



ÇORLU BELEDİYESİ

KENTİÇİ ULAŞIM VE TRAFİK PLANI, ULAŞIM VE TRAFİK İYİLEŞTİRME ETÜT VE PROJELERİ HAZIRLANMASI DANIŞMANLIK HİZMETLERİ

RAPOR-4

ULAŞIM VE TRAFİK ACİL EYLEM PROJELERİ



YÜKSEL PROJE . *ulaşım*

Yüksel Proje - Ulaşım-Art Ortaklığı

Ağustos 2005

İÇİNDEKİLER

1. GİRİŞ ve YÖNTEM	1
2. ULAŞIM VE TRAFİK ACİL EYLEM PROJELERİ	3
2.1. Düzenleme Yaklaşımları	3
2.1.1. Koridorların Kademelenmesi	3
2.1.2. Kavşakların Sınıflandırılması	13
2.2. Çorlu Kent Merkezi'nde Yol Ağının Geometrik İyileştirmesi	14
2.2.1. Yol Tip Kesitleri	16
2.2.2. Kavşaklar ve Kavşakların İşletilmesi	16
2.2.3. Yatay ve Düşey İşaretleme	17
2.3. Yapılan Düzenlemeler	21
2.3.1. Doğu-Batı Koridorları:	21
2.3.2. Kuzey-Güney Koridorları:	22
2.3.3. Omurtak Caddesinin Düzenlenmesi	23
2.3.4. Edirne Caddesi Çıracak Bayırı Kesiminin Düzenlenmesi	26
2.3.5. Yaya Koşullarının Geliştirilmesi Projesi	33
3. EKLER	37
3.1. Ek-1 Projelendirmede Kullanılan Tip Yol Kesitler	38
3.2. Ek-2 Merkez Alan Dolaşım Planı	42

TABLolar LİSTESİ

Tablo-2.1	Mevcut ve Önerilen Yol Kademelenmesi	9
Tablo-2.2	Önerilen Dolaşım Sistemiyle Süreklilik Kazanan Koridorlar	11
Tablo-2.3	Çorlu'da Yol Türüne Göre Kavşak Türü Seçimi	14
Tablo-2.4	Tasarımlarda Alınan Yol Elemanı Genişlikleri	16
Tablo-2.5	Kısa Vadede Düzenlenmesi ve Sinyalize Edilmesi Gereken Kavşaklar	20
Tablo-2.6	Omurtak Caddesi İçin Önerilen Aşamalı Düzenleme Alternatiflerinin Özellikleri	35
Tablo-2.7	Yaya Yoluna Dönüştürülen Trafik Yolları	36
Tablo-2.8	Dolaşım Sistemiyle Oluşturulan Sürekli Yaya Koridorları	36

ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil-1.1	Çalışmanın Yöntemi ve Aşamaları	2
Şekil-2.1	Mevcut Yolağı Kademelenmesi	5
Şekil-2.2	Önerilen Yolağı Kademelenmesi	7
Şekil-2.3	Merkezi Alan Dolaşım Planı	8
Şekil-2.4	Kavşakların Kontrolü	18
Şekil-2.5	Projelendirilen Kavşaklar	19
Şekil-2.6	Mevcut Durumda Omurtak Caddesinin Kullanımı	24
Şekil-2.7	Alternatif-3'de Yol Kullanımı (Plan)	25
Şekil-2.8	Alternatif-3'de Yol Kullanımı (Kesit)	26
Şekil-2.9	İmar Planı ve Mevcut Duruma Göre Çıracak Bayırı Kesimi	32
Şekil-2.10	İmar Planında Çıracak Bayırı Kesimi	32
Şekil-2.11	Merkezde Yaya Düzenlemeleri	34

ÇORLU ULAŞIM VE TRAFİK İYİLEŞTİRME PLANI

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 lekeleri 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 dört ayrı raporda toplanmıştır.

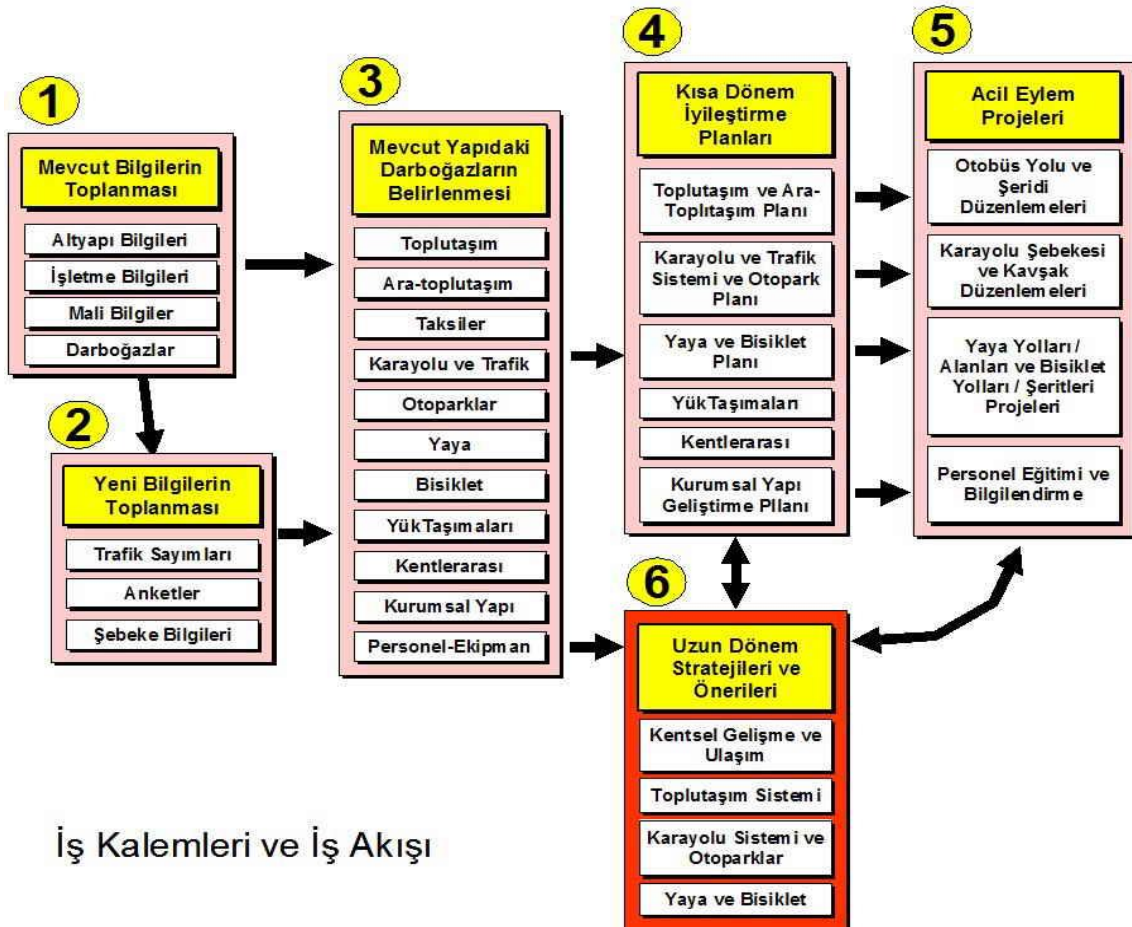
Rapor-1; Kentteki mevcut ulaşım altyapısı ve işletmeciliğinin durumunu, imkanlarını ve kısıtlarını tespit edilebilmek için yapılan farklı niteliklerde bilgi toplama ve değerlendirme çalışmalarını aktarmaktadır. Bir yandan çeşitli kamu ve özel kurumların ellerinde mevcut bulunan ulaşım ve trafik ile ilgili, 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 kapsamında kent genelinde geliştirilecek kısa dönemli çözüm önerilerini yönlendirecek kısa dönem politika ve stratejileri de bu raporda yer almaktadır.

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

Bu Rapor (**Rapor-4**) Rapor-3 kapsamında aktarılan “İyileştirme Planları” ile önerilen kararlar ve düzenlemelerin en kısa sürede uygulamaya konabilmesi amacıyla hazırlanan avan projeleri açıklamaktadır. Rapor, kentin toplam uzunluğu yaklaşık 30 km.ye ulaşan çeşitli koridorlarında, farklı unsurları içeren 1/1000 ölçekli projeler ve 20 önemli kavşağın 1/500 ölçekli trafik düzenleme projeleri ile bir bütün oluşturmaktadır.

Şekil-1.1 Çalışmanın Yöntemi ve Aşamaları



2. ULAŞIM VE TRAFİK ACİL EYLEM PROJELERİ

Rapor-3'te ayrıntıları açıklanan "Çorlu Ulaşım ve Trafik Planı" kapsamında yer alan önerilerden, "karayolu ve kavşak düzenlemeleri" arasından öncelikle uygulanmak üzere sözleşme gereği seçilen 30 km yol ve 20 adet hemzemin kavşağın 1/1000 ve 1/500 ölçekli projeleri hazırlanmıştır.

Aşağıda "Çorlu Ulaşım ve Trafik Planı" kapsamında da açıklanan, yol ve kavşak düzenlemelerinde benimsenen yaklaşımlar ve bu düzenlemeler sonucunda elde edilen yeni dolaşım şemasının özellikleri açıklanmakta, hazırlanan projelerin ana çizgileri ortaya konmaktadır.

2.1. Düzenleme Yaklaşımları

2.1.1. Koridorların Kademelenmesi

Çorlu'nun kent içi yollarında yapılması gereken ilk operasyon, yol sisteminde kendiliğinden oluşmuş mevcut dolaşım sisteminin ve yolağı kademelemesinin gözden geçirilmesidir. Kısa dönemde ve mevcut yol genişlikleri içinde büyük ölçekli imalat ve yatırım gerektirmeden gerçekleştirebilecek yol kademelemesi, işletme ağırlıklı bir düzenleme olarak ortaya çıkmıştır. Kısa dönemde uygulanabilecek ve yararları da kısa dönemde görülebilecek olan bu projelerle Çorlu kent içi trafiğinde akışkanlık artırılarak kısıtlı yol ağı sisteminin daha verimli kullanımı sağlanabilmektedir.

"İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine ait Esaslara Dair Yönetmelik"te varolan "devamlılığı olan bir yol belli bir kesimde daraltılamaz" hükmüne rağmen, Çorlu merkezinde oluşmuş doku içinde yer alan yolların aynı genişlikte olmayıp, yer yer önemli daralmalar bulunmaktadır.

Genel olarak yolağı incelendiğinde, transit karakterli yeni hizmete giren İstanbul-Edirne Kuzey Çevre Yolu'nun yanı sıra, doğu-batı aksında kent merkezinden geçen Kumyol ve Omurtak Caddeleri ile Atatürk Bulvarı ana yol olarak görülmektedir. Ayrıca yan yola da sahip doğu-batı aksında hizmet veren Omurtak Caddesi'nin Atatürk Caddesi keşişmesini takiben doğuya, kent dışına uzantısı da yan yolu nedeniyle transit yol karakterindedir.

Tekirdağ yönünden gelip Çırak Bayırı'nı takiben Sağlık Mahallesi'nden geçerek Edirne yönüne devam eden Tekirdağ Caddesi de yer yer yerleşim bölgelerine teğet, yer yer de içinden geçmesine rağmen transit karakterlidir.

Çerkezköy yönünden gelen, TEM'i ve Çevre Yolu'nu Sağlık Mahallesi'ne bağlayan doğu-batı aksında hizmet veren Ahmet Taner Kışlalı Caddesi de transit işlevli bir koridor niteliğindedir.

Özetle mevcut durum incelendiğinde “transit” ve “ana” yol işlevindeki koridorların doğu-batı aksında hizmet verdiği kuzey-güney aksında ise önemli bir “transit” ve “ana” yola (Tekirdağ Caddesi, Atatürk Caddesi-Kışla Kavşağı arası hariç) rastlanılmamaktadır.

Kent için önemli olan, Çerkezköy yönünden gelen, TEM’i ve Çevre Yolu’nu kent merkezine (Borsa Meydanı’na) bağlayan Fatih Caddesi ise bir ana yoldan ziyade dağıtıcı/toplayıcı yol olarak işlev görmektedir.

Yukarıda adı geçen yolların dışında yer alan tüm yollar işlev olarak tanımsızdır ve ağırlıklı olarak “erişim” yolları olarak nitelendirilecek düzeydedir (**Şekil-2.1**).

Yukarıdaki tespite göre Çorlu kent merkezindeki yol türlerinin şerit uzunlukları arasında önemli dengesizlikler ortaya çıkmaktadır. “Transit” ve “ana” yol nitelikli koridorlar doğu-batı aksında yeterli olsa dahi, kuzey-güney aksında yetersizdir. Mevcut yolağında “dağıtıcı/toplayıcı” nitelikli hiçbir koridor bulunmamakta, diğer tüm yollar “erişim” nitelikli yol karakterinde hizmet vermektedir.

Bu nedenle yol türleri arasında dengenin sağlanabilmesi için hazırlanan dolaşım planı ile yolların işlevleri yeniden tanımlanmış, bu görevlere uygun fiziki değerlerle yollar yeniden tasarlanmış, böylece yolağı sisteminde kapasite talep / sunum dengesi sağlanmıştır.

Özetle talep/sunum dengesinin sağlanması için,

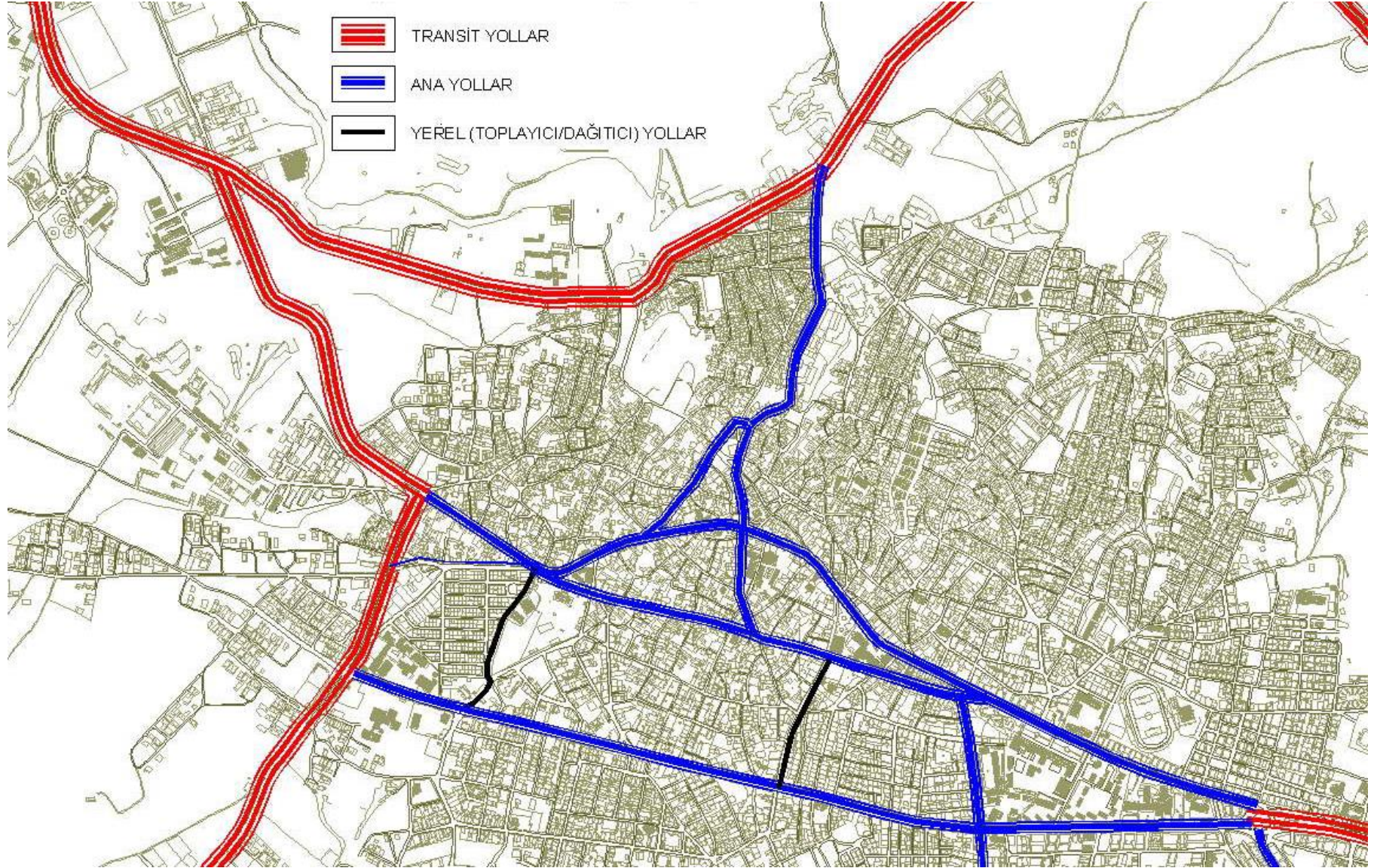
1. kuzey-güney aksında “ana” yol nitelikli yeni koridorlar yaratılmış,
2. “erişim” nitelikli bazı uygun yollar, fiziki ve işletme özellikleri değiştirilerek “dağıtıcı/toplayıcı” yol niteliğine yükseltilmiş

ve mevcut karayolu sistemindeki temel sorunlar ortadan kaldırılmıştır.

Çorlu merkezindeki yolağının mevcut kullanımındaki düzensizlik ve tanımsızlık nedeniyle ortaya çıkan karmaşa sonucunda yollar kapasitelerince hizmet edememekte ve başta yayalar için olmak üzere trafik güvenliği ortadan kalkmaktadır.

Kentin çekirdeğini oluşturan merkezde genellikle yollar dardır (5-7 m.). Bu dar yolların çift-yönlü kullanımı bir yandan yolu kullanan yayaları güvensiz şekilde yol kenarlarına sıkıştırırken, bir yandan da taşıt akışkanlığını zaman zaman ve yer yer durdurmaktadır. Bu nedenle yolların fiziki karakteristikleri göz önüne alınarak, özellikle dar kesitlerde yaya hareketlerine öncelik verilerek ve yol kesitinin yayaların yanı sıra sadece bir şerit taşıt trafiğine izin verebileceği göz önüne alınarak ağırlıklı olarak “tek-yönlü” yollardan oluşan bir dolaşım planını ortaya çıkarmıştır (**Şekil-2.2, Şekil-2.3**).

Şekil-2.1 Mevcut Yolağı Kademelenmesi



Yapılan düzenlemelerde özellikle Omurtak Caddesine alternatif olacak doğu-batı yönünde yeni koridorlar oluşturulmuş; dar ve geometrisi uygun olmayan, halen ağırlıklı otopark olarak kullanılan mevcut yolağından en üst düzeyde yararlanılarak Omurtak Caddesinin kuzeyindeki yol parçaları kullanılarak Emlak Konut ile Borsa Meydanı arasında iki adet tek yönlü koridordan oluşan bir yol çifti yaratılmıştır. Bu koridorun üzerindeki fiziki düzenlemeler ve işaretlemelerden sonra hemen kullanılabilmesi mümkün bulunmakta, koridor üzerinde bir kaç binanın istimlak edilmesinden sonra yol çiftinin fiziksel standardı daha da yükselmektedir.

Yolağı envanterine dayandırılan dolaşım planı göz önüne alınarak, yukarıda işaret edilen dengesizliği de ortadan kaldıracak şekilde “Yolağı Kademelemesi” yeniden yapılmıştır. Bu yeni yapılanmada yollar taşıt trafiği yönünden hiyerarşik bir sistematiğe oturtulmuş ve beş ana grupta toplanmıştır:

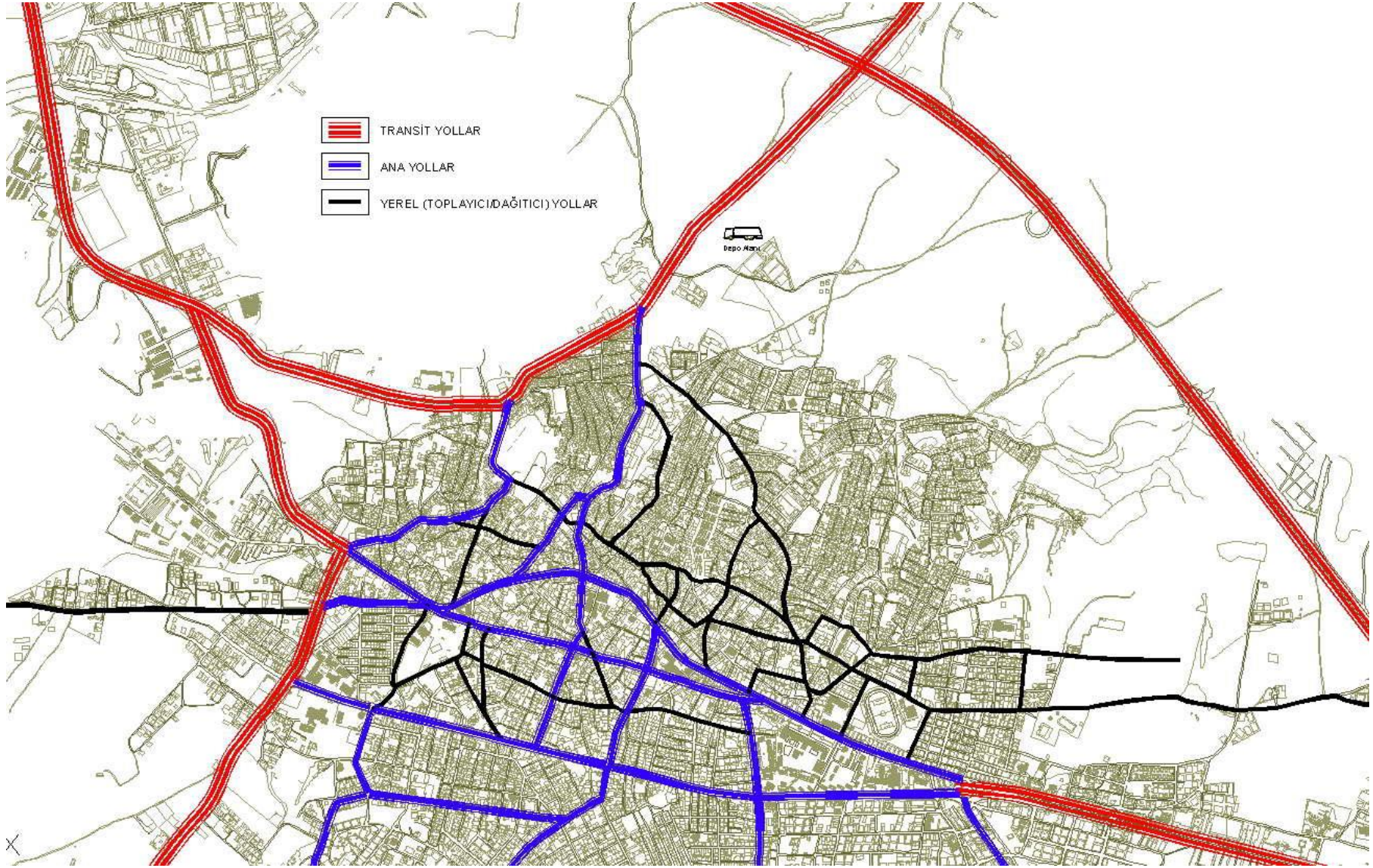
1. Hız (Transit) Yolları,
2. Ana Yollar,
3. Yerel (Dağıtıcı/Toplayıcı) Yollar,
4. Sokaklar (Erişim Yolları) ve
5. Yaya Yolları.

Dolaşım planına bağlı olarak her yolun kademesi yeniden belirlenmiştir. **Tablo-2.1**'de yeni yol yol kademelenmesi tablo halinde verilmektedir. Bu tablo her yol kesiminin mevcut ve önerilen sistemdeki kademesini ve tek- veya çift-yön olarak hizmet şeklini göstermektedir.

Bu düzenleme ile transit yollar aynen kalırken, toplayıcı/dağıtıcı yoldan ana yol kademesine, önemli miktarda yol da erişim yolundan toplayıcı/dağıtıcı yol kademesine yükseltilmiştir. Bu kademe yükseltme ile taşıt trafiğinin daha fazla adette yolu kullanılabilmesi sağlanmakta, diğer bir terimle taşıt trafiği daha fazla yol yüzeyine dağıtılmaktadır.

Yeni dolaşım planı ile taşıt akışı için sürekliliği olan koridorlar tanımlanmıştır. **Tablo-2.2**'de önerilen dolaşım sistemi sonucu oluşturulan bu sürekli koridorlar listelenmektedir.

Şekil-2.2 Önerilen Yolağı Kademelenmesi



Şekil-2.3 Merkezi Alan Dolaşım Planı



Tablo-2.1 Mevcut ve Önerilen Yol Kademelenmesi

Yol Adı	Kesim / Açıklama	Yön	Mevcut		Önerilen	
			Kademe	Hizmet	Kademe	Hizmet
Ahmet Taner Kışlalı Cd.		Doğu - Batı	Transit	Çift-yön	Transit	Çift-yön
Edirne Caddesi	Çıracak Bayırı	Doğu - Batı	Transit	Çift-yön	Transit	Çift-yön
Tekirdağ Cd.	Atatürk Blv - Kışla Kvş. arası	Kuzey - Güney	Transit	Çift-yön	Transit	Çift-yön
Omurtak Cd.	Kent Girişi - Çetin Emeç Blv. arası	Doğu - Batı	Transit	Çift-yön	Transit	Çift-yön
Fatih Cd.	Çerkezköy bağ. - A. Taner Kışlalı Cd. arası	Kuzey - Güney	Transit	Çift-yön	Transit	Çift-yön
Omurtak Cd.	Çetin Emeç Blv. - Kumyol Cd. arası	Doğu - Batı	Ana	Çift-yön	Ana	Çift-yön
Omurtak Cd.	Kumyol Cd. birleşimi - Fatih Cd. arası	Doğu - Batı	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Omurtak Cd.	Fatih Cd. - Otogar Kvş. arası	Doğu - Batı	Ana	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Omurtak Cd.	Otogar Kvş. - Kışla Kvş. arası	Doğu - Batı	Ana	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Kumyol Cd.	Otogar Kvş. - Omurtak birleşimi arası	Doğu - Batı	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Atatürk Blv.	Tekirdağ Cd. - Çetin Emeç Blv. arası	Doğu - Batı	Ana	Çift-yön	Ana	Çift-yön
Fatih Cd.	A. Taner Kışlalı Cd. - Borsa Meydanı arası	Kuzey - Güney	Ana	Çift-yön	Ana	Çift-yön
Fatih Cd.	Borsa Meydanı - Omurtak Cd. arası	Kuzey - Güney	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Çiçek Cd.	Fatih Cd. - Borsa Meydanı arası	Kuzey - Güney	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
T.Cami Sk. + G.Çeşme Sk	Çiçek Cd. devamı	Kuzey - Güney	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Fatih Sk.	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası	Kuzey - Güney	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Şinasi Kurşun Cd.	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası	Kuzey - Güney	Ana	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Çetin Emeç Blv.		Kuzey - Güney	Ana	Çift-yön	Ana	Çift-yön
Garaj-2 Sk.	Garaj Kvş. - Namazgah Sk. arası	Kuzey - Güney	Toplayıcı	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Yavuzer Cd.	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası	Kuzey - Güney	Toplayıcı	Tek-yön	Ana	Tek-yön
Namazgah Sk.	Garaj-1 - Atatürk Blv. arası	Kuzey - Güney	Toplayıcı	Çift-yön	Toplayıcı	Çift-yön
Tekirdağ Cd.	Eski Sanayi Geçişi	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Erişim	Çift-yön
Tekirdağ Cd.	Eski Sanayi Geçişi - Garaj Kvş. arası	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Eski Sanayi Yolu	Tekirdağ Cd. - Eski Sanayi Geçişi arası	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Garaj-1 Sk.	Kumyol Cd. - Namazgah Sk. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Namazgah Sk.	Garaj-1 - Garaj-2 Sk. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Yoğurtçu Sk.	Omurtak Cd. - Aziz Ağa Sk. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Sait Güngör Sk.-Aziz Ağa Sk.	Kışla Kvş. - Çorlu Kalesi arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Salhane Sk.	Çorlu Kalesi Geçişi, A.Taner Kışlalı bağ.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Salhane Sk.	Çorlu Kalesi - Borsa Meydanı arası	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Çift-yön
K.Ahmet Tekke Sk. + Haman Sk.	Sait Güngör Sk. - T.Cami Sk. arası	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Çift-yön
K.Gözler Sk.	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Ruşenler Sk.	Namazgah Sk. - Atatürk Cd. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön

Tablo-2.1 Mevcut ve Önerilen Yol Kademelenmesi (devamı)

Yol Adı	Kesim / Açıklama	Yön	Mevcut		Önerilen	
			Kademe	Hizmet	Kademe	Hizmet
Demiryol Sk.	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Mandıracı Cd.	Şinasi Kurşun Cd. - Yavuzer Cd. arası	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Arpalık 1 Sk. + F. Kalfa Sk.	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
Çukurçeşme Sk.	Kumyol Cd. - Mandıracı Sk. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Ş.İ. Atasayar Sk. + H.Oğlu Sk.	Mandıracı Sk. Devamı	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Yavuzer Cd. devamı	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası	Kuzey - Güney	Yaya	Yaya	Ana	Tek-yön
Hastane Cd.	Atatürk Blv. - Omurtak Cd. arası	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Ana	Tek-yön
K. Pazar Cd. + B. Pazar Cd.	ortası dükkanlı, iki tarafı çift-yönlü	Doğu - Batı	Erişim	2xÇift-yön	Toplayıcı	Çift-yön
Dr. Görenli Sk. + Ş. Özmen Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Yeldeğirmeni Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Ç.Çeşme Ara Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Stadyum Arka Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Cengiz Han Cd.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Toros Cd. + Mavi Bahçe Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Lojman Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Şehit Ateşe Ahmet Yörük Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Kırkova Cd. + Papatya 1. Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Çardak Çeşme Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Dere Meydanı Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Köprü Sk.		Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Akıncılar Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Tek-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Dr. Sabri Bey Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Ali Paşa Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
M.T.A. Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Poyraz Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Lale Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Kırkova Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Bahçelievler 1. Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Şehit Çağatay Şimşek Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Canan Sk. + Boyacılar Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Sabri Bey Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Çerkezköy Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Çerkezköy 1. Sk.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön
Sinan Dede Cd.		Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Toplayıcı	Tek-yön

Tablo-2.2 Önerilen Dolaşım Sistemiyle Süreklilik Kazanan Koridorlar

Tür	(Koridor No.) Yol Adı	Yön	Tek / Çift Yön	Kesim / Açıklama
Transit	(-) Ahmet Taner Kışlalı Cd.	DB	Ç	
Transit	(52) Edirne Caddesi	DB	Ç	Çıracak Bayırı
Transit	(-) Omurtak Cd.	DB	Ç	Kent Girişi - Çetin Emeç Blv. arası
Transit	(-) Tekirdağ Cd.	KG	Ç	Atatürk Blv - Kışla Kvş. arası
Transit	(-) Fatih Cd.	KG	Ç	Çerkezköy bağ.-A.T. Kışlalı Cd. arası
Ana	(18) Omurtak Cd.	DB	Ç	Ç. Emeç Blv.-Kumyol Cd. birleşimi arası
	(19) Omurtak Cd.	DB	T	Kumyol Cd. birleşimi - Fatih Cd. arası
	(19) Omurtak Cd.	DB	T	Fatih Cd. - Otogar Kvş. arası
	(19) Omurtak Cd.	DB	T	Otogar Kvş. - Kışla Kvş. arası
Ana	(1) Eski Sanayi Yolu	DB	T	Tekirdağ Cd. - Eski Sanayi Geçişi arası
	(1) Tekirdağ Cd.	DB	T	Eski Sanayi Geçişi - Garaj Kvş. arası
	(1) Kumyol Cd.	DB	T	Otogar Kvş. - Omurtak birleşimi arası
Ana	(4) Atatürk Blv.	DB	Ç	Tekirdağ Cd. - Çetin Emeç Blv. arası
Ana	(50+51) Fatih Cd.	KG	Ç	A. Taner Kışlalı Cd. - Borsa Mey. arası
	(46) Çiçek Cd.	KG	T	Fatih Cd. - Borsa Meydanı arası
	(45) G.Çeşme Sk + T.Cami Sk.	KG	T	Borsa Meydanı - Omurtak Cd. arası
	(51) Fatih Cd.	KG	T	Borsa Meydanı - Omurtak Cd. arası
Ana	(38) Fatih Sk.	KG	T	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası
	(10+11+40) Arpalık 1 Sk. + F. Kalfa Sk.	KG	T	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası
Ana	(13) Yavuzer Cd.	KG	T	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası
	(13) Yavuzer Cd. devamı	KG	T	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası
Ana	(16) Şinasi Kurşun Cd.	KG	T	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası
Ana	(42) Sait Güngör Sk.-Aziz Ağa Sk.	KG	T	Kışla Kvş. - Çorlu Kalesi arası
	(47) Salhane Sk.	KG	T	Çorlu Kalesi- A.Taner Kışlalı bağlantısı
Ana	(-) Hastane Cd.	KG	T	Atatürk Blv. - Omurtak Cd. arası
Ana	(-) Çetin Emeç Blv.	KG	Ç	
Toplayıcı	(13) Akıncılar Cd.	KG	T	
Toplayıcı	(9) Mandıracı Cd.	DB	T	Şinasi Kurşun Cd. - Yavuzer Cd. arası
	(9) H.Oğlu Sk.-Ş. İ. Atasayar Sk.	DB	T	Mandıracı Sk. Devamı
Toplayıcı	(5) Garaj-1 Sk.	KG	T	Kumyol Cd. - Namazgah Sk. arası
	(5) Namazgah Sk.	KG	T	Garaj-1 - Garaj-2 Sk. arası
	(-) Namazgah Sk.	KG	Ç	Garaj-1 - Atatürk Blv. arası
	(3) Garaj-2 Sk.	KG	T	Garaj Kvş. - Namazgah Sk. arası

Tablo-2.2 Önerilen Dolaşım Sistemiyle Süreklilik Kazanan Koridorlar (devamı)

Tür	(Koridor No.) Yol Adı	Yön	YönTek / Çift	Kesim / Açıklama
Toplayıcı	(47) K. Pazar Cd. + B. Pazar Cd.	DB	Ç	ortası dükkanlı, iki tarafı çift-yönlü
	(28) Dr. Görenli Sk. + Ş. Özmen Sk.	DB	T	
	(28) Yeldeğirmeni Sk.	DB	T	
	(28) Ç.Çeşme Ara Sk.	DB	T	
	(28) Stadyum Arka Sk.	DB	T	
	(28) Cengiz Han Cd.	DB	T	
Toplayıcı	(27) Toros Cd. + Mavi Bahçe Sk.	DB	T	
	(27) Lojman Sk.	DB	T	
	(27) Akıncılar Cd.	KG	T	
	(27) Şehit Ateşe Ahmet Yörük Sk.	DB	T	
	(22) Kırkova Cd. + Papatya 1. Sk.	DB	T	
	(49) Çardak Çeşme Sk.	DB	T	
	(49) Dere Meydanı Sk.	DB	T	
	(49) Köprü Sk.	DB	T	
	(47) K. Pazar Cd. + B. Pazar Cd.	DB	Ç	ortası dükkanlı, iki tarafı çift-yönlü
Toplayıcı	(33) Dr. Sabri Bey Sk.	KG	T	
	(33) Çerkezköy Cd.	KG	T	
Toplayıcı	(23) Ali Paşa Cd.	KG	T	
	(32) Boyacılar Sk. + Canan Sk.	KG	T	
	(-) Sabri Bey Sk.	KG	T	
Toplayıcı	(6) Ruşenler Sk.	KG	T	Namazgah Sk. - Atatürk Cd. arası
	(7+8) Demiryol Sk. + Ilica Sk.	KG	T	Kumyol Cd. - Atatürk Blv. arası
Toplayıcı	(22) Lale Sk.	KG	T	
	(22) Kırkova Cd. + Papatya 1. Sk.	KG	T	
	(22) Çerkezköy 1. Sk.	KG	T	
Toplayıcı	(41) Yoğurtçu Sk.	KG	T	Omurtak Cd. - Aziz Ağa Sk. arası
Toplayıcı	(12) Çukurçeşme Sk.	KG	T	Kumyol Cd. - Mandıracı Sk. arası
Toplayıcı	(47) Salhane Sk.	DB	Ç	Çorlu Kalesi - Borsa Meydanı arası
Toplayıcı	(44) K.Ahmet Tekke Sk.+Haman Sk.	DB	Ç	Sait Güngör Sk. - T.Cami Sk. arası
Toplayıcı	(5) K.Gözler Sk.	KG	T	Omurtak Cd. - Kumyol Cd. arası
Toplayıcı	(48) Sinan Dede Cd.	KG	T	
Toplayıcı	(24) M.T.A. Sk.	KG	T	
Toplayıcı	(25) Poyraz Cd.	KG	T	
Toplayıcı	(20) Bahçelievler 1. Sk.	KG	T	
Toplayıcı	(21) Şehit Çağatay Şimşek Sk.	KG	T	

2.1.2. Kavşakların Sınıflandırılması

Mevcut Durum: Yolağında kavşaklar tüm sistemin kapasitesini, oluşacak tıkanıklıkları (koridorlarda oluşacak taşıt yoğunluklarını) kontrol eden düğüm noktalarıdır. Çorlu'da kent merkezindeki kavşak noktaları iki ana grupta toplanmaktadır: (i) kontrolsüz (öncelikli), (ii) sinyal kontrollü.

Bu iki tür kent merkezi için yeterli gözükmeyle birlikte, kavşak noktalarının gerek tasarım, gerekse kontrol yöntemi olarak elden geçirilmesi gerekmektedir. Özellikle bazı yaya yoğun bölgelerde gerek kontrolsüz, gerekse yaya hareketlerini gereğince göz önüne almayan sinyal kontrollü çözümler trafik güvenliğini sağlamaktan uzaktır.

Bazı kontrolsüz kavşakların ivedi olarak yaya hareketlerini de göz önüne alacak şekilde sinyal kontrolüne geçmesi gerekirken, bazı mevcut sinyal kontrollü kavşakların gene yaya hareketlerini öne çıkartacak şekilde yeniden tasarlanması gerekli gözükmetedir.

Kaldı ki, "kontrolsüz" olarak nitelendirilen bir kavşak, aslında tamamen serbest bırakılmış, kontrolsüzlük nedeniyle isteyen istediği şekilde hareket edeceği bir alan olarak anlaşılmalıdır. "Kontrolsüz" olarak nitelendirilen bir kavşakta öncelik kurallarının gerek tasarımla, gerekse "Dur" veya "Yol Ver" levhalarıyla belirlenmesi ve işletilmesi sağlanmalıdır.

Kavşaklarda sağlanacak güven ortamı, aynı zamanda kavşakların kapasitesini de olumu yönde etkileyecektir.

Kavşak Türü Seçimi ve Önerilen Kavşak Kontrolleri: Çorlu kenti içinde mevcut trafik yoğunlukları (kesişme miktarları) incelendiğinde;

- Kontrolsüz (Öncelikli) ve
- Sinyal Kontrollü

kavşak çözümlerinin yeterli olacağı görülmekte,

- Karma veya
- Katlı (Köprülü)

kavşak çözümlerine gerek olmadığı anlaşılmaktadır.

Özetle, yoğun kesişmeye sahip kent içi kavşaklarda sinyal kontrollü çözümler yeterli görülmektedir. Kavşakta kesişen taşıt adetleri ve hareketleri arttığı taktirde, dolaşım düzenlemeleri ile taşıtların değişik kavşaklara aktararak kesişen taşıt adetlerinin ve hareketlerinin azaltılması mümkündür.

Sadece kent dışında “transit” işlevli, hızlı trafik akışının olduğu koridor üzerinde sinyal kontrolün yanı sıra gerektiğinde “karma” ve “katlı” kavşaklar tasarlanabilecektir (**Tablo-2.3**).

Tablo-2.3 Çorlu’da Yol Türüne Göre Kavşak Türü Seçimi

Yol Türü	Transit (Çevre Yolu)	Transit (Kent Geçişi)	Ana Arter	Toplayıcı	Erişim
Transit (Çevre Yolu)	Katlı	Sinyal	Sinyal	-	-
Transit (Kent Geçişi)	Sinyal	Sinyal	Sinyal	Sinyal	-
Ana Arter	Sinyal	Sinyal	Sinyal	Sinyal / Öncelik	Öncelik
Toplayıcı	-	Sinyal	Sinyal / Öncelik	Sinyal / Öncelik	Öncelik
Erişim	-	-	Öncelik	Öncelik	Öncelik

2.2. Çorlu Kent Merkezi’nde Yol Ağının Geometrik İyileştirmesi

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 ve gerek yaya, gerekse taşıt trafiği güvenliği 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.

Kentlerimizde yol düzenlemelerinde yaya kaldırımı daima geri plana itilmektedir. Önceliğin araçlara verilmesi nedeniyle, araçlara ayrılan mekanların dışında kalan tanımsız,

ölçeksiz, dar, bina ve mülkiyet sınırlarına paralel çekilen hatların oluşturduğu sürekliliği olmayan bantlar “kaldırım” olarak adlandırılıp yayalara “sözde” bırakılmaktadır.

Daima otomobile yönelik çözümler üretilmeye şartlandırıldığı için kentsel tasarımlarda kentlilere yaya mekanları bırakma gereksinmesi iskan alanlarının içinden geçen yollar da bile araçlar lehine feda edilmekte veya araçlarca işgaline izin verilmektedir. Aslında yaya kaldırım hatları, taşıtların akışını kılavuzlayarak yönlendiren fiziki belirleyiciler olarak görülmelidir.

Çorlu’da düzenleme yapılan tüm yollarda (i) yaya kaldırımı, (ii) akan trafik şeridi, (iii) duran taşıt cebi gibi işlevler fiziki olarak tanımlanmış, koridorlar boyunca taşıtlara bırakılan yol bantları şerit sürekliliği ve şerit dengesi sağlanacak şekilde oluşturulmuştur. Tüm düzenlemelerde yayalara bırakılan bantları tanımlayan hatlar (kaldırımlar) taşıtların akışını kılavuzlayarak yönlendiren fiziki belirleyiciler olarak benimsenmiş ve tasarımlarda bu husus öne çıkartılmıştır.

Çorlu için yapılan tüm koridor düzenlemelerinde bu yaklaşım öne çıkartılacak her tür yolda yaya trafiği için yeterli genişlikte yaya kaldırımı sağlanmaya çalışılmıştır. Ayrıca yaya yoğunluğu yüksek olan merkezi iş alanında bazı yollar yaya lehine taşıt trafiğine kapatılmıştır.

Düzen getirmek için konulan levhaların ve çizilen çizgilerin yetersiz kaldığı, bunlara uyulmadığı, zaman zaman gözden kaçtığı görülmektedir. Bu anlayış içinde, özellikle kavşaklarda yasaklanan veya imkan verilen taşıt hareketleri levha ve çizgilerin yanı sıra fiziki düzenlemeler ile de belirgin hale getirilmiştir.

Yapılan düzenlemeler ile yol kesitinin hangi parçasının akan, hangi parçasının duran trafiğe, hangi parçasının yayaya bırakıldığı belirgin hale getirilmiştir. Şerit genişlikleri de standart ölçülerine getirilerek, bordür veya baba türü fiziki engelleyiciler ile sürücüler için şerit disiplini sağlanmış, taşıt trafiğinin akışkanlığına olumlu katkılar yapılması hedeflenmiştir.

Yolağının tasarımında “Türk Standartları Enstitüsü”nün öngördüğü yol elemanı genişliklerine uyulmaya çalışılmıştır. Ancak kent merkezinde oluşmuş bölgedeki yolların darlığı nedeniyle bazı kesitlerde öngörülen standartların altına inilmiştir. Yol tiplerine göre şerit ve yol elemanı genişlikleri **Tablo-2.4**’de gösterilmektedir:

Tablo-2.4 Tasarımlarda Alınan Yol Elemanı Genişlikleri

Yol Elemanı	Genişlik (m)	Notlar
Taşıt Şeridi - Koridor Boyunca		
Ana Yol - 1 şerit	3,00 (3,50 ^{**})	tek şerit önerilmez, yapılacaksa $3,50 = 1 \times 3,00 + 2 \times 0,25^{**}$
Ana Yol - 2 şerit	6,50	$6,50 = 2 \times 3,00 + 2 \times 0,25^{**}$
Ana Yol - 3 şerit	9,50	$9,50 = 3 \times 3,00 + 2 \times 0,25^{**}$
Ara* Yol - 1 şerit	2,50 (3,00 ^{**})	$3,00 = 1 \times 2,50 + 2 \times 0,25^{**}$
Ara* Yol - 2 şerit	6,00	$5,50 = 2 \times 2,50 + 2 \times 0,25^{**}$
Erişim Yolu	2,50-2,75	
Taşıt Şeridi - Kavşak Kolunda		
Ana Yol - 2 şerit	6,00	$6,00 = 2 \times 2,75 + 2 \times 0,25^{**}$
Ana Yol - 3 şerit	9,00	$9,00 = 2 \times 2,75 + 3,00 + 2 \times 0,25^{**}$
Siğınma / Sola Dönüş Cebi	2,50-2,75	
Cepler		
Otopark Cebi	2,00-2,10	En az 1,80 m.
Yükleme-Boşaltma Cebi	2,50-2,75	
Durak Cebi	2,50-3,00	
Yaya Kaldırımı		
Ana Yol	en az 2,00	
Ara (Dağıtıcı/Toplayıcı) Yol	en az 1,50	tercihen 1,75 m.
Erişim Yolu	en az 1,00	tercihen 1,50 m.

(*) Ana Yol = Dağıtıcı/ Toplayıcı Yol

(**) 0,25 m. = kaldırım / röfuj kenar çizgisi payı dahil, (Bölünmüş ana yollarda kaldırım ve röfuj kenarlarında 0,25 m kenar çizgisi için pay bırakılacaktır. Bölünmemiş çift yönlü yollarda bu pay yön ayırma çizgisi olarak kullanılacak, taşıt platformuna eklenecektir.)

2.2.1. Yol Tip Kesitleri

Yolların mevcut genişliği göz önüne alınarak yapılan düzenlemelerde öncelikle "Tablo-2.4 Tasarımlarda Alınan Yol Elemanı Genişlikleri" esas alınmıştır. Bu boyutlandırma esasına göre ortaya çıkan yol tip kesitleri trafik düzenleme paftalarında gösterilmiş ayrıca tip kesitlerin tamamı **Ek-1'de Tasarım Kılavuzu** olarak verilmiştir.

2.2.2. Kavşaklar ve Kavşakların İşletilmesi

Mevcut yolağının işletilmesinde, kapasitesince hizmet verebilmesinde en önemli eleman olan sinyal kontrollü kavşaklar, kavşakların mevcut fiziki yapılarının yanı sıra, işletme koşullarının da (periyod-süre, faz) uyumsuzluğu nedeniyle verimli ve trafik güvenliğini sağlayacak şekilde işlememektedir. Yapılan tüm kavşak düzenlemelerinde

kavşakta uygulanacak fiziki tasarımlar, söz konusu kavşağın işletme planı (faz diyagramları) göz önüne alınarak yapılmıştır. Özellikle kent merkezinde oluşturulan tek-yön ağırlıklı dolaşım planları ile kavşakların çoğunun iki fazlı işletilmesine olanak sağlanmış, kavşakların verimlilikleri artırılmıştır. Kent ve merkezi alan girişlerindeki kavşaklar ise, merkeze girecek taşıt adetini alt düzeyde tutabilmek, merkeze yaklaştıkça taşıt trafiği baskısını azaltmak için üç, hatta dört fazlı planlanmış, gerek fiziki, gerekse işletme planları buna göre tasarlanmıştır.

Öneri kavşak çözümlerinde özellikle sürücülerce kolay anlaşılabilir, olabildiğince yalın ve sürücülerini yönlendirebilen tasarımlar seçilmiştir.

“**Tablo-2.5** Kısa Vadede Düzenlenmesi ve Sinyalize Edilmesi Gereken Kavşaklar” tablosunda yolağı bütününde önemi nedeniyle öne çıkan kavşakların kısa ve orta vadede nasıl işletilmesi gerektiği listelenmiştir (**Şekil-2.4**). Bu Kavşaklardan 24 adedinin 1/500 trafik düzenleme projeleri hazırlanmıştır (**Şekil-2.5**).

2.2.3. Yatay ve Düşey İşaretleme

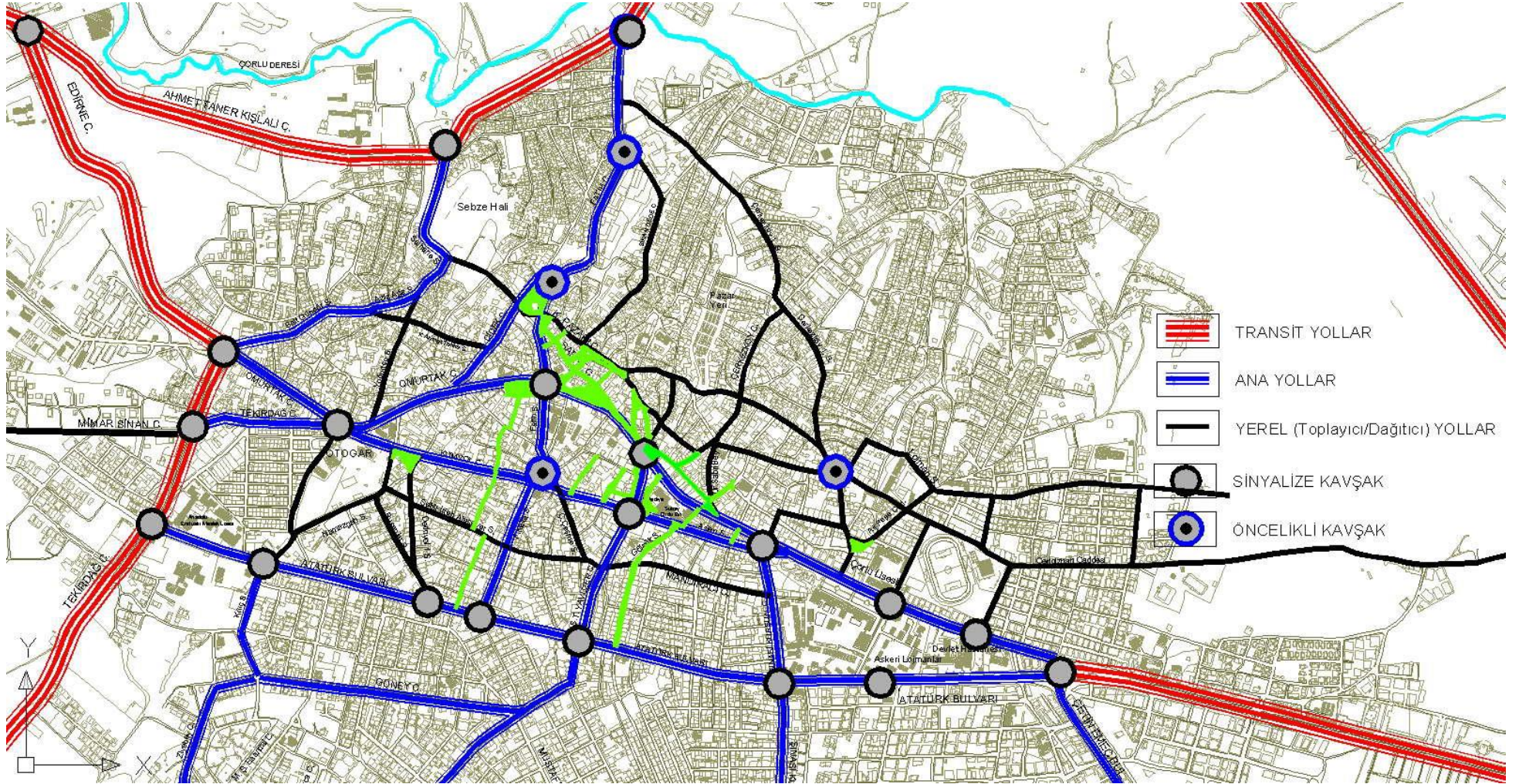
Yatay ve düşey işaretlemeler, trafik güvenliği ve trafik disiplini için en gerekli unsurlardır. Ancak ülkemizde bu işaretlerin varlıkları denetim ile desteklenmediğinden sürücüler tarafından kolayca göz ardı edilebilmektedir. Gene de yolağının eksiksiz olarak düşey levhalar ile donatılması, yol kaplamalarının da yatay çizgilerle tanımlanması gerekir.

Çorlu'da yatay ve dikey işaretlemelerde 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.

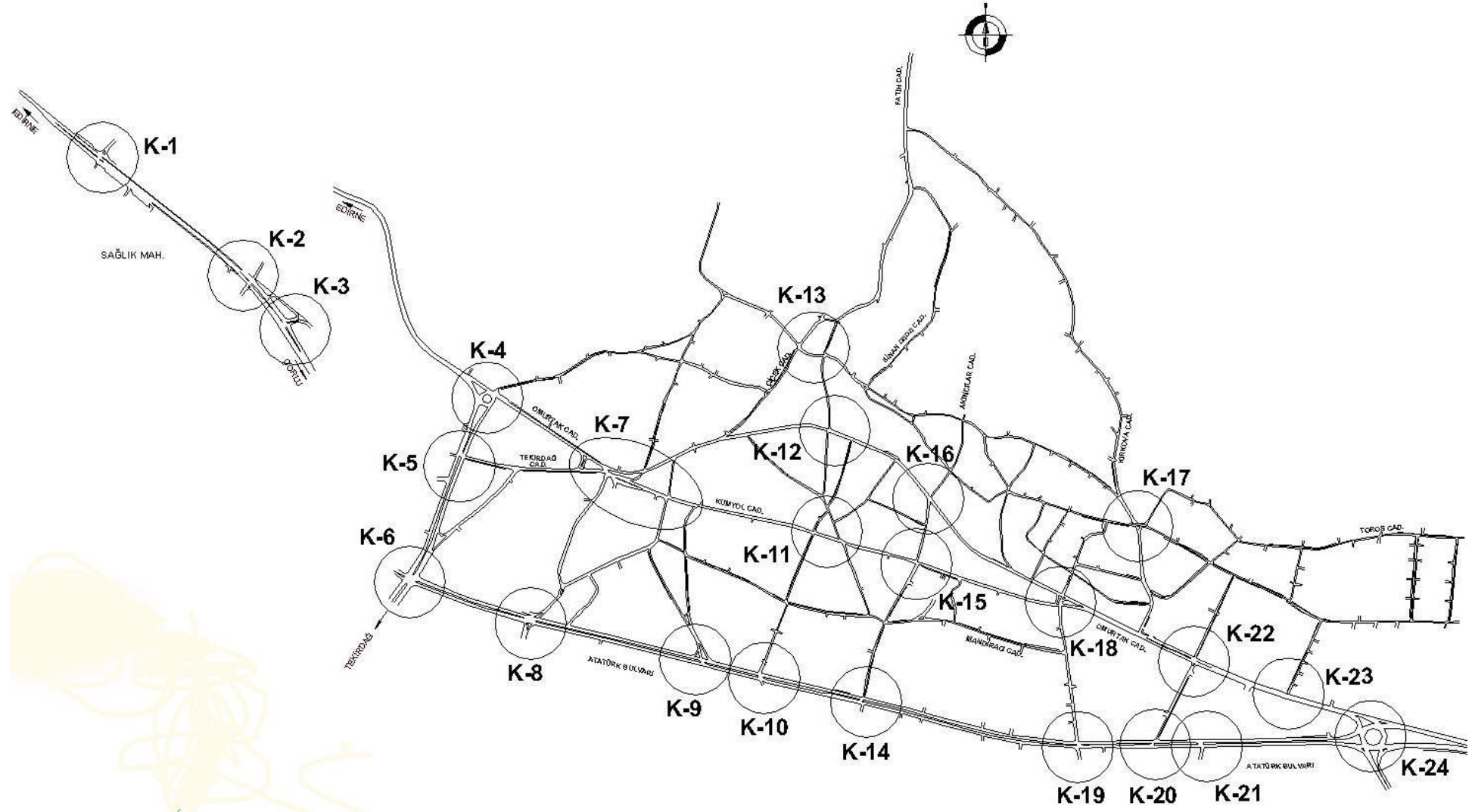
Düzenlenen tüm koridorlar boyunca gerekli olacak yatay ve düşey işaretleme projeleri de bu proje kapsamında hazırlanmıştır.

Kavşak ve koridorların düşey ve yatay levhalar ile donatılması, öngörülen kavşaklarda sinyalize sistemlerin tesis edilmesi, yapılacak fiziki düzenlemelerin ayrılmaz parçasıdır. Ancak bu bütünlük içinde yaya ve taşıt güvenliği sağlanabilecek, akışkanlık sağlanabilecektir.

Şekil-2.4 Kavşakların Kontrolü



Şekil-2.5 Projelendirilen Kavşaklar



Tablo-2.5 Kısa Vadede Düzenlenmesi ve Sinyalize Edilmesi Gereken Kavşaklar

Kavşak No	1. Yol		2. Yol		Kavşak Kontrolü		
	Türü	Adı	Türü	Adı	Mevcut	Kısa Wade	Orta Wade
1	Transit	Edirne Cd., Sağlık Mahallesi	Toplayıcı	Toplayıcı-1	Öncelik	Sinyal	Sinyal
2	Transit	Edirne Cd., Sağlık Mahallesi	Toplayıcı	Toplayıcı-2	Öncelik	Sinyal	Sinyal
3	Transit	Edirne Cd., Sağlık Mahallesi	Toplayıcı	Toplayıcı-3 (Organize Sanayi)	Öncelik	Sinyal	Sinyal
4	Transit	Tekirdağ Cd. / Edirne Cd.	Ana	Omurtak Cd.-Sait Güngör Sk.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
5	Transit	Tekirdağ Cd.	Ana	Eski Sanayi Yolu	Kavşaksız	Sinyal	Sinyal
6	Transit	Tekirdağ Cd.	Ana	Atatürk Blv.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
7	Ana	Eski Sanayi Yolu/Tekirdağ Cd.	Ana	Omurtak Cd. / Kumyol Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
8	Ana	Atatürk Blv.	Toplayıcı	Namazgah Sk.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
9	Ana	Atatürk Blv.	Toplayıcı	Ruşenler Sk.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
10	Ana	Atatürk Blv.	Ana	Arpalık 1. Sk.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
11	Ana	Kumyol Cd.	Ana	Fatih Sk.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
12	Ana	Omurtak Cd.	Ana	Fatih Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
13	Ana	Fatih Cd.	Toplayıcı	Borsa Meydanı, K. Pazar Cd.	Öncelik	Öncelik	Sinyal
14	Ana	Atatürk Blv.	Ana	Yavuzer Cd.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
15	Ana	Kumyol Cd.	Ana	Yavuzer Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
16	Ana	Omurtak Cd. / Yavuzer Cd.	Toplayıcı	Akıncılar	Sinyal	Sinyal	Sinyal
17	Toplayıcı	Lale Sk	Toplayıcı	Yel değirmeni Sk.	Öncelik	Öncelik	Öncelik
18	Ana	Omurtak Cd.	Ana	Kumyol Cd. / Şinasi Kurşun Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
19	Ana	Atatürk Blv.	Ana	Şinasi Kurşun Cd.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
20	Ana	Atatürk Blv.	Ana	Hastane Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
21	Ana	Atatürk Blv.	Ana	Aydınevler Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
22	Ana	Omurtak Cd. / Hastane Cd.	Toplayıcı	Şehit Çağatay Şimşek Sk.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
23	Ana	Omurtak Cd.	Toplayıcı	Bahçelievler 1. Sk.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
24	Ana	Atatürk Blv. / Omurtak Cd.	Ana	Çetin Emeç Blv.	Sinyal	Sinyal	Sinyal
	Transit	Ahmet Taner Kışlalı Cd.	Transit	Edirne Caddesi	Sinyal	Sinyal	Sinyal
	Transit	Omurtak Cd.	Toplayıcı	Reşit Paşa Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
	Transit	Omurtak Cd.	Toplayıcı	Dumlupınar Cd. (Orion)	Öncelik	Sinyal	Sinyal
	Transit	Ahmet Taner Kışlalı Cd.	Ana	Salhane Sk.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
	Transit	Ahmet Taner Kışlalı Cd.	Transit	Fatih Cd.	Öncelik	Sinyal	Sinyal
	Ana	Fatih Cd.	Toplayıcı	Sinan Dede Cd.	Öncelik	Öncelik	Öncelik

2.3. Yapılan Düzenlemeler

Dolaşım planı ve yeni yol kademelenmesi ile halen yol yüzeyinin büyük bölümü otopark olarak kullanılan erişim yolu niteliğindeki bir çok yolun kademesi yükseltilerek kent merkezindeki trafik daha geniş bir yol ağına dağıtılmış ve mevcut yol bağlantıları iyileştirilerek sürekliliği olan bazı yeni koridorlar oluşturulmuştur.

2.3.1. Doğu-Batı Koridorları:

Emlak Konutlar-Merkez Koridoru: Omurtak Caddesinin kuzeyinde ve ona paralel olarak yeni bir koridor oluşturulması için geleneksel merkezde yol şebekesindeki yetersizlikler dikkate alınarak iki koridor tek yönlü olarak ve bir yol çifti oluşturacak şekilde planlanmıştır. Merkeze doğru giden trafik için Toros Cad.-Mavi Bahçe Sok.-Lojman Sok.-Çardak Çeşme Sok.-Dere Meydanı Sok. kesimi tek yönlü bir koridor oluşturacak şekilde düzenlenmiş bu yolun devamında iki yönlü olarak Köprü Sok.-K. Pazarı Cad.-B. Pazarı Cad.-Borsa Meydanı-Salhane Sok.-Sebze Halin bağlantıları sağlanmıştır. Bu koridorun diğer yöndeki trafiği için, Dr. Görenli Sk.-Ş. Özmen Sk.-Yeldeğirmeni Sok.-Ç. Çeşme Ara Sok.-Stadyum Arkası Sok.-Cengizhan Cad. bağlantılarında düzenlemeler yapılarak süreklilik sağlanmıştır. Bu koridor, özellikle önümüzdeki dönemde Omurtak Caddesinin kuzeyindeki, merkezle Emlak Konutları arasındaki imarlı alanlarda oluşacak yeni yolculuk taleplerine cevap vermek ve Omurtak Caddesi üzerindeki yükü azaltmak üzere planlanmıştır. Koridorun, hemen hizmete açılması mümkün olmakla birlikte, üç noktada yapılacak istisnalarla standartlarının yükseltilmesi ve daha yüksek kapasite ile hizmet etmesi mümkün olacaktır.

Omurtak Caddesinin Geliştirilmesi: Omurtak Caddesi'nin koşullarının iyileştirilmesi için yapılan düzenlemelerle, koridorun bir otopark alanı olması önlenmiş, koridorda otopark ve beklemeden kaynaklanan bu sürtünme azaltılarak akışkanlık sağlanmıştır. Ayrıca, Sait Güngör Sokak'ın kademesi yükseltilerek Kışla Kavşağından Kale'ye bağlanan yeni bir koridorla Tekirdağ yönünden gelerek Çerkezköy yönünde giden trafiğin merkeze girmeden A. Taner Kışlalı Caddesine inmesi sağlanmış, Edirne Yönünden gelerek Omurtak Caddesi'ni kullanarak Kumyol Caddesine ulaşan trafiğin Eski Sanayi içinden geçen yolu tek yönlü olarak kullanması planlanarak, Omurtak Caddesi'nin Kışla Kavşağı ile Hükümet önü arasındaki bölümünün iki yönlü kullanılması önlenmiştir. Bu düzenleme sonucunda transit nitelikli trafiğin Hükümet Önüne kadar gelerek merkezi geçiş alanı olarak kullanması önlenmiş, Hükümet Önündeki kavşaktaki tıkanmalar ve kaza riskleri ortadan kaldırılmış, Otogar Kavşağı yeniden düzenlenerek güvenlik artırılmış ve kavşak basitleştirilmiştir. Bu düzenlemeler sonucunda Kışla Kavşağı ile Heykel Meydanı arasında Omurtak Caddesi ve Kumyol Caddesi'nden oluşan sürekliliği sağlanmış tek yönlü bir yol çifti oluşturulmuştur. Omurtak Cade-

si'nin Heykel Meydanı ile Hükümet Kavşağı arasındaki merkez kesimi için farklı alternatif yaklaşımlar ortaya konularak benimsenen tasarım yaklaşımı ileriki bölümlerde açıklanmaktadır.

Mandıracı Koridoru: Omurtak Caddesi ile Atatürk Bulvarı arasındaki, Mandıracı Caddesi, H. Oğlu Sokak, Ş. İrfan Atasayar Sokaklar halen yol üstü otopark ağırlıklı erişim yolları olarak kullanılmaktayken, yapılan düzenlemelerle merkezin ortasında atıl kullanılan bu koridorun daha etkin kullanılması için sürekli bir koridora dönüştürülmesi sağlanmıştır. Bu koridorun batı ucunda, Otogar alanı çevresindeki düzenlemelerle bağlantısı ve dışa açılımı kolaylaştırılmış ve bu yola yeni bir görev verilerek, Omurtak Caddesine alternatif bir koridor olması sağlanmıştır.

2.3.2. Kuzey-Güney Koridorları:

Çorlu yerleşim alanındaki yol ağında en büyük eksiklik olan kuzey-güney koridorları oluşturulması için mevcut yol bağlantıları geliştirilerek bir dizi bağlantının sürekliliği ve kapasitesinde iyileştirme sağlanmıştır.

Kışla Kavşağı-Kale Koridoru: Çerkezköy yönü ile Tekirdağ yönü arasındaki transit nitelikli trafiğin Omurtak ve Fatih Caddelerini kullanmasını önlemek amacıyla geliştirilmesi önerilen bu tek yönlü yol ile Omurtak Caddesi'nin Kışla Kavşağı ile Hükümet Kavşağı arası tek yönlü olarak kullanılabilir. Sait Güngör Sokak-Aziz Ağa Sokak-Salhane Sokak ve Kale batısındaki yol ile A. Taner Kışlalı Caddesi'ne ulaşan bu tek yönlü yolun diğer yöndeki trafiği halen olduğu gibi Fatih Cad. ve Omurtak Caddesi üzerinden geçecektir. Hemen kullanıma açılması mümkün olan bu koridorda sadece bir yerde istimlak yapılması halinde daha yüksek standartlı bir bağlantı elde edilecektir.

Otogar Koridoru: Mevcut Otogarda planlanan yeni ulaşım ve aktarma merkezinin erişiminin güçlendirilmesi için Atatürk Bulvarı'ndan Namazgah Sokak (İmam Hatip Lisesi Kavşağı) ve Ruşenler Sokak bağlantıları yeniden düzenlenmiş, Otogar önündeki kavşak sinyalizasyonla edilerek Yoğurtçu Sokak'tan Salhane Sokak ve A. Taner Kışlalı Caddesine ulaşım bağlantıları fiziksel ve işletme önlemleriyle bir üst kademeye çıkarılmıştır.

Kuzey Koridorları: Kent Merkezine Omurtak Caddesi üzerinden gelerek Çerkezköy yönünde gidecek trafiğin Borsa Meydanına kadar gelmesini önlemek için Omurtak Caddesinin kuzeyindeki Sinandede Caddesi, Çerkezköy Caddesi ve Kırkova Caddesinde yapılan düzenlemelerle alternatif kuzey koridorları oluşturulmuştur.

Atatürk Caddesi – Kumyol Caddesi – Omurtak Caddesi Bağlantıları: Omurtak Caddesi ile Kumyol Caddesinin oluşturduğu yol çifti arasındaki bağlantı eksisizlikleri ve yetersizliklerinin giderilmesi amacıyla Fatih Sokak, F. Kalfa Sokak ve Arpalık-1 So-

kaklar güneye, Yavuzer Caddesi, Belediye Yanı yaya yolu birleştirilerek kuzeye olmak üzere iki yeni sürekli bağlantı sağlanmıştır.

2.3.3. Omurtak Caddesinin Düzenlenmesi

Omurtak Caddesi, “kent merkezi içinden geçen bir devlet yolu” niteliğindedir. Bu tanım, Omurtak Caddesinin üstlendiği çelişkili görevleri ve ortaya çıkan sorunları da ortaya koymaktadır. Kentin Doğu-Batı yönündeki iki koridorundan birini oluşturan tek yönlü Omurtak-Kumyol Caddeleri hem transit trafiği ve hem de kent merkezine yönelen trafiği taşımaktadır. Omurtak Caddesi'nin bir kesimine ağır taşıtların girişi kısıtlanmış olmasına karşılık, kentten Edirne yönüne giden otomobil ve diğer hafif taşıtlar Omurtak Caddesini kullanarak kent merkezinden geçmektedir. Belediye ve Hükümet binalarının yanı sıra bankalar, diğer kamu kuruluşları ile ticaret ve büroların yer aldığı Omurtak Caddesi kentin lineer merkezini oluşturmaktadır. Omurtak Caddesi transit ve yerel taşıt trafiğinin yanı sıra hafif araçların yükleme ve boşaltma, dağıtım ve toplama amacıyla kullandıkları bir koridordur.

Omurtak Caddesi, bu karmaşık trafiğe hizmet etmenin ötesinde, yol boyu park eden araçlar nedeniyle kent merkezinin en önemli otopark alanlarından biri haline gelmiştir. Değişken genişliği ve denetimsizlik sebebiyle koridorun en merkezi yerlerinde yol boyu otopark yer yer iki ve hatta üç sraya ulaşmaktadır. Taşıt trafiğinde yaşanan bu karmaşaya ek olarak kent merkezindeki yaya hareketlerinin yoğunluğu ve yayaların yolu geçişlerinde tanımlanmış yaya geçişlerini kullanmamaları sonucunda yaya ve taşıt güvenliği, kirlenme, kapasite kullanımı gibi kriterler açısından Omurtak Caddesi kabul edilen standartların çok altına düşmektedir.

Mevcut Durum: Omurtak Caddesi mevcut durumda karışık trafik için tek yönlü olarak kullanılmakta, yol genişliği koridorun genişliğine göre 2-5 şerit arasında değişmektedir. Mevcut uygulamada büyük araçların (şehirlerarası otobüslerin, kamyonların ve servis araçlarının) bu caddeyi kullanması kısıtlanmıştır. Yolun büyük bölümünde yol boyu tek sıra otopark için izin verilmişken yolun genişliğindeki değişimler sebebiyle 2. ve hatta 3. sırada kural dışı otopark ve beklemeler görülmektedir. Kentin en merkezi koridorunda yol üstündeki bu park yerleri ücretsiz olarak kullanılmakta, sabah ilk gelen esnafın araçları gün boyu bu şeritleri bedelsiz olarak işgal etmektedir.

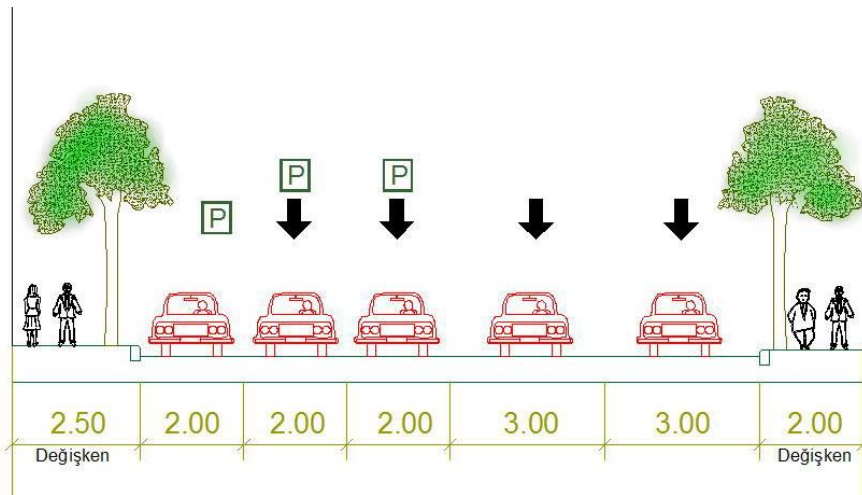
Yolun pek çok kesiminde akan trafik için gerekli şerit yüzeyinden fazlası ayrılmışken, yaya yoğunluğunun yüksek olduğu kesimlerde bile kaldırımlar yetersiz kalmaktadır. Bisiklet kullanımı için herhangi bir önlem bulunmamakta, bisikletliler karışık trafik içinde herhangi bir öncelik ve ayrıcalığa sahip olmadan yolu kullanmaktadırlar (**Şekil-2.6**).

Omurtak Caddesinin yukarıda tanımlanan politikalar ve stratejiler ışığında yeniden planlanması, hem kentin en önemli ulaşım koridorunun ve hem de kent merkezinin

yeniden düzenlenmesi açısından önemli bir karardır. Omurtak Caddesinin ve kent merkezinin ulaşım ve trafik açısından düzenlenmesi için aşağıda bir dizi alternatif ortaya konmuştur.

Bu alternatifler, mevcut durum ve kullanıma “en az müdahale” ile başlayarak, adım adım artan yaptırımlarla sürdürülebilir bir kent merkezi yaratılmasına doğru giderek daha radikal kararları içeren ve birbiri üzerine inşa edilen aşamalar olarak kademelenmiştir (**Tablo-2.6**). Yapılan değerlendirmeler sonucunda, ilk iki aşamanın atlanarak Omurtak Caddesinin üçüncü aşamaya göre düzenlenmesinin doğru olacağı Belediye ile yapılan görüşmelerden sonra kararlaştırılmış ve projeler bu aşamaya göre hazırlanmıştır. Bu aşamada atlanması kararlaştırılan az müdahaleli ilk iki aşama ve uygulanan üçüncü aşamanın özellikleri aşağıda özetlenmektedir.

Şekil-2.6 Mevcut Durumda Omurtak Caddesinin Kullanımı



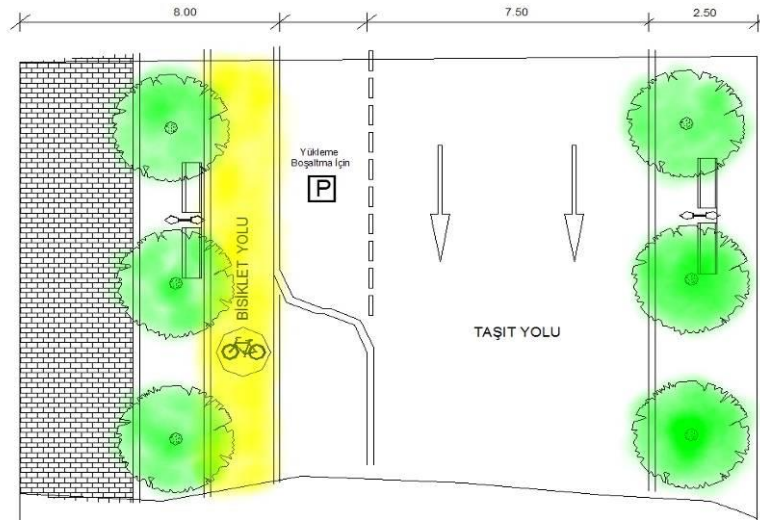
Alternatif-1 Mevcut Durumda Düzenleme: Bu alternatifte diğer özellikleri aynı tutularak sadece ikinci ve üçüncü sıra park ve beklemenin önlenmesi, tek sıra yol boyu otoparkın (park süresi ile ilişkilendirilmeyen bir bedelle) paralı olarak yapılması, yüklenme/boşaltma ve indirme/bindirme yapan araçların ayrılan cepleri, ya da 2. sırayı kullanması önerilmektedir. Bu alternatif yeni bir ciddi değişiklik olmaksızın, mevcut yasakların uygulanması niteliğindedir.

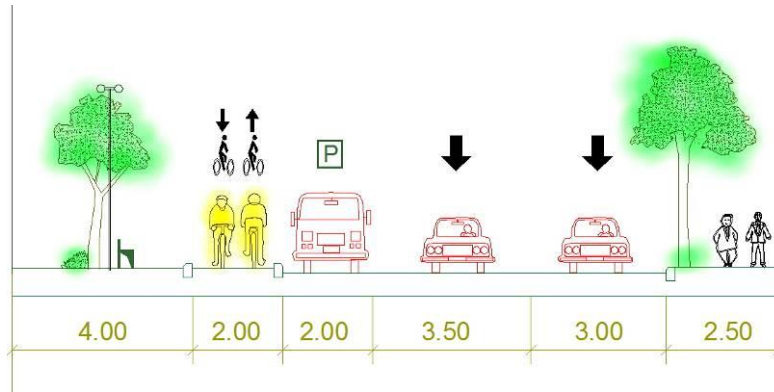
Alternatif-2 Mevcut Durumun Otopark Denetimiyle Düzenlenmesi: Bu alternatifte yol boyu otoparklarda uzun süreli park etmeyi caydıracak ve kısa süreli park etmeyi teşvik edecek şekilde bir fiyatlandırma (park süresine göre artan bedel) önerilmektedir. Yol boyu otopark kapasitesinin daha verimli kullanılması, park yeri devrinin yükseltilmesi için yapılacak bu fiyatlandırma ve denetimi sonucunda park yerlerinde azalma sağlanarak bazı alanlar yayalara ve yüklenme/boşaltma alanlarına katılacaktır. Bu alternatifte yol kullanımında ve fiziksel özelliklerinde ciddi bir değişiklik yapılmamıştır.

dan, parkmetre ve denetim elemanlarıyla yol boyu otoparkların daha verimli kullanımı amaçlanmaktadır.

Alternatif-3 Mevcut Durumun Yolboyu Otopark Olmadan Düzenlenmesi: Bu alternatifte yukarıdaki önlemlere ilave olarak Omurtak Caddesinde (Heykel-Hükümet Konağı arasında) şerit sürekliliği sağlanması durumunda erişilebilecek düzenli şerit sayısının tek yönde 2 şerit olduğu dikkate alınarak, yolun tek yönde 2 şerit trafik akımına uygun olarak yeniden düzenlenmesi ile bu kesimde yol boyu otopark tamamen kaldırılmakta, trafik akışkanlığı artırılmaktadır. Yükleme/boşaltma ve indirme/bindirme yapan araçlar, kendilerine ayrılan özel cepleri kullanacak, tüm yol kesiminde iki şeritten fazla olan alanlar yaya kaldırımına katılarak yer yer yaya oturma alanları oluşturulacaktır. Bu alternatifte bisiklet kullanıcıları için iki yönlü özel bisiklet şeritleri de ayrılacaktır (**Şekil-2.7, Şekil-2.8**). Ancak yapılan projelendirme çalışmaları sırasında ayrı bir şerit ayrılmasını gerektirecek düzeyde bisiklet talebi olmadığı dikkate alınarak, şimdilik bisikletlere ayrı şeritler yapılması yerine, bisikletlerin genişletilecek yaya alanlarını ve yaya yollarını kullanmaları, taleo oluşması halinde ileride bisiklet şeridi düzenlemeleri yapılması görüşü benimsenmiştir.

Şekil-2.7 Alternatif-3'de Yol Kullanımı (Plan)



Şekil-2.8 Alternatif-3'de Yol Kullanımı (Kesit)

Cadde üzerindeki otoparkın yasaklanması sonucunda ortaya çıkacak otopark talepleri halen verimsiz olarak kullanılan Belediye Arkası Katlı Otoparkın yer altı katlarına, ve abone olarak tesisi garaj olarak kullananların yerine Heykel Meydanı Katlı Otoparkına yönlendirilecektir.

Yukarıda mevcut durumu en az değiştiren iyileştirme düzenlemesinden başlayarak en radikal değişikliğe giden alternatifler değerlendirilerek aşağıdaki alternatifler sırasıyla uygulanmak üzere önerilmiştir:

- hemen uygulanmak üzere; “Yolboyu Otoparkın Kaldırılması ve Yaya Kaldırımlarının Genişletilmesi (3. Alternatif) Düzenlemelerinin”,
- Cengizhan Caddesi ve paralelindeki yeni yolun Borsa Meydanı ve Sebze Hali yerine önerilen yeni Ulaşım Merkezine kadar yeni bir alternatif koridor oluşturacak şekilde geliştirilmesinden sonra “Transit Geçişlerin Azaltılması (4. Alternatif) Düzenlemeleri”nin,
- Yukarıdaki uygulamanın benimsenmesinden sonra yaklaşık bir yıllık uygulama dönemleri ile 5, 6, 7 ve 8. Alternatiflerin sırasıyla, ya da bazıları atlanarak Omurtak Caddesinin nihai düzenlemede “tam yayalaştırma”

aşamasının uygulanması önerilmiştir.

2.3.4. Edirne Caddesi Çıracak Bayırı Kesiminin Düzenlenmesi

Mevcut Durum: Edirne yönünden Çorlu’ya girişte Edirne Caddesi’nin Çıracak Bayırı mevkiinde mevcut yol yaklaşık brüt 14 metre genişliğinde bir platformda, yer yer tırmanma şeridi ile birlikte tanımlı olmayan 2+1 trafik şeridine sahip bulunmaktadır. Bu yol kesiminin Edirne Yönünde KGM tarafından yapılan sinyalizasyon kavşak, diğer ucundaki Tekirdağ Yolu kesişmesinde ise Kışla Kavşağı olarak adlandırılan sinyalizasyon rotary kavşak bulunmaktadır. Edirne Caddesinin kesiti, Sağlık Mahallesi içindeki servis yolları haricinde her yönde bir şerit olmak üzere toplam iki şeritten oluşmaktadır (**Şekil-2.9**).

Yolun bu kesiminde Edirne-Çorlu ve Edirne-Tekirdağ arasında çalışan servis araçlarının yoğunlaştığı saatler dışında trafik yoğunluğu gözlenmemektedir. Yoğunluğu büyük ve eski araçlardan oluşan fabrika servislerinin konvoy şeklinde rampayı tırmanmaları sırasında oluşan yoğunlaşma gün içinde 15-20 dakikayı geçmemektedir.

Çıracık Bayırı kesimi konusunda kapsamları birbirinden çok farklı iki düzenleme alternatifi gündeme gelmiştir. Bunlardan birincisi, mevcut kesiti içinde yolun basit düzenlemelerle daha güvenli ve akışkan hale getirilmesi, ikincisi ise bu kesimin Çorlu İmar Planında önerildiği gibi güzergahında belirli düzeltmeler yapılarak 50 m. genişliğinde bir yol olarak yeniden düzenlenmesidir. Aşağıda bu iki yaklaşımın kısaca değerlendirilmesi yapılmaktadır.

İmar Plan Önerisi: Çıracık Bayırı kesiminde yolun genişletilmesi istekleri, bu yolun Çorlu İmar Planı ile önerilen güzergah ve özelliklerle yapımı ile imar uygulamasının sağlanacağı fikrine dayanmaktadır. İmar Planı ile önerilen şekliye mevcut 14 metre genişliğindeki yol 50 metreye çıkarılmakta, mevcut iki kavşağın ortasında yeni bir kavşak önerilmektedir. İmar Planı önerilen yol bağlantıları mevcut duruma uymadığı gibi, yeni yapılan diğer bağlantılar da İmar Planı ile çelişmektedir. İmar Planında yolun güzergahı da düzeltilmekte, mevcut kurlar kaldırılarak yol geçkisi düz hale getirilmektedir. Bu değişiklik, bir yanda bazı kesimlerde askeri araziye girilmesine bazı kesimlerde de mevcut yol güzergahının Askeriyeye terk edilmesine, diğer yanda da şahıs arazilerine girilmesine yol açmakta ve şahıs mülklerinde yer yer 40-65 m. genişliğinde istimlak gereksinmesi ortaya çıkarmaktadır. Bu düzenleme yapım maliyetlerini artırmakta, istimlakler nedeniyle inşaat başlama süresi belirsizleştirmektedir.

Yolun iki ucu arasındaki 45 metrelik kot farkının yanı sıra yamaca oturtulmuş güzergah, yol profilinin genişlemesi sonucunda büyük miktarda dolgular ve yarmalar gerektirmekte, istinat duvarlarının ve şevlerin yüksekliği yer yer 20-60 metre arasında değişmektedir. Bu yapısı ile yolun gerektirdiği hafriyat ve sanat yapıları büyük bedellere ulaşmaktadır.

İmar Planında yolun kurlarının düzeltilerek yol kesimi uzunluğunun azaltılması ve ortaya yapılan yeni kavşak sonucunda yoldaki eğim ve dolayısıyla hız da artmakta, eğimin alt noktasındaki ve ortadaki yeni sinyalli kavşakta araçların durması zorlaşmakta ve kaza riskleri yükselmektedir.

İmar Planında Edirne-Tekirdağ bağlantısı için çevre yolu niteliğinde Sağlık Mahallesi güneyinden geçecek 50 metre genişliğinde yeni bir yol önerilmesine karşılık, Çıracık Bayırı kesiminin de aynı amaçla geliştirilmesi bir çelişki oluşturmakta ve transit trafiğin kente kadar gelerek Kışla Kavşağından Tekirdağ yönüne dönmesini desteklemektedir.

İmar Planında yeni açılan Ahmet Taner Kışlalı Caddesi güzergahında önerilen dar yol İstasyon yönüne hizmet vermekte ve Edirne Caddesi ile bağlandığı bugünkü

kavşağı Planda iptal edilmektedir (**Şekil-2.10**). Ahmet Taner Kışlalı Caddesi'nin üstlendiği görev ise güzergahı değiştirilerek Çıracık Bayırı üzerinde yeni önerilen kavşağa yüklenerek, Çıracık Bayırı üzerindeki yükler ve sorunlar artırılmaktadır.

Ahmet Taner Kışlalı Caddesi'nin ve Edirne Caddesi üzerindeki kavşağı İmar Planı ile çeliştiğinden, İmar Planı ile önerilen yol güzergahı ve kavşağın daha büyük sorunlar ortaya çıkarmasından ve büyük maliyetler (*aşırı ve gereksiz yol genişliği nedeniyle ortaya çıkan alt ve üst yapı işleri, aşırı büyüklükte istinat duvarı türü sanat yapıları, dolgu, yarma gibi aşırı toprak işleri, hem istimlak ve buna karşılık mevcut yolun terkini*) gerektirmesinden dolayı, Çıracık Bayırı karayolu düzenlemelerinin uygulanması zor ve yapılan yeni projelerle zaten geçerliliğini yitirmiş İmar Planına göre yapılması gereksiz görülmektedir.

Kısa Dönem İhtiyaçları Açısından Değerlendirme ve Çözüm: Son dönemde gerçekleştirilen iki yol, Edirne yönündeki trafiğinin büyük bölümünün kentin dışına çekilmesini sağlamıştır. Önce Kamyon yolu olarak tanımlanan Ahmet Taner Kışlalı Caddesi, İstanbul ve Çerkezköy'den Edirne yönüne giden transit trafiğin kent dışına alınmasını imkan vermiş, daha sonra KGM tarafından inşa edilen Kuzey Çevre Yolu açılarak bu yönde daha büyük bir kapasite ve hız sağlayan bir bağlantı oluşturularak Çıracık Bayırı kesiminin yanı sıra Sağlık Mahallesi üzerindeki transit trafik baskılarını da azaltmıştır. Bu iki yeni karayolu bağlantısı Çıracık Bayırı üzerindeki trafik yüklerinin azaltılmasını sağlamıştır. Ancak Çıracık Bayırı kesiminde sıkışıklık oluşmasına yol açan ana faktör fabrikaların *kent merkezine yönelen* servis otobüsleridir.

Edirne yönünden gelerek Çerkezköy ve İstanbul yönlerine giden servis araçları yeni yollar üzerine çekilmesine karşılık, Edirne yolu üzerindeki sanayi kuruluşlarından gelerek ile Çorlu merkez ve Tekirdağ yönüne gidecek araçlar bu bağlantıyı kullanmayı sürdüreceklidir. Ancak bu araçların sayısı ve yoğunluğu mevcut kapasiteyi aşan düzeylere ulaşmamaktadır. Mevcut trafik yoğunlukları sadece fabrika servislerinin bağlantıyı kullandığı saatlerde ve günde 1-2 kez 15 dakikalık sürelerde görülmektedir.

“Çorlu Kentiçi Ulaşım ve Trafik Planı İle Ulaşım ve Trafik İyileştirme Etüt ve Projeleri Hazırlanması Danışmanlık Hizmet Alımı İşi” kapsamında önerilen kısa dönemli trafik düzenlemeleri ile servis araçlarının kente girişlerinde ve kent içindeki güzergahlarında yapılan düzenlemeler kısa dönemde belirli rahatlamalar sağlayacaktır.

Trafik planlaması ve mühendisliği açısından değerlendirildiğinde Edirne Yolu'nun Çıracık Bayırı kesiminin, önerildiği gibi bir yöndeki tırmanma şeridi ile birlikte 3+2 şerit olarak düzenlenmesi çok yüksek maliyetine karşılık beklenen yararı getirmeyeceği gibi ve mühendislik kurallarına da aykırı olduğu görülmektedir.

Bağlantının İki Ucundaki Yol Gereksinmesini Belirleyen Kavşak Kapasiteleri:

Bu yol kesiminin toplam beş şeritli hale getirilmesi yarar sağlamayacaktır çünkü yol

kesiminin her iki ucunda da sinyalize kavşaklar bulunmakta ve yolun kapasitesini bu iki kavşak belirlemektedir.

Sağlık Mahallesi boyunca başlanılan yeni düzenleme peşpeşe üç sinyalize kavşaktan oluşacaktır: (i) Sağlık Mahallesi girişi, (ii) Sağlık Mahallesi çıkışı ve (iii) Dericiler Kavşağı. Bu üç kavşaktan ikisi (i) Sağlık Mahallesi girişi ile (iii) Dericiler Kavşağı üçer fazlı olarak planlanmıştır. Bu nedenle Edirne istikametinden gelişte Çırak Bayırı'na tırmanacak taşıtların yoğunluğu bu iki filtre kavşak tarafından kontrol edilecektir ve araçlar kontrollü olarak Çırak Bayırı'na erişebileceklerdir. Kaldı ki yokuşun altında Ahmet Taner Kışlalı Caddesi bağlantısında yer alan sinyalli olmasına rağmen halen flaş durumunda çalışan kavşağın da trafik güvenliği bakımından Çırak Bayırı'nda yapılacak düzenleme ile birlikte yeniden tasarlanması ve sinyalize işletilmesi gerekmektedir. Bu kavşak ile ilgili halen bir tasarım çalışması yapılmamış olmasına rağmen bu kavşak da 3 fazlı tasarlanacak, muhtemelen Çırak Bayırı yönüne 3 fazın ikisinde taşıtlara izin verecektir.

Söz konusu 4 kavşağın da Edirne Yönünden Çırak Bayırı'na doğru kapasiteleri fiziki olarak iki şeride imkan vermektedir ve iki şerit de yeterlidir. Ayrıca bu yöndeki iki şerit güzergahtaki 4 sinyalize kavşak nedeniyle Bayır'a kesintili olarak taşıt salacaktır.

Bu yol kesiminin diğer uçundaki Tekirdağ Yolu kesişmesinde ise Kışla Kavşağı olarak adlandırılan sinyalize dönel kavşak bulunmaktadır. Mevcut durumda bu kavşak sorunsuz çalışmaktadır. Bu çalışma kapsamında öngörülen iyileştirmeler ile kavşağın kapasitesi artırılmış, kavşak ağzında Çırak Bayırı yönüne iki şerit olarak tasarlanmıştır. Ancak bu iki şerit Çırak Bayırı inişinde karayolu tekniğine uygun olarak tek şeride süzölmüştür.

Yol Kesiminin (Çırak Bayırı'nın) Hizmet Edebileceği Trafik Hacimleri: Yukarıda açıklanan Çırak Bayırı'na tırmanma yönündeki 4, Çırak Bayırı'ndan inme yönündeki 1 kavşak Çırak Bayırı'nı kullanabilecek taşıt adedini belirleyecektir.

Dolayısıyla her iki ucunda kavşaklar bulunan, kavşakların içinde iki yönde toplam ikişer şeritlik beklemeye izin verilen, 2 veya 3 fazlı sinyalize sistem ile kontrol edilen bir yol kesiminin toplam beş şeride çıkarılması, trafik mühendisliğindeki "şerit sürekliliği" kuralına aykırı bir düzenleme olacak ve yaratacağı gereksiz maliyetlere karşılık önemli bir yarar sağlamayacaktır.

Bağlanılan yolların daha az şeritli olması sebebiyle bu yol kesiminin önemli bir bölümünün geçiş (şerit artırma/azaltma) bölümü olarak tasarlanması gerekecektir. Edirne yönünden gelen araçlar için yolun önce tek şeritten iki şeride, sonra iki şeritten üç şeride çıkarılması, ters yönde de iki şeritten tek şeride düşürülmesi gerekmektedir. Bu düzenleme sonucunda, yolun büyük bölümü artırılan kapasitede kullanılmayacaktır.

Çırak Bayırı Önerileri: Yeni açılan karayolu bağlantıları (Ahmet Taner Kışlalı Caddesi ve Kuzey Çevre Yolu) ile mevcut trafik yükleri dikkate alındığında, yukarıda açıklanan sebeplerden dolayı Çırak Bayırı karayolu kesiminin mevcut iki şerit çıkış, bir şerit iniş yapısının iyileştirilerek düzenlenmesi kısa ve orta dönemde yeterli olacaktır.

Bu kesimde karayolunun İmar Planında önerildiği gibi düzenlenmesi;

- Yapılan yeni bağlantılarla İmar Planı önerilerinin geçerliğini yitirmiş olması,
- Trafik planlaması ve mühendisliği açısından sakıncalar yaratması,
- Yüksek yatırım gerektiren istimlak, hafriyat ve sanat yapılarına karşılık önemli yarar getirmediği,
- İstimlakler ve büyük bedelli yatırımlar nedeniyle işe başlama ve inşaat süresinin uzayacağından dolayı

yolun imar planında önerildiği gibi daha geniş ve eksenini düzeltilerek kaydırılmış güzergahta yapılmasının yarar sağlamayacağı açıktır.

Yeni açılan bağlantılarla, İmar Planında önerilen Sağlık Mahallesi güneyinden geçen Çevre Yolu dikkate alınarak, uzun dönemde bu kesimin düzenlenmesi için İmar Planında değişiklik yapılması gerekmektedir. Ancak bu değişikliklerden sonra İmar Planı önerileri gerçekçi ve uygulanabilir olacaktır.

Özetle, trafik akışkanlığı bakımından şerit dengesi incelendiğinde;

Edirne istikametinden geliş ve Çırak Bayırı'nı takiben Kent Merkezine yönelme

- Sağlık Mahallesi Giriş Kavşağı – 2 şerit, 3 fazlı
- Sağlık Mahallesi Geçişi – 1 şerit Transit, 1-2 şerit Yanyol (indi bindi, parklanma durma nedeniyle sürtünme yüksek, akışkanlık düşük)
- Sağlık Mahallesi Çıkış Kavşağı - 2 şerit, 2 fazlı
- Sağlık Mahallesi – Dericiler arası – 2 şerit
- Dericiler Kavşağı - 2 şerit, 3 fazlı (fiziki dar boğaz nedeniyle sığınma cebi yapılmıyor.)
- Dericiler - Ahmet Taner Kışlalı Caddesi arası – iki ucundaki sinyalizasyon kavşak kontrolleri nedeniyle mevcudun aynen korunmasında sakınca yoktur. (1 gidiş 1 dönüş şerit, yalnız her iki kavşağın da 2 şeritlik çıkışlarının uygun mesafelerde 1 şeride süzülmesi sağlanmalıdır).
- Ahmet Taner Kışlalı Caddesi Kavşağı – 2 şerit, 3 fazlı olarak mevcut tasarım iyileştirilmeli ve sinyal çalıştırılmalıdır. Bu durumda Çırak Bayırı yönüne 2 faz süresince taşıt girebilir.

- Çırac Bayırı - Ahmet Taner Kışlalı Caddesi Kavşağı 2 şerit beklemeli ve üç fazlı olduğu sürece 2 şerit yeterlidir. 1 şerit Tırmanma şeridi olarak işleyecektir.

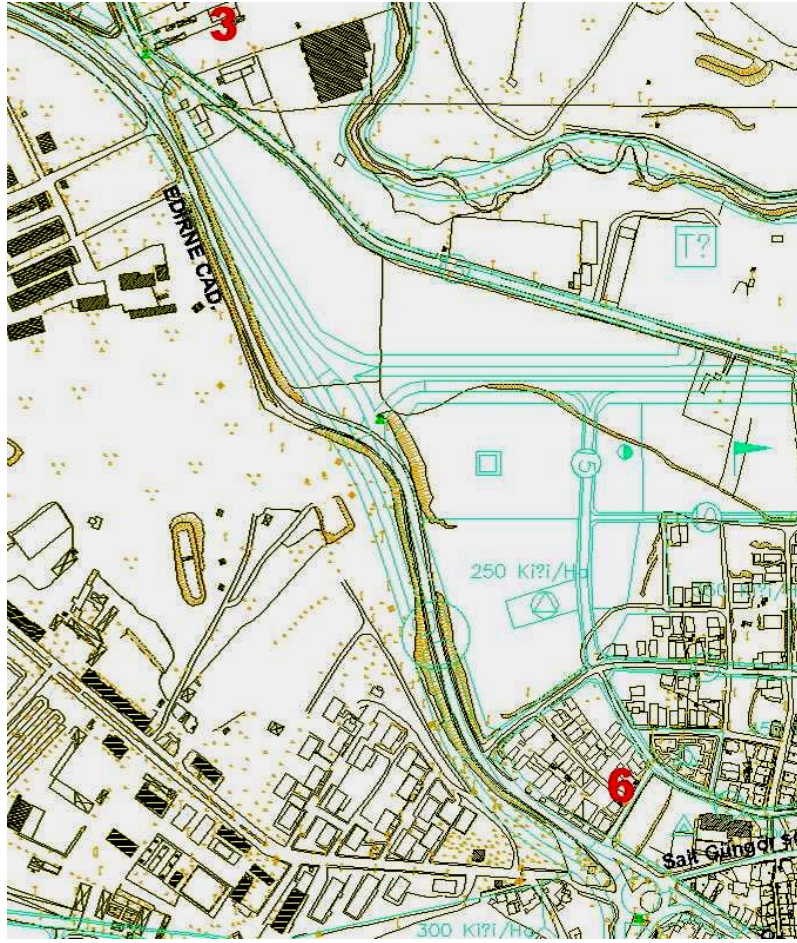
Kent Merkezi, Kışla Kavşağı'ndan Çırac Bayırı ve Edirne İstikametine yönelme

- Kışla Kavşağı – 2 şerit beklemeli (Tekirdağ-Çerkezköy ve Çırac Bayırı'na ayrılma noktası), 2 fazlı
- Çırac Bayırı – Kışla Kavşağında Çerkezköy (zayıf da olsa) ve Çırac Bayırı ayrılı-mı nedeniyle 1 şerit yeterlidir. Kavşak içindeki 2 şeritlik çıkışın uygun mesafede 1 şeride süzülmesi sağlanmalıdır. Eğer Bayır boyunca fiziki olanak varsa şerit geniş tutulabilir.
- Ahmet Taner Kışlalı Caddesi Kavşağı – 2 şerit, 3 fazlı. 2 şeritlik kavşak çıkışının uygun mesafede 1 şeride süzülmesi sağlanmalıdır.
- Ahmet Taner Kışlalı Caddesi - Dericiler arası – iki ucundaki sinyalize kavşak kontrolleri nedeniyle mevcudun aynen korunmasında sakınca yoktur. (1 gidiş 1 dönüş şerit, yalnız her iki kavşağın da 2 şeritlik çıkışlarının uygun mesafelerde 1 şeride süzülmesi sağlanmalıdır.
- Dericiler Kavşağı - 2 şerit, 3 fazlı, arkadan gelen 1 şeridi Dericiler ayırımı ile birlikte kolayca boşaltabilir,
- Dericiler - Sağlık Mahallesi arası – 2 şerit, Dericiler Kavşağından gelen 2 şerit kolayca akıtılabilir.

Bu şerit dengesi yaklaşımına göre Çırac Bayırı Kesiti için Öneri:

Kesit	Mevcut Platform Kullanılarak	Mevcut Platform İyileştirilerek	Açıklama
Banket	1,5 m. (min.)	2,5 m.	
İniş şeridi (1 şerit)	3,5 m.	3,5 m.	
Koruma Bandı	0,5 m.	1,0 m.	Çizgi-tarama şeklinde, buton ile
Çıkış Şeridi (2 şerit)	6,5 m. (min.)	7,0 m.	
Banket	1,5 m. (min.)	2,5 m.	
TOPLAM	13,5 m. (min)	16,5 m.	

Karayolu ve trafik mühendisliğine de uygun kısa vadeli çözüm, mevcut fiziki kısıtlar da göz önüne alındığında kalıcı bir çözüm olarak ortaya çıkmaktadır.

Şekil-2.9 İmar Planı ve Mevcut Duruma Göre Çırak Bayırı Kesimi**Şekil-2.10 İmar Planında Çırak Bayırı Kesimi**

2.3.5. Yaya Koşullarının Geliştirilmesi Projesi

Bu proje, önceki iki proje ile minimum standartlara ulaştırılan ve bu standartlarda kalması sağlanan yaya altyapısının, standartların üzerine çıkarılması ve zenginleştirilmesi için ortaya konulacak geliştirme önerilerini içermektedir. Çorlu Ulaşım ve Trafik Planı kapsamında bu projelerin önemli örnekleri tanımlanmaktadır. Bu önerilerin sayısının artırılması, uygulamaya yönelik olarak geliştirilmesi ve projelendirilmesi ise plan sonrasında ilgili birimler tarafından sürdürülecektir.

Çorlu yolağı ve dolaşım şeması belirlenirken ve bu etüt kapsamında hazırlanan yol kesimleri ve kavşak tasarımları geliştirilirken, kent merkezinde aşağıdaki hedeflere odaklanılmıştır ve bu yönde öneriler projelere yansıtılmıştır;

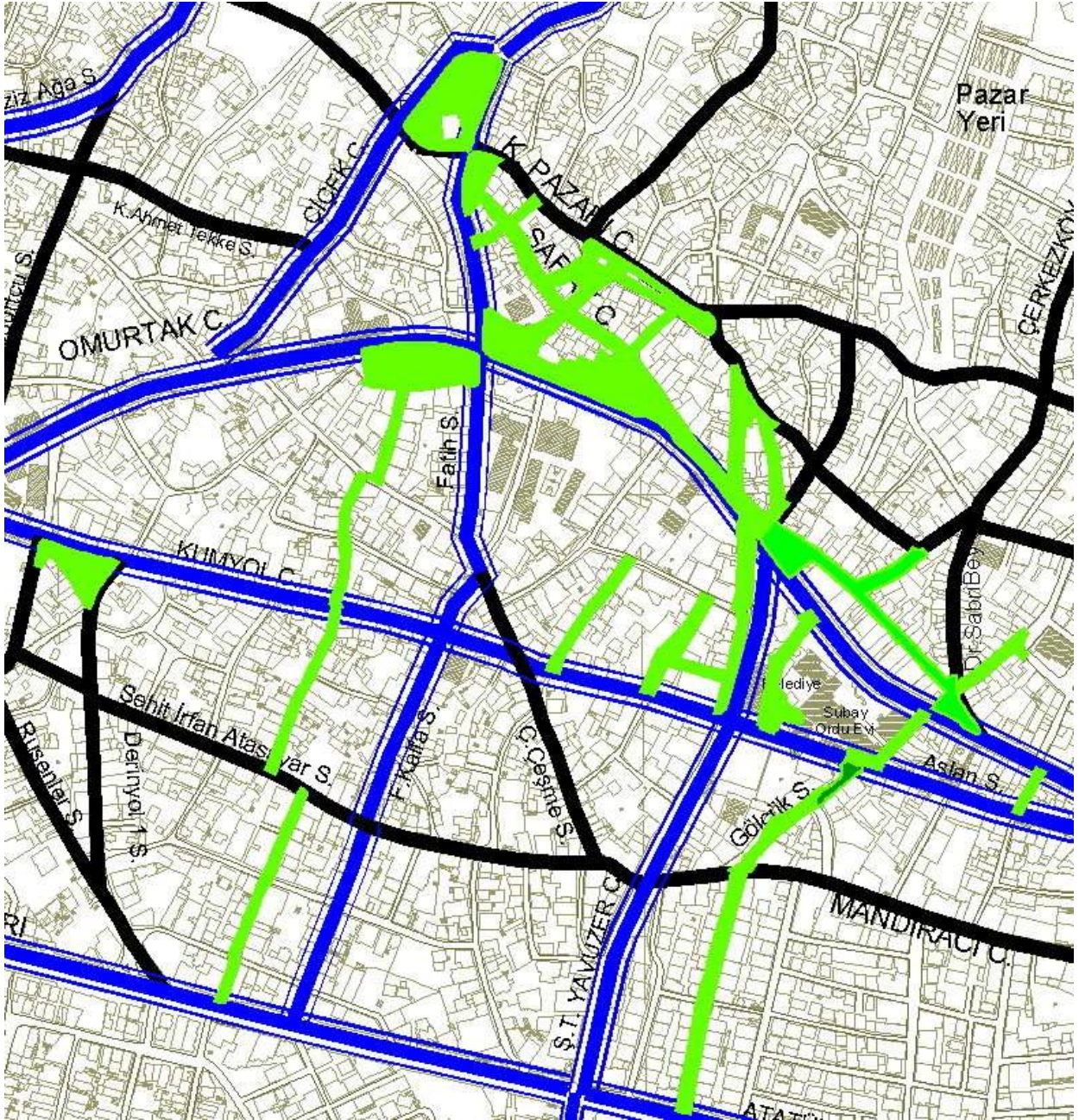
- Konut alanlarından merkeze ulaşmada kullanılacak sürekliliği olan yaya koridorları yaratılması için bazı sokaklar motorlu taşıt trafiğine kapatılarak yayaların ve bisikletlilerin merkeze güvenli bir ortamda erişmeleri sağlanmıştır,
- Merkezdeki tüm yol yüzeyi fazlalığının yayalara ayrılması sağlanmış, özellikle Omurtak Caddesinin kuzey kaldırımı sık sık “yaya alanları” ile genişleyen ve sürekliliği olan bir yaya koridoru olarak tasarlanmıştır,
- Merkezdeki yaya şebekesinin sürekliliğinin sağlanmış, hazırlanan projelerde kesintisiz yaya kaldırımları oluşturulmuştur.

Kent merkezine ve kent merkezinde güvenli yürüme koşullarının yaratılması için taşıt trafiği için gerekli olmayan bazı yollar trafiğe kapatılarak ya da yol fazlalıkları yayalara ayrılarak yaya alanları, yaya yolları, sürekliliği olan yaya koridorları ve yaya yollarının birleşmesiyle yaya bölgeleri oluşturulmuştur (**Şekil-2.11, Tablo-2.7, Tablo-2.8**).

Yaya yollarının bazıları Atatürk Bulvarı’ndan başlayarak Kumyol Caddesi’ni aşip Omurtak Caddesi’ne ulaşan kuzey-güney doğrultusunda yürüme aksları yaratarak güneydeki konut alanlarından merkeze çağdaş erişim ortamları oluşturmakta, bu yollardan bazıları kuzeye devam ederek kuzeydeki yollara ve doğu-batı yönündeki yaya yollarına bağlanmaktadır.

Yaya koridorları merkeze erişim ve merkez içindeki eylem odakları dikkate alınarak düzenlenmiş; Belediye, eski Belediye, Borsa Meydanı, Saray Caddesi, Hükümet Konağı gibi noktalara kolay ve güvenli erişim sağlanmıştır. Omurtak Caddesindeki yol yüzeyi fazlasının yayalara tahsis edilmesi ile oluşturulan yaya aksı ve yer yer düzenlenen yaya alanı genişlemeleri, tüm yaya yollarının eklemlendiği bir omurga olarak biçimlendirilmiştir. Yaya düzenlemeleri yapılırken mevcut yaya yoğunlukları ve toplu ulaşım odakları da dikkate alınmış, yaya yollarının aynı zamanda bisikletliler için de güvenli bir ulaşım ortamı olması planlanmıştır.

Şekil-2.11 Merkezde Yaya Düzenlemeleri



Tablo-2.6 Omurtak Caddesi İçin Önerilen Aşamalı Düzenleme Alternatiflerinin Özellikleri

Alternatif	Taşıt Trafikliği	Kısıtlama ve Yönlendirmeler	Otopark Cinsi ve Fiyatlandırılması	Yük İndirimebindirme	Yaya	Bisiklet	Kesit
Mevcut Durum	1 x 2-5 şerit değişken	Büyük araçlar (otobüs, kamyon, servis araçları)	Yolboyu tek sıra yasal, (2. ve 3. sıra kural dışı) bedelsiz otopark	Serbest her yerde	Yetersiz kaldırımlar	Karışık trafikte, tanımsız	
1. Mevcut durumun düzenlenmesi	1 x 2-5 şerit değişken	Mevcut kısıtlamalar	Yol boyu tek sıra, ilk park etmede ödeme, süresiz	1. ya da 2. sıra, özel cepler	Yetersiz kaldırımlar	Karışık trafikte, tanımsız	
2. Mevcut durumda, otopark denetimli düzenleme	1 x 2 şerit sabit	Mevcut kısıtlamalar	Yol boyu tek sıra, süreye göre artan fiyatlandırma, kapasite azaltma	Özel ceplerde	Kaldırımlarda sınırlı genişlemeler	Karışık trafikte, tanımsız	
3. Mevcut durumda, otoparksız düzenleme	1 x 2 şerit sabit	Mevcut kısıtlamalar	Yolboyu otopark yok	Özel ceplerde	Yol fazlasının yayalara ayrılması	Yaya-Bisiklet Ortak	
4. Geçişleri azaltan otoparksız düzenleme	1 x 2 şerit sabit	Transit geçişlerin sinyal süresi düzenlemeleri ile azaltılması	Yolboyu otopark yok	Özel ceplerde	Yol fazlası yayalara, sık yaya geçişleri	Bisiklet Şeridi	
5. Transit Geçişlerin Yasaklanması	1 x 2 şerit sabit	Toplutaşıma doğrudan geçiş, diğer araçlar yan yollara yönlendirme	Yolboyu otopark yok	Özel ceplerde	Yol fazlası yayalara, sık yaya geçişleri	Bisiklet Şeridi	
6. Otomobillerin Yasaklanması	1 x 1-2 şerit sabit, toplutaşım ve hafif yük araçlarına	Otomobile yasaklama, toplutaşım ve hafif yük araçları serbest	Yolboyu otopark yok	Özel ceplerde	Yol fazlası yayalara, sık yaya geçişleri	Bisiklet Şeridi	
7. Toplutaşım Dışındaki Araçlara Yasaklama	1 x 1-2 şerit sabit toplutaşım	Toplutaşım dışındaki araçlara yasaklama	Yolboyu otopark yok	Özel ceplerde ve sınırlı saatlerde	Yol fazlası yayalara, sık yaya geçişleri	Bisiklet Şeridi	
8. Tam Yayalaştırma	Sınırlı saatlerde	Tüm araçlar gün boyu yasaklı	Yolboyu otopark yok	Sınırlı saatlerde	Tüm alan yayalara ayrılmış	Bisiklet Şeridi	

Tablo-2.7 Yaya Yoluna Dönüştürülen Trafik Yolları

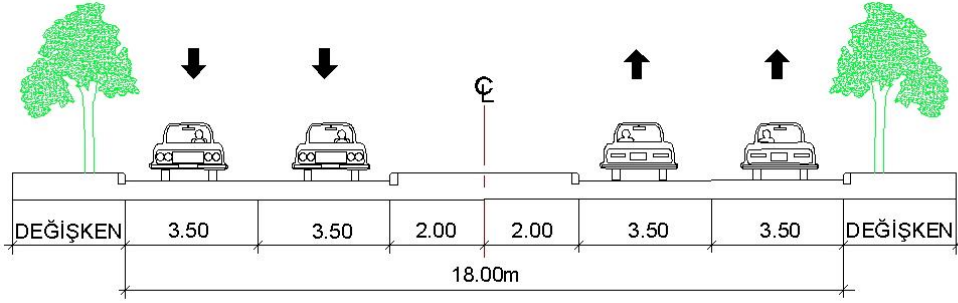
Yol Adı	Yön	Mevcut Kullanım		Önerilen Kullanım	
		Kademe	Hizmet	Kademe	Hizmet
Saray Cd.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Eski Hükümet Cd.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Çeşme Sk.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
H. Efendi Sk.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Dr. Tekin Duman Sk.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Abidin Efendi Sk.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Şevket Özmen Sk.	Doğu - Batı	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Mektep Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
İmaret Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Gölcük Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Atatürk Cd.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Şehit Pilot Aksoy Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Çalışkan Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Öksüzçeli Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Ali Pehlivan Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Arpalık 2. Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Belediye Yanı	Kuzey - Güney	Yaya	Yaya	Yaya	Yaya
H.Salih Aralığı	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya
Koca Ağa Sk.	Kuzey - Güney	Erişim	Çift-yön	Yaya	Yaya

Tablo-2.8 Dolaşım Sistemiyle Oluşturulan Sürekli Yaya Koridorları

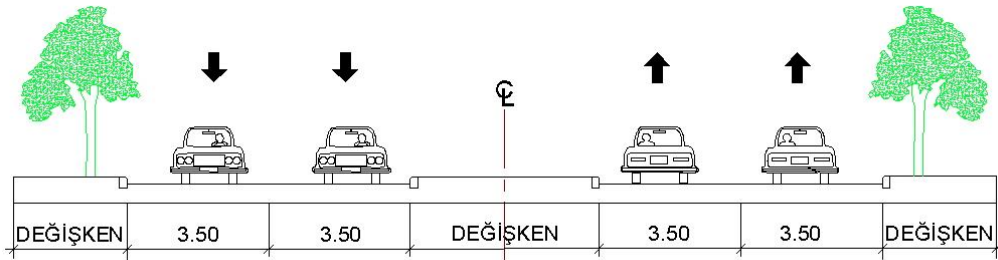
Koridor No	Yol Adı
1	Saray Cd., Çeşme Sk., H. Efendi Sk.
2	Eski Hükümet Cd., Dr. Tekin Duman Sk.
3	Abidin Efendi, Şevket Özmen , Mektep Sokaklar
4	İmaret Sk., Gölcük Sk., Atatürk Cd.
5	Ş. Pilot Aksoy, Çalışkan, Öksüzçeli, Ali Pehlivan, Arpalık 2. Sokaklar
6	Belediye Yanı, H.Salih Aralığı, Koca Ağa Sk.

3. EKLER

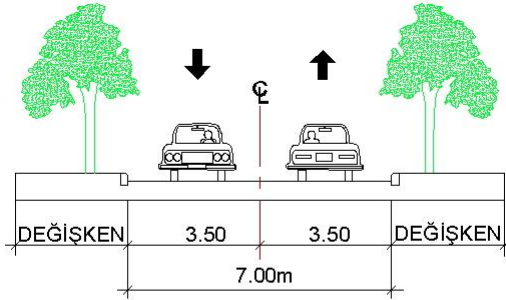
3.1. Ek-1 Projelendirmede Kullanılan Tip Yol Kesitler



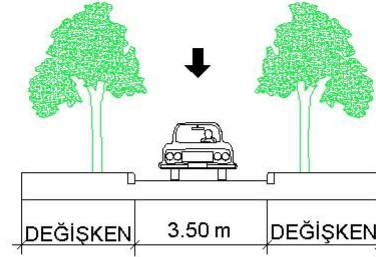
TIP - 1



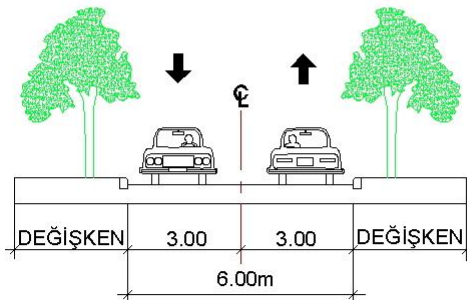
TIP - 2



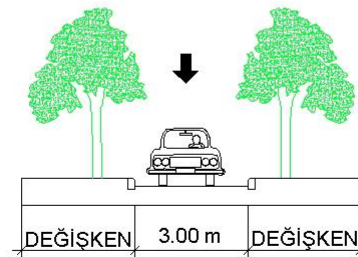
TIP - 3



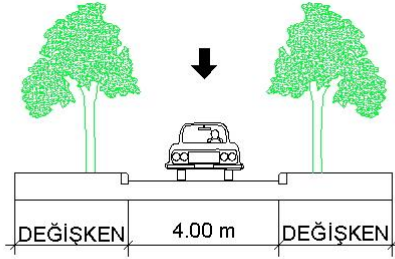
TIP - 5



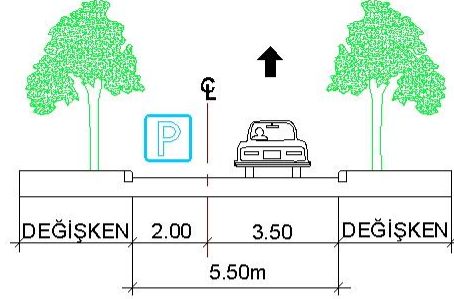
TIP - 4



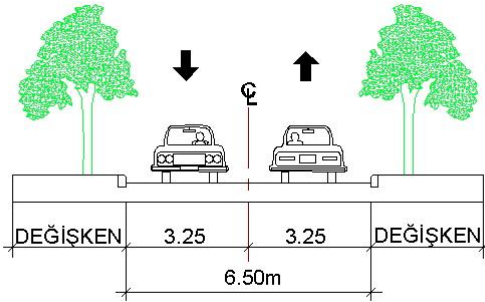
TIP - 6



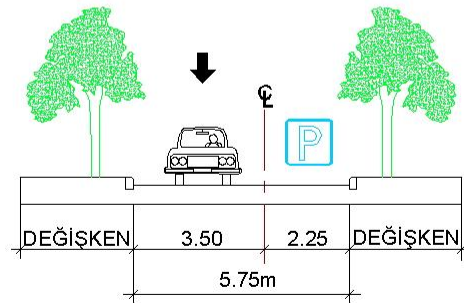
TİP - 7



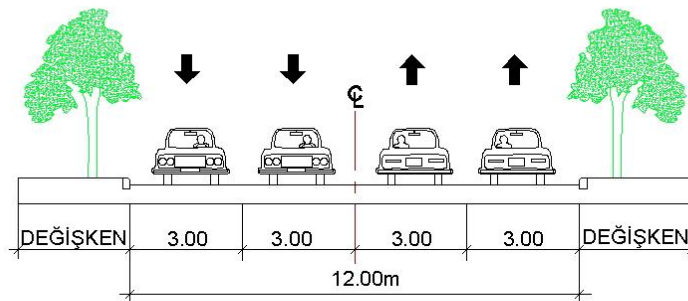
TİP - 10



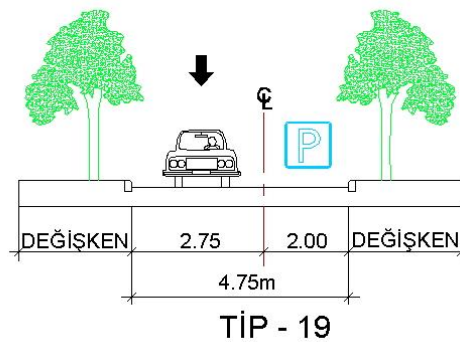
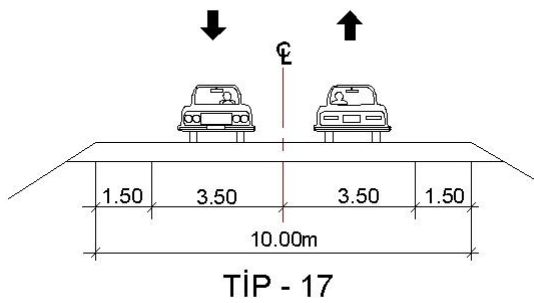
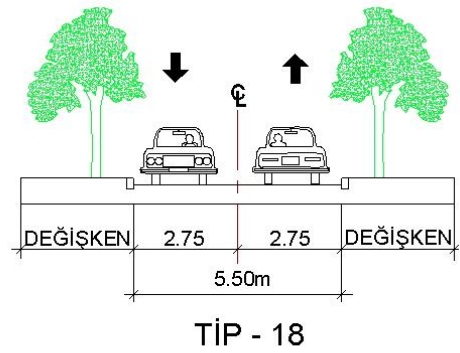
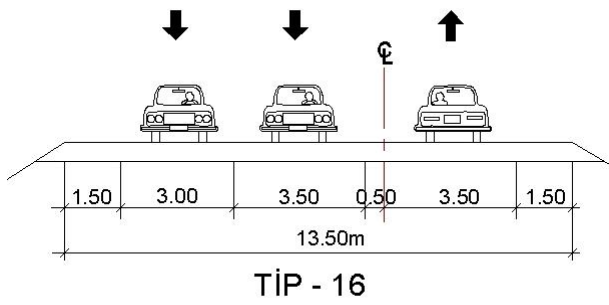
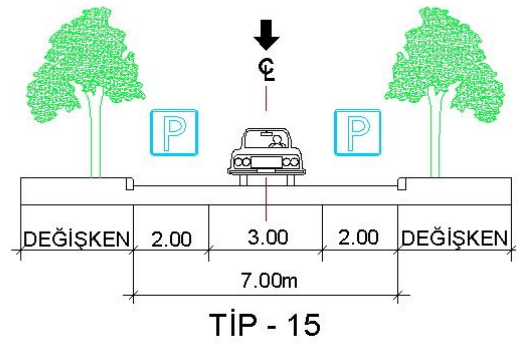
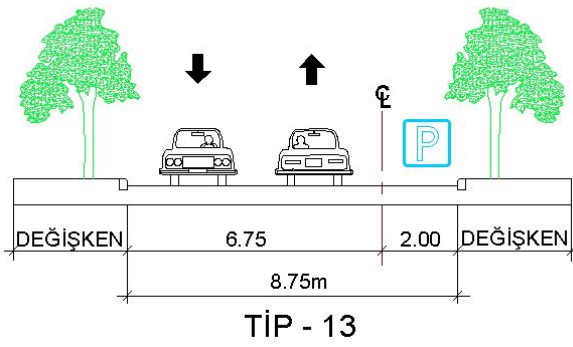
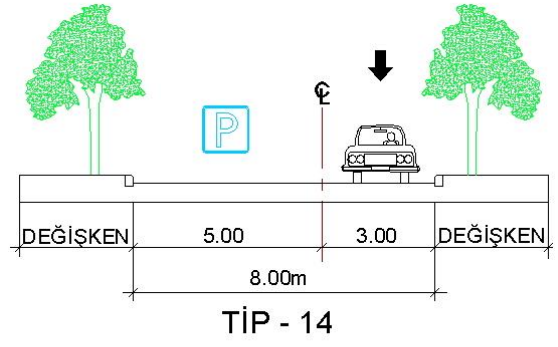
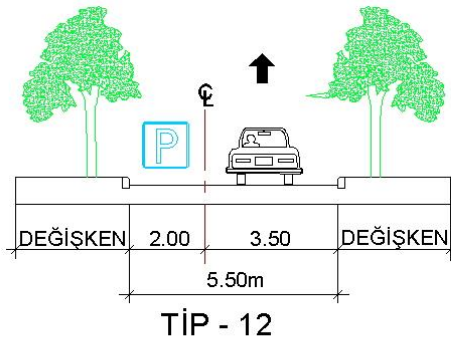
TİP - 8

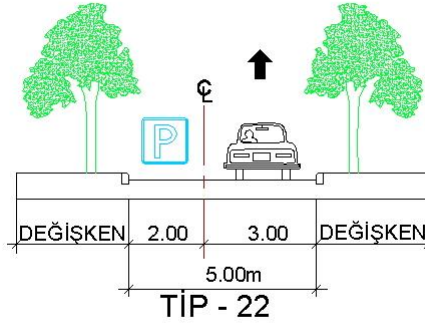
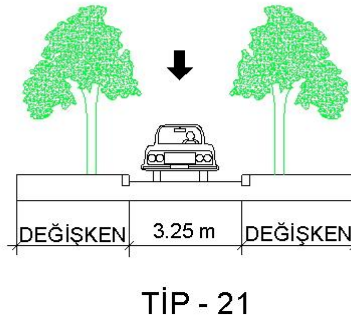
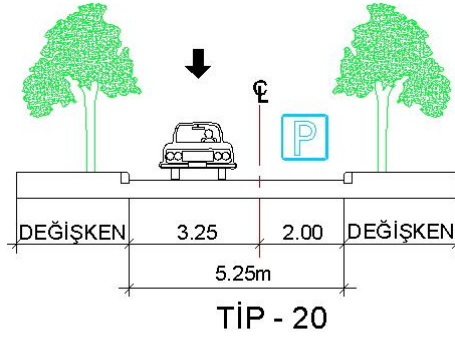


TİP - 11



TİP - 9





3.2. Ek-2 Merkez Alan Dolaşım Planı

(Ekli pafta)