TÜRK COĞRAFYA KURUMU
KİTAPLARI SERİSİ, YAYIN NO: 11

EDİRNE
İLİNİN COĞRAFYASI



TÜRK COĞRAFYA KURUMU

TÜRK COĞRAFYA KURUMU YAYIN NO: 11

EDİRNE
İLİNİN COĞRAFYASI

Editör
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK

TÜRK COĞRAFYA KURUMU YAYIN NO: 11

EDİRNE
İLİNİN COĞRAFYASI

Editör
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK

Grafik-Tasarım
Şinasi AKGÜN

Fotoğraflar
Ahmet ERTEK, Mehmet BAYARTAN,
Aylin YAMAN KOCADAĞLI, Merve ZAYIM

Yayıncı
Türk Coğrafya Kurumu

Basım Yeri
www.tck.org.tr (e-kitap)

Yayın Tarihi: Aralık 2022

İSBN: 978-975-6686-11-9
T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı Sertifika No: 63949

Türk Coğrafya Kurumu üyelerinden oluşan yazarların katkılarıyla hazırlanmıştır.

Bu kitapta yayınlanan yazı, fotoğraf, tablo ve şekillerin her hakkı saklı olup, Türk Coğrafya Kurumu'a aittir.
Kaynak gösterilmeden alıntı yapılamaz. Tamamı internetten indirilip izinsiz çoğaltılamaz. Fotokopi çekilemez.
Kitap içindeki bölümlerin sorumluluğu yazar/yazarlara aittir.

ÖNSÖZ

Demokratik ülkelerin yönetim biçimlerine bakıldığında genelde eyalet sistemi ya da vilayet sistemi ile yönetildikleri görülür. Ülkemizin Başkanlık Sistemi ve TBMM'de temsil olan milletvekilleri ile yönetildiği, vilayetler bazında ise valilikler tarafından idare edildikleri malumdur. Bu gerekçelerle kurumsal kimliğimizle biz coğrafyacılar, 2016 yılında başlattığımız iller (vilayetler) serisi projemizin üçüncüsü olan EDİRNE ile devam etmek istedik. Daha önce ayrı ayrı yaklaşık 300'er sayfalık "*Ordu İli Coğrafyası, 2018*" ve "*Nevşehir İli Coğrafyası, 2019*" kitaplarımızın katkıları gün geçtikçe daha iyi anlaşıldığı ve belirtilen o illere bilimsel katkılar sağlandığı kanısındayız.

Edirne, Osmanlı İmparatorluğuna 88 yıl başkentlik yapmış (1365-1453) altıncı şehri vasfını, 100 yıllık Cumhuriyetimizin halen "Serhat Şehri" ya da "Sınır Şehri" özelliğini ve ülkemizin Batıya açılan kapısı kimliğini üzerinde taşıyan önemli illerimizden birisidir. Kendine has coğrafyası ile her daim ülkemizin nadide şehirlerinden biri olmuş ve halen de olmaya devam etmektedir.

Mimar Sinan ve Selimiye Camisi, Kapıkule, Meriç, Tunca, Arda, Ergene nehirleri, Uzunköprü, Meriç ve Tunca köprüleri, Sarayiçi ve Kırkpınar Güreşleri, badem ezmesi ve kurabiyesi, tava ciğeri, İpsala pirinci denildiğinde ülkede yaşayan herkesin aklına hemen EDİRNE gelir. Çünkü aynı zamanda bir "marka vilayet"tir.

Bizler, 2022 yılının başlangıcında, ülkemizin farklı coğrafya bölümleri akademisyenleri ve öğretim elemanları olarak, bir araya gelerek Coğrafya Sistematiği içinde kendi ihtisas dallarımıza dayanarak "**EDİRNE İLİNİN COĞRAFYASI**" kitabını bölümler halinde yazmaya karar verdik. Diğer ilk iki kitapta her bir bölümü birer öğretim üyesi yazmayı üstlenirken, bu kez bazı maddeleri akademisyenliğe adım atacak genç öğretim elemanı arkadaşlarımızı da ekiplerimize kattık ve tecrübe kazanmalarını sağladık. Bu nedenle bazı bölümler bir yazarlı, bazıları ise iki oldu. 19 yazarın bilimsel birlikteliği içinde bu kitap ortaya çıkarıldı.

4 ana başlık ve bunların içinde toplamda 15 bölümden oluşan **EDİRNE İLİNİN COĞRAFYASI** kitabımızın bölüm başlıkları ve bölüm yazarları sırasıyla şöyledir**: I. BÖLÜM**: EDİRNE İLİNİN COĞRAFİ KONUMU ve FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ başlığı altında; (1) Türkiye'nin Siyasi Sınırları ve Uluslararası Sınır Değeri Açısından Edirne'nin Önemi, Dr. Ercan KAZEL ve Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN; (2) Edirne İlinin Konumu, Jeolojisi ve Jeomorfolojisi, Doç. Dr. Levent UNCU ve Dr. Öğr. Üyesi Ebubekir KARAKOCA; (3) Edirne İlinin Hidrografyası, Dr. Mustafa UTLU; (4) Edirne İlinin İklim Özellikleri, Arş. Gör. Onur HALİS ve Prof. Dr. Barbaros GÖNENÇGİL; (5) Edirne İlinin Biyocoğrafyası, Prof. Dr. Nurten GÜNAL; (6) Edirne İlinin Doğal Afetleri, Dr. Mustafa UTLU ve Doç. Dr. T.Ahmet ERTEK; **II. BÖLÜM:** EDİRNE İLİNİN NÜFUS VE YERLEŞME ÖZELLİKLERİ başlığı altında; (7) Jeopolitik Açıdan Şehirler: Edirne Örneği, Doç. Dr. Kaan KAPAN; (8) Edirne İlinin Nüfus Özellikleri, Prof. Dr. Özlem SERTKAYA DOĞAN ve Dr. Hakan BOSTAN; (9) Edirne Şehri, Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN; **III. BÖLÜM:** EDİRNE İLİNİN EKONOMİK FAALİYETLERİ başlığı altında; (10) Edirne İlinde Arazi Kullanımı ve Ziraî Faaliyetler, Doç. Dr. Aylin YAMAN KOCADAĞLI; (11) Edirne İlinin Sanayi Faaliyetleri, Prof. Dr. Mesut DOĞAN ve İrem OLĞAÇ; (12) Edirne İlinin Ulaşım Coğrafyası, Arş. Gör. Merve ZAYIM; (13) Edirne İlinin Turizm Coğrafyası, Öğr. Gör. Gülsen ERGİNAL; **IV. BÖLÜM:** EDİRNE İLİNİN KÜLTÜREL FAALİYETLERİ VE COĞRAFİ İŞARETLERİ; başlığı altında; (14) Seyyahların Kaleminden Edirne, Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN ve Arş. Gör. Faruk SARIUSTA ve son olarak (15) Edirne İlinin Kültürel Faaliyetleri ve Coğrafi İşaretleri, Arş. Gör. Meryem DOĞRUER'dir. Böyle coğrafi, tarihi ve kültürel zenginliklerle dolu bu şehre yaraşır bir şekilde, adı geçen bu zengin yazar kadrosu ciddi emek vermiştir. Titizlikle bölümlerini kaleme almışlardır. Kendilerine ciddi gayretlerinden dolayı ayrı ayrı teşekkür ederim.

Cumhuriyetimizin 100. Yılı kutlama çalışmalarına, bir yönüyle bizim katkımızın EDİRNE ile de taçlanmasını istedik. Galiba başardık da… Önümüzdeki yıllarda bunu mutlaka diğer iller takip edecektir. İllerimizin coğrafya kitaplarının yazımı devam edecektir. Tamamını bitirebilmek için daha yolun çok başındayız, bunu hepimiz iyi biliyoruz. Yorulmada tamamlama gayreti içinde olacağız. Aynı doygunlukta kitaplarımızı, 81 vilayete en kısa tamamlamak zannımca hepimizin hasletidir. Hatta gelecek yıl 2023'de kaleme alınması planlanan İstanbul, Ankara ve Bursa illeri, vd'leri serisinin de tamamlanmasıyla "BAŞKENTLERİMİZ COĞRAFYASI" kitapları serisi niçin ortaya konulmasın, yayımlanmasın?

Bir de neden kitabın editörlüğünü üstlendin? Sorusu akla gelebilir. Bu, öncelikle metin yazarı akademisyen arkadaşlarımın destekleri ve güvenleriyle oldu. Ayrıca Kasım 2021 ve Mayıs 2022 tarihlerinde Edirne'deki TRAKYA ÜNİVERSİTE'sinin kuruluşunun 40 yılı anısına yapılan mimarisi, tarihi, edebiyatı, kültürü, sanat tarihi, coğrafyasının ele alındığı EDİRNE ARAŞTIRMALARI SEMPOZYUM ve ÇALIŞTAYLARI'NA İstanbul Üniversitesi ve Trakya Üniversitesi rektörlükleri tarafından davet edilişimden ve burada birkaç coğrafyacı arkadaşımla birlikte Edirne Coğrafyası hakkındaki bilgi ve gözlemlerimizin aktarılmasından da kaynaklanmaktadır. Burada verdiğimiz bildiriler sonucunda Edirne İli Coğrafyası'nın topluca bir eserde bulunmadığı, var olanların güncellenmesi gerekliliğinden böyle bir kitabın yazılmasının gerekçesi ortaya çıktı. Edirne'de yapılan bilimsel toplantılardaki Coğrafya Oturumları'nda sunumlarıyla destek veren; ilkinde Doç. Dr. Musa ULUDAĞ'a ve ikincisinde Prof. Dr. Özlem SERTKAYA DOĞAN, Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN hocalara sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Kitabımızı dijital ortam için titizlikle hazırlayan ve ilk kitaplardaki gibi dizgisini yapan kıymetli dostumuz grafiker Şinasi AKGÜN'e çok teşekkürler. Sağolsun kısa sürede kitabımızı ortaya çıkarmak için bir orkestra şefi gibi çok ciddi emek harcadı.

Bu kez hepimiz e-kitap olsun, dijital ortamda internetten herkes EDİRNE İLİNİN COĞRAFYASI kitabımızı okusun istedik. Bu nedenle bu kitabın yayımlanmasının önerisini götürdüğümde; Türk Coğrafya Kurumu'nun kıymetli Yönetim Kurulu Üyeleri heyecanla ve tereddütsüz oybirliğiyle destek verdiler. Hepsine sonsuz teşekkür ederim. Çünkü bir il coğrafyası kitabımız daha internet ortamında yerini bulacak ve www.tck.org.tr isimli kurum internet sitesindeki Türk Coğrafya Kurumu Kitapları bölümünde yerini alacaktır. Bu nedenle mutluluğumuz bir kez daha EDİRNE adına sonsuzdur.

İyi okumalar. Sağlıkla kalın, hoşçakalın.

Editör
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK
Türk Coğrafya Kurumu Başkanı
31.12.2022, İstanbul

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ III

BÖLÜM 01 EDİRNE İLİNİN COĞRAFİ KONUMU ve FİZİKİ COĞRAFYA ÖZELLİKLERİ

(1) Türkiye'nin Siyasi Sınırları ve Uluslararası Sınır Değeri Açısından Edirne'nin Önemi 1–22
Dr. Ercan KAZEL / *MEB, İstanbul İl Milli Eğitim Md.lüğü, ARGE*
Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN / *İstanbul Üniversitesi*

(2) Edirne İlinin Konumu, Jeolojisi ve Jeomorfolojisi 23–46
Doç. Dr. Levent UNCU / *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi*
Dr. Öğrt. Üyesi Ebubekir KARAKOCA / *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi*

(3) Edirne İlinin Hidrografyası 47–64
Dr. Mustafa UTLU / *Bingöl Üniversitesi*

(4) Edirne İlinin İklim Özellikleri 65–82
Araş. Gör. Onur HALİS / *İstanbul Üniversitesi*
Prof.Dr. Barbaros GÖNENÇGİL / *İstanbul Üniversitesi*

(5) Edirne İlinin Biyocoğrafyası 83–102
Prof. Dr. Nurten GÜNAL / *Marmara Üniversitesi*

(6) Edirne İlinin Doğal Afetleri 103–116
Dr. Mustafa UTLU / *Bingöl Üniversitesi*
Doç. Dr. T. Ahmet ERTEK / *İstanbul Üniversitesi*

BÖLÜM 02 EDİRNE İLİNİN NÜFUS VE YERLEŞME ÖZELLİKLERİ

(7) Jeopolitik Açıdan Şehirler: Edirne Örneği 117–138
Doç. Dr. Kaan KAPAN / *İstanbul Üniversitesi*

(8) Edirne İlinin Nüfus Özellikleri 139–168
Prof. Dr. Özlem SERTKAYA DOĞAN / *İstanbul Üniversitesi*
Dr. Hakan BOSTAN / *İstanbul Üniversitesi*

(9) Edirne Şehri 169–190
Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN / *İstanbul Üniversitesi*

BÖLÜM 03 EDİRNE İLİNİN EKONOMİK FAALİYETLERİ

(10) Edirne İlinde Arazi Kullanımı ve Ziraî Faaliyetler 191–218
Doç. Dr. Aylin YAMAN KOCADAĞLI/ *İstanbul Üniversitesi*

(11) Edirne İlinin Sanayi Faaliyetleri 219–234
Prof. Dr. Mesut DOĞAN/ *İstanbul Üniversitesi*
İrem OLĞAÇ / *İstanbul Üniversitesi*

(12) Edirne İlinin Ulaşım Coğrafyası 235–264
Arş. Gör. Merve ZAYIM / *İstanbul Üniversitesi*

(13) Edirne İlinin Turizm Coğrafyası 265–288
Öğrt. Gör. Gülsen ERGİNAL/ *Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi*

BÖLÜM 04 EDİRNE İLİNİN KÜLTÜREL FAALİYETLERİ VE COĞRAFİ İŞARETLERİ

(14) Seyyahların Kaleminden Edirne 289–312
Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN / *İstanbul Üniversitesi*
Araş. Gör. Faruk SARIUSTA / *Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi*

(15) Edirne İlinin Kültürel Faaliyetleri ve Coğrafi İşaretleri 313–336
Arş. Gör. Meryem DOĞRUER / *İstanbul Üniversitesi*

BÖLÜM 12

EDİRNE ULAŞIM COĞRAFYASI

Arş. Gör. Merve Zayım[1]



1 İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Coğrafya Bölümü, mervez@istanbul.edu.tr

GİRİŞ:

Ulaşım temelde bilindiği gibi; en basit tanımıyla taşınabilir özelliğe sahip canlı ve cansız unsurların bir yerden başka bir yere transfer edilmesidir. Ancak gün geçtikçe nitelik ve nicelik olarak daha fazla soyut ve somut şeyin taşındığı bir kavrama karşılık gelir olmuştur. İnsanlık tarihinin en eski dönemlerinden beri önemini koruyan ulaşım, her dönemin kendine has özellikleriyle, gelişen teknoloji ve buna koşut artan kültürel birikim ile bireyden topluma ortaya çıkan ihtiyaçlar nedeniyle de gün geçtikçe değişmiş, gelişmiş ve bugünkü formunu almıştır.

Bu bölümde Edirne'nin ulaşımı ele alınarak, gelişimi ve potansiyeli değerlendirilecektir. Türkiye'nin kuzeybatı sınırında yer alan Edirne, eski çağlardan beri önemli stratejik noktaların odağında olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'na 88 yıl başkentlik yapan Edirne, Anadolu'nun Balkanlar'a ve dolayısıyla Avrupa'ya açılan önemli bir noktası olmuştur. 5 sınır kapısının bulunduğu Edirne'de, İstanbul gibi büyük bir metropole olan yakınlığının getirdiği avantaj ve dezavantajlar da onu tarihte olduğu kadar bugün de etkilemektedir. Bu gibi etmenler göz önüne alınarak hazırlanan çalışma, Edirne'nin ulaşımını coğrafi bir bakış açısıyla irdelemeyi esas almıştır.

Ulaşım ve Ulaşımı Etkileyen Fizikî ve Beşerî Faktörler

Ulaşım rutinlerimizin, günlük hayatımızın merkezinden yer almakta ve onu şekillendirmekte ve ona bağlı olarak şekillenmektedir. "*Ulaşım veya ulaştırma faaliyetleri mekân üzerinde meydana gelen hareketlerin bütünü olarak karşımıza çıkmaktadır*". Ulaşım sadece somut olanı değil artık bilgi, görüntü, ses gibi çeşitli unsurların taşındığı bir kavrama karşılık gelmektedir. (Bakırcı, 2019; 15). Gelişen, değişen ve küreselleşen dünyada bunların yaşanması da son derece beklenen bir durumdur. Dünyanın adeta "bir tık" uzağında olması ve her şeyin ulaşılabilir olması ulaşıma da yansımıştır.

Bir şehrin gelişmesinde ve onun devamlılığının sağlanmasında fonksiyonları büyük bir önem arz etmektedir. Çevresi ile etkileşim halinde olması ve bunu sürdürmesi ise, hiç kuşkusuz fonksiyonlarının çeşitliliğine bağlıdır. Ulaşım hizmetleri, şehir fonksiyonları içinde önemli bir yere sahiptir. (Bayartan, 2007; 124-126). Geçmişte ulaşılamayan ve/veya ulaşımı zor olan ve ulaşım ağlarına yakın olmayan bir çevresiyle etkileşiminin olmaması nedeniyle çoğunlukla gelişmez. Fakat her dönemde olduğu gibi günümüzde de yaşanan teknolojik gelişmelerle bilrlikte meydana gelen değişimler, tüm sistemlerde olduğu gibi ulaşım sistemlerinde de etkili olmuş ve bazı noktalarda bu keskinlik nispeten hafiflemiş, kimi zaman ve yerde de ortadan kalkmıştır.

Fiziki Faktörler

Coğrafi konum, mesafe, iklim koşulları, bitki örtüsü, topografik şartlar, kara ve denizlerin dağılışı ulaşımı etkileyen fiziki faktörleri oluşturmaktadır.

Coğrafi konum: En basit anlamıyla bir noktanın yeryüzünde yer aldığı noktaya matematik konum ve çevresine göre olan durumunu da özel konum olarak ifade edilmektedir. Coğrafi konumun, coğrafi şekillerin ve iklim özellikleri gibi parametreleri etkilemesi nedeniyle önemli bir etki yaratmaktadır. İklim kuşaklarını ortaya çıkaran bu durum ulaşım şartlarını ve koşullarını etkileyerek kutuplar ve ekvatoral kuşakta zorlayıcı, orta kuşakta nispeten kolaylık sağlayıcı özellikler barındırmaktadır. **Mesafe;** genel itibariyle fiziki mesafe (km/mil gibi) uzaklığı ifade etmektedir. **İklim özellikleri,** ulaşımı etkileyen en önemli fiziki faktördür. İklim şartlarına

uygun ve uyumlu ulaşım sistemlerinin gelişmesine olanak sağlamıştır. Nitekim bu amaçla farklı iklim tiplerine uyumlu ulaşım araçlarının ve alt yapının oluşturulmasına öncelik verilmektedir.

Topografik Şartlar; Dağlık alanları, ovalar, yamaçlar, kıyılar, körfezler, eğim değerleri gibi unsurlar ulaşımda belirleyici rol oynamakta, ulaşım türlerini belirleyici olmaktadır. Bir diğer faktör olan **bitki örtüsü** konusunda söz konusu, kesif ormanlarıdır. Bu ormanlar ulaşım ağı ve sistemlerini olumsuz etkilemekte ve hatta izin vermemektedir (Bakırcı, 2018; 359-361).

Beşeri Faktörler

Ulaşımı etkileyen beşeri faktörler nüfusun sosyal yapısı, toplumun beklenti ve talepleri, politika ve öncelikler, ekonomik gelişmişlik seviyesi olarak sıralanabilmektedir. **Nüfusun Sosyal Yapısı,** Toplumdan topluma değişmekte hatta aynı toplum içinde bile farklılık gösterebilmektedir. İnsanların alışkanlıkları, gelenekleri ulaşımın nasıl ve ne şekilde yapılacağı konusunda belirleyici rol oynamaktadır. Toplumun beklentileri daha ziyade ihtiyaç ve zorunluluktan ortaya çıkmaktadır. Bu durum ulaşım faaliyetlerini geliştirici ve iyileştirici olmaktadır. **Politika ve öncelikler**, ulaşım sistemleri ve altyapısı üzerinde söz sahibi olan çeşitli kurumların, kuruluşların ve idarecilerin bakış açı ve bu konuları ele alış biçimleri, ulaşım faaliyetlerini etkileyen bir diğer beşeri coğrafya faktörüdür. **Toplumun ekonomik gelişmişlik seviyesi** de kuşkusuz ulaşım sistemleri üzerinde büyük bir etkiye sahiptir. Nitekim sistemlerin altyapılarının kuruluş ve geliştirme aşamalarında büyük yatırımlar gerektirmektedir. Bu doğrultuda ekonomik gelişmişlik seviyesi yüksek olan toplumların ulaşım sistemlerinin de gelişmiş olması beklenmektedir. Bu iki durum birbirini karşılıklı olarak destekleyen ve besleyen bir özelliğe sahiptir. Ekonomik gelişmişlik seviyesi yüksek ve ulaşım için gelişmiş ulaşım ağına sahip olan toplumlar büyük şirketler tarafından yatırım yapılacak alanların da başında gelmektedir (Bakırcı, 2019: 59-61).

Edirne'de Ulaşım Faaliyetleri

Edirne, Osmanlı İmparatorluğu'na başkentlik yapmış ve bugün Türkiye Cumhuriyeti'nin Avrupa kıtası üzerinde toprağı bulunan 3 ilinden biri. Trakya yöresinde, Meriç Nehri kıyısında yer almaktadır. Tarihin eski dönemlerinden beri Avrupa kıtası ile Asya kıtasını birbirine bağlayan bir konumda olan Edirne bugün de bu önemini sürdürmektedir.

Edirne, savaş ve haberleşme gibi stratejik meselelerde önem kazanmış olan menziller açısından oldukça etkin bir konumda bulunmaktaydı. Özellikle Osmanlı Dönemi'nde bu rolü daha da belirgin hale gelmiştir. Menzilde ve menzillere yakın noktalarda yolların tamirinin yapılması bu hususiyetin önemini kanıtlar niteliktedir. Ayrıca konumun Edirne'ye sağladığı bir diğer avantaj, önemli ticaret yolları üzerinde kavşak noktasında yer alması nedeniyle ticarette uğrak noktalardan biri olmasıdır.

Bu bölümde ele alacağımız ulaşım sistemleri, Edirne'nin bu konuda ne denli önemli olduğunu vurgular nitelikte olacaktır.

Karayolu Ulaşımı:

Oldukça stratejik ve güçlü bir konumda bulunan Türkiye özellikle insanın yerleşik hayata geçmesi ve kervan yolları olmak üzere günümüzün tüm ulaşım sistemlerinin devreye girmesiyle daha önemli duruma gelmiş durumdadır (Doğan, Sertkaya Doğan, 2022; 328). Edirne de tarih boyu bu yol güzergahları üzerinde önemli bir konumda yer almıştır.

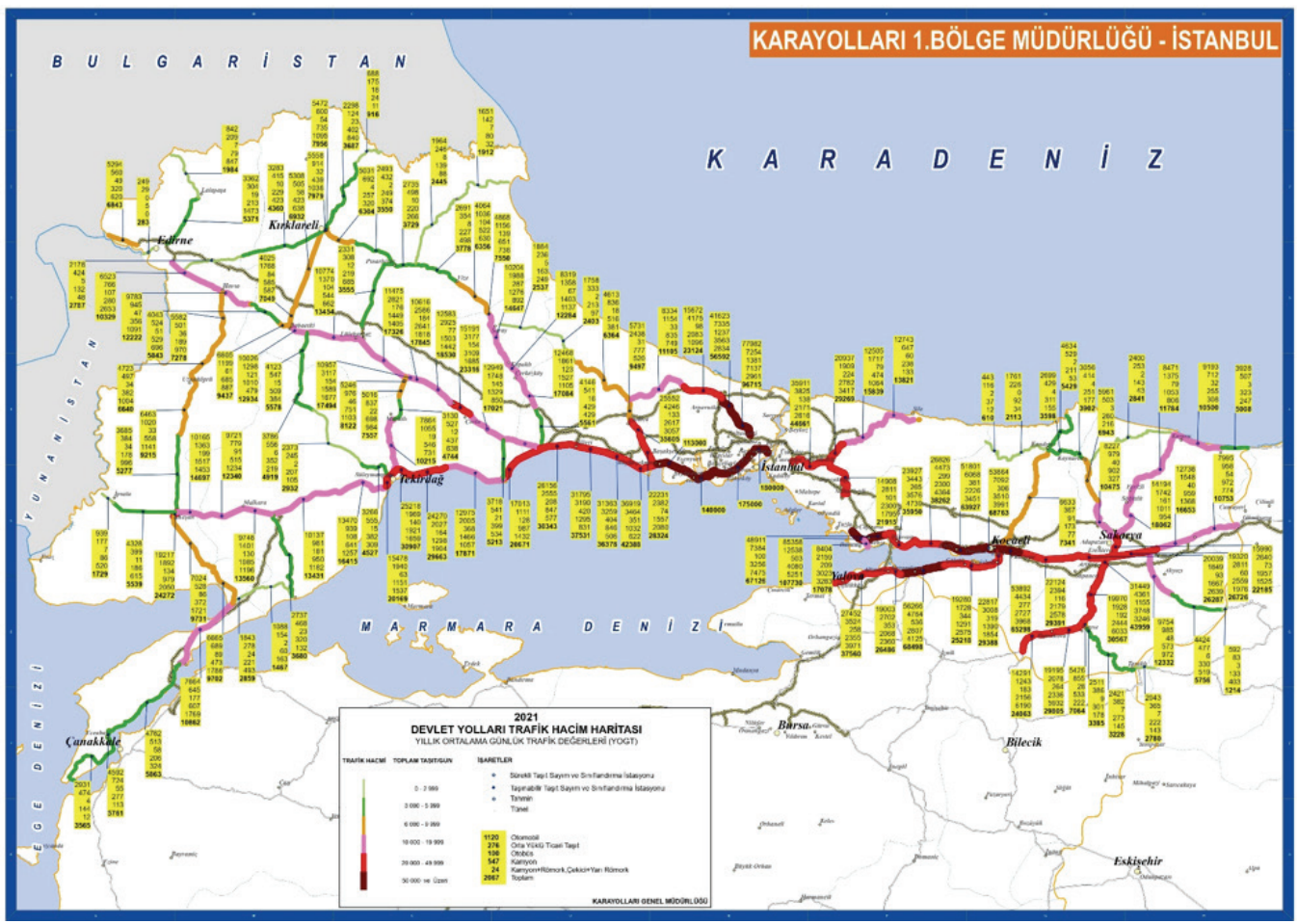
Fotoğraf 1: D-100 Karayolu-Talat Paşa Caddesi.



Edirne, Avrupa kıtası ile Asya kıtası arasında yoğun karayolu ve demiryolu ulaşım faaliyetlerinin bulunduğu bir konumda yer almaktadır. Tarihi yolların önemli keşişim noktasında bulunmakta olan Edirne hemen her dönemde stratejik bir noktada yer almıştır. Roma döneminde önemli yollar üzerinde yer alan Edirne önemli bir mevzii noktasında yer almaktaydı. Osmanlı döneminde Orta kol (Rumeli'nin orta kolu) olarak bilinen önemli yol güzergahı, İstanbul, Silivri, Çorlu, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina üzerinden Belgrad'a ulaşmaktaydı. Rumeli yönünde bulunan bir diğer yol ağı ise, İstanbul'dan Edirne'ye ve Belgrad'a uzanan **Hümayun Yolu** veya **Hünkar** olarak bilinen yol güzergahıydı. Seferlerde kullanılan bu stratejik yol aynı zamanda tahıl nakliyatı için de kullanılmaktaydı. 1881 yılında Osmanlı tarafından yapılan şose, karayolu ve köprüler arasında Edirne vilayeti de yer almaktaydı. Şose yol 45 km-551 m, köprü ise 72 tane idi. 1856 yılında posta teşkilatının gelişmeye başlamasıyla menzillerin yerini yavaş yavaş posta teşkilatı almaya başlamış ve bunun ilk adımları atılmış ve İstanbul, Edirne, Bursa'da şehir postalarının oluşturulmuştur (Halaçoğlu, 2014; 151, 152). 1903 yılına gelindiğinde ise bu yolların bakım ve onarımı II. Abdülhamid Han devrinde yapılmıştır (Darkot, 1993; 1, 2, Taşdemir, 2013; 13-15, Miroğlu, 1997; 241-243). Rumeli orta yolu olarak bilinen yol, bugün D-100 (E5) devlet Yolu olarak bilinmektedir. Cumhuriyet Dönemi'nde de uzun yıllar kullanılmış ancak Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP) tarafından 14 ülkede uygulanan Kuzey-Güney Avrupa Otoyolu Projesi (Trans-European North-South Motorway) kapsamında yapımına 1977 yılında başlanmış ve 1992 yılında tamamlanmış olan TEM Otoyolu'nun devreye girmesiyle D-100 Devlet Yolu (E5) eski önemini kaybetmiştir. URL 1.

Edirne'de 2021 verilerine göre Devlet Yolları kapsamında toplam 252 km asfalt yol ve 194,9 km bölünmüş yol bulunmaktadır. İl yolları toplam 417 km ve tamamlanmış otoyollar ise, 51 km'dir. (KGM, 2022).

Şekil 1: Devlet Yolları Trafik Hacimleri



Kaynak: *Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü, 2022.*

Edirne şehrinde, şehir içi ulaşım

Şehirler, büyük nüfus topluluklarını barındıran metropoller için hemen her konuda koşulları verimli kullanmak hayati önem taşımaktadır. Hiç kuşkusuz buna şehir içi ulaşım sistemleri de dahildir (Vuchic, 2011; 1).

"*Toplu ulaşım sistemlerinin temel amacı, bir kamu hizmeti olarak, insanların kentiçinde bir noktadan diğer noktaya en ekonomik şekilde taşınmasını sağlamaktadır.*"(Hayırlıoğlu, 2017; 42). Osmanlı döneminde özellikle 19. yüzyılda Edirne'de şehir içi ulaşımı büyük ölçüde yaya olarak sağlanmasının yanı sıra en yaygın araç faytonlar olmuştur. Özellikle Karaağaç ile şehir merkezi arasında gerçekleşen fayton taşımacılığı uzun yıllar ana ulaşım türü olmuştur. 1930'lu yıllarla birlikte motorlu taşıma araçlarının yaygınlaşması ile birlikte, şehir içi taşımacılık ilk olarak Karaağaç Mahallesi'ne başlamış, daha sonra Yıldırım Mahallesi ve şehirdeki diğer mahalleler ile Kapıkule Gümrük Kapısının bulunduğu şehir dışı bölgeye doğru yayılış gelişim göstermiştir. Şehir içi ulaşımda sınırlı sayıda otomobilin kullanılmasının yanında, 1945 yılında ilk belediye otobüsü ile toplu taşımanın başlamıştır. Şehirde özellikle 1960'lı yıllarda birçok fayton durağı bulunmakta ancak bu duraklar daha sonraları otomobillerin yaygınlaşmasıyla taksi durağına dönüşmüştür. Şehrin gelişimine paralel olarak ortaya çıkan ulaşım ağlarında yaşanan değişimler göze çarpmaktadır. Özellikle 1970'li yıllardan sonra büyüme kaydeden Edirne'de, E-5 karayolu çevresinde gelişmeler olmuştur. Bu gelime 1980'li yıllarda E-5 karayolunun güney kesimine doğru uzamıştır. 1990'lı yıllara kadar devam eden gelişme, bu yıllarda yapılan planlı imar çalışmaları ile şehirde doğu ve kuzeydoğu yönünde gelişme yaşanmıştır. (Şekil 12). 1992 ve 1998 yıllarında yaşanan gelişmelerle şehir içi ulaşım minibüs-midibüs şeklini almıştır (Uygun, 2012; 147-151).

2000li yılların başında 6 ayrı hat ve 16 otobüs ihaleye verilerek, Edirne Belediyesi doğrudan toplu taşıma hizmetinden çekilmiştir. Bugün ETUS adı ile işletilen Edirne şehir içi ulaşımı 2018 yılında, Dünya'nın Toplu Ulaşım alanında en saygın kuruluşu olarak kabul edilen UİTP tarafından Dubai'de gerçekleştirilecek olan "Bireysel Olarak İşletilen Toplu Taşımanın Formalizasyonu/ Kurumsallaşması" konulu çalıştayda anılmıştır. *(URL 2)*.

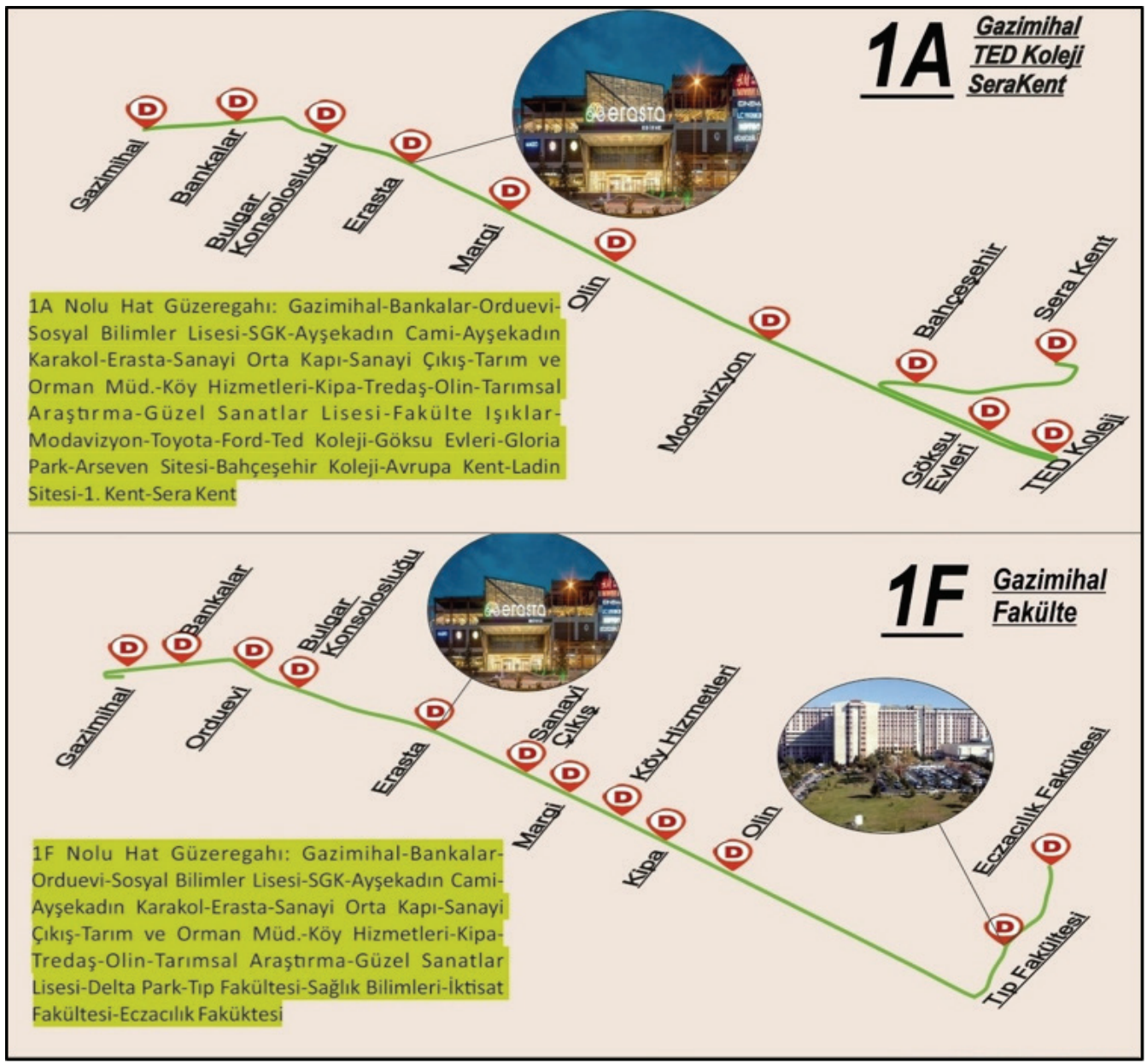
Toplu taşıma kapsamında nostaljik bir yaklaşım olan faytonculuk, bugün de kısıtlı sayıda da olsa faytonlarla ulaşım devam etmektedir. Edirne'de toplam 22 adet kayıtlı fayton bulunmaktadır *URL 3*. Özellikle Edirne'nin tarihi ve kültürel alanlarına (Karaağaç Mahallesi'ne) ziyaret etmek için kullanılan faytonlar, turistler için çekici bir özellik oluşturmaktadır.

Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü'nden alınan veriler doğrultusunda şehir içi ulaşımda günümüzde;

- Toplu Taşıma (M) Plakalı Araç Sayısı: 234 adet,
- Toplu Taşıma'da 8 Hat ve 20 güzergah,
- Taksi Sayısı: 516 adet,
- Taksi Durak Sayısı: 56 adet,
- Fayton Sayısı: Kayıtlı 28 adettir.

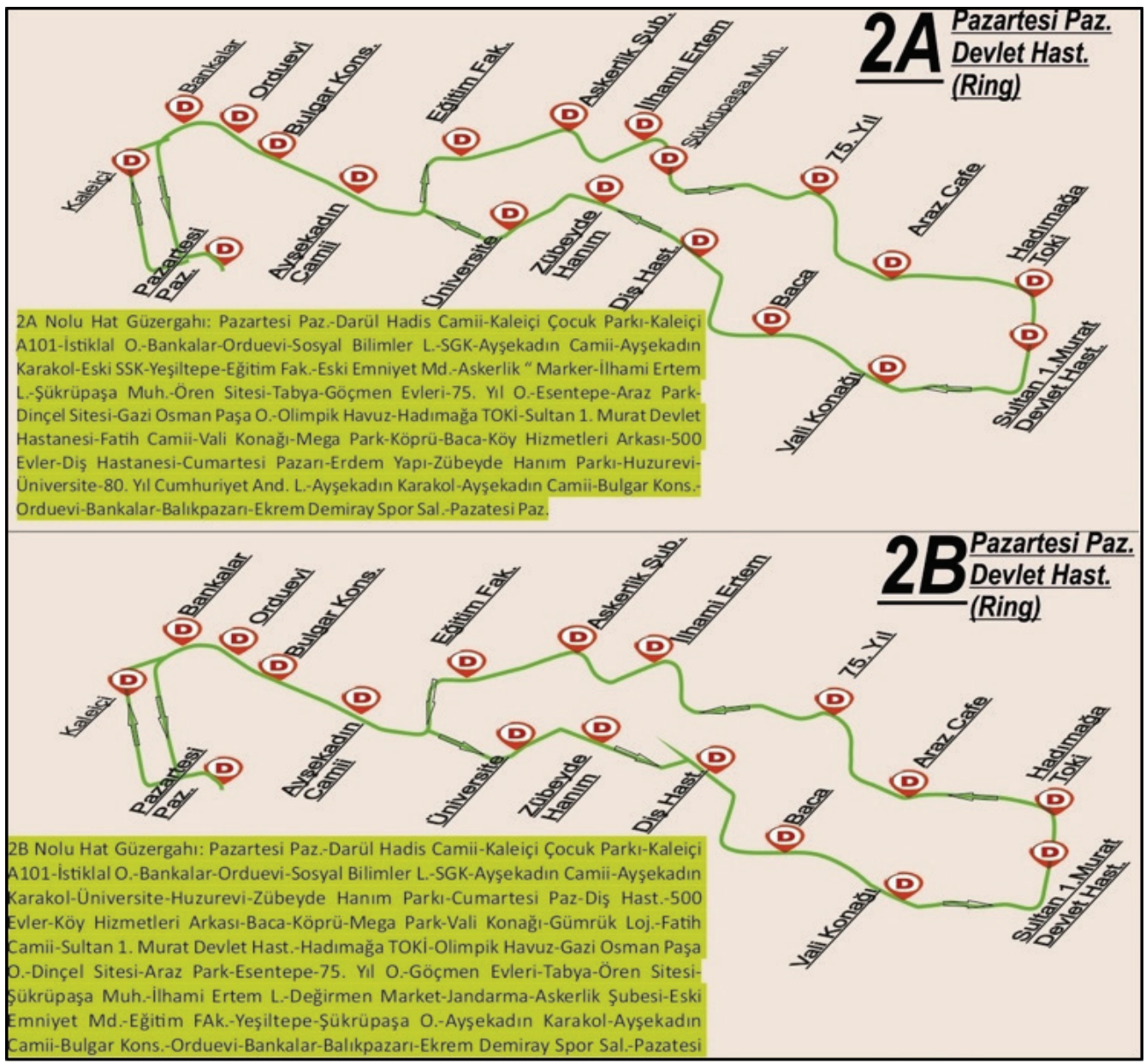
Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü istatistiklerine göre, 2021 yılı boyunca Edirne Toplu Ulaşım Sisteminde (ETUS) 1.890.799 öğrenci, 2.221.369 normal kart ile biniş, 672.414 adet 65 yaş üstü ve engelli kartı ile ücretsiz seyahat, 2.015.036 nakit biniş olmak üzere toplam 6.799.618 biniş gerçekleştirilmiştir. Tüm yıl dikkate alındığında günlük ortalama yolcu sayısı ise, 18.629 olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca toplu ulaşımda 2021 yılında toplam 296.049 sefer gerçekleştirilmiş olup, günlük ortalama 811 sefer yapılmıştır.

Şekil 2: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları



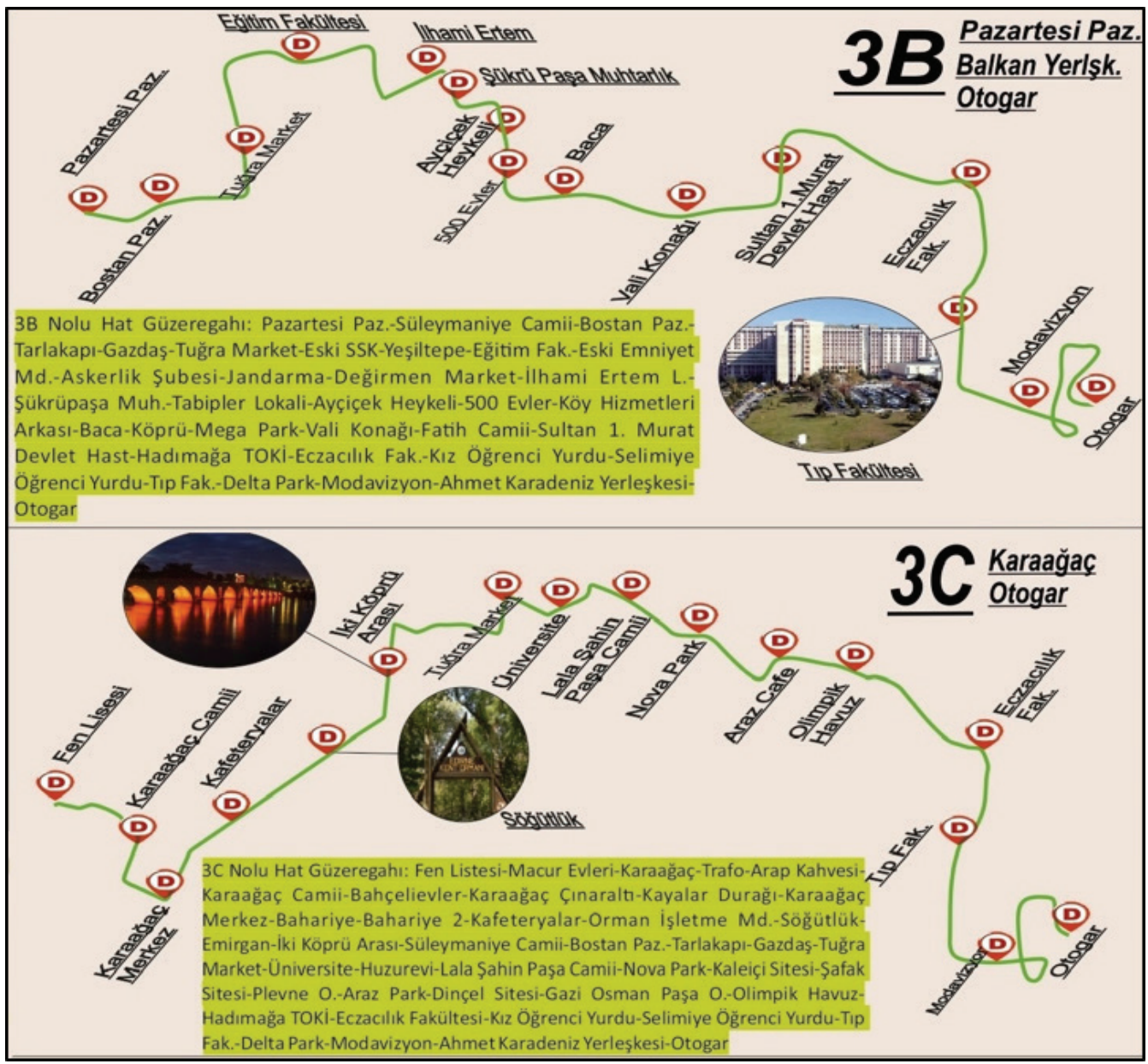
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 3: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



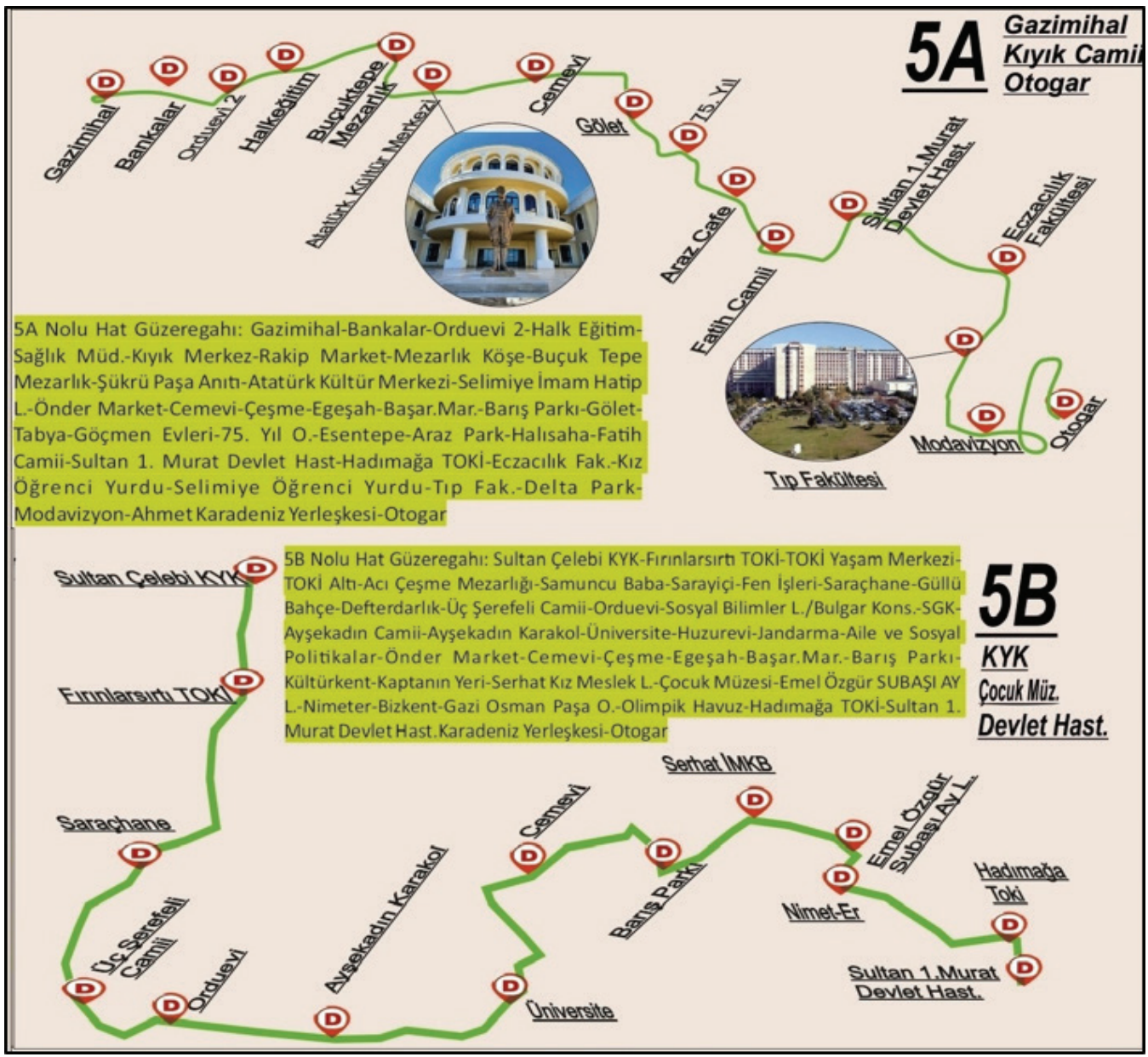
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 4: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



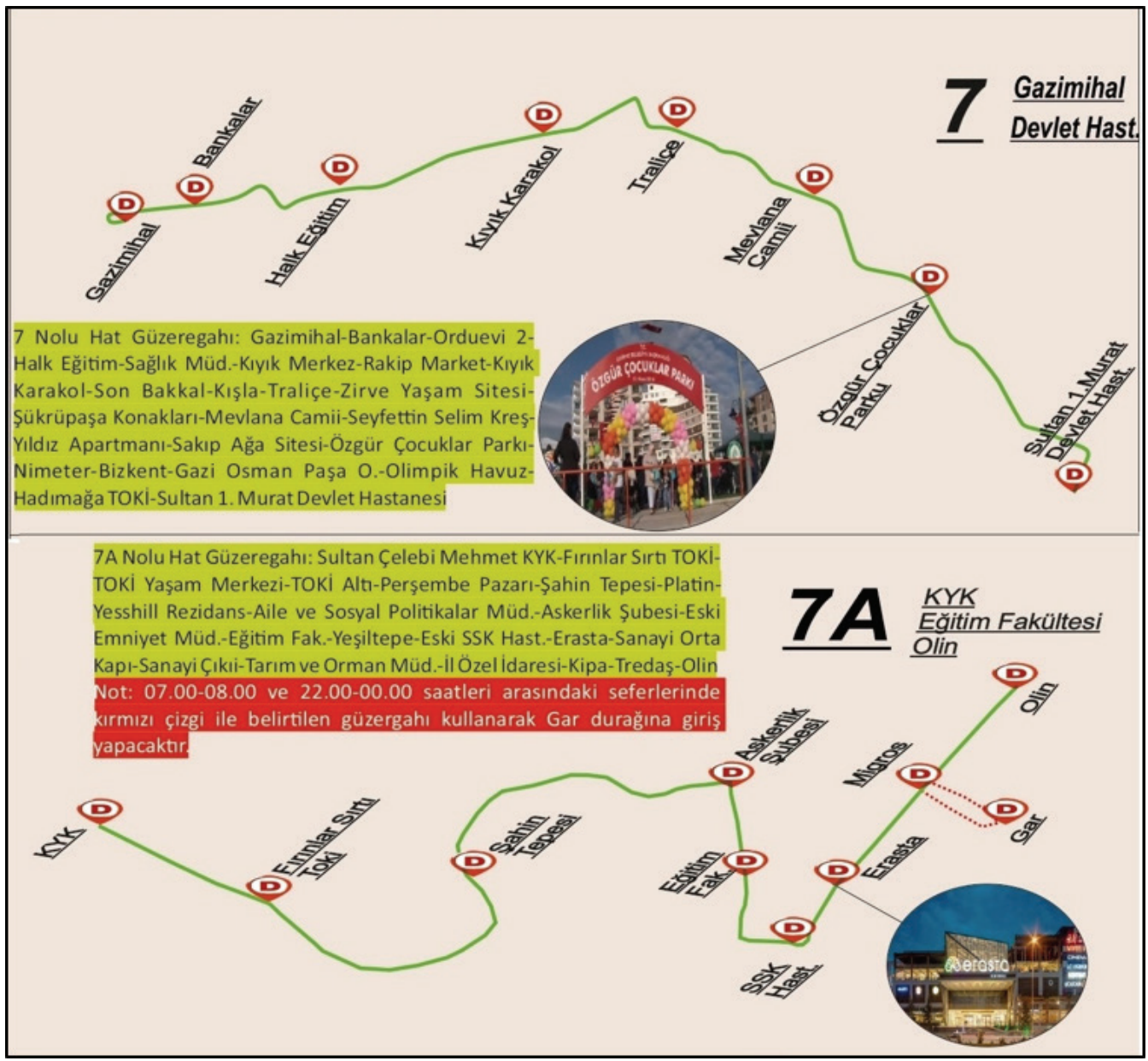
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 5: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



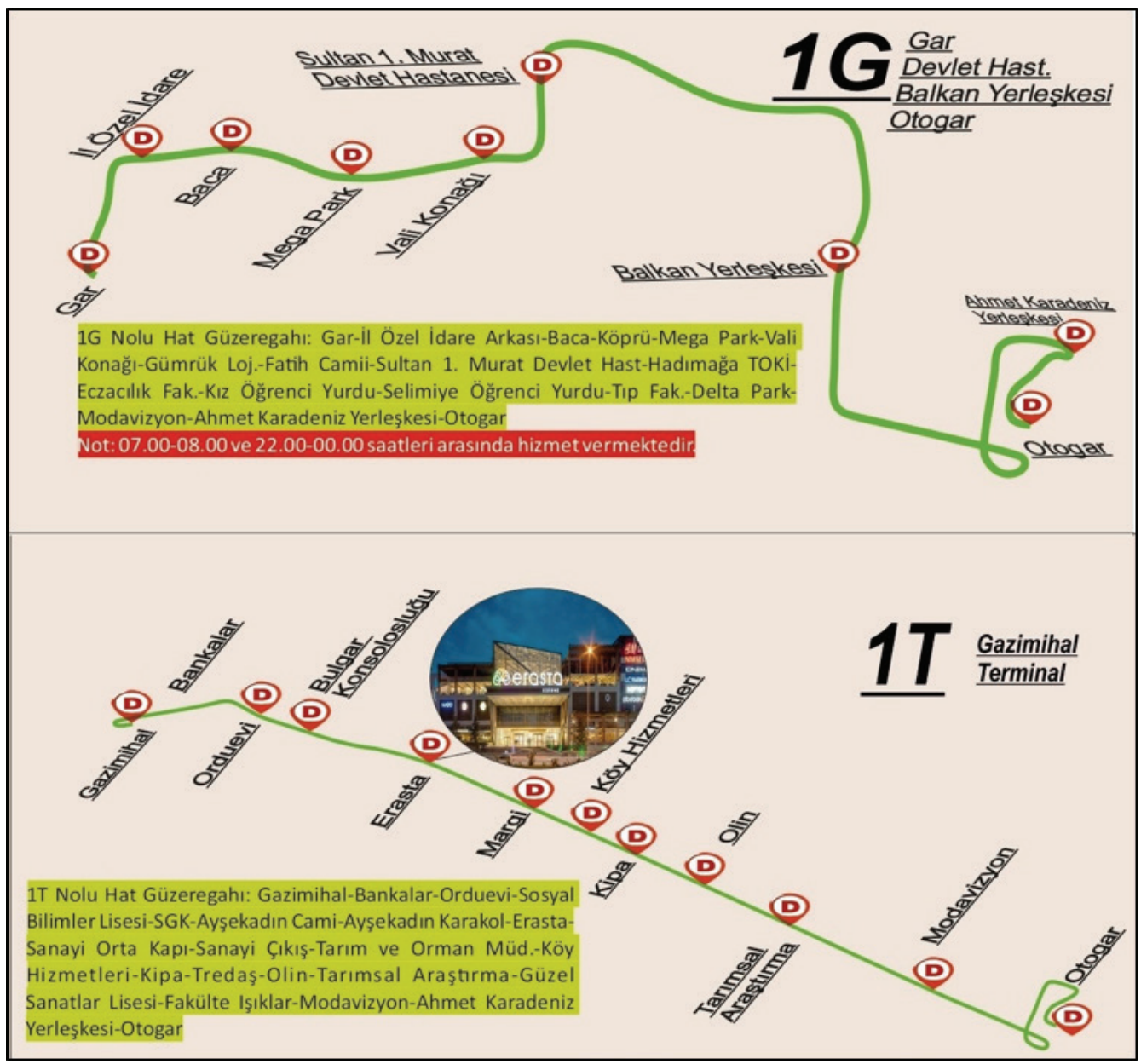
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 6: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



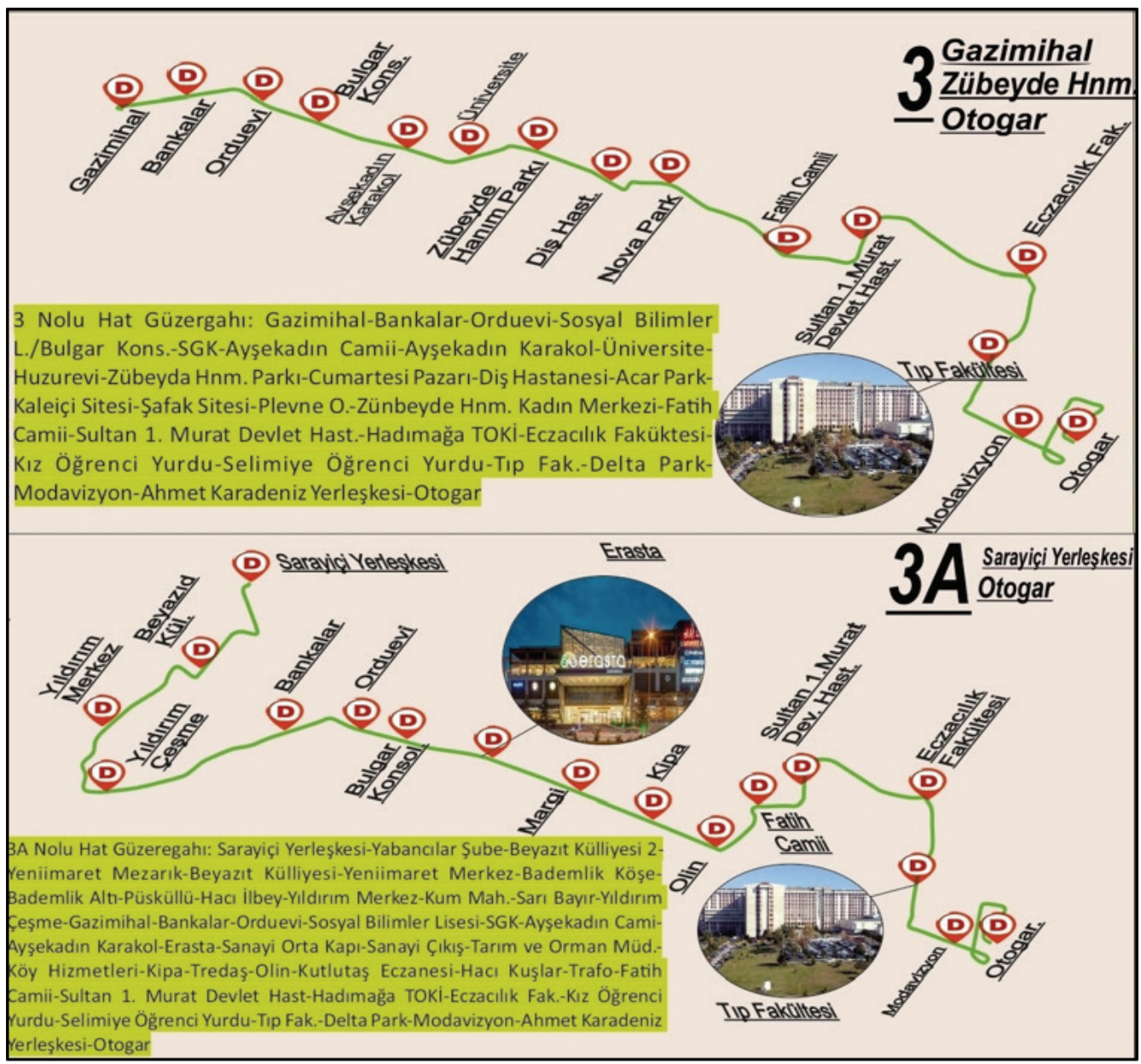
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 7: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 8: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



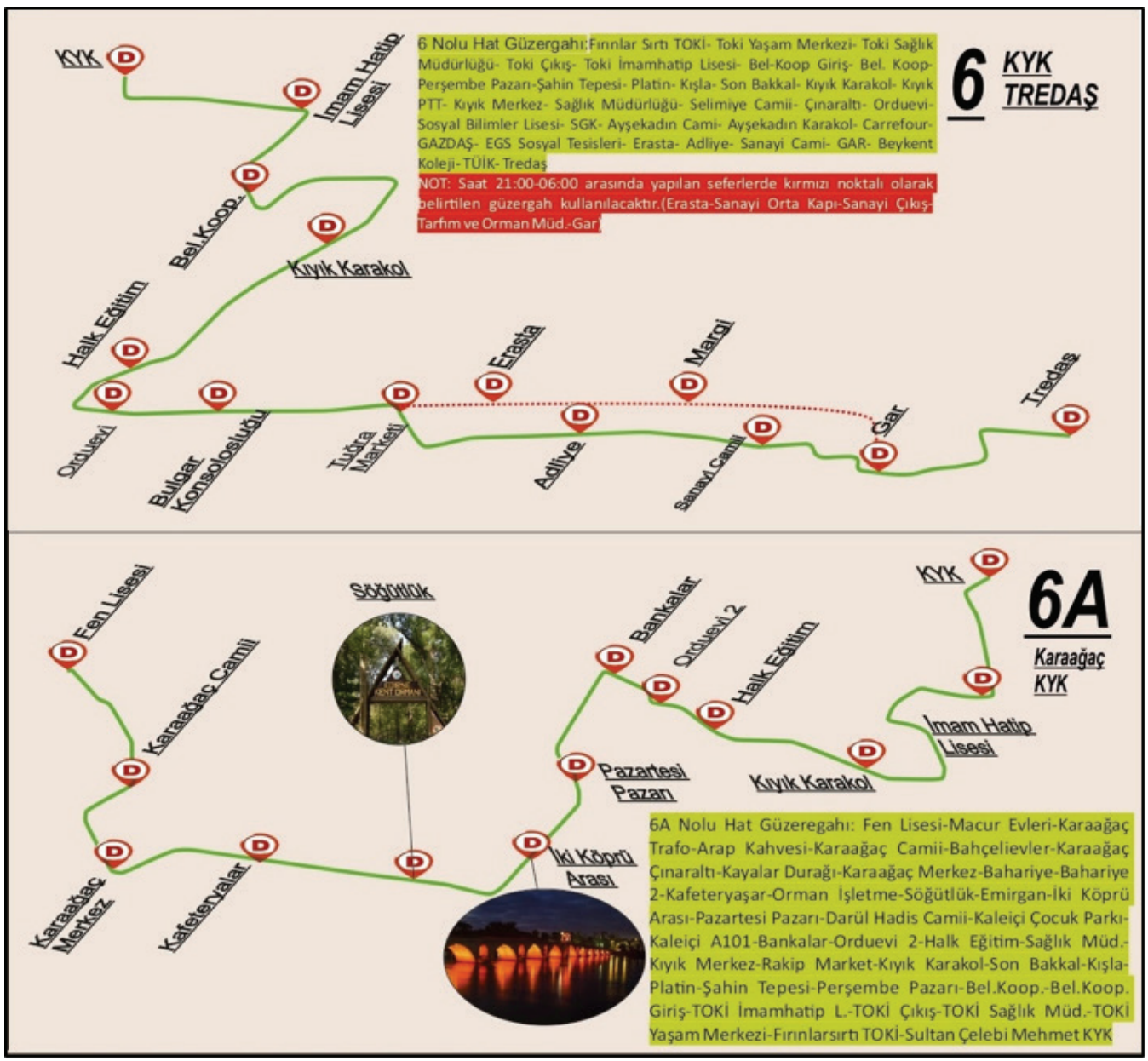
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 9: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



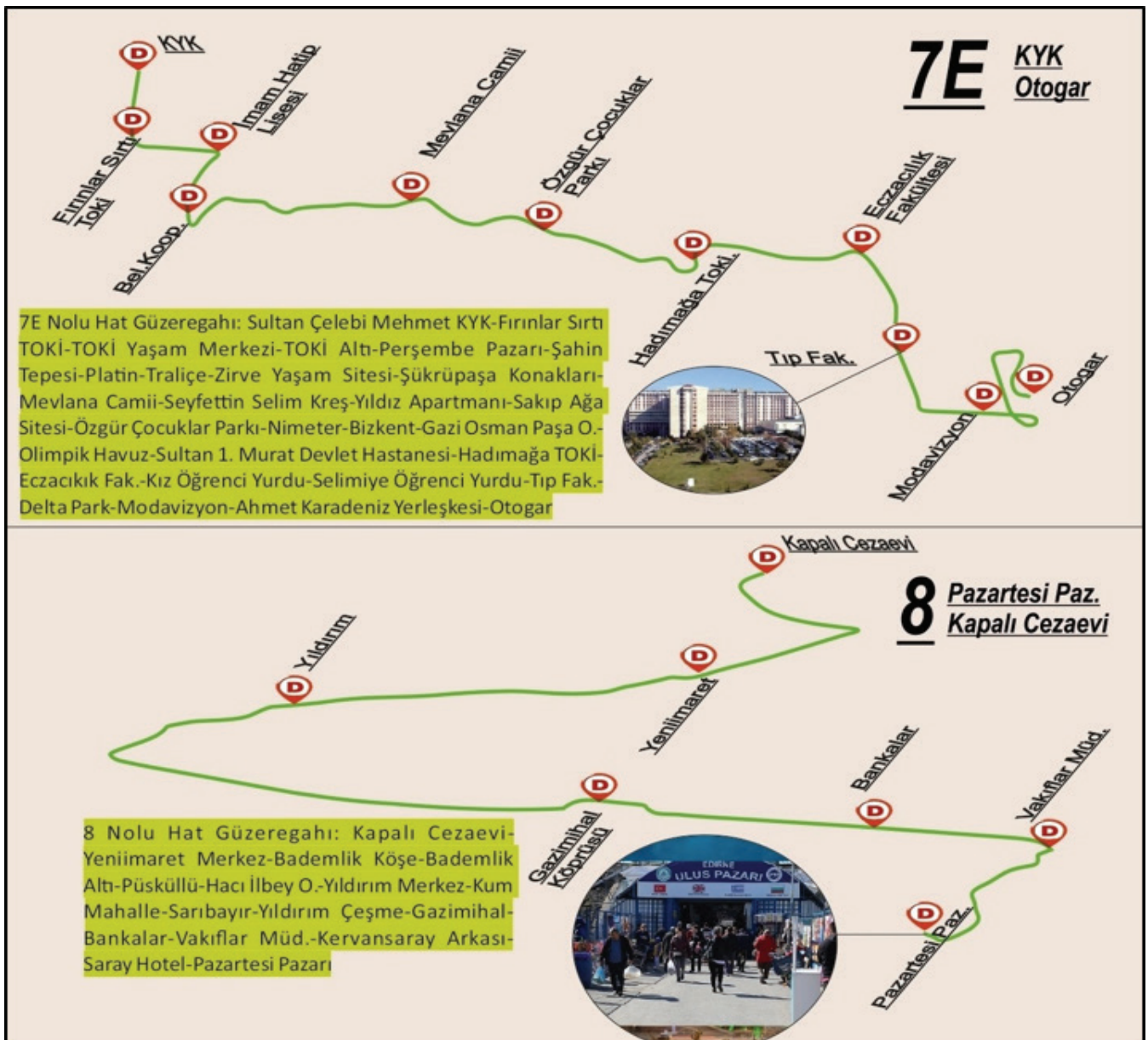
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 10: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları (Devamı)



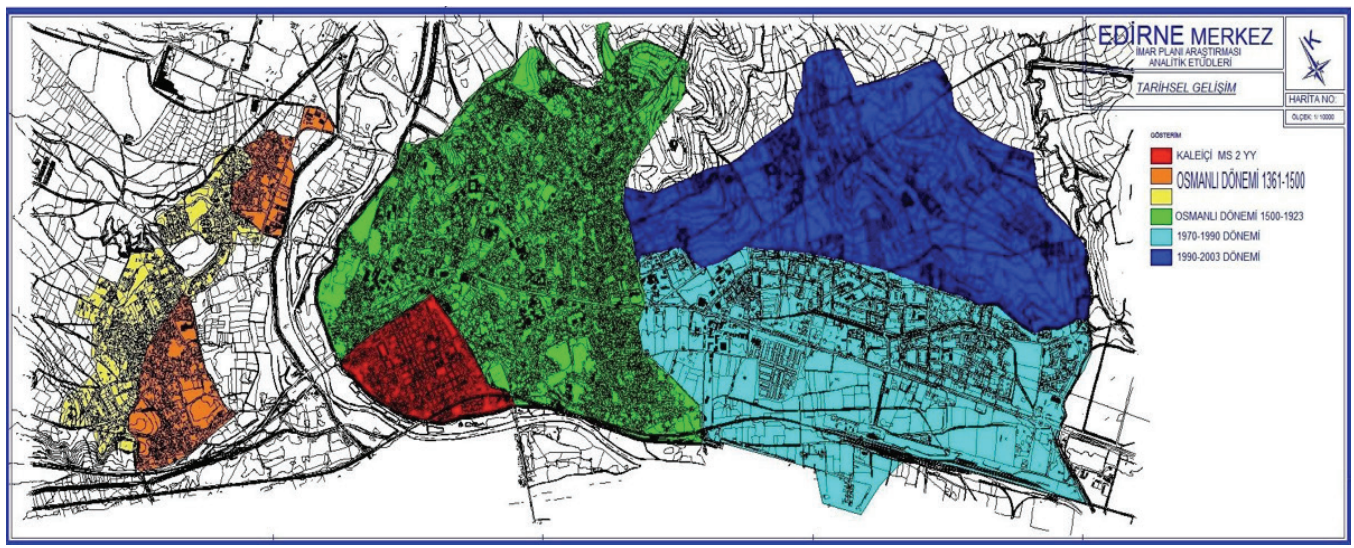
Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 11: Edirne Şehir içi Otobüs Hat Güzergahları



Kaynak: *Edirne Belediyesi Ulaşım Hizmetleri Müdürlüğü*

Şekil 12: Edirne'de Şehirleşmenin Gelişimi



Kaynak: *Uygun, 2012; 151.*

2021 yılında Edirne Ulaşım Müdürlüğü tarafından şehir merkezinde şehirsel gelişime paralel olarak meydana gelen trafik yoğunluğunu doğru yönlendirme ile daha kısa sürede ve daha güvenli bir şekilde varmak istediği noktaya taşımak, trafik hareketlerini daha düzenli hale getirmek ve bunu disiplin altına almak, yaya ve sürücülerin daha güvenli hareketlerini sağlamak için gereken trafik levhalarının yeterli olup olmadığının tespit edilmesi amacı ile çeşitli proje ve çalışmalar yürütülmüştür (Edirne Belediyesi, 2021 Faaliyet Raporu). Bu çalışmalarla iyileştirilmeye çalışılan ulaşım sistemleri ve trafik yoğunluğu şehrin çevre ve gürültü kirliliğini de en aza indirmeyi hedeflemektedir.

Edirne şehrinin kuruluşundan itibaren, şehrin gelişim yönü doğrultusunda ulaşım aksları da şekillenmiş ve değişim göstermiştir. Nitekim şehir gelişimini ulaşım sistemlerinden ayrı düşünmek mümkün değildir. Edirne şehrinin günümüzde ulaşım faaliyetleri entegre ve yoğun şekilde hizmet etmektedir. Ancak şehirde raylı ulaşım sistemlerinin eksikliği de hissedilmekte ve yapılan görüşmeler sonucunda halkın bu konuda beklentilerinin olduğu anlaşılmaktadır. Edirne'de şehir içi ulaşımda raylı sistemlerle ilgili plan ve projeler bulunsa da henüz hayata geçmemiştir.

Demiryolu Ulaşımı

İlk kez modern olarak 1830 yılında Sanayi Devriminin yaşandığı İngiltere'de gerçekleştirilen demiryolu ulaşımı, güçlü yönleri sayesinde tüm Avrupa ülkelerinde yaygınlaşmaya başlamıştır. Büyük yükleri hızlı ve kolay taşıyabilir olmasıyla ulaşıma sunduğu kolaylık neticesinde zamanla tüm dünya ülkeleri tarafından

dikkat çekici hale gelmiştir (Akbulut, 2010; 2, 3). Osmanlı Devleti de bu etkiden nasibini almış ve topraklarında demiryolu ağı oluşturma fikrine sıcak bakmıştır. Nitekim Osmanlı'da Batı ile etkileşiminin daha kolay olacağı ve bunun yanı sıra askeri, ekonomik avantaj sağlayacağı düşüncesiyle, Rumeli (Şark) topraklarında demiryolu inşasına izin vermişlerdir. Asya ile Avrupa arasında yapılması planlanan demiryolu ulaşımına yönelik anlaşma 1869 yılında Baron Hirsch ile yapılmıştır. Anlaşmaya göre bu hat 2000 km olarak planlanmış ve İstanbul'dan başlayarak Bosna'dan geçip, doğrudan Edirne, Filibe, Dedeağaç, Burgaz ve Selanik 'e uğrayıp Sana Nehri sınırına uzanacak ve Sırbistan hattı ile birleştirilecektir. Öncelikle topografya açısından nispeten kolay araziler üzerinde demiryolu hatlarını inşa eden Hirsch, 1871 yılında yolun 387 kilometrelik alanını tamamlamış, Yedikule-Küçükçekmece hatları işletmeye açılmıştır. Daha sonraları ortaya çıkan politik ve mali sebeplerle hattın 1274 km'lik kısmının yapımı Osmanlı Devleti'ne devredilmiştir. (Akbulut, 2010; 90-95, Engin, 2013; 221-227).

1876 yılında yaşanan Osmanlı-Rus savaşları ve sonrasında Osmanlı Devleti'nden ayrılan devletler nedeniyle demiryolu hattının yapımı kesintiye uğramıştır. Nitekim Berlin Anlaşması uyarınca her devlet kendi sınırları içinde kalan hatları tamamlama kararı alınmıştır. Osmanlı Devleti de Vakarel-Balova, Üsküp-Zibefçe, Vakarel-Niş hatlarını tamamlayarak 1888 yılında açılmıştır. Bu tamamlanan hatlar sayesinde İstanbul-Viyana-Paris birbirine bağlanmıştır (Orient Ekspres) (Akbulut, 2010; 93). Ancak yaşanan Balkan Savaşı ve Birinci Dünya Savaşı sonrasında Türkiye sınırlarından kalan demiryolu hattı 387 km'ye inmiştir. İstanbul-Edirne hattının 33 km'lik kısmı Yunanistan sınırlarında kalması nedeniyle İstanbul'dan hareket eden trenler Edirne'ye ulaşmak için önce Yunanistan topraklarına girmek zorundaydı. Lozan Andlaşması'nda ele alınan bu konu karşılıklı koruma altına alınarak geçici bir çözüme kavuşmuştur. Türkiye Cumhuriyeti demiryolları bu hatların yapımı 1937 yılında 1927'de kurulmuş olan TCDD'ye (Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları) devredilmiştir. 1971 yılında Pehlivanköy-Edirne arasında inşa edilen 67 km'lik demiryolu hattı ile bu durum tamamen çözülmüş ve Yunanistan topraklarında kalan 33 km'lik kısım kaldırılmıştır (Bakırcı, 2013; 386, Engin, 2013; 231, 232).

Cumhuriyet'in ilk yıllarında ülke genelinde demiryolu hatlarının yapımına önem verilmiştir. Özellikle 1923-1938 yılları arasında ağırlık kazanmış bu yıllarda karayolu yapımı demiryolu hatlarının birbirine bağlayıcı olması sebebiyle entegre amaçlı inşa edilir hale gelmiştir. 1948'li yıllarda alınan Marshall Yardımları ile birlikte bu politika devam etmiştir. 1950'li yıllardan sonra ise karayolları yapım faaliyetleri hız kazanmıştır. Günümüzde ise, yüksek hızlı tren hat yapımlarında önemli hareketlilik görülmektedir (Aydın, Oral, 2018; 260).

Bugün İstanbul-Edirne arası demiryolu hattı 229 km'dir. Edirne'ye 20 km uzaklıkta bulunan Kapıkule'den Bulgaristan yolu sayesinde Avrupa hatlarına bağlanılmaktadır (Engin, 2013; 232). Bölgesel Tren olan İstanbul- Kapıkule Treni, 289.688 km uzunluğundaki Halkalı -Kapıkule güzergâhında seferlerini gerçekleştirmektedir. Eskiden Sirkeci-Kapıkule arasında işletilen bu güzergah seferlerine 2013 yılında demiryolu hattı yenileme çalışmaları sebebiyle ara verilmiş, 2016 tarihinde Halkalı-Kapıkule arasında hizmet verecek şekilde düzenlenmiş ve hizmete açılmıştır. Demiryolu hattındaki çalışmalar sebep gösterilerek yolcu azlığı nedeniyle günlük karşılıklı 1 sefer yapılmaktadır. İstanbul Halkalı-Uzunköprü arasında defa yapan bir diğer hat da

Tablo 1: İstanbul (Halkalı)-Edirne Demiryolu Güzargah Durakları

Halkalı-Kapıkule Hattı Durakları
İstasyon Adı
Halkalı
Ispartakule
Çatalca
Kabakça
Kurfallı
Çerkezköy
Velimeşe
Çorlu
Muratlı
Seyitler
Kayabeyli
Lüleburgaz
Alpullu
Pehlivanköy
Bahçıvanova
Şerbettar
Tayyakadın
Edirne
Edirne Şehir
Kapıkule

Tablo 1: İstanbul (Halkalı)-Edirne Demiryolu Güzargah Durakları

Halkalı-Uzunköprü Hattı Durakları
İstasyon Adı
Halkalı
Ispartakule
Çatalca
Kabakça
Kurfallı
Çerkezköy
Velimeşe
Çorlu
Muratlı
Seyitler
Kayabeyli
Lüleburgaz
Alpullu
Pehlivanköy
Uzunköprü
Şerbettar
Tayyakadın
Edirne
Edirne Şehir
Kapıkule

günde 1 sefer karşılıklı sefer yapmaktadır. Hat uzunluğu 243.759 km'dir. (TCDD, 2022). Ayrıca Edirne'de 137 konvansiyonel hat bulunmakta olup demiryolu ulaşımı aktif olarak kullanılmaktadır. (TCDD, 2017-2021 İstatistik Yıllığı). (Tablo1-2).

Demiryollarının en güzel mimari yapılarından olan gar binaları Edirne'de de görülmeye değer güzelliktedir. Özellikle Eski Gar Binası (Karaağaç) bugün birçok ziyaretçiyi kendine çekmektedir. Eski İstasyon Binası Edirne Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından korunmaya alınmıştır. Ayrıca Eski İstasyon Binası'nın da yer aldığı Karaağaç Gar Sahası 2014 yılında Karaağaç kentsel sit alanı sınırları içinde kalmıştır (Hasanbat, 2018; 48).

Sınır Kapıları

Bugün stratejik anlamdaki önemini koruyan Edirne sınırları içerisinde, ülkemizin Avrupa ile bağlantısını sağlayan sınır kapılarından 5 tanesine sahiptir. Edirne ilinin Yunanistan ile yaklaşık 212 km, Bulgaristan ile de yaklaşık 81 km sınır uzunluğu bulunmaktadır (Kazel, 2021; 104). Bunlardan en büyük kara ve demiryolu bağlantısı olan **Kapıkule Sınır Kapısı**'dır. Hem karayolu hem de demiryolu bağlantısına sahip bu kapı, 7/24 çalışmaktadır. Edirne'ye olan uzaklığı 18 km'dir. Türkiye-Bulgaristan arasında bağlantıyı sağlayan Kapıkule en işlek sınır kapılarımızın başında gelmektedir. Kapıkule, 333.000 m^{2}'lik bir saha alanına ve 41.240 m^2 kapalı alana sahiptir. Yılda ortalama 620.000 tıra, 1.360.000 araca ve 6.300.000 yolcuya hizmet verilmektedir. Sınır kapısında ayrıca çeşitli hizmet alanları, (ışında gümrüksüz satış mağazaları (duty-free), yeme-içme alanları, marketler ve hediyelik eşya mağazaları, akaryakıt istasyonu vb.) bulunmaktadır. *URL 4.*

İpsala Sınır Kapısı, Edirne'nin İpsala ilçesinde bulunmakta ve Türkiye'yi E-25 kara yolu ile Yunanistan arasında geçişi sağlamaktadır. Bu sınır kapısı hem yolcu hem de ticari araç giriş çıkış işlemlerinin aynı anda yapıldığı tek gümrük kapısı olma özelliği taşımaktadır. İpsala, İpsala Köprüsü'nün bitişiğinde bulunan 11.000

Şekil 13: Türkiye Demiryolları Haritası



Kaynak: TCDD, 2017-2021 İstatistik Yıllığı

m² alan üzerine 1956 yılında inşa edilmeye başlanmış, 10 Temmuz 1961 tarihinde de hizmete açılmıştır. İpsala Gümrüğü, 2002 yılı Eylül ayında 105.000 m² alan üzerine kurulu yeni tesis alanına taşınmıştır ve hizmetlerine burada devam etmektedir. İpsala, Edirne'nin Kapıkule'nin sonra ikinci büyük sınır kapısı ve gümrüğüdür. Edirne'ye olan uzaklığı 110 km'dir. 7/24 hizmet vermekte olan sınır kapısı, 2006 yılında ithalat-ihracat araçlarının karayolunu kullanmasının kaldırılmasına istinaden sadece transit yolcu ve araç geçişine izin verilmektedir. Ancak bunun yanında yurt dışından gelerek üçüncü bir ülkeye Türkiye Gümrük Bölgesi üzerinden geçiş yapan araçların ithalat amacı ile gelen eşyaların bir iç gümrük idaresine sevk giriş işlemleri ve ayrıca yine ticari araç geçişleri ile ilgili olarak bir iç gümrük idaresinden yurt dışına gönderimli olarak sevk edilen ihracat eşyasının Türkiye Gümrük Bölgesinden son çıkış işlemleri yapılmaktadır *URL 5*.

Fotoğraf 2: Edirne Demiryolu Ulaşımı (Yük Taşıyan Bir Tren)

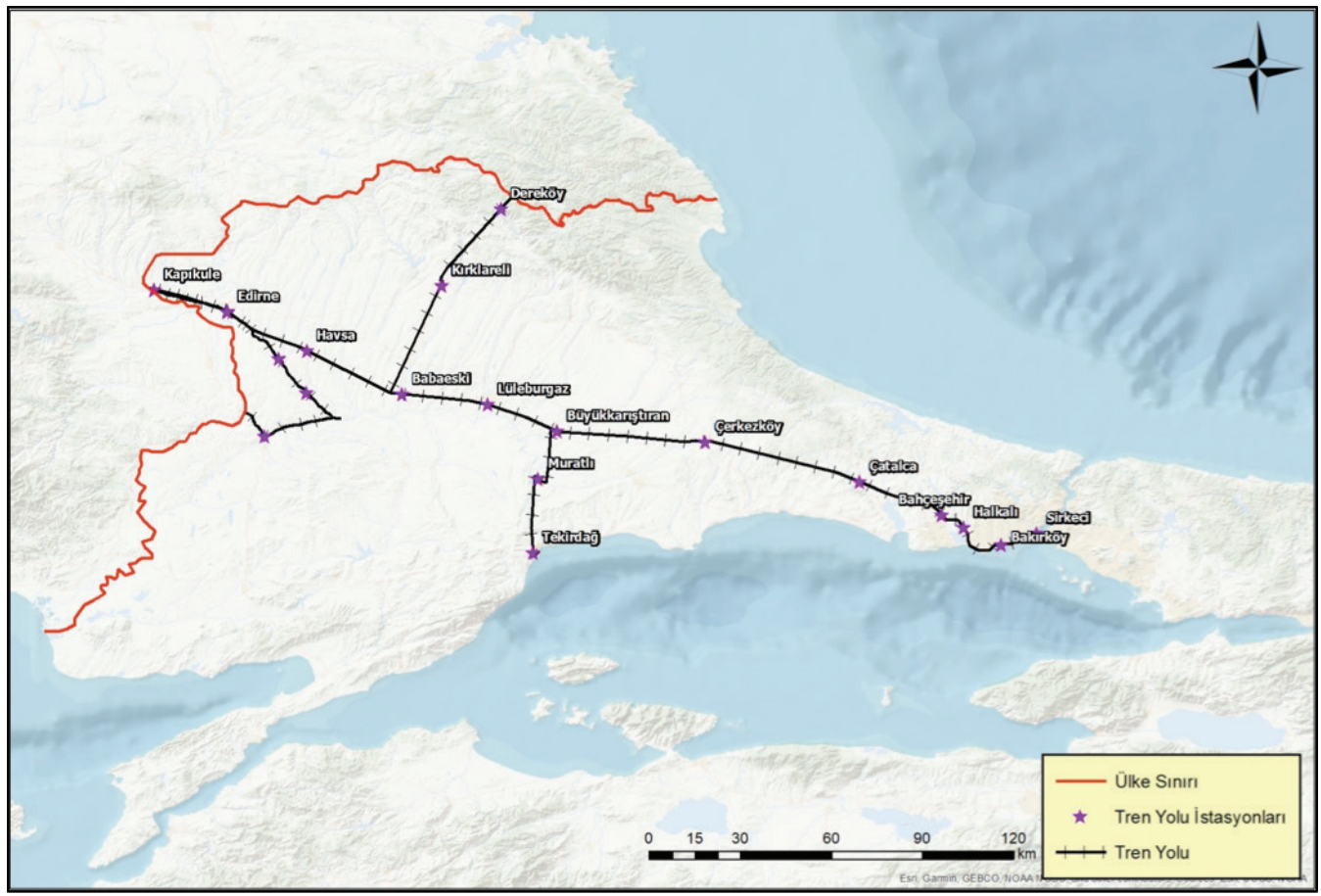


Şekil 14: Edirne Sınır Kapıları Ulaşım Türleri



Kaynak: URL 6.

Şekil 15: İstanbul-Trakya Bölgesel Tren Yol Hattı ve İstasyonları



Kaynak: Zayım, 2022.

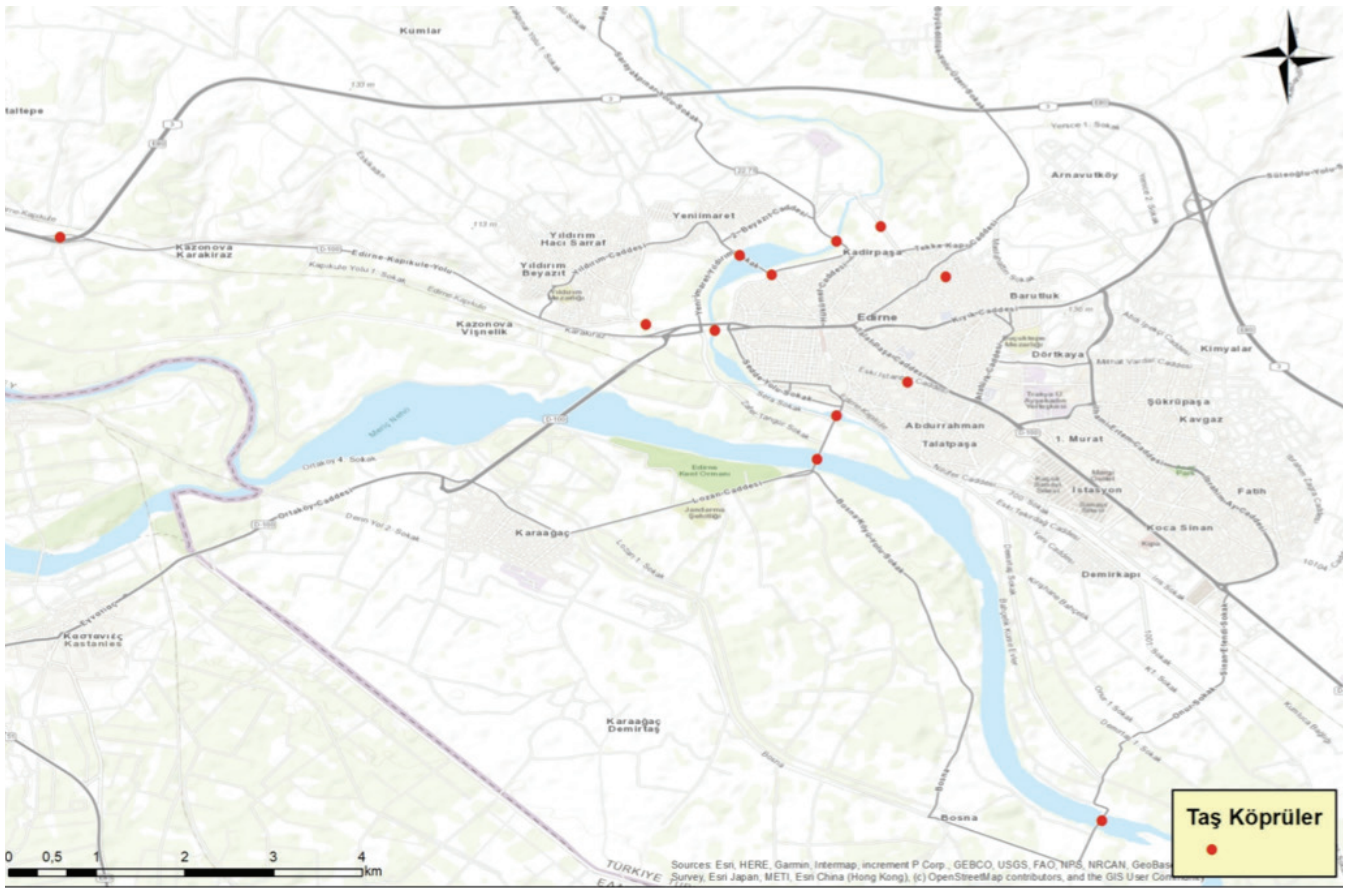
Hamzabeyli Sınır Kapısı, Edirne ili Lalapaşa ilçesinde yer almakta ve Türkiye'nin Bulgaristan'a açılan ikinci sınır kapısıdır. Gümrük kapısı olarak da kullanılan sınırda, ulaşım 7 nolu karayolu ile sağlanabilmektedir. 2004 yılında açılan sınır kapısı Deniz seviyesinden 508 metre yükseklikte yer almakta ve 64.000 m^2 alanda hizmet vermektedir. Kapının 4 adet giriş, 4 adet çıkış ve TIR bölümünde de yine 4 adet giriş ve 4 adet çıkış olmak üzere toplam 16 peronu bulunmaktadır. Yoğun tır ve yolcu geçişinin yaşanması nedeniyle gerek İstanbul'dan, gerekse Tekirdağ, Kırklareli, Çanakkale gibi çevre illerden ve İzmir, Ankara gibi Anadolu şehirlerinden Edirne'ye sefer düzenleyen birçok otobüs şirketi yer almaktadır. Ayrıca bu sınır kapısından, özellikle Edirne'den Bulgaristan Burgaz-Varna-Yambol gibi şehirlere ulaşım daha kestirme ve kolay olmaktadır *URL 7.*

Tablo 3: Edirne'de Yer Alan Taş Köprüler

Köprü Adı	Köprüyü Yaptıran	Yapılış Tarihi	Bulunduğu Yer
Gazi-Mihal-Taş-Hamidiye Köprüsü	Gazi Mihal Bey	1402	Yıldırım/Edirne Merkez
Yıldırım Köprüsü	Gazi Mihal Bey	1402	Edirne Merkez
Şehâbeddin Paşa-Saraçhane Köprüsü ve İlavesi	Hadım Şehâbeddîn Paşa	1452	Yeniimaret/Edirne Merkez
Fatih-Has Bahçe-Cephanelik-Bönce-Süvari Köprüsü	Fatih Sultan Mehmet	1452	Yeniimaret/Edirne Merkez
Sultan II. Bayezîd-Yeni İmaret Köprüsü ve Bağlantısı	Sultan II. Bayezît	1488	Karaağaç/Edirne Merkez
Kanunî-Saray Köprüsü	Kanunî Sultan Süleyman	1530 ile 1561 yılları arasında	Avarız Köyü/Edirne Merkez
Yalnızgöz-Tekgöz Köprüsü	Sultan II. Bayezît	1567	Yıldırım/Edirne Merkez
Seferşâh Köprüsü (Mustafa Paşa Seddi)	III. Mehmet	1601	Yeniimaret/Edirne Merkez
Ekmekçizâde (Ekmekçioğlu) Ahmed Paşa-Eski-Tunca Köprüsü	Ekmekçizâde (Ekmekçioğlu) Ahmet Paşa	1607-1615 yılları arasında	Talatpaşa/Edirne Merkez
Sultan Mecid-Mecidiye-Yeni-Meriç Köprüsü	Sultan II. Mahmut -Sultan Abdülmecit	1842-1847 yılları arasında	Karaağaç/Edirne Merkez
Kazan Köprüsü	?	?	Eskikadın/Edirne Merkez
Kanatlı Köprü	?	?	Talatpaşa/Edirne Merkez
Taş Köprü	?	15. yüzyıl?	Muradiye/Edirne
Uzunköprü	Sultan II. Murat	1427-1443 yılları arasında	Uzunköprü/Edirne

Pazarkule Sınır Kapısı, Türkiye'nin Yunanistan'a açılan ikinci sınır kapısıdır. Karayolu ulaşıma hizmet eden Pazarkule genellikle günübirlik geçişlerde kullanılmaktadır. Sınır ticaretine kapalıdır. 20 Nisan 1952 tarihinde hizmete açılmıştır. Pazarkule, Edirne il merkezine 7 km mesafede yer almaktadır ve bu sınır kapısı Edirne şehir ekonomisinde önemli bir yere sahiptir *URL 8*.

Şekil 16:Edirne Merkezde Taş Köprülerin Dağılışı



Kaynak: Zayım, 2022.

Uzunköprü Sınır Kapısı, Edirne'nin Uzunköprü ilçesinde yer almaktadır. Demiryolu gümrük ve sınır kapısı olan Uzunköprü, 4 Eylül 1953'te hizmete açılmıştır. Yunanistan sınırında yer alan kapı, bu sınırın 10 km içinde yer almaktadır. Sınır kapısı, İstanbul-Sirkeci-Pythio demiryolu hattı üzerinde yer almakta ve genellikle turistler tarafından kullanılmaktadır *URL 9*.

Edirne Köprüleri

Köprüler şehri olarak anılan Edirne'de yer alan köprüler ulaşım üzerinde kolaylaştırıcı etkide bulunmakta ve günümüzde hala bu etkisini sürdürmektedir. 13 adet taş köprüye sahip Edirne'de bu köprülerin hala büyük bir kısmı işlevseldir. En ünlü köprüleri Meriç ve Tunca Köprüleri'dir. (Tablo 3).

Fotoğraf 3: Gazi Mihal-Taş-Hamidiye Köprüsü



• **Gazi Mihal-Taş-Hamidiye Köprüsü:** Edirne'de günümüze ulaşmış olan taş köprülerin en büyüğü ve en eski olanıdır. Edirne'nin fethinden hemen sonra 1402 yılında Osmanlı Komutanlarından Gazi Mihal Bey'in adı ile anılmaktadır (Eyüboğlu Erşen, 2009; 146, Bayatlı, 2015; 29-35).

• **Yıldırım Köprüsü:** Bu köprünün yapım yılı kaynaklarda Gazi Mihal Köprüsü ile beraber Mihael Paleologos tarafından 1261-1282 Bizans döneminde kullanıldığı öğrenilse de bu kesin değildir. Gazi Mihal-Taş-Hamidiye Köprüsü ile birlikte yeniden inşa edilmiştir. Adını hemen yakınında bulunan Yıldırım Bayezîd Camisinden almaktadır (*URL 10. Bayatlı, 2015; 36-40).*

• **Şehâbeddin Paşa-Saraçhane Köprüsü ve İlavesi:** Edirne'nin sanat işçiliği en yoğun olarak gözlenen köprülerinden olan Şehâbeddîn Paşa Köprüsü, eski dönemlerde bu isimle anılsa da günümüzde adını doğusunda bulunan Saraçhane Mahallesi'nden almaktadır. Fatih Sultan Mehmet döneminde veziri Hadım Şehâbeddîn Paşa tarafından 1452 yılında yaptırılmıştır. 1886-1887 yıllarında döne-

Fotoğraf 4: Saraçhane Köprüsü



min valisi olam İzzet Paşa tarafından köprüye bir eklenti yapılmıştır. Ayrıca Edirne'de baştan sona Osmanlı tarafından inşa edilen ilk taş köprü *(URL 11. Bayatlı, 2015; 41-45)*.

• **Fatih-Has Bahçe-Cephanelik-Bönce-Süvari Köprüsü:** Sultan II. Murad'ın sarayı bu bölgeye taşımasından sonra oğlu Fatih Sultan Mehmet tarafından 1452 yılında yapılmıştır. Köprü önce hasbahçeye bağlandığı için Hasbahçe adını almış daha sonra saraya civardan gelen Bönce kaynağından istifade ettiği için Bönce, 1844 yılında sarayın cephanelik olarak kullanılması nedeniyle Cephanelik, 1878 yılında sarayın yıkılmasından sonra yakınına yapılan süvari kışlalarından dolayı Süvari ve günümüzde de köprüyü ilk yaptıran Fatih Sultan Mehmet' ithafen Fatih Köprüsü adı ile anılmaktadır (Bayatlı, 2015; 51-53).

• **Sultan II. Bayezîd-Yeni** İmaret Köprüsü ve Bağlantısı: Sultan II. Bayezît tarafından 1488 yılında Mimar Hayreddin'e yaptırılmıştır. Zaman zaman suların çekilmesi veya taşkınların yaşanması nedeniyle ek köprüler inşa edilmiştir. Bunlardan ilki 1567'de yapılan Yalnızgöz Köprüsü (Tekgöz), ikincisi ise, 1611-12 yıllarında yapılmıştır ve bu iki köprüyü birbirine bağlamıştır *(URL 12 Bayatlı 2015; 56-58)*.

• **Kanunî-Saray Köprüsü:** Kanunî Sultan Süleyman tarafından 1530 ile 1561 tarihleri arasında Mimar Sinan'a yaptırılmıştır. Köprü günümüzde Kanunî Köprüsü olarak bilinse de Edirne halkı tarafından daha çok Saray Köprüsü olarak anılmaktadır. Ayrıca bu köprü bugün, UNESCO tarafından 2010 yılında "İnsanlığın Somut Olmayan Kültür Mirası Listesi"ne giren "Kırkpınar Yağlı Güreş Festivali" alanına girişi sağlayan köprüdür (*URL 13 Karakaya, 2013; 101)*.

• **Yalnızgöz-Tekgöz Köprüsü:** Tunca Nehri'nin zaman zaman suların çekilmesi veya taşkınların yaşanması nedeniyle ek köprüler inşa edilmiştir. Bunlardan ilki 1567'de yapılan Yalnızgöz Köprüsü (Tekgöz)'dür *(URL 14; Bayatlı, 2015; 67-69)*.

• **Seferşâh Köprüsü (Mustafa Paşa Seddi):** Tunca Nehri'nin üzerinde yer alan köprü, günümüzde toprak altındadır. 1601 yılında padişah III. Mehmet tarafından yaptırılmıştır. 2 gözlü olan köprü 457 metre uzunluğunda yaklaşık 5.50 metre genişliğindedir (Bayatlı, 2015; 72-75, Karakuş, 2018; 123-125).

• **Ekmekçizâde (Ekmekçioğlu) Ahmed Paşa-Eski-Tunca Köprüsü:** Edirne merkezinin güneyinde yer alan köprü şehri Karaağaç'a bağlayan ilk köprüdür. Edirne Defterdarı Ekmekçizâde (Ekmekçioğlu) Ahmet Paşa tarafından 1607-1615 yılları arasında Mimar Sedefkâr Mehmet Ağa'ya yaptırılmıştır. 10 gözlü olan köprünün uzunluğu 140 metre ve genişliği ise, 7 metredir. 1947'de yıkılan kemerleri önce ahşap, sonra çelik gövde ile desteklenen köprü, 2008 yılında aslına uygun olarak restore edilmiştir (Bayatlı, 2015; 77-80, Karakuş, 2018; 125, *URL 15)*.

• **Sultan Mecid-Mecidiye-Yeni-Meriç Köprüsü**: Edirne merkezinin güneyinde yer alan köprü, şehri Karaağaç'a bağlayan ikinci köprüdür. Sultan II. Mahmut zamanında 1842 yılında yapımına başlanan köprünün inşası 1847 yılında Sultan Abdülmecit zamanında tamamlanmıştır. Köprü Edirne'nin günümüzde Meriç Nehri üzerindeki tek taş köprüsüdür. Ayrıca köprü Osmanlıların Edirne'ye kazandırdığı son taş köprüdür. 12 gözlü olan köprünün, uzunluğu 263 metre ve genişliği de 7 metredir. (Bayatlı, 2015; 88-90, Karakuş, 2018; 126, *URL 16)*.

• **Kazan Köprüsü:** Köprü Edirne halkı tarafından Kazan, Kazanova veya Kazan Ovası Köprüsü olarak anılmaktadır. Hakkında çok fazla bilgi yer almayan köprü, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 2017 yılından toprak altından çıkarılarak aslına uygun olarak restore edilmiştir. Bayatlı tarafından yapılan ölçümlere göre toprak üstünde kalan kısmı itibariyle tek gözlü, uzunluğu 26 metre ve genişliği ise, 6.40 metredir. (Bayatlı, 2015; 106-108, URL 17*)*.

• **Kanatlı Köprü:** Edirne şehir merkezi, Eski İstanbul Caddesinin Kasım Paşa Sokağı ile birleştiği asfaltın altında neredeyse tamamının gömülü halde doğu-batı doğrultusunda yer almaktadır. Bayatlı'ya göre köprü, tahmini olarak 30 metre uzunluğunda ve 7 metre genişliğindedir (Bayatlı, 2015; 111-113).

• **Taş Köprü:** Edirne şehir merkezinin kuzeyinde Muradiye Mahallesinde, Muradiye Camisinin doğusunda yer almaktadır. Köprü günümüzde tamamen toprak üstündedir ancak altından herhangi bir su geçmemektedir. Köprünün 15. yüzyılda inşa edilen Muradiye Camii ile birlikte inşa edildiği düşünülmektedir. Köprünün günümüze ulaşan kısımları itibariyle uzunluğu 21 metre, genişliği 3 metre ve altından geçen yoldan yüksekliği ise, 2,5 metredir (Bayatlı, 2015; 102-104).

• **Uzunköprü:** Edirne ili Uzunköprü İlçesi, Ergene Nehri üzerinde yer alan köprü Sultan II. Murat tarafından 1427-1443 yılları arasında Mimar Muslihiddin'e inşa ettirilmiştir. Uzunluğu 1270.41 metre ve 174 kemeri bulunmaktadır. Köprü, günümüze ulaşan dünyanın en uzun taş köprüsüdür. Diğer köprülerin aksine Edirne merkezde yer almamaktadır.

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Anadolu'nun batıya açılan kapısında önemli tarihi, ticarî ve askerî yolların hemen kavşağında bulunan Edirne, tarih boyunca hayli önemli olmuştur. Günümüzde ülkemiz sınırları içerisinde kalan Edirne, Bulgaristan ve Yunanistan ile sınırımızda yer almaktadır. Geçmişte sahip olduğu askeri, stratejik ve ekonomik avantajlarını bugün de korumakta ve Avrupa'ya açılan sınır kapılarımız sayesinde her gün binlerce geçişe ev sahipliği yapmaktadır. İstanbul gibi bir metropole 235 km uzaklıkta olması da önemini arttıran bir başka husustur.

Edirne'nin sahip olduğu en önemli şehirsel fonksiyonların başında hiç kuşkusuz ulaşım fonksiyonu gelmektedir. Bugün bile ulaşımda adından söz ettiren projelere konu olmakta ve sahip olduğu 5 sınır kapısı ile entegre ulaşım hizmeti sağlamaktadır. İthalat ve ihracatın temelini oluşturan ulaşım faaliyetleri, uluslararası taşımacılık faaliyetlerinde Edirne'nin önemini korumasına olanak sağlamaktadır. Ulaşım fonksiyonu içerisinde sadece karayolu ve demiryolu ulaşımından bahsedilse de bu iki ulaşımın etki ve değeri o derece fazladır ki diğer ulaşım türlerinin eksiklikleri nispeten hissedilmemektedir. Havayolu ulaşımının eksikliği yakınında bulunan Çorlu Havalimanı ile giderilmeye çalışılmaktadır. Şehir içi ulaşımda da günden güne iyileşen şartlar ve hatlar sayesinde entegre ulaşım sağlanmaktadır. Bunun yanı sıra nostaljik taşımacılık da hala yaşatılmaya çalışılmakta ve faytonlar özellikle turistler tarafından tercih edilmektedir.

Şehir içi ulaşımda dikkat çeken bir husus da raylı sistemlerin olmamasıdır. Her ne kadar karayolu ulaşımı geliştirilerek halkın hizmetine sunulsa da fikrimizce raylı sistemlerin şehre katmak değer katacağı yönündedir. Nitekim hem çevreye ve doğaya en az zararı vererek ulaşım sağlanacak sürdürülebilir bir sistem inşa edilmiş olacaktır. Petrol tüketiminin de azalacağı ve trafik problemlerinin de minimum düzeyde olacağı çıkarımlarımız arasındadır. Halkın beklentisinin de bu yönde olduğu da yapılan araştırmalarımız sonucuna ulaşılmıştır. Proje halinde olan şehir içi raylı sistemlerinin en kısa sürede hayata geçirilmesi, ulaşım sistemleri açısından bölge halkı için kolaylaştırıcı olacaktır. Ayrıca TCDD tarafından Halkalı-Kapıkule Hızlı Tren Hattı Projesi ile İstanbul-Kapıkule arası seyahat süresinin 4 saatten 1 saat 30 dakikaya, yük taşıma süresini 6 saatten 3 saat 30 dakikaya düşürülmesi hedeflenmektedir. Bu projeye ilişkin ilk temel de Halkalı-Kapıkule Demiryolu Hattı Çerkezköy-Kapıkule Kesimi'nde 8 Haziran 2022'de atılmıştır. Bu proje ile karayolu üzerinde bulunan yük hafifleyecek, çevreye verilen zarar da en aza indirilecek, ticari bir koridor olan Pekinden Londra'ya giden ipek demiryolunun hızının arttırılmasına da katkı sağlayacaktır.

Son olarak köprülerin bakım ve onarımının özenle yapılması ve şu an bir kısmı ya da tamamı toprak altında kalmış olan tarihi köprülerin de tekrar gün yüzüne çıkarılarak korunması, dikkat edilmesi gereken önemli bir husustur. Geçmişimize sahip çıkarak bugün de bu değerlere gereken önemin verilmesi, korunması son derece büyük bir önem arz etmektedir.

TEŞEKKÜR:

Bu yazının hazırlanmasında emeği geçen hocam, Prof. Dr. Mehmet BAYARTAN'a teşekkürlerimi sunarım.

KAYNAKÇA

Akbulut, G. (2010). "Siyasi Coğrafya Açısından Türkiye'de Demiryolu Ulaşımı", Anı Yayıncılık, Ankara.

Aydın, F., Oral, M. (2018). "Türkiye'de Karayolu Ulaşımının Tarihsel Gelişimi", Journal of Awareness, Vol. 3, pp: 257-266.

Bakırcı, M. (2018). "Ulaşım Coğrafyası", Beşeri ve Ekonomik Coğrafya, Pegem Akademi, Ankara.

Bakırcı, M. (2019). Ulaşım Coğrafyası, AUZEF Ders Notları.

Bayartan M. (2014). "Osmanlı Şehirleri Coğrafi Araştırmalar", Akademi Titiz Yayınları, İstanbul.

Bayartan, M. (2007). "Kentsel Fonksiyonlar, Özel Fonksiyonların Kentsel Gelişime Etkileri ve Trabzon Örneği", Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi, Sayı 1, ss:123-135.

Bayatlı, A. (2015). "Edirne Taş Köprüleri", Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Darkot, B. (1993). "Edirne Coğrafi Giriş", Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Türk Tarih Kurumu Yayınları VII. Dizi Sayı 43, s: 1-13, Ankara.

Doğan, M., Sertkaya Doğan, Ö. (2022). "Türkiye'nin Jeopolitiği", Uluslararası Yönetim Akademisi Dergisi, Cilt: 5, Sayı: 2, ss: 320-339.

Engin, V. (2013). "Rumeli Demiryolları", Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

Eyüpoğlu Erşen, A. (2009). "Tarihi Kentlerin Korunmasında Kültür Ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu Kararlarının Edirne Kenti Örneğinde Değerlendirilmesi", Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi.

Halaçoğlu, Y. (2014). "Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)", İlgi Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.

Hayırlıoğlu, M. (2017). "Toplu Ulaşım Sistemlerinin Faydaları", Demiryolu Mühendisliği Dergisi, Sayı 6, ss: 42-46.

Karakaya, B. (2013). "Kentsel Peyzaj-Sürdürülebilirlik-Kent Silüeti: Edirne Tarihi Çekirdeği", Trakya Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Karakuş, S. E. (2018). "Osmanlı İdaresinde Edirne (1789–1839)", Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.

Kazel, E. (2021). "Türkiye'nin Siyasi Coğrafyası Açısından Sınırlar, Gümrükler Ve Güvenlik Sorunları: Batı Kara Hudutlarımız", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi.

Kocaman, S. (2011). "Edirne İlinin Turizm Coğrafyası", Atatürk Üniversitesi Doktora Tezi, Erzurum.

Miroğlu, İ. (1997). "Osmanlı Yol Sistemine Dair", Prof. Dr. M. Münir Aktepe'ye Armağan Tarih Enstitüsü Dergisi (15), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Basımevi, s: 241-252, İstanbul.

Taşdemir, M. (2013). "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu, Çamlıca Basım Yayın, İstanbul.

TCDD, 2017-2021 İstatistik Yıllığı.

Uygun, E. (2012). "Yerel Yönetimlerde Toplu Taşımanın Yeri, Edirne Örneği", Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi.

Vuchic, V. R. (2011). "Urban Public Transportation Systems", Transportation Engineering and Planning - Vol. I, pp: 1-26.

Zayım M., Bayartan M. (2018). "Transportation Systems and Location, Historical Development, and Potential of The Derince Port", New Horizons in Social Sciences, "Çetin T.", "Dumitrache L." "Kara H" "Mulalic M." "Selendili L.", Editör, Lambert Acacemic Publishing, Riga, ss.465-484.

İNTERNET KAYNAKLARI

URL 1 - https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/eatl/docs/5th_NW_Item1bi_e.pdf - Erişim tarihi: 17.08.2022.

URL 2 - https://www.edirnegazetesi.com.tr/etus-dunya-gundeminde/21806 - Erişim tarihi: 11.09.2022.

URL 3 - https://www.edirneninsesi.com.tr/faytoncular-atlarla-bekleme-yeri-istiyor/22374/ - Erişim tarihi: 10.09.2022.

URL 4 - https://www.gtias.com.tr/tr/tamamlanan-proje detay/kapikule_sinir_kapisi#dt12 - Erişim tarihi: 16.08.2022.

URL 5 - http://ipsala.gov.tr/sinir-kapisi - Erişim tarihi: 18.08.2022.

URL 6 - https://ettder.org/edirne-sinir-kapilari - Erişim tarihi: 18.08.2022.

URL 7 - https://www.gtias.com.tr/tr/tamamlanan-projedetay/hamzabeyli_sinir_kapisi - Erişim tarihi: 18.09.2022.

URL 8 - https://edirne.ktb.gov.tr/TR-76391/sinir-kapilarimiz.html - Erişim tarihi: 18.08.2022.

URL 9 - https://edirne.ktb.gov.tr/TR-76391/sinir-kapilarimiz.html - Erişim tarihi: 18.08.2022.

URL 10 - https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/edirne/kulturenvanteri/yildirim-koprusu - Erişim tarihi: 10.10.2011.

URL 11 - https://bau.edu.tr/icerik/4352-mevcut-yapilar-sehabeddin-pasasarachanekoprusu - Erişim tarihi :10.10.2022.

URL 12 - https://islamansiklopedisi.org.tr/beyazit-ii-koprusu--edirne - Erişimtarihi: 10.10.2022.

URL 13 - https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/edirne/gezilecekyer/saray-kanuni-koprusu: erişimtarihi10.10.2022.

URL 14 - https://edirnekultur.com/detay/yalnizgoz-tekgoz-koprusu-928 - Erişimtarihi: 10.10.2022.

URL 15 - https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/edirne/gezilecekyer/ekmekcizade-ahmet-pasa-tunca-koprusu - Erişim tarihi 24.10.2022.

URL 16 - https://www.kulturportali.gov.tr/turkiye/edirne/gezilecekyer/meric-mecidiye-koprusu - Erişim tarihi: 24.10.2022.

URL 17 - https://www.trthaber.com/haber/turkiye/toprak-altindan-cikarilan-kazan-koprusu-ilgi-cekiyor-546395.html - Erişimtarihi: 24.10.2022.

URL 18 - https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/

Istatistikler/DevletIlYolEnvanter/IllereGoreDevletVeIl-Yollari.pdf - Eerişimtarihi16.08.2022.

URL 19 - https://www.tcddtasimacilik.gov.tr/haber/770 - Erişim tarihi: 24.10.2022.