma ile erişimin kolaylaştırılırken otomobille erişime kısıtlamalar getirilmesi" yönlendirici stratejiler olmalıdır.

**Yol Kademelenmesi:** Trafik sisteminin etkin bir şekilde işleyebilmesi için karayolu şebekesinin farklı bağlantıları, farklı nitelikte işlevler üstlenmeli ve bu işlevlere uygun fiziksel ve işletme özelliklerine sahip olmalıdır. Kent içindeki yolların işlevsel kademelenmesi olarak tanımlanan bu sınıflandırmada konut alanlarındaki parsellere erişim sağlayan en düşük kademedeki yollardan başlayıp trafiğin kesintisiz aktığı erişme kontrollü çevre yollarına kadar uzanan bir yelpaze içinde farklı yol kademeleri bulunmaktadır. Mevcut yapıda konut alanları içinden ana trafik koridorları geçerken, çok şeritli bazı yollar otopark olarak kullanılmaktadır.

Çorlu dolaşım sisteminde yapılması gereken ilk operasyon, yol sisteminde bir anlamda kendiliğinden oluşmuş mevcut yanlış yol kademelenmesinin yeniden düzenlenmesidir. Kısa dönemde ve fazla yatırım gerekmeden gerçekleştirilecek yeni yol kademelenmesi, mevcut yol profilleri içinde yeni inşaat gerektirmeden yapılabilecek bir düzenlemedir. Kısa dönemde uygulanabilecek ve yararları yine kısa dönemde görülebilecek olan bu planlama ile trafiğin akışkanlığı sağlanacak ve yol sisteminin performansı artacaktır.

**Yol ve kavşak geometrisi iyileştirmeleri:** Çorlu'daki yol sisteminin en önemli eksikliklerinden birisi yol ve kavşak kapasitelerindeki uyumsuzluktur. Aynı koridor üzerindeki farklı yol kesimlerinin fiziksel ve işletme özellikleri (şerit sayısı, yol boyu park imkanı ve yasağı, bekleme/durma yasağı, parsel girişi, yaya geçitleri gibi) sık sık değişmekte, bu ise o koridorun kapasite ve akışkanlığında değişmelere ve düzensizliklere sebep olmaktadır. Özellikle şerit sayısının sürekli olmaması, yer yer tıkanıklıklar yaratmakta ve bazı kesimlerde yol yüzeyinin büyük bir bölümü kullanılamamaktadır. Benzer şekilde kavşak kapasiteleri de birbirleri ve takip eden yol kesimleri ile tutarsızlıklar göstermekte, trafiğin akışkanlığı zedelenmektedir. Kısa dönemde hazırlanacak bir dolaşım planı ve ona uygun yol ve kavşak düzenleme planı ile özellikle kent merkezinde trafik akışkanlığında önemli iyileşmeler sağlanıp, yol şebekesinin daha verimli kullanımı mümkün olacaktır.

Çorlu'nun karayolu şebekesindeki bazı yol kesimlerinde ve kavşakların çoğunda geometrik ve fiziksel iyileştirmeler yapılması gerekmektedir. Halen bazı kavşaklardaki mevcut geometrik düzenlemeler trafik mühendisliği ve trafik tekniği kuralları ile çelişen nitelikte olup, trafik güvenliği açısından sakıncalı bulunmaktadır. Bazı kavşaklar ise tasarım kurallarına uygun olmadıkları için kavşağın kapasitesi ciddi bir şekilde azalmış olarak hizmet görmektedir.

Özellikle kavşak geometrisi düzenlemeleri ile, kavşak kapasitesi ve trafik güvenliği konusunda kısa sürede ve düşük maliyetle önemli geliştirmelerin gerçekleştirilmesi mümkün bulunmaktadır.

**Şebeke iyileştirilmesi:** Çorlu'daki yol şebekesinde yapılacak basit ve kolay düzenlemelerle bağlantıların kapasitelerinin artırılması, bazı yeni bağlantılar açılması ve yön değişiklikleriyle kısa dönemde şebekenin daha verimli kullanılması ve yolculukların kısaltılması mümkündür.

**Yatay ve dikey işaretleme:** Çorlu'da yatay ve dikey işaretlemelemlerde çok ciddi yetersizlikler, eksiklikler ve hatalar bulunmaktadır. Kısa dönemde hazırlanacak yeni bir işaretleme planı, bu planın uygulanması ve sürekli güncel tutulmasıyla birlikte trafik akışkanlığında ve kurallara uyum sağlanmasında önemli iyileşmeler sağlanabilecektir.

**Merkezden geçişin caydırılması:** Çorlu'da yapılacak yeni dolaşım şemasındaki düzenlemelerinin en önemlisi unsurlarından birisi, kent merkezinin n bir geçiş alanı ve koridoru olmaktan kurtarılması olmalıdır. Kentin farklı kesimlerine gitmek isteyenler mevcut dolaşım şeması ve trafik düzenlemelerinde kent merkezini ve kullanılmaktadırlar. Oysa ki kent merkezi, bir geçiş alanı olmaktan kurtarıldığında ve sadece buraya gelmek isteyenlerin ulaştığı bir alan olarak tasarlandığında, merkezdeki trafik yoğunluğu azalacak ve akışkanlık artacaktır. Bunun sağlanması için, bu amaca yönelik olarak hazırlanacak yol kademelenmesi, sinyal zamanlaması, bilgilendirme ve yönlendirme gibi önlemler kullanılarak kısa sürede uygulamaya konmalıdır.

### 3.2.3. Otoparklar

Çorlu'da otopark konusu otomobillere, gün boyu terk edilecekleri alanlar yaratmak olarak değerlendirilmekten vazgeçilmeli; otopark eyleminin, planlama, yatırım, işletme ve yönetim faaliyetlerini içeren, kent ulaşım sistemi içindeki en önemli yönetim unsurlardan biri olduğunu öne çıkaracak düzenlemeler yapılmalıdır. Otoparkların, ulaşım politika ve stratejilerinde, özellikle yolculuk talep yönetiminde otomobil yolculuklarının düzenlenmesindeki en önemli araçlardan biri olduğu dikkate alınarak yaklaşım ve stratejiler belirlenmelidir.

Bu genel yaklaşımı ve ayrıntılarını ortaya koyacak "Otopark Yatırım ve Yönetim Planı" hazırlanarak, bu planla belirlenecek yatırım, işletme ve yönetim düzenlemeleri uygulamaya konmalıdır. Bu plan, kent merkezindeki yol şebekesinin verimliliğinin artırılması ve olabildiğince akan trafiğe hizmet edebilmesini sağlamak amacıyla, yol boyu otoparkları en aza indirecek bir düzenleme getirirken, yeni yaratılacak yol dışı otopark alanlarının kapasiteleri, yerleri ve fiyatlandırması bu planda konulacak genel stratejileri desteklemelidir.

Çorlu kent merkezi, otopark kullanımı açısından farklı bölgelere ayrılarak her bölgede talep ve kapasite özelliklerine uygun fiyatlandırma politikalarının oluşturulması ve uygulanması sağlanmalı, merkezde park etmenin yüksek bir bedeli olduğu kullanıcılara kabul ettirilmelidir.

Merkezi alandaki otoparklarda merkezde kısa süreli park edişleri destekleyen ve uzun süreli otoparkları caydıran fiyatlandırma yaklaşımları benimsenmelidir. Merkez dışında uzun süreli park edilebilecek otoparklar yaratılarak toplu ulaşım servisleriyle bütünleştirilmeli ve otomobillerini bu alanlara park edenlerin toplu ulaşım araçlarına aktarma yaparak (park et-bin: park and ride) merkeze kolayca gelebilmelerini sağlayacak fiziksel, işletme ve fiyatlandırma düzenlemeleri yapılmalı ve önlemler alınmalıdır.

### **3.2.4. Yaya Ulaşımı**

Trafik düzenleme ve işletmesinde yayalara öncelik verilmesi, yaya hareketlerinin güvenliği ve sürekliliğini sağlayacak kesintisiz bir şebekenin oluşturulması, hazırlanacak projelerin en önemli stratejileri olmalıdır.

Yaya ulaşım tasarım standartlarının geliştirilmesi ve bu standartların ödün verilmeden uygulanması, kaldırımların otomobillerden temizlenmesi için fiziksel, işletme ve denetim önlemlerinin alınması gerekmektedir.

**Yaya güvenliği ve tasarım standartları:** Yaya hareketlerinin desteklenmesi, yayaların güvenliğinin sağlanması amacıyla yaya güvenliği standartları belirlenmeli ve bunların planlama ve projelendirmeye yansımaları olan yaya tasarım standartları belirlenmeli ve planda yönlendirici olmalıdır.

**Özürllüer için düzenlemeler:** Yaya ulaşım planı, özürllüer için bir yandan mevcut yaya tesislerinde yapılması gereken tasarım ve işletme değişikliklerini belirlerken, diğer yandan da ileride oluşması istenen yaya altyapı ve tesislerinin bu standartlara göre planlanmasını yapmalıdır.

**Merkez yaya ağı geliştirilmesi:** Kent merkezi, yolculuk taleplerinin yoğunlaştığı ve bu nedenle toplu ulaşım ve yaya hareketlerine öncelik verilen bir alandır. Kent merkezindeki yayalaştırılmış alanların, kaldırımların, toplu ulaşım duraklarının kesintisiz ve yüksek kapasiteli bir yaya şebekesi ile bütünleştirilecek şekilde tasarlanması ve geliştirilmesi gerekmektedir. Yaya şebekesi geliştirilirken, yaya hareketleri toplu ulaşım aktarma ve terminal noktalarıyla güçlü bir şekilde ilişkilendirilerek, toplu ulaşım araçlarıyla merkeze gelenlerin güvenli ve yüksek standartlı bir yaya şebekesi ile merkezdeki eylem merkezlerine kolayca ve çağdaş mekanlar içinde ulaşması sağlanmalıdır.

**Bisiklet ulaşımının geliştirilmesi:** Yaya düzenlemeleri, enerji tüketimi açısından en verimli ulaşım biçimi olan bisikletin Çorlu'da ulaşım amacıyla kullanılması için yapılması gereken düzenlemeleri de içermelidir. Düzenlemeler sırasında bisiklet tasarım standartları tanımlanmalı, Çorlu'da belirli koridorlarda örnek projeler olarak tanımlanacak bisiklet yolu ve şeritleri gibi altyapıların planlanması ve projelendirmesi yapılmalıdır. Bisiklet ulaşımının geliştirilmesi amacıyla düzenlenecek kampanyalara, altyapı ve tesis geliştirme



çalışmalarına (işyerlerinde ve okullarda bisiklet park yerleri yapılması gibi), eğitim programlarının oluşturulmasına ilişkin öneriler geliştirmelidir.

**Mevcut uygulamaların denetimi:** Çorlu'da yaya ulaşım altyapısının taşıt trafiğinden korunması, kaldırımların park eden otomobillerden ve yükleme yapan araçlardan kurtarılması, yaya tasarım standartlarının (kaplama, genişlik, basamak yüksekliği gibi) uygulamaya konması için alınması gereken önlemler tanımlanmalı ve denetlenmelidir. Kısa dönemde düzenlenecek bir kampanyaya tüm toplum kesimleri destek olarak alınarak "**yaya altyapısı mevcut kirliliklerden temizlenmelidir**". Bu temizleme kapsamında kaldırımlara park eden araçlar, yaya hareketlerini engelleyen telefon kutuları, büfeler, direkler, otobüs durakları, ilan direkleri ve reklam standartları, bina giriş ve çıkışlarıyla ilgili basamak gibi engeller, kaplama bozuklukları, otomobillerin girişini denetlemek amacıyla yapılan engeller, ticari tesislerin kaldırıma taşan sergi, tezgah gibi eşyaları ve ilanları, binaların inşaatları sırasındaki kaldırıma taşmalar dikkate alınmalı ve yaya ulaşımına olumsuz etkileri ortadan kaldırılmalıdır.

Yeni yaya alanı ve koridorları yaratılarak bu alanların taşıtlardan kurtarılması için yeni fiziksel düzenlemeler yapılarak, gerekirse bu alanlar yaya eylemleriyle bütünleştirilebilen (kitap satışı, çay bahçesi, kaldırım kahvesi gibi) ticari kullanımlara açılmalı, otopark olmaktan kurtarılmalıdır.

### 3.2.5. Toplutaşım

Çorlu'da toplutaşım sistemi çağdaş standartlar ve yaklaşımlarla yeniden düzenlenmelidir. Toplutaşım pazarında Belediyenin planlama, eşgüdüm ve denetim görevleri canlandırılmalı, sistemin özel işleticilerle devamı desteklenirken, yeni işleticilerin tek araç sahibi bireysel işleticiler olmasından (sistemin dolmuşlaştırılmasından) kaçınılmalı, çok sayıda araca sahip olan "kurumlaşmış özel işleticilerin oluşturulması" için gereken düzenlemeler yapılmalıdır. Unutulmamalıdır ki, toplutaşım işletmeciliğinde çağdaş teknolojilerin ve işletme yöntemlerinin uygulanabilmesi için kurumlaşmış işleticilere gerek bulunmaktadır. Çorlu'nun özel toplu ulaşım işletmeciliğinde en kurumlaşmış yapıya sahip kent olmasının avantajları kullanılmalıdır.

Toplutaşım hizmetlerinin sadece otomobil sahibi olmayan dar gelirli kentlilerin ulaşım biçimi olmaktan çıkarılması ve otomobil kullanıcıların toplutaşıma geçmesini sağlamak amacıyla farklı kalitede hizmetler sunulmalıdır. Sunulan farklı hizmet düzeyleri, kalitesi ve koşullarına göre farklı bilet bedelleri uygulanmalıdır.

Belediye adına toplutaşım işleticilerini denetleyecek ve yönetecek bir birim oluşturulmalı; toplutaşım hizmetlerinin planlanmasını, bu hizmetlerin işleticilerden sınırlı süreli sözleşmelerle ihale ile satın alınmasını, bu hizmet sözleşmelerinin yürütülmesini, işleticilerin sağlamakla yükümlü olacakları hizmet ve güvenlik standartlarının denetlemesini bu yeni birim gerçekleştirmelidir.

Tüm toplu ulaşım türlerinde ve işleticilerinde geçerli olacak bütünleşik bilet sistemi oluşturulmalı, bu istemin işletilmesini, yönetimini üstlenecek ve gelirlerin paylaşımını sağlayacak bir yapılanmaya gidilmelidir.

### **3.2.6. Fiyatlandırma Sistemi**

Ulaşımındaki temel finansman ilkesi, "kullanan, tüketen, kirleten, kullandığı, tükettiği ve kirlettiği kadar öder" olarak belirlenmektedir. Bu ilke ışığında mevcut fiyatlandırma uygulamalarına bakıldığında, toplu ulaşım kullanıcılarının bilet bedelleri ile yolculuklarının maliyetlerinin büyük bir bölümünü ödedikleri görülmektedir. Oysa ki, özel ulaşım kullanıcılarının ortaya çıkardıkları dolaylı ve dolaysız maliyetlerin bedelini ödemedikleri ya da çok küçük bir bölümünü ödedikleri anlaşılmaktadır. Kent merkezinin sokaklarını ve otopark alanlarını kullanmanın bedelini kullanıcılardan tahsil edecek çözümler geliştirilmelidir.

Toplu ulaşım sistemlerindeki mevcut fiyatlandırma yaklaşımlarının düzeltilmesi gereken özelliği ise tüm yolculuklarda (tek bilet bedeli olması) aynı yolculuk bedelinin ödenmesidir. Bu basitleştirilmiş fiyatlandırma yaklaşımında bir kilometre, ya da yirmi kilometre yolculuk yapan kişi aynı bedeli ödemekte ve bir hakkaniyetsizlik oluşmaktadır. Dünyanın pek çok kentinde bölgelerle, ya da kademeleme ile yolculuk uzunluğuna göre değişen yolculuk bedeli uygulanmaktadır. Çorlu'da da toplu ulaşım sistemlerinde değişken fiyatlandırma, sadece yolculuğun uzunluğuna bağlı olarak değil, çağdaş pazarlama yaklaşımları ile, sunulan toplu ulaşım hizmetinin kalitesine, konforuna, hızına, yolculuğun yapıldığı güne ve saate göre değişecek şekilde uygulanabilmelidir.

## **4. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ**

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı gibi, hızlı bir kentleşme ve kentsel gelişme içinde olan Çorlu'da ulaşım ve trafik konusunda ciddi sorunlar ve darboğazlar oluşmaktadır. Bu sorunların önemli bir bölümü, kısa ve orta vadede, fazla yatırım gerektirmeyen düzenlemelerle azaltılabilecek veya ortadan kaldırılabilir niteliktedir. Çalışmanın takip eden aşamalarında aşağıdaki bölümlerdeki amaçlar, politika ve stratejiler uygulanarak çözümler geliştirilecek, Belediyenin kısa sürede uygulamaya geçmesini sağlayacak kararları içeren planlar ve projeler hazırlanacaktır.

Bu planlarda ve projelerde ulaşım türlerinin aşağıda belirlenen öncelikleri dikkate alınacak, sıralanan politikalar göz önünde tutularak hazırlanacak kararlar ve projelerde mevcut kaynakların ve altyapının verimlilik ve performansını yükseltecek düzenlemelere öncelik verilecektir.