

## TRAKYA OTOYOLU (ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN BİR DEĞERLENDİRME)

*From The Point of View of Transport Geography an Appraise of  
Trakya Motorway*

Dr. Cemalettin ŞAHİN\*

### ÖZET

Trakya Otoyolu Asya ile Avrupa kıtaları ve aynı zamanda Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında ulaşımı sağlar. Yapımına 1987 yılında başlanmış ve 1994'de otoyolun tamamı ulaşıma açılmıştır.

Otoyolu kullanan araç sayısı 1990 yılında 1.8 milyon iken, 1998'de 21.8 milyona ulaşmıştır. Ancak araç sayısının yıllık artış hızında 1995 yılından sonra bir azalma olmuştur. Otoyoldan en fazla otomobil sınıfı araçlar geçiş yapmıştır. Otoyol, yıl içinde en fazla yaz mevsiminde kullanılmaya olup, maksimum araç geçişi Temmuz ayındadır. Otoyoldan en düşük araç geçişi Ocak ayında olmakta ve otoyol yıl içinde en az kış mevsiminde kullanılmaktadır. Mahmutbey, Avcılar, Hadımköy ve Kınalı, otoyolun en fazla kullanılan kesimlerdir. Ayrıca otoyol İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımında yoğun olarak kullanılmaktadır.

Otoyolun sağladığı ulaşım imkanları, otoyol çevresinde konut, hizmet, ticaret ve sanayi tesislerinin kurulmasında etkili olmuştur.

Trakya Otoyolu D-100 Devlet Karayolu'na göre İstanbul ile Edirne arasında ulaşımı zaman olarak yaklaşık % 50 oranında kısaltmıştır. Ayrıca otoyol daha güvenli bir ulaşım imkanı sunar.

### ABSTRACT

The Trakya Motorway interconnects the European with Asia continents. It is also connecting line between Turkey and other European countries. The motorway construction was started in 1987 and fully finished in 1994.

1.8 million vehicles used the motorway in 1990 and went up to 21.8 million vehicles in 1998. However the rate of increase went down after 1995. Cars class have the highest using rate of the motorway.

The motorway mostly is used summer season. July is the maximum using period and January is the minimum period. Winter is the lowest season during the year from the standpoint of using the motorway. Mahmutbey, Avcılar, Ha-

\* Marmara Üniversitesi, Atatürk Eğitim Fakültesi, Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, İstanbul.

*dimköy and Kınalı are the most common regions in use. On the other hand the motorway is used in the inner-city traffic in Istanbul.*

*The advantages gained by the construction of motorways effected the building of residential, service, industrial and trade establishments.*

*The Trakya Motorway shortens 50% the distance between Istanbul and Edirne if we compare to D-100 governmental road. Besides the motorway more safety than the others.*

### Giriş

Ulaşım coğrafyası açısından incelediğimiz Trakya Otoyolu, Türkiye'nin Avrupa kıtasındaki topraklarında, Kapıkule Sınır Kapısı (Edirne) ile İstanbul Boğazı'ndaki Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasında yer alır (Şekil: 1). Toplam uzunluğu 257 km.'yi bulan otoyolunun Edirne ile Mahmutbey arasında kalan kesimi (230 km.) ücretlidir. Mahmutbey ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arası II. Çevreyolu olarak da bilinir ve İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımında önemli bir fonksiyona sahiptir.

Türkiye otoyol ağının en önemli kesimlerinden biri olan Trakya Otoyolu, kısa adıyla TEM olarak bilinen ve Polonya'nın kuzeyindeki Gdansk şehrinden başlayıp, Avrupa'nın güneydoğu sahillerine ve Türkiye'ye ulaşan uluslararası otoyol ağının bir parçasıdır.

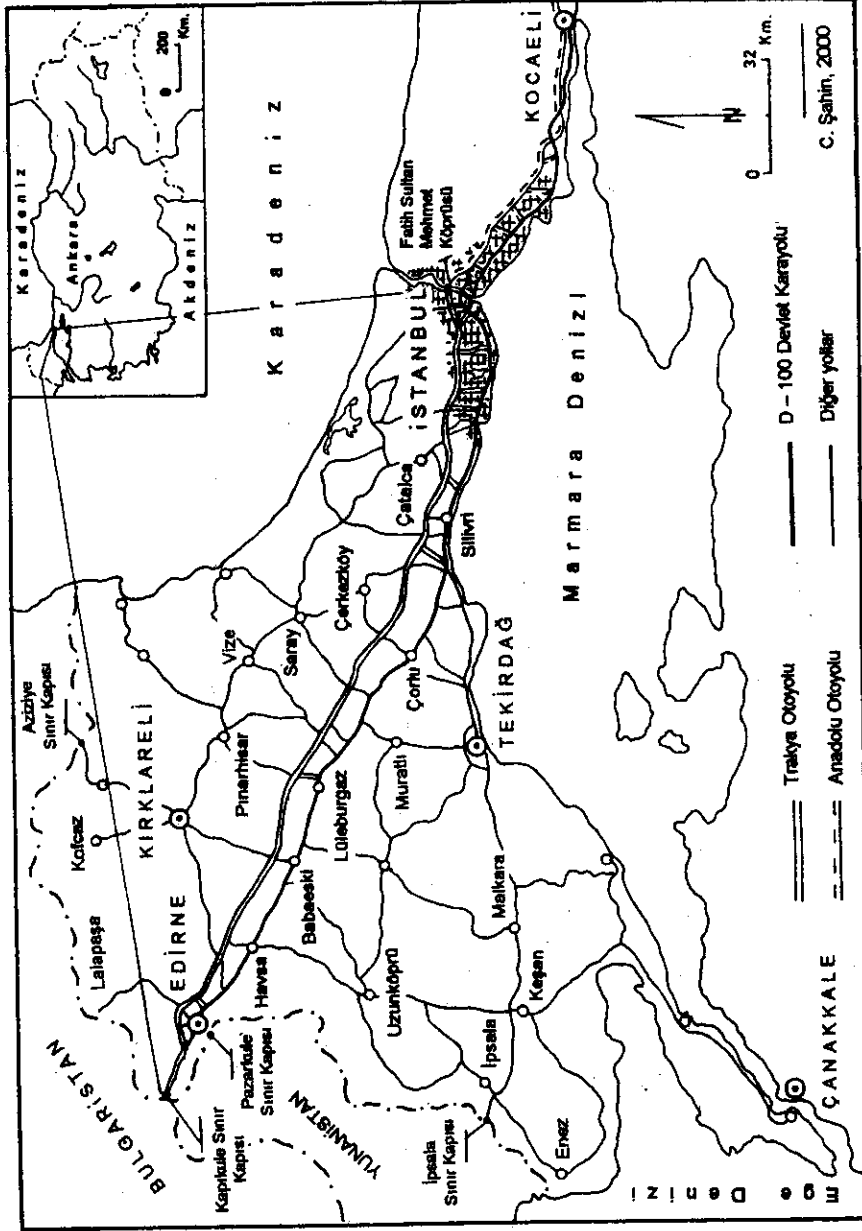
Trakya Otoyolu'nun, kıtalararası ulaşımındaki önemi yanında, Türkiye ve özellikle de İstanbul ile Avrupa ülkeleri arasında karayolu ulaşımını sağlayan otoyol olması önemli bir özelliğidir. Ayrıca otoyolunun Mahmutbey Batı ile Kınalı kavşakları arası İstanbul'dan Tekirdağ, Çanakkale ve Ege Bölgesi'ne gidecek olan araçlar tarafından da yoğun olarak kullanılmaktadır.

Otoyolu kullanan araç sayısı sürekli artmış ve 1998 yılında 21.8 milyona ulaşmıştır. Bunların büyük bir kısmı otomobil sınıfı araçlardır. Araç sayısına göre otoyolun en fazla kullanıldığı dönem yaz mevsimi olup, bunda çeşitli faktörler etkilidir. Ayrıca otoyolun bazı kesimleri daha yoğun olarak kullanılmaktadır. Otoyolun II. Çevreyolu olarak bilinen kesimi, ulaşımın önemli bir problem olduğu İstanbul şehrinde, ulaşımında bazı imkan ve kolaylıklar sunmaktadır.

Bu araştırmada, Trakya Otoyolu'nun özel konumundan kaynaklanan önemi ve karayolu ulaşımındaki yeri açıklanmaya çalışılmıştır. Otoyoldaki araç trafiğinin yıllık, mevsimlik ve aylık durumu ile otoyolu kullanan araçların sınıflarına göre dağılımı da incelenmiştir. Otoyolun değişik kesimlerdeki kullanım yoğunluğuna ve ayrıca İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımına olan etkilerine de yer verilmiştir. Böylece otoyolun ulaşımındaki fonksiyonu belirtmeye gayret edilmiştir.

TRAKYA OTOYOLU  
(ULAŞIM COĞRAFYASI AÇISINDAN BİR DEĞERLENDİRME)

349



Şekil: 1 - Trakya Otoyolu lokasyon haritası.  
Figure: 1 - The location map of the Trakya Motorway.

### Trakya Otoyolu - Doğal Ortam İlişkisi

Bilindiği üzere karayolu yapımı ve karayolu ulaşımı doğal ortam ile sıkı bir ilişki içerisinde. Fiziki coğrafya şartlarından bilhassa yeryüzü şekilleri ile iklim özelliklerinin karayolları üzerindeki etkileri fazladır.

Trakya Otoyolu'nun Edirne ile Çorlu arasındaki kesimi, Ergene Havzası'nda, havza tabanı ile kuzey-kuzeydoğudaki Yıldız dağlık külesine geçiş sahasında bulunur. Belirtilen kesimde otoyol, topografyada geniş tabanlı vadiler ve bunlar arasında yer alan sırtların hakim olduğu alçak bir plato (100-150 m.) üzerinde inşa edilmiştir. Otoyolun bulunduğu güzergâhta plato, hemen tamamı ile Neojen çökellerinden (marn, kil, kum, kumtaşı ve kili kalker gibi) oluşur. Otoyolun doğu kesimi ise ortalama yükseltisi 100-200 m. olan Çatalca Platosu üzerindedir. Bu kesimde otoyol, İstanbul Boğazı ile Hasdal arasında kumtaşı, konglomera, ve şiştilerin hakim olduğu Karbonifer; Mahmutbey ve Halkalı civarında Miosen yaşlı kil, kum ve kalkerler ile Küçükçekmece Gölü kuzeyinde çoğunluğunu kil, kum ve kalkerlerin teşkil ettiği Eosen arazilerinden (YALÇINLAR, 1976) oluşan bir palto üzerinden geçer.

Sözü edilen platolar, otoyolun geçtiği kesimde hafif dalgalı bir özellikte olup, plato yüzeyi, kabaca kuzeyden güneye akışlı olan akarsular tarafından yarılmıştır. Bu akarsuların başlıcaları batıdan doğuya doğru, Sazlıdere, Karasu, Araplı ve Kula dereleri ile Ergene Irmağı'nın kolları olan Çorlu, Ergene, Büyükdere, Havsa, ve Teke dereleridir'. Akarsuların kabaca kuzey-güney yönünde açmış oldukları vadiler, karayolu ulaşımında aşılması gereken doğal birer engel teşkil etmiştir. Ancak, otoyol güzergahındaki bu vadilerin aşılması, güç derin vadiler olmayışı, otoyol yapımı ve ulaşım için bir kolaylık olmuştur. Yörenin jeomorfolojik yapısı gereği olan vadiler, çok sayıda viyadük ve köprüler ile geçilmiştir. Nitekim otoyolun Edirne ile Kınalı arasında kalan 152 km.'lik kesiminde 20 köprü (2014 m.) ve 16 viyadük (6553 m.) bulunmaktadır (KGM, 1995: 26).

Otoyolun geçtiği güzergâhta ulaşımı güçleştiren yüksek dağlık küleler, dar ve derin vadiler gibi topografik unsurlar yoktur. Nitekim Kapıkule Sınır Kapısı ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasındaki mesafe harita üzerinde 236 km. kadar iken, otoyolun bu kesimdeki gerçek uzunluğu ise yaklaşık 257 km. dir. Dolayısıyla yörenin topografik özelliklerinin ulaşım üzerinde zorlaştırıcı, sınırlandırıcı etkisi son derece azdır.

Trakya Otoyolu'nun bulunduğu yörede bazı iklim elemanlarının ulaşım üzerinde mevsimlik etkilerinden sözedilebilir. Bunlardan düşük sıcaklıklar özellikle kış mevsiminde otoyolda buzlanmaya neden olmakta, bu da ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Edirne, Çorlu ve Florya (İstanbul) meteoroloji istasyonu verilerine göre Ocak, Şubat, Mart, Kasım ve Aralık aylarında sıcaklık zaman za-

1- Akarsu adları, Harita Genel Komutanlığı'nın 1/250 000 Ölçekli Türkiye Topoğrafya Haritaları'nın İstanbul ve Kırklareli (1983) ile Edirne (1984) paftalarından alınmıştır.

man 0°C nin altına inmekte ve don olayına sebebiyet vermektedir. Nitekim sıcaklığın 0°C nin altında olduğu günlerin yıllık ortalaması Edirne'de 56.5, Çorlu'da 47.6 ve Florya'da ise 19.6 dır. Aylık ortalamalara göre en fazla don olayının olduğu Ocak ayında Edirne'de 17.2, Çorlu'da 15.1 ve Florya'da ise 7.1 gün don olayı görülmektedir (DMİ, 1974: 128, 160, 198). Aylık ortalamalara göre, en fazla kar yağışının olduğu Ocak ayında Edirne'de 3.5, Çorlu'da 3.3 ve Florya'da 3.1 gün kar yağışı olmaktadır. Kar örtüsünün yerde kalma süresi de en fazla Ocak ayında olup, Edirne'de 7.8, Çorlu'da 4.6 ve Florya'da 3.4 gündür. Yörede en fazla kar kalınlığı Edirne'de 50 cm. (Şubat), Çorlu'da 46 cm. (Şubat) ve Florya'da 45 cm. (Ocak) dir. Ayrıca Edirne'de Ocak, Şubat, Mart, Ekim, Kasım ve Aralık aylarında ortalama 2-6 gün sis olayı vuku bulmakta olup, Çorlu ve Florya'da ise bu değerler sözkonusu aylar için ortalama 1 gün civarındadır (DMİ, 1974: 128, 160, 198). Buna göre belirtilen iklim elemanları ulaşımı önemli ölçüde etkileyecek nitelikte olmayıp, kısa süreli aksamalara ve özellikle de zincirleme trafik kazalarına sebep olmaktadır.

#### **Trakya Otoyolu - Coğrafi Konum İlişkisi**

Trakya Otoyolu'nun karayolu ulaşımındaki önemi her şeyden önce Türkiye'nin Asya ve Avrupa kıtaları arasındaki özel konumuyla ilgilidir. Türkiye'nin bu özel konumu, uluslararası karayolu ulaşımında özellikle de karayolu ile yapılan transit taşımacılık bakımından büyük önem arzeder.

Trakya Otoyolu, Türkiye'nin Avrupa kıtasındaki topraklarında, yani Trakya'da bulunur. Burası, insanlık tarihi açısından eski iki ana kıtanın, Asya ile Avrupa kıtalarının bağlantı sahasıdır. Özel konumdan kaynaklanan önem ve avantaj, geçmişte olduğu gibi günümüzde de, belirtilen bölgeler arasında karayolu ulaşımını önemli kılmıştır.

Trakya'nın Avrupa ve Asya kıtaları arasındaki özel konumu yörede tarihi devirlerden bugüne kadar önemli ulaşım yollarının kurulmasında etkili olmuştur. Bu yollardan biri de İstanbul ve Edirne üzerinden Meriç vadisini takiben Avrupa içlerine kadar uzanan karayoludur. Ayrıca, Edirne'den Balkanlar ve Avrupa'ya devam eden bu yol için Meriç ve Morava vadileri tabii bir oluk teşkil eder (DAR-KOT, 1964: 2). Bu nedenle, günümüzde İstanbul ile Edirne arasında Trakya Otoyolu'nun bulunduğu bu güzergâh, geçmişte de önemli bir ulaşım güzergâhıdır. Nitekim Osmanlı Devleti yol sisteminde İstanbul'dan Rumeli'ye uzanan orta kol; İstanbul, Büyükçekmece, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Edirne, Filibe, Sofya, Niş üzerinden Belgrad'a ulaşan yoldur (MİROĞLU, 1995-1997: 242). Balkan yarımadasının en önemli ulaşım yolu, üzerinde Sofya, Filibe, Edirne, Niş gibi büyük şehirlerin bulunduğu Belgrad'la İstanbul arasındaki ana yoldur. Bu ana yolun anlam ve önemi, sadece Balkan Yarımadası'na inhisar etmeyip onun sınırlarının çok ötesine taşıyıp yayılmaktadır ve bu yol yüzyıllar boyu Batı'yla Doğu arasında tek bağlantı yolunu teşkil etmiştir (İREÇEK, 1990: XI). İstanbul-Edirne-Belgrad üzerinden Avrupa ülkelerine ulaşan karayolu ticari, siyasi, sosyal ve

kültürel birçok bakımdan her dönemde önemli bir ulaşım güzergâhı olmuştur. Nitekim Osmanlı Devleti İstanbul'dan Belgrad'a giden ana yolu diğer ikinci derece yollara göre daha bakımlı tutmuştur (ORHONLU, 1990: 70). İstanbul-Edirne-Niş-Belgrad yolu daha bakımlı, koşum hayvanları ve ordu ihtiyacına yönelik arabaların koşullarına daha uygundur ve bu nedenle burada araba taşımacılığı fazladır. Bu durum özellikle ayrıcalıklı bir güzergâh olan İstanbul-Edirne yolu için geçerlidir ve bu yol, Doğu ve Orta Avrupa seferleri için stratejik bir yol, et ve tahıl işeşi için de ticari bir yoldur (MANTRAN, 1990:82-83). Buna göre İstanbul-Edirne üzerinden Avrupa'ya ulaşan karayolun geçmişte de önemli bir ulaşım güzergâhı olduğu anlaşılmaktadır.

Cumhuriyetin ilk yıllarından itibaren de Avrupa ülkeleri ile olan ulaşım önem verilmiş ve İstanbul ile Edirne arasında motorlu araçların kullanımına uygun yeni bir karayolu yapılmıştır. İstanbul-Edirne karayolunun İstanbul ile Lüleburgaz arasındaki bölümü 27 Eylül 1937'de ulaşım açılmıştır (DG). Böylece Osmanlı Devleti ulaşım sisteminde Büyükçekmece, Silivri, Çorlu, Lüleburgaz, Babaeski ve Edirne gibi merkezlerden geçen ve üzerinde menzillerin bulunduğu orta yolun yerini, Cumhuriyet döneminde önceleri Londra Asfaltı, daha sonra E-5 ve günümüzde ise D-100 olarak isimlendirilen karayolu almıştır. Ancak bugün İstanbul ile Edirne, dolayısıyla Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasındaki en önemli karayolu Trakya Otoyolu'dur. Buna göre otoyol, çok eski ve önemli bir ulaşım güzergâhındadır ve esasen de bu önemi bulunduğu sahanın özel konumuyla yakından ilgilidir.

Trakya Otoyolu'nun özel konumuyla ilgili bir diğer husus da, otoyolunun güneydoğudaki başlangıç noktasında İstanbul şehrinin bulunmasıdır. Otoyol İstanbul'un Avrupa ülkelerine en kısa sürede ve kolaylıkla karayolu ulaşımını sağlamaktadır. Ayrıca otoyolun ülkemizde sanayi ve ticaretin en fazla gelişmiş olduğu Marmara Bölgesi'nde olması özel konumuyla ilgilidir.

### **Ulaşımında Güvenlik Ve Zaman Açısından Trakya Otoyolu**

Trakya Otoyolu 120 km./saat hız, % 3.5 eğim, 3.7 m. şerit genişliği ve 2x3 şerit sayısı olan yüksek standartlı bir karayoludur (KGM, 1995: 28). Bu nedenle otoyol, ulaşımında hız ve buna bağlı olarak zaman tasarrufu ve güvenlik başta olmak üzere bir çok imkan ve avantajlar sağlar.

Trakya Otoyolu'ndan önce Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile ulaşımını sağlayan en önemli karayolu, eski adı E-5 olan D-100 Devlet Karayolu'dur. Söz konusu yolun Kapıkule Sınır Kapısı ile Boğaziçi Köprüsü arasındaki uzunluğu yaklaşık 258 km. dir. Diğer yandan Kapıkule Sınır Kapısı ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasındaki Trakya Otoyolu'nun uzunluğu ise 257 km. kadardır. Buna göre Trakya Otoyolu'nun D-100 Devlet Karayolu'na göre mesafeyi uzunluk (km.) bakımından hemen hemen değiştirmedığı, otoyolun ulaşımında önemli bir unsur olan mesafeyi kısaltmadığı anlaşılır. Ancak otoyolun karayolu ulaşımında sağla-

miş olduğu en önemli fayda zaman konusunda olmuştur. İstanbul ile Edirne şehirleri arasında yolcu taşımacılığı yapan otobüs şoförleri ile yaptığımız mülakatlarda, normal yol şartlarında şehirlerarası otobüsle, İstanbul ile Edirne şehirleri arasında D-100 karayoluyla ortalama 4,5 saat süren ulaşımın, otoyol ile ortalama 2,15 saatte mümkün olduğu belirtilmiştir<sup>2</sup>. Buna göre İstanbul ile Edirne şehirleri arasındaki ulaşım zaman olarak 2 saatten fazla kısalmıştır. Ulaşımda zaman faktörünün son derece önemli bir unsur olduğu dikkate alınırca, zaman olarak meydana gelen bu kısalmanın önemi daha iyi anlaşılacaktır.

Trakya Otoyolu, teknik özellikleri gereği D-100 Devlet Karayolu'na göre daha güvenli bir ulaşım sunar. Nitekim 1997 ve 1998 yıllarında otoyol ile D-100 karayolunda meydana gelen trafik kazaları karşılaştırıldığında, otoyolda daha az kazanın olduğu görülür. D-100 karayolunda meydana gelen toplam 3044 kazanın; 53'ü ölümlü, 760'ı da yaralanmalı kazalar olup, 1.1 tirilyon maddi hasar meydana gelmiştir. Buna karşılık otoyolda; 19'u ölümlü, 228'i de yaralanmalı olmak üzere toplam 1366 kaza ve 5,8 milyar maddi hasar olmuştur<sup>3</sup>. Buna göre belirtilen dönemde, Trakya Otoyolu'nda meydana gelen kaza sayısı D-100 Devlet Karayolu'na göre % 45 daha azdır.

#### **Otoyoldaki Araç Trafiği, Özellikleri ve Etki Eden Faktörler**

Trakya Otoyolu'nun ulaşımındaki fonksiyonunu belirlemek için; otoyolu kullanan araç sayısının yıllık, mevsimlik ve aylık dağılımı ile araç sınıflarına göre dağılımını ortaya koymak gerekir. Ayrıca otoyolun değişik kesimlerindeki kullanım farklılıklarının da belirlenmesi ulaşımındaki fonksiyonu açısından önemlidir.

Otoyolun Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ile Mahmutbey arası 1989'da, Mahmutbey-Selimpaşa 1990, Selimpaşa-Lüleburgaz 1992, Lüleburgaz-Babaeski 1993 ve Babaeski-Edirne Batı kavşakları arası ise 1994 yılında ulaşımına açılmıştır. Ayrıca Edirne Batı Kavşağı ile Kapıkule Sınır Kapısı arasındaki devlet karayolu, 1987 yılında standartları yükseltilerek, otoyolun devamı olarak düzenlenmiştir (Şekil: 2 ve 3). Belirtilen kesimlerin ulaşımına açılmasıyla otoyolu kullanan araç sayısında sürekli artış olmuştur. Nitekim 1990'da 1.8, 1994'de 8.1 ve 1998 yılında ise toplam 21.8 milyon araç otoyolu kullanmıştır (Tablo: 1, Şekil: 4).

1990 ile 1998 yılları arasında, bir önceki yıla göre otoyolu kullanan araç sayısında en fazla artış 1991 yılında (% 76.6) olmuştur. Keza 1992 (% 45.9), 1993 (% 48.7) ve 1995 (% 52.9) yılları bir önceki yıla göre araç sayısındaki artışı

2- Bu özellik TIR trafiği için de geçerlidir. Kapıkule Sınır Kapısı'nda TIR şoförleri ile yapmış olduğumuz mülakatlarda, D-100 karayolundaki trafik yoğunluğu ve uymak zorunda oldukları trafik kuralları gibi nedenlerden dolayı, bu sürenin kendileri için İstanbul ile Kapıkule arasında 7-8 saadi bulunduğu, ancak otoyol ile ortalama 2.5 saatte ulaşımın mümkün olduğu ifade edilmektedir.

3- Bu değerlendirme Trakya Otoyolu'nun Mahmutbey Batı-Edirne Batı kavşakları (229 km.) ve D,100 Devlet Karayolu'nun Bakırköy-Edirne Batı Kavşakları (227 km.) arasında meydana gelen trafik kazaları ile ilgilidir. İstatistik veriler, Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nden alınmıştır.





**Tablo: 1 - Araç Sınıflarına Göre Trakya Otoyolu'nu Kullanan Araçların Miktar ve Oran (%) Olarak Yıllık Dağılımı.**

**Table: 1 - Vehicle quantity using the Trakya Motorway and their yearly ratio according to the vehicle classification.**

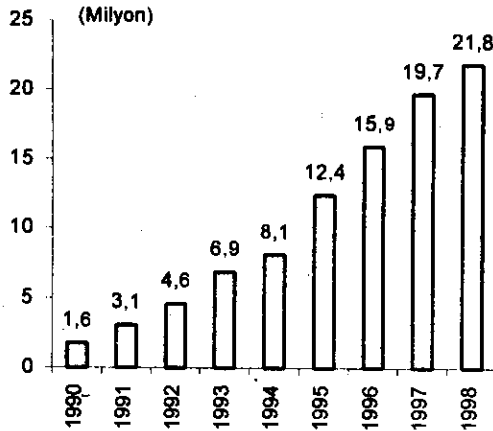
Yıllar	I. Sınıf*		II. Sınıf		III. Sınıf		IV. Sınıf		Toplam Araç Sayısı	Yıllar arası artış %
	Araç Sayısı	%	Araç Sayısı	%	Araç Sayısı	%	Araç Sayısı	%		
1990	1 201 483	66	219 488	12	215 640	12	171 344	9,03	1 807 956	
1991	2 052 886	64	409 374	13	401 328	13	329 591	10,02	3 193 179	76,6
1992	3 109 990	67	633 830	14	734 295	16	181 431	4,08	4 659 547	45,9
1993	4 650 592	67	960 996	14	947771	14	373 835	5,07	6 933 196	48,7
1994	5 591 001	68	1 166 431	14	1 144 720	14	268 075	3,05	8 170 228	17,8
1995	8 495 529	68	1 729 090	14	1 755 326	14	513 480	4,02	12 493 426	52,9
1996	12 310 049	77	1 681 513	11	1 563 564	10	435 945	3,04	15 991 071	27,9
1997	14 783 146	75	2 297 283	12	2 098 461	11	609 966	3,03	19 788 856	23,7
1998	16 331 313	75	2 600 448	12	2 108 028	10	842 234	4,01	21 882 023	10,5
Toplam	68 525 989	72,1	11 698 453	12,3	10 969 133	11,6	3 725 901	4	94 919 482	

\* 2 dingili otomobil, pikap ve panel I. sınıf; 2 dingili otobüs, kamyon ve çekici II. sınıf; 3 dingili otobüs, kamyon ve çekici III. sınıf; 4-8 dingililer ise IV. sınıf araçlardır.  
Kaynak: Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü, Planlama Baş Mühendisiği.

şin fazla olduğu diğer yıllardır. Ancak özellikle 1995 yılından itibaren araç sayısının yıllık artış hızında önemli bir düşüş görülür. Bu durum, 1994 yılına kadar

otoyolun farklı kesimlerinin değişik tarihlerde ulaşımına açılması ile yakından ilgilidir. Otoyolun ulaşımına açılan her yeni bölümü araç sayısının hızlı ve ani bir şekilde artmasına neden olmuş ve buna bağlı olarak da yıllar arası artış fazla olmuştur. Ancak otoyolun tamamının ulaşımına açıldığı 1994 yılı (28.10.1994) sonrasında, yukarıda belirtilen şekilde ani artışların olmaması nedeniyle, yıllık artış hızında ilk yıllara oranla bir düşüş söz konusudur (Tablo: 1).

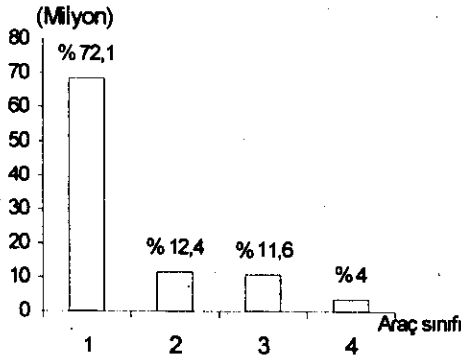
Otoyolu kullanan araçların sınıflarına göre dağılımı incelendiğinde; otomobil, pikap ve panel türü araçlardan oluşan I. sınıf araçların otoyolu en fazla



**Şekil: 4 - Araç miktarının yıllık dağılımı.**  
**Figure: 4 - Annual quantity of vehicle.**

kullanan araçlar oldukları görülür. Nitekim 1990-1998 yılları arasında otoyolu kullanan araçların % 72.1'i I. sınıf araçlardır (Şekil: 5). Ayrıca aynı dönemde I. sınıf araçların toplam araçlar içindeki oranı % 64 ile % 75 arasında değişmektedir (Tablo: 1). Araç sınıfları bakımından önemli olan bir diğer husus da transit yük taşımalarının yapıldığı 4-8 dingilli IV. sınıf araçların oranıdır. Bunların toplam araçlar içindeki oranı 1990 ve 1991 yıllarında %10 civarında iken, bu oran giderek azalmış ve 1997'de % 4'e kadar düşmüştür. Ancak toplam miktar olarak 1991'de 171 344 olan IV. sınıf araç sayısı, yaklaşık beş kat artarak 1998'de 842 234'e ulaşmıştır. Toplam miktarda artış görülürken orandaki bu düşüş I. sınıf araçların artışı ile yakından ilgilidir. Nitekim 1990-1998 yılları arasında araç sınıflarının oran olarak dağılışı incelenirse; I. sınıf araçlarda bir artış, IV. sınıf araçlarda bir azalmanın olduğu, II. ve III. sınıf araçlarda ise önemli bir değişimin olmadığı görülür (Tablo: 1).

Otoyolu kullanan araçların aylık ortalamalara göre dağılımı incelendiğinde, Mayıs ayından itibaren araç miktarında belirgin bir artışın olduğu anlaşılır. Bu artış Temmuz ayında en yüksek değere ulaşır. Ayrıca Haziran ve Ağustos ayları araç miktarının fazla olduğu diğer aylardır. Ancak Eylül ayından itibaren araç sayısındaki düşüş dikkati çeker (Şekil: 6). Buna göre yaz mevsimi otoyolun en fazla kullanıldığı dönem olmaktadır. Nitekim otoyoldan en fazla araç geçişi yaz



Şekil: 5 - Araç sınıflarının miktar ve oran olarak dağılımı (1990-1998).

Figure: 5 - The distribution of the quantity and ratio of vehicle classifications (1990-1998).

mevsiminde (% 32.4) olmaktadır. Bunu sonbahar (% 25.3), ilkbahar (% 23.4) ve kış (%18.7) mevsimleri takip eder. Yaz mevsimindeki bu durum, İstanbul ile Trakya'daki sayfiyeler arasında araç trafiğinin artışı, Avrupa ülkelerindeki Türk işçilerinin karayolu ile Kapıkule Sınır Kapısı'ndan giriş-çıkış yapmaları ve Avrupa ülkelerine olan ihracattaki (yaş-sebze meyve) artışıyla ilgilidir.

Aylık verilere göre Mahmutbey, Hadımköy, Çatalca, Kumburgaz, Selimpaşa, Silivri, Çerkezköy, Çorlu ve Saray ücret toplama istasyonlarında maksimum araç geçişine Temmuz ayında ulaşılmaktadır. Ayrıca yıl içinde en fazla geçişin olduğu aylardan biri de Ağustos'dur. Ağustos ayı Kınalı, Çorlu, Lüle-

Ücret Top. İstasyonu	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Mahmutbey	486 381	506 292	607 002	580 995	750 472	812 515	941 283	891 437	737 990	686 132	667 701	632 637
Avçılar	209 432	221 101	285 672	238 166	302 623	303 762	302 323	272 530	267 455	281 638	279 358	284 264
Hadimk.öy	112 956	113 635	148 438	127 651	182 946	191 640	193 569	174 004	167 744	166 669	169 076	154 968
Çatalca	41 233	43 475	54 572	55 707	77 443	86 153	95 136	82 090	69 114	69 985	61 649	54 334
Kumburgaz	11 329	12 491	16 473	15 791	22 686	40 783	67 144	62 131	34 034	20 062	19 283	17 920
Selimpaşa	26 938	29 632	35 170	36 270	51 952	68 367	99 078	94 910	54 273	40 243	36 051	29 561
Silivri	20 442	23 039	27 352	29 898	41 213	53 697	75 103	74 758	47 358	33 150	29 773	27 252
Kınalı	49 278	57 381	65 043	78 821	99 573	139 350	164 124	192 032	109 868	84 689	72 155	61 244
Çerkezköy	37 423	40 273	47 798	45 745	58 363	62 272	66 933	62 447	57 994	56 274	53 949	48 590
Çorlu	23 941	25 929	31 021	30 086	37 768	39 746	44 001	43 808	38 661	37 327	35 102	31 922
Saray	13 457	13 669	16 467	15 162	18 345	19 583	21 856	21 601	19 531	19 462	18 619	17 335
Lüleburgaz	19 761	22 570	24 469	26 738	29 871	32 093	35 141	35 507	31 326	30 861	27 918	27 653
Babaeski	11 308	13 382	14 085	16 925	19 311	19 115	21 977	23 088	19 462	25 127	16 521	16 962
Havsa	3 886	4 899	4 732	6 323	5 834	6 478	8 689	9 802	7 127	6 601	5 819	6 686
Edirne	26 066	28 576	33 156	33 769	38 305	37 227	42 547	59 441	48 995	40 354	37 421	36 879
Toplam	1 093 831	1 156 344	1 391 450	1 338 047	1 736 715	1 912 781	2 178 904	2 099 586	1 710 932	1 598 574	1 530 395	1 448 207

Kaynak: Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü, Planlama Baş Mühendisliği.

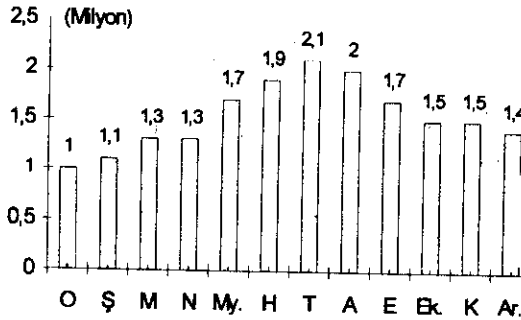
Tablo 2 - Ücret Toplama İstasyonlarına Göre Trakya Otoyolu'nu Kullanan Araçların Aylık Ortalama Dağılımı (1996-1998).  
Table 2 - Monthly average vehicle numbers using the Trakya Motorway according to the toll stations (1996-1998).

burgaz, Babaeski, Havsa ve Edirne ücret toplama istasyonlarında otoyolun en fazla kullanıldığı ikinci ay olmaktadır. Diğer taraftan otoyolun en az kullanıldığı ay ise Ocak'dır. Nitekim Trakya Otoyolu'ndaki toplam 15 ücret toplama istasyonunun aylık ortalama verilerine göre bütün istasyonlarda en az geçiş Ocak ayında olmuştur (Tablo: 2, Şekil: 6).

Yaz mevsiminde otoyolu kullanan araç sayısında genel bir artış olmakta ve bu artış bir çok ücret toplama istasyonunda ortalama iki katı olarak gerçekleşmektedir. Ancak Kumburgaz, Selimpaşa ve Silivri ücret toplama istasyonlarında artışın daha fazla olduğu dikkati çeker. Nitekim aylık ortalamalara göre Ocak ayında 11 329 araç Kumburgaz ücret toplama istasyonundan çıkış yaparken bu sayı yaklaşık altı kat (% 592.6) artarak Temmuz ayında 67 144'e ulaşmıştır. Benzer bir durum Selimpaşa ve Silivri ücret toplama istasyonları için de sözkonusudur. Selimpaşa'da en az çıkış 26 938 araç ile Ocak ayında olurken maksimum araç sayısına % 367.8 lik bir artış ile Temmuz ayında (99 078) ulaşılmıştır. Yaz mevsimindeki artışın çok fazla olduğu bir diğer ücret toplama istasyonu da Silivri'dir. En az aracın tespit edildiği Ocak (20 442) ile maksimum araç geçişinin olduğu Temmuz (75 103) ayı arasında yaklaşık 3.6 kat (% 367.3) bir artış sözkonusudur (Tablo: 2). Bu artışlar hiç kuşkusuz adı geçen yerleşim birimleri ile çevredeki bir çok yerleşmenin İstanbul'un sayfiye alanları olmasıyla yakından ilgilidir.

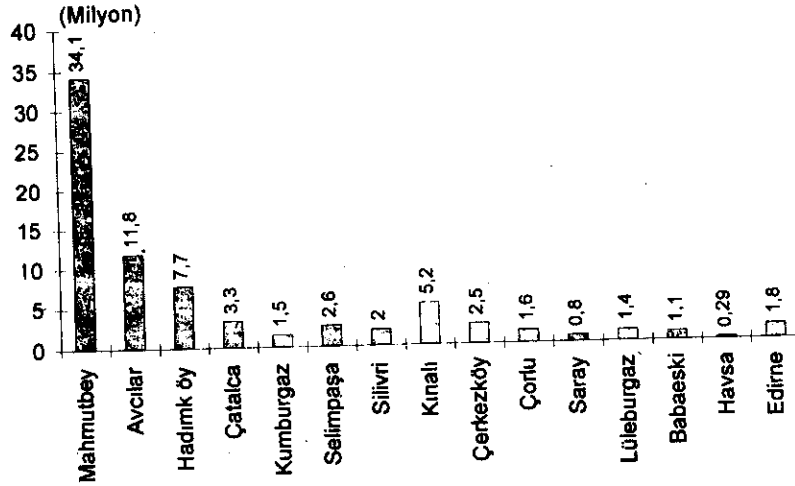
Otoyolunun ulaşımdaki fonksiyonunu belirlemek için, hangi kesimlerde ne

oranda kullanıldığı önemlidir. Otoyola giriş-çıkışların yapıldığı kavşaklardaki (Şekil: 2 ve 3) ücret toplama istasyonlarına ait verilere göre, 1994-1998 yılları arasında, en fazla araç Mahmutbey (34 140 307), en az araç ise Havsa (291 634) istasyonlarında tespit edilmiştir. Belirtilen yıllar arasında otoyolu kullanan araçların ücret toplama istasyonlarına göre yıllık dağılımları ve toplam miktarları incelendiğinde; otoyoldan yapılan çıkışların Mahmutbey, Avcılar, Hadımköy ve Kınalı ücret toplama istasyonlarında fazla olduğu anlaşılmaktadır (Tablo: 3, Şe-



Şekil: 6 - Otoyolu kullanan araçların aylık ortalama dağılımı (1996-1998).

Figure: 6 - Monthly distribution of the vehicle using the motorway (1996-1998).



Şekil: 7 - Ücret toplama istasyonlarına göre araç miktarının dağılımı (1994-1998).  
Figure: 7 - The quantity of vehicles according to toll stations.

Tablo: 3 - Ücret Toplama İstasyonlarına Göre Trakya Otoyolu'nu Kullanan Araçların Yıllık Dağılımı (1994-1998).

Table: 3 - Yearly average vehicle quantity using the Trakya Motorway according to the toll station.

Ücret Top. İstasyonu	1994	1995	1996	1997	1998	Toplam
Mahmutbey	3 738 485	5 499 303	7 075 271	8 605 695	9 221 553	34 140 307
Avcılar	609 457	1 574 900	2 431 493	3 322 558	3 930 733	11 869 141
Hadımık öy	840 417	1 202 718	1 511 774	1 962 800	2 233 543	7 751 252
Çatalca	393 767	554 419	676 548	807 527	888 612	3 320 873
Kumburgaz	218 224	284 719	296 676	306 759	416 986	1 523 364
Selimpaşa	327 500	478 523	571 472	603 648	644 489	2 625 632
Silivri	288 733	367 925	406 454	464 758	560 909	2 088 779
Kınalı	673 921	930 044	1 111 068*	1 251 938	1 257 239	5 224 010
Çerkezköy	254 322	406 044	519 868	671 099	723 229	2 574 562
Çorlu	149 085	245 346	312 492	435 605	509 870	1 652 398
Saray	58 285	113 095	162 949	236 063	246 432	816 824
Lüleburgaz	191 841	237 566	271 900	363 603	396 190	1 460 800
Babaeski	359 881	151 779	168 762	217 337	245 465	1 143 224
Havsa	6 666	54 326	60 771	76 274	93 597	291 634
Edirne	54 528	392 344	413 573	462 277	512 276	1 834 998

Kaynak: Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü Planlama Baş Mühendisliği.

kil: 7). Belirtilen yıllar arasında Mahmutbey'den 34.1, Avcılar'dan 11.8 ve Hadimköy'den ise 7.7 milyon araç otoyoldan çıkış yapmıştır. Aynı zamanda bu istasyonlardan giriş yapan araçlar da dikkate alındığında, araç sayısının fazlalığı daha iyi anlaşılacaktır. Buna göre adı geçen ücret toplama istasyonları ve çevresi otoyolun en fazla kullanılan kesimleridir. Bunda Mahmutbey, Avcılar ve Hadimköy'ün İstanbul şehrine yakın istasyonlar olması etkilidir. Bu istasyonlardaki giriş-çıkışların fazlalığı otoyolun İstanbul şehri ile olan ilişkisini göstermesi bakımından da önemlidir.

Otoyoldan fazla sayıda çıkışın yapıldığı bir diğer ücret toplama istasyonu da Kınalı'dır (Tablo: 3, Şekil: 7). Trakya Otoyolu'nun Mahmutbey Batı ile Kınalı kavşakları arasındaki yaklaşık 70 km. lik bölümü, İstanbul'dan Tekirdağ, Çanakkale ve Ege Bölgesi'ne olan karayolu ulaşımında yoğun olarak kullanılmaktadır. Nitekim Kınalı ile Kapıkule Sınır Kapısı arasındaki ücret toplama istasyonlarında araç sayısı Kınalı'dan oldukça azdır. Buna göre otoyolun yoğun olarak kullanılan kesimi Kınalı doğusunda kalan bölümdür. İstanbul-Çanakkale üzerinden Ege Bölgesi'ne; özellikle Altınoluk, Edremit, Burhaniye, Ayvalık, Dikili, Bergama ve İzmir gibi şehirlere gidecek olan araçların belirtilen kesimde otoyolu kullanması, Kınalı ücret toplama istasyonunda araç sayısının fazla olmasında etkilidir. Nitekim Kınalı'da araç sayısının aylık ortalamalara göre dağılımı incelendiğinde; en fazla araç geçişinin Ağustos ayında (192 032) olduğu ve bunu Temmuz (164 124) ile Haziran (139 350) aylarının takip ettiği görülür (Tablo: 2). Yıl içinde en az araç geçişinin gerçekleştiği Ocak (49 278) ile maksimum geçişlerin gerçekleştiği Ağustos (192 032) ayları arasındaki büyük fark, yukarıda belirtilen şehirlerin turizm merkezi olmaları ile yakından ilgilidir.

Ücret toplama istasyonlarına göre araç sayısının yıllık dağılımında, Edirne, Havsa ve Babaeski istasyonlarının 1994 ve bunu takip eden yıllar arasındaki durumu dikkat çekicidir. Bunlardan Babaeski'de 1994'de 359 881 olan araç sayısı, 1995 yılında yaklaşık % 42 lik bir azalma ile 151 779 a inmiştir. Diğer taraftan 1994 yılında Edirne'de 54 528, Havsa'da 6 666 olarak kaydedilen araç sayıları ise, 1995'de Edirne'de % 719.5 artarak 392 344'e, Havsa'da ise % 815 lik bir artışla 54 326'ya ulaşmıştır. Bunda, Trakya Otoyolu'nun Babaeski-Edirne arasındaki kesiminin 1994 yılı sonlarında (28.10.1994) ulaşımına açılması etkili olmuştur. Belirtilen kesimin ulaşımına açılmasıyla daha önce Babaeski'den çıkış yapmak zorunda olan araçların büyük bir bölümü, Babaeski-Edirne arasında otoyolu kullanarak, Havsa ve Edirne'den çıkış yapma imkanı bulmuştur. Bu nedenle 1994 yılından sonra Babaeski'de azalma, Havsa ve Edirne istasyonlarında ise önemli miktarlarda artış olmuştur (Tablo: 3).

Çerkezköy ve Çorlu ücret toplama istasyonlarındaki araç sayısında sözkonusu yerleşim birimlerinde sanayinin gelişmiş olması (Çerkezköy Organize Sanayi Bölgesi vs.) etkilidir. Ayrıca Çorlu kavşağı yakınlarında inşa edilmekte olan Avrupa Serbest Bölgesi'nin faaliyete geçmesi, ileriki yıllarda Çorlu istasyonunda

araç miktarının artmasında etkili olacaktır. Benzer bir durum Çatalca Serbest Bölgesi'nin etkisiyle Çatalca için de sözkonusudur.

Otoyolun ulaşımındaki fonksiyonu ve araç trafiği üzerinde, Türkiye ile Avrupa arasındaki karayolu ulaşımının önemli bir etkisi vardır. Ayrıca otoyolun İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımındaki rolü de bunda etkilidir. Bunlar otoyolun ulaşımındaki önemine de etki eden unsurlardır.

Türkiye'nin ihracat ve ithalatının önemli bir bölümü Avrupa ülkeleri ile olmaktadır. Nitekim 1997 yılında toplam ihracatı 28.8, ithalatı ise 80.7 milyon tondur ve bu ihracatın % 52'si ve ithalatın da % 38.7'si çeşitli Avrupa ülkeleri ile olmuştur (DİE, 1997). 1992-1997 yılları arasında, Türkiye'nin sözkonusu ülkeler ile olan ihracatı 9.4 - 15, ithalatı ise 12.9 - 31.3 milyon ton arasındadır. Bu dönemde karayoluyla yapılan taşımaların oranı ihracatta % 17-29, ithalatta ise % 6-14 arasında değişmektedir (DİE, 1994-1998). Türkiye'nin Avrupa ülkeleriyle olan ihracat ve ithalatının önemli bir bölümünün karayolu ile yapılması Trakya Otoyolu'nun ulaşımındaki önemini artırmaktadır.

Avrupa'nın çeşitli ülkelerinde çoğunluğu işçi olan çok sayıda (3 122 764) (ÇSGB, 1998: 3) Türk vatandaşı bulunur ve bunlar önemli bir potansiyel teşkil eder. Bu ülkelerdeki Türk vatandaşları arasında 'Türk Marketi' olarak tanımlanan marketler ile son yıllarda ticari hacim ve hizmet sahaları daha büyük olan alış-veriş merkezleri, özellikle Türk insanının alıştığı ve aradığı gıda ürünleri başta olmak üzere, ülkemize ait çok sayıdaki ürünün satışını yapmaktadır. Sözkonusu malların Türkiye'den ilgili ülkelere taşınmasında ise karayolunun payı büyüktür. Nitekim belirtildiğine göre Avrupa'daki 45000 Türk asıllı iş verenin toptan ve perakende satış yapan dükkanları ve ambarlarına mal teslim eden araçların çoğunluğu Türk plakalı kamyonlardır. Münih, Milano, Köln, Ruhr Bölgesi, Berlin ve Strasburg'ta olan toptancı ve komisyoncuların, en ücra köşelerde bulunan Türk işçilerine ve ailelerine, İstanbul ve Anadolu ürünlerini satmaktadır (de Tapia, 1996: 158).

Türkiye ile Avrupa ülkelerinin karayolu ulaşımı Balkan ülkeleri üzerinden olmaktadır. Bu ülkelerindeki siyasi, askeri vb. değişim ve olaylar zaman zaman karayolu ulaşımında önemli problemlerin çıkmasına ve ulaşımın aksamasına neden olmuştur. Nitekim Türkiye ile Bulgaristan arasında 1980'li yıllarda çıkan siyasi sorunlar, karayolu ulaşımını olumsuz etkilemiş ve İstanbul-Köstence (Romanya) arasında RO-RO hattı kurulmuştur. Ayrıca Yugoslavya'daki savaş nedeniyle 1991 yılı ortalarında Yugoslavya-Almanya güzergâhı karayolu ulaşımına kapanmış, alternatif güzergâhlar aranmış, Macaristan üzerinden Avusturya ve Almanya'ya veya Çekoslovakya-Polonya üzerinden Almanya ya ulaşılmaya çalışılmıştır (DPT, 1993: 119). Karayolu ulaşımında yaşanan bu sıkıntılar, ulaşımın denizyoluna yönelmesine neden olmuştur. Bu nedenle, İzmir-Venedik (İtalya) limanları arasında yapılmakta olan gemi seferleri artmış ve ayrıca Marmaris-Venedik (1993), Çeşme-Venedik (1993) ve Çeşme-Brindisi (İtalya) (1995) li-

manları arasında yeni hatlar da açılmıştır (KADIOĞLU-GÜLER, 1998: 47-49) Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasındaki karayolu ulaşımında geçmişte de sıkıntıları olmuş ve ulaşım denizyolu ile yapılmaya çalışılmıştır. Belgrad'dan İstanbul'a arabayla yolculuk 1837 yılında imkansız hale gelmiş ve Sırp isyanı, Avusturya ticaretini Kronştad-Bükreş-Ruscuk-İstanbul arası aşağı Tuna nehir taşımacılığına çevirmiştir. 1834'de aşağı Tuna nehir taşımacılığı ve 1837'de İstanbul-Trieste deniz taşımacılığına başlanması karayoluna öldürücü bir darbe indirmiştir (IRECEK, 1990:130). Avrupa ülkeleri ile Türkiye arasındaki karayolu ulaşımının, özellikle Balkanlardaki gelişmelere bağlı olarak zaman zaman aksaması nedeniyle, ulaşımın denizyolu ile yapılmasına çalışılmış, ancak bu süreklilik göstermemiş ve karayolu ulaşımındaki önemini korumuştur.

Türkiye'nin Avrupa ülkeleri ile karayolu ulaşımının yapıldığı sınır kapılarından biri olan Kapıkule, ülkemizde en fazla giriş-çıkışın yapıldığı sınır kapısıdır. Nitekim 1996'da 642 779, 1997'de 674 462 ve 1998 yılında ise 709 887 araç Kapıkule'den giriş-çıkış yapmıştır. Ancak 1993 yılından sonra, özellikle Yugoslavya'daki savaş nedeniyle, Avrupa'dan ülkemize gelen araçların bir bölümü deniz yolunu kullanmıştır. Nitekim 1998 yılında Avrupa ülkelerinden RO-RO ile Türkiye'ye gelen araç sayısı 47 695 dir (DTO, 1999: 114). Bu durum karayoluyla Kapıkule'den gelen araç miktarını olumsuz etkilemiştir. 1996-1998 yılları arasında Kapıkule'den geçiş yapan araçların % 60,5'i (1 227 468) otomobildir. Bunda karayolu ile Avrupa'dan ülkemize gelen Türk işçilerin önemli bir etkisi vardır. Aynı dönemde geçiş yapan otobüs sayısı ise 163 428 (% 8)' dir. Bu dönemde Kapıkule'den giriş-çıkış yapan araçların % 31,3 ü ise TIR dir. Nitekim 1998 yılında 112 972 adet TIR giriş, 111 708 adet TIR ise Kapıkule'den çıkış yapmıştır<sup>4</sup>. Bu durum, Avrupa ülkeleriyle Türkiye arasında ihracat ve ithalatta karayolu taşımacılığının önemli miktarlarda olmasının bir sonucudur. TIR trafiğinin bu ölçüde yoğun olduğu Kapıkule Sınır Kapısı'nın bağlantısını sağlayan en yüksek standarttaki karayolu olan Trakya Otoyolu bu açıdan önemlidir. Nitekim daha önce de belirtildiği gibi, TIR ile Kapıkule-İstanbul arasında ulaşım D-100 karayolu ile ortalama 7-8 saat iken bu süre otoyol ile 2.5 saate kadar inmiştir.

Otoyoldaki araç trafiği ve ulaşımındaki önemine etki eden faktörlerden biri de otoyolun İstanbul şehriyle olan etkileşimidir. otoyolun Mahmutbey Batı Kavşağı ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasında kalan kesimi II. Çevreyolu olarak bilinir ve İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımında yoğun olarak kullanılır (Foto: 1). Ayrıca otoyol şehirlerarası ve uluslararası transit karayolu ulaşımının, İstanbul şehrinde geçişini sağlayan bir karayoludur. Bu nedenle ulaşımında önemli bir fonksiyona sahiptir. II. Çevreyolu'ndan önce, şehiriçi ulaşımı sağlayan araçlar ile uluslararası ve şehirlerarası taşımacılık yapan vasıtaların I. Çevreyolu, Boğaziçi Köprüsü ve diğer şehiriçi yolları birlikte kullanmaları, İstanbul'da karayolu

4- Kapıkule Sınır Kapısı'ndan giriş-çıkış yapan TIR ve otobüsler ile ilgili veriler Kapıkule Kara Ulaştırma Şube Müdürlüğü'nden, otomobil miktarları ise Kapıkule Gümrükler Baş Müdürlüğü Bilgi İşlem Şubesi'nden alınmıştır.



ulaşımında önemli problemleri beraberinde getirmiştir. Trakya Otoyolu ile bağlantılarının sunmuş olduğu ulaşım imkanları uluslararası ve şehirlerarası karayolu ulaşımının İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımından ayrılmasına imkan vermiş ve ulaşımında önemli bir fonksiyon üstlenmiştir. Özellikle ağır vasıtaların İstanbul Boğazı'nı geçişlerde Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nü kullanma zorunluluğu otoyolun ulaşımındaki önemini artırmıştır. Ayrıca Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün şehirlerarası ve uluslararası bir ulaşım fonksiyonuna sahip olması (GARİPAĞAOĞLU, 1997: 155) otoyolun önemini artıran bir başka faktördür.

Trakya Otoyolu kavşaklar ve bağlantı yolları ile İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımına bağlıdır. Hadımköy Kavşağı ile Fatih Sultan Mehmet Köprüsü arasındaki Avcılar, Mahmutbey Batı, Mahmutbey Doğu, Metris, Kemerburgaz, Hasdal, Büyükdere, ve Levent kavşaklarıyla devamındaki bağlantı yolları, otoyol ile İstanbul şehrinin irtibatını sağlar. Bu bağlantılar sayesinde otoyol, şehrin birbirinden uzak mekanlarına, çoğu yerde şehiriçi trafiğin yoğun olduğu güzergâhları kullanmadan, daha kolay ve hızlı bir ulaşım imkanı sunar. Örneğin Büyükçekmece, Avcılar veya Atatürk Havalimanı'ndan Anadolu yakasına veya daha bir çok yere karayoluyla ulaşımında otoyol en uygun güzergâh olmaktadır. Ayrıca II. Çevreyolu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve Özel Halk Otobüsleri tarafından da (bugün için 14 hatta) kullanılmaktadır. Şehiriçi ulaşımı sağlayan toplu taşıma araçları tarafından kullanılması, otoyolun İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımındaki önemini göstermektedir.

Trakya Otoyolu'nun ulaşımındaki önemi, fonksiyonu ve otoyoldaki araç trafiği üzerinde İstanbul şehrinin etkileri olduğu gibi, diğer taraftan otoyolun da şehre etkileri sözkonusudur. Nitekim otoyolun sunmuş olduğu ulaşım imkanları sanayi tesisleri ve bölgeleri, ticaret merkezleri ve toplu konut alanları gibi çeşitli kullanım alanlarının otoyol ve bağlantı yolları çevresinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Otoyolun kuzeyinde, Hadımköy ile Hasdal kavşakları arasında, İstanbul şehrinin Avrupa kesimindeki en büyük sanayi bölgesi olan İkitelli Organize Sanayi Bölgesi, İstanbul Toptan Ticaret Depolama Küçük Sanayi Kooperatifi (İSTOÇ) (Foto: 1), Avizeciler Küçük Sanayi Sitesi, Marangozcular Sitesi, Sanko Tamirciler Sitesi, Gazi Osman Paşa Küçük Sanayi Sitesi, Basın ve Yayın Sanayicileri Toplu İşyeri Kooperatifi, Kara Taşıt Vasıtaları Yapı Kooperatifi gibi sanayi ve ticaret alanları ile İkitelli Başakşehir ve Bahçeşehir (Foto: 2) toplu konutları yer alır. Belirtilen kesimde otoyolun güneyinde de değişik amaçlı kullanım alanlarının bulunduğu görülür. Evren Oto Sanayi Sitesi (otoyolun her iki tarafında), Halkalı Toplu Konutları (Foto: 3), Matbaacılar ve Ambalajcılar Küçük Sanayi Sitesi, İstanbul Otogarı, İstanbul Sebze-Meyve Hali, Kuru Gıdacılar Sitesi ile İstanbul Gıda Toptancıları İmalat ve Depo İşyerleri Kooperatifi bunların başlıcalarıdır (Şekil: 2). Çatalca ve Hadımköy kavşakları çevresindeki yapılaşma da dikkati çekmektedir (Foto: 4). Sanayi, ticaret ve yerleşim alanlarının kuruluşu ve gelişimi otoyolun ulaşımında sunduğu imkan ve kolaylıklar ile yakından ilgilidir. Otoyolun bu çekiciliği diğer yerleşim birimleri için de sözkonusudur. Havsa, Lü-

leburgaz ve Selimpaşa kavşaklarındaki Karayolları Genel Müdürlüğü'ne ait lojmanlar, Çorlu (Foto: 5), Lüleburgaz ve Babaeski kavşakları çevresindeki sanayi tesisleriyle, Çorlu Kavşağı kuzeybatısında, otoyolun hemen kuzeyinde inşa edilmekte olan Avrupa Serbest Bölgesi (Foto: 6) otoyolun etkisiyle kurulan tesislerdir. Bu kavşaklardan özellikle Çorlu Kavşağı çevresinde yapılaşmanın daha fazla olduğu görülür. Nitekim otoyolun henüz yapım aşamasında olduğu bir dönemde dahi Çorlu ve Çerkezköy'de, otoyolun sağlayacağı ulaşım kolaylıklarının sanayi yatırımlarını çeken bir faktör olduğu belirtilmiştir (EREL, 1991: 96). Ayrıca otoyol çevresinde Kınalı ile Çatalca kavşakları arasında yazlık evlerin yoğunluğu dikkati çekerken, Kınalı Kavşağı yakınındaki Clasis Golf Tesisleri de farklı bir kullanım alanıdır. Kumburgaz ve Çatalca kavşakları arasında ise otoyolun hemen güneyinde, yapımı devam eden Tepekent Konutları bulunmaktadır (Şekil: 3).

### Sonuç

Trakya Otoyolu, Türkiye ile Avrupa ülkeleri arasında kolay, hızlı ve güvenilir bir ulaşım imkanı sunan önemli bir karayoludur. Avrupa ve Asya kıtaları arasında karayolu ulaşımının yapıldığı otoyolunun ulaşımındaki önemi özel konumu ile yakından ilgilidir.

Trakya Otoyolu'nu kullanan araç sayısı her geçen yıl artarak 1998 de 21.8 milyona ulaşmıştır. Ancak 1995 yılından itibaren araç sayısının yıllık artış hızında bir azalma söz konusudur. Otoyolu en fazla otomobil, pikap ve panel sınıfı araçlar kullanmıştır. Ayrıca transit karayolu taşımalarının yapıldığı IV. sınıf araçların, oran olarak az olmakla birlikte, yıllar itibarı ile araç sayısındaki artış önemlidir.

Otoyol, en fazla yaz mevsiminde Temmuz ayında ve en az ise kış mevsiminde Ocak ayında kullanılmaktadır. Yaz mevsiminde otoyolu kullanan araç sayısındaki fazlalık; özellikle Trakya'daki sayfiyelerle İstanbul arasındaki trafik artışı, Kapıkule Sınır Kapısı'ndan yapılan giriş-çıkışlardaki artış ve Ege bölgesine giden araçların artışıyla yakından ilgilidir. Otoyolda araç geçişinin fazla olduğu Mahmutbey, Avcılar ve Hadımköy bağlantıları otoyolun yoğun olarak kullanılan kesimleridir. Bunda, söz konusu bağlantıların İstanbul şehrine yakın olması etkilidir. Ayrıca otoyolun İstanbul ile Kınalı Kavşağı arasında kalan kesimi, İstanbul ile Tekirdağ, Çanakkale üzerinden Ege Bölgesi'ne yapılan karayolu ulaşımında yoğun olarak kullanılmaktadır.

Trakya Otoyolu'nun II. Çevreyolu olarak bilinen kesimi İstanbul şehrinin birbirinden uzak mekanlarına ulaşım kolaylığı ve imkanı sunmuştur. Otoyol şehirlerarası ve uluslararası transit karayolu ulaşımının İstanbul şehiriçi karayolu ulaşımından büyük oranda ayrılmasına imkan vermiş, ulaşımında önemli bir fonksiyon üstlenmiştir. Ayrıca İstanbul şehrinin önemli kullanım alanları (toplu konut, sanayi, ticaret ve hizmet alanları vb.) için bir çekim hattı olmuştur.

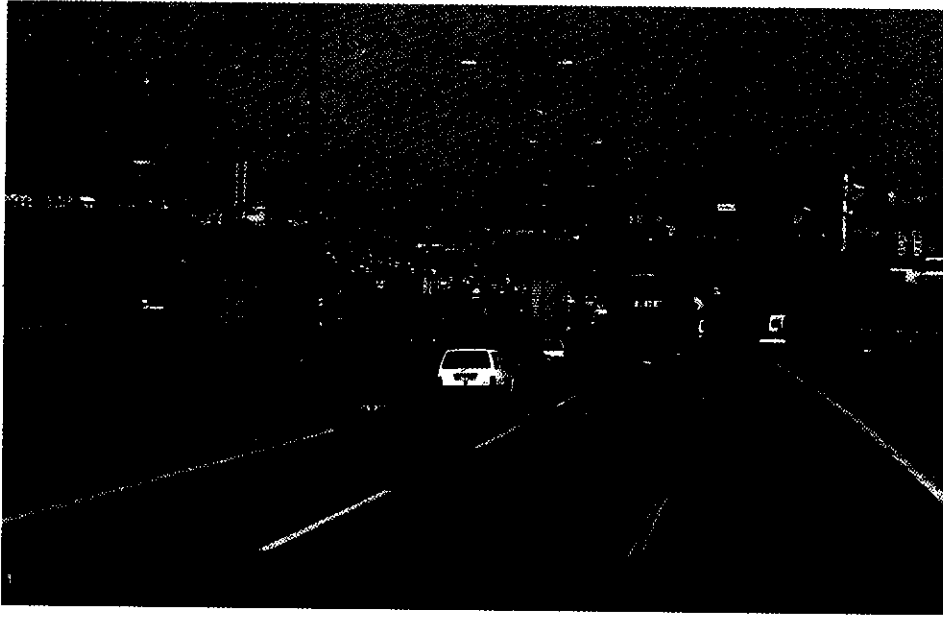
Otoyola ulaşımın sağlandığı kavşaklar ve bağlantı yolları çevresi yeni yerleşim alanları için çekiciliği olan sahalardır. Özellikle Hadımköy, Çatalca, Çorlu ve Lüleburgaz kavşakları devamındaki bağlantı yollarında yeni yapılaşmalar dikkati çekmektedir. İleriki yıllarda Trakya Otoyolu ile D-100 Devlet Karayolu arasında kalan kesimde, bağlantı yolları çevresi öncelikli olmak üzere, yeni kullanım alanları ortaya çıkacaktır.

Kınalı ile Hadımköy kavşakları arasında otoyol 2 şeritlidir. Ancak burası otoyolun yoğun olarak kullanılan bir bölümüdür. Fakat Kınalı-Kapıkule Sınır Kapısı arası ise 3 şeritli olup, otoyolun en az kullanılan kesimidir. Bu, önemli bir planlama hatasıdır ve trafik akışını olumsuz etkilemektedir.

Trakya Otoyolu D-100 Devlet Karayolu'na göre, İstanbul ile Edirne arasında zaman olarak yaklaşık % 50 oranında kısaltmıştır. Ayrıca otoyol daha güvenli ve kolay bir ulaşım sunmaktadır.

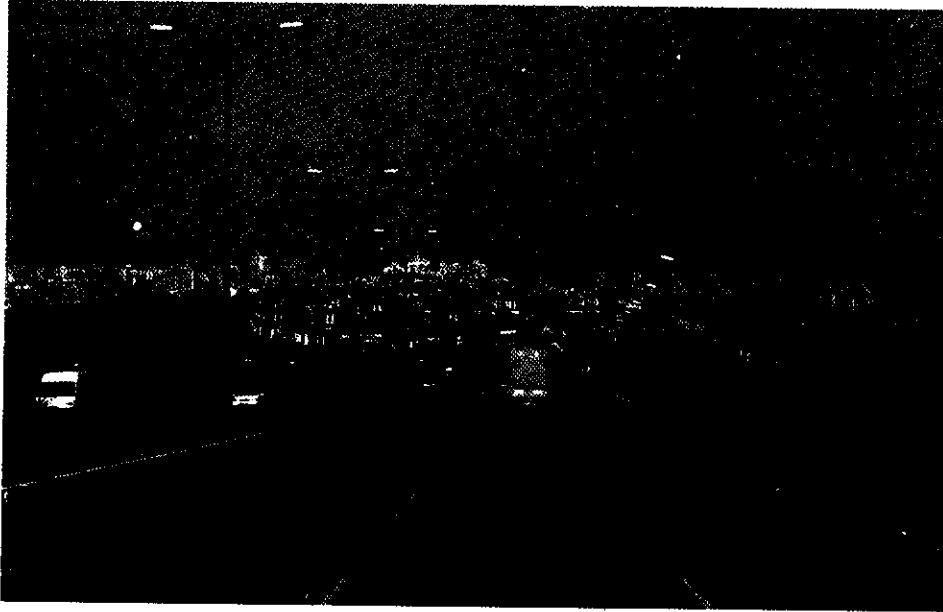
Trakya Otoyolu konut, sanayi, ticaret, hizmet gibi yeni kullanım alanlarının oluşumunda etkili olmuş ve bu yönüyle de coğrafi görünümün değişmesinde, mekan kullanımında önemli etkileri olmuş ve olmaktadır.

Otoyol, çok sayıda kavşak ve bağlantı yolu ile diğer yollara ve yerleşim merkezlerine bağlanmaktadır. Ancak ilave bağlantıların yapımı devam etmektedir. Bunların tamamlanması ile otoyolu kullanan araç sayısı ve otoyolun ulaşımındaki önemi daha da artacaktır.



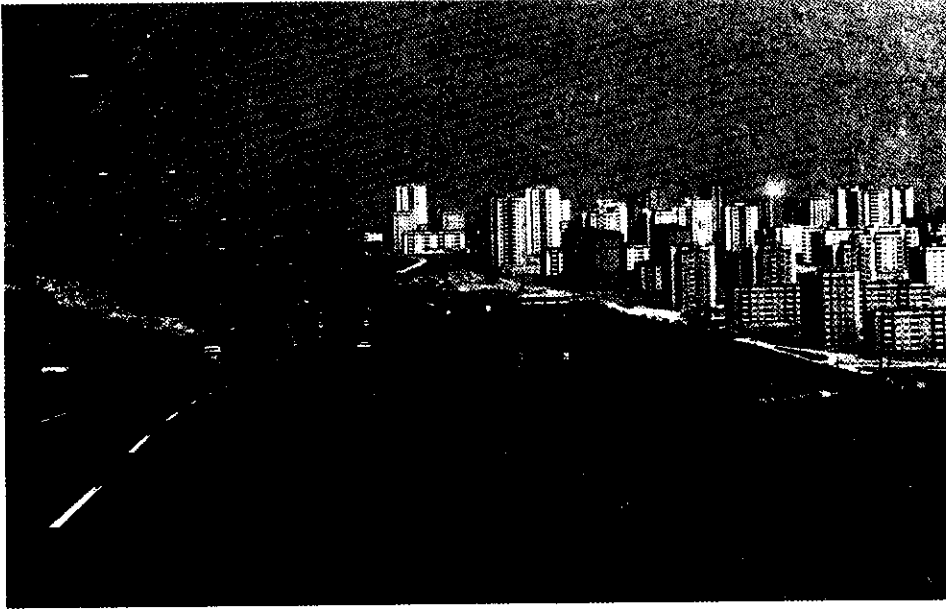
**Foto: 1** - Mahmutbey Batı Kavşağı'nın doğu kesiminde Trakya Otoyolu (2. Çevreyolu) ve otoyoldaki yoğun araç trafiği. Fotoğraf doğuya doğru alınmıştır.

**Photo: 1**- Trakya Motorway in the eastern section of Mahmutbey West Intersection (2. Ring Road) and the traffic jam on the motorway. Photo taken facing east:

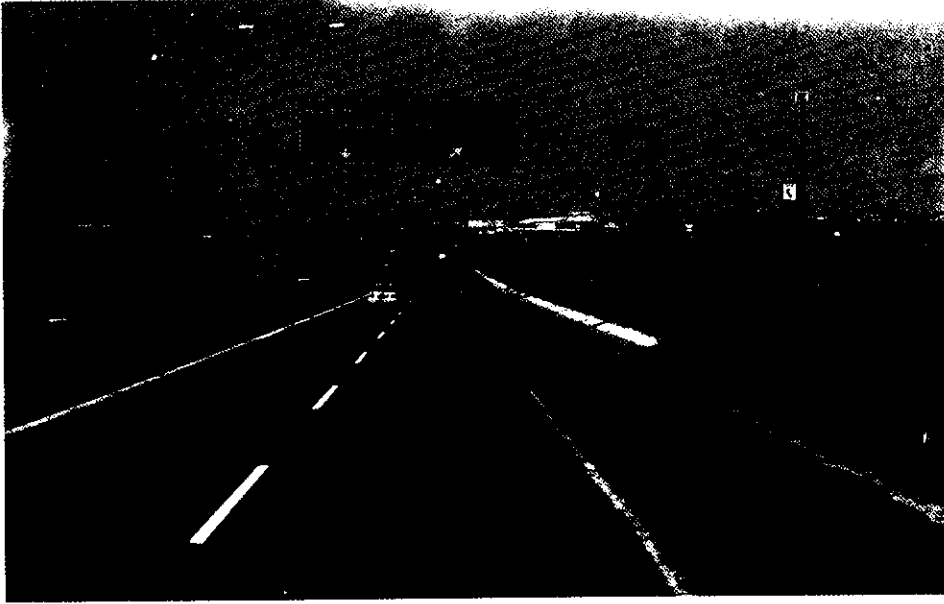


**Foto : 2** - Avcılar Kavşağı doğusunda Trakya Otoyolu ve otoyolun kuzeyinde Bahçeşehir. Fotoğraf batıya doğru alınmıştır.

**Photo : 2** - Trakya Motorway in the east of the Avcılar Intersection and Bahçeşehir to the north of the motorway. The photo was taken facing east.



**Foto: 3** - Mahmutbey Kavşağı batısında Trakya Otoyolu ve otoyol güneyinde Halkalı Toplu Konutları. Fotoğraf doğuya doğru alınmıştır.  
**Photo: 3** - Trakya Motorway west of Mahmutbey Intersection and Halkalı Housing Estate south of the motorway. The photo was taken facing east.



**Foto: 4** - Çatalca Kavşağı batısında (500 m.) Trakya Otoyolu ve otoyol çevresindeki sanayi tesisleri. Bu kesimde otoyol iki şeritlidir. Fotoğraf doğuya doğru alınmıştır.  
**Photo: 4** - Trakya Motorway west of Çatalca Intersection (500 m.) and industrial buildings near the motorway. The motorway is two lanes in this area. The photo was taken facing east.



**Foto: 5** - Çorlu Kavşağı yakınında (1 km. doğusu) Trakya Otoyolu ve otoyol çevresinde sanayi tesisleri. Fotoğraf batıya doğru alınmıştır.

**Photo: 5** - Trakya Motorway near Çorlu Intersection ( 1 km. east) and industrial buildings near the motorway. The photo was taken facing east.



**Foto: 6**- Çorlu Kavşağı batısında (4 km.) Trakya Otoyolu ve otoyolun kuzeyinde Avrupa Serbest Bölgesi. Fotoğraf batıya doğru alınmıştır.

**Photo: 6** - West of Çorlu Intersection (4 km.), Trakya Motorway and the European Free Zone north of the motorway. The photo was taken facing west.

### Kaynakça

- ÇSGB, 1998, Yurt Dışındaki Vatandaşlarımıza İlişkin Gelişmeler ile Sayısal Bilgiler, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı Yayını, Ankara.
- DARKOT, B., 1964, "Edirne Coğrafi Giriş". Edirne Armağan Kitabı'ndan ayrı basım, TTK, Ankara.
- DOĞANAY, H. – KOCA, H., 1998, "Ulaşımın Yerleşmeye Etkilerine İki Tipik Örnek: Fevzipaşa ve Nurdağı Kasabaları," Türk Coğrafya Dergisi, sayı 33, s.1-24, İstanbul.
- DOĞANAY, H., 1995 Türkiye Ekonomik Coğrafyası, 2. Baskı, Özeğitim Yayını, İstanbul.
- DİE, 1994-1998, Taşıma Sistemlerine Göre Dış Ticaret, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997 istatistikleri, Devlet İstatistik Enstitüsü Yayını, Ankara.
- DMI, 1974, Ortalama ve Ekstrem Kıymetler Meteoroloji Bülteni, Devlet Meteoroloji İşleri Genel Müdürlüğü Yayını, Ankara.
- DPT, 1992, Karayolu Ulaştırması Özel İhtisas Komisyon Raporu, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını, Ankara.
- DPT, 1993, Otomotiv Sanayi, Ulaştırma Çalışma Grupları, Devlet Planlama Teşkilatı Yayını, Ankara.
- DTO, 1999, Deniz Sektörü Raporu 1998. Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul.
- DG, dünya-gazete.com.tr.
- EREL, T. L., 1991, "Çorlu ve Çerkezköy'de Sanayileşme" Bülten, sayı:8, İ. Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, s. 95-107, İstanbul.
- ERTİN, G., 1993, "Karayollarının Mekana Etkisi Üzerine (T.E.M. Otoyolu Kınalı-Gebze Kesimi)" Bülten, sayı:10, İ. Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, s. 73-87, İstanbul.
- GARİPAĞAOĞLU, N., 1997, "İstanbul Boğaz Köprülerinin Kentiçi, Şehirlerarası ve Uluslararası Ulaşımdaki Önemi", Doğu Coğrafya Dergisi, sayı: 2, s. 131-156, Erzurum.
- GÜRSOY, C. R., 1975, "Türkiye'nin Tabii Yolları", Türk Coğrafya Dergisi, sayı: 26, s. 24-30, Ankara.
- IREÇEK, K. Y., 1990, Belgrad-İstanbul Roma Askeri Yolu, (Çev. A. K. Balkanlı), Kültür Bakanlığı 1193, Tercüme Eserler 81, Ankara.
- KADIOĞLU, M. - GÜLER, N., 1998, "Türkiye'nin Uluslararası Deniz Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış", Dokuz Eylül Üniversitesi I. Ulusal Deniz Turizmi Sempozyumu, s. 44-55, (15 Mayıs 1998) İzmir.
- KGM, 1995, Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü 1994 Yılı Çalışmaları, 17. Bölge Müdürlüğü Yayını, İstanbul.
- MANTRAN, R., 1990, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, (Çev. M. A. Kılıçbay - E. Özcan), TTK Yayını, cilt: II, Ankara.

- MİROĞLU, İ. 1995-1997 : Osmanlı Yol Sistemine Dair. Tarih Enstitüsü Dergisi, sayı: 15, s. 241-252, İ. Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul.
- ORHONLU, C., 1990, Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbent Teşkilatı, Eren Yayınevi, 2. Baskı, İstanbul.
- SELEN, H. S., 1943, "Türkiye'nin Yol Sistemi", Türk Coğrafya Dergisi, sayı: 3-4, s. 352-371, Ankara.
- de TAPIA, S., 1996, "Avrupa'da Türk Taşıma Sistemlerindeki UND Örgütünün Rolü ve Etkileri", 21. Yüzyıla Doğru Türkiye (15-19 Nisan 1996). Ankara Üniversitesi Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi III. Coğrafya Sempozyumu Bildiri Özetleri, s. 158-159, Ankara.
- TÜMERTEKİN, E., 1965, "Münakale Coğrafyası Hakkında", Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı: 15, s. 74-88, İstanbul Üniversitesi, İstanbul.
- TÜMERTEKİN, E., 1987, Ulaşım Coğrafyası, 2. Baskı, İ. Ü. Coğrafya Enstitüsü Yayını, İstanbul.
- YALÇINLAR, İ., 1976, Türkiye Jeolojisine Giriş (Paleozoik Açısından). İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Yayını, İstanbul.