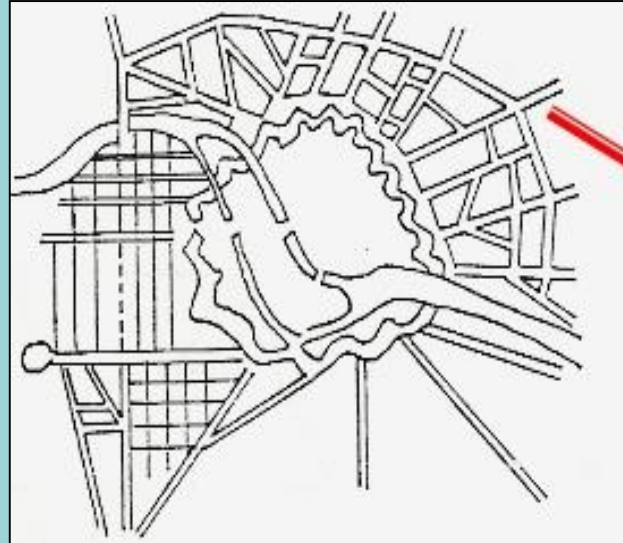
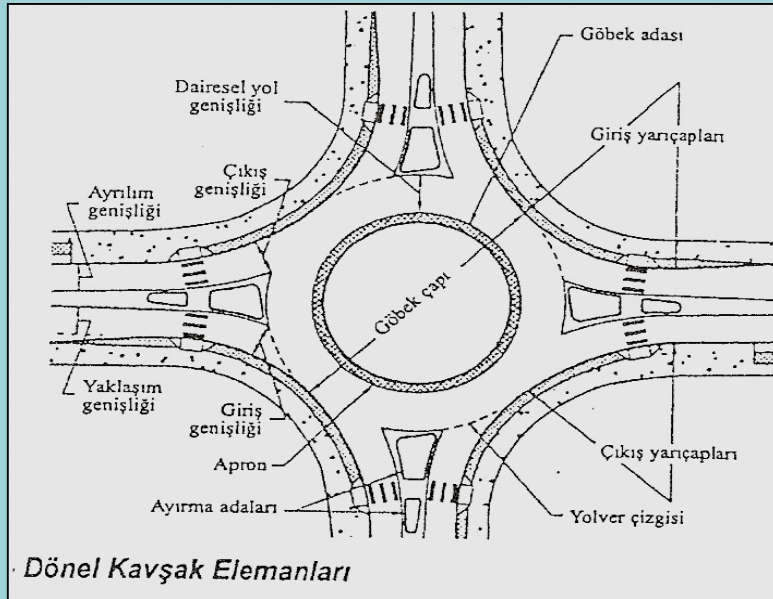


# ŞEHİR BÖLGE PLANLAMA dersi

## Harita Mühendisliği Bölümü



## KARAYOLLARININ SINIFLANDIRILMASI

Bu sınıflama öncelikle Karayolları Genel Müdürlüğü kuruluş yasasına göre yapılmaktadır.

A- Devlet yolları

B- İl yolları

C- Köy yolları

A ve B grubu yolların yapım, bakım ve onarımı, Kara Yolları Genel Müdürlüğü, C grubu yolların ise **İL ÖZEL İDARELERİ** yükümlülüğündedir. Bu yolları kısaca tanıyalım.

DEVLET YOLLARI: Önemli bölge ve il merkezlerini demir, deniz ve hava istasyon, liman, iskele ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derece ana yollardır.

İL YOLLARI: Bir il sınırı içindeki ikinci derecede önemi olan şehir, kasaba, ilçe ve bucak merkezlerini birbirine ve il merkezlerine, devlet yol ağına, yakın demiryolu istasyonuna, limana hava alanına, kamu gereksinimine göre diğer yerlere bağlayan yollardır.

KÖY YOLLARI: Devlet ve il yolları ağlarına girmeyen tüm diğer yollardır.

Karayolları yükümlülüğündeki A ve B grubu yollar, geometrik standartlara göre 1.2.3. sınıf yollar olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır.

#### GENEL YOL POLİTİKASINA GÖRE SINIFLAMA

Yasal sınıflama dışında ihtiyaçların doğurduğu yol politikası tesbitinde önemli yeri olan şu sınıflamalar yapılmaktadır.

- Çevre Yolları
- Ana istikamet yolları
- Ekspres ve otoyollar
- Uluslararası yollar
- Turistik yollar

**Çevre yolu:** Transit trafiğin kent merkezine girmeden sağlanması amacı ile yapılan karayoludur.

ANA İSTİKAMET YOLLARI: Devlet yolları içinde önce bölge ve il merkezlerini birbirine bağlayan ve yurdu bir baştan diğerine kesen yollara denir.

EKSPRES VE OTOYOLLAR: Büyük hacimdeki trafiği, yüksek hız ve güvenle taşımaya uygun yollardır. Ekspres yol, iki gidiş ve iki geliş olmak üzere en az dört şeritli bir orta refüzde birbirinden ayrılmış "kısmi erişme kontrollü" yoldur.

Otoyol, ekspres yol niteliğinde ancak "Tam erişme kontrollü" yoldur.

Erişme Kontrolü: Bir yoldan büyük hacimde trafiğin yüksek hızda ve güvenle geçirebilmek için, yola kontrolsüz hızlı giriş ve çıkışların önlenmesi, yandan gelecek etkilerin tesirsiz hale getirilmesi, giriş ve çıkışın belirgin noktalardan yaptırılarak kontrol altına alınmasına denir. Bugünkü Bostancı-Gebze yolu ekspres yol, İstanbul çevre yolları otoyoldur.

ULUSLARARASI YOLLAR: Avrupa ekonomik komisyonunca kararlaştırılmış olan uluslararası ana trafik yollarının yurdumuzda kalan kısmı (E-5, E-23 ve E-24 gibi)

TURİSTİK YOLLAR: İç ve dış turizme hizmet edeceği Turizm Bakanlığınca araştırılıp güzergâhı yine aynı Bakanlıkça saptanan yollardır.



**Otoyol :** Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler, şartlar dışında çıkışı olmayan yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği ve ancak izin verilen motorlu araçların yararlandığı, trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu kara yoludur. Genel olarak otoyollar ücretlidir. 2012 tarihi ile KGM bünyesinde 2119 km otoyol bulunmaktadır.



**Devlet Yolu :** Önemli bölge ve il merkezlerini, deniz, hava, demiryolu istasyonu, iskele, liman ve alanlarını birbirine bağlayan birinci derecede ana yollardır. Aynı zamanda ülkeyi komşu ülkelere bağlayan yollardır.





**İl Yolu :** Küçük il merkezlerini birbirine, ilçe ve kasabaları il merkezlerine bağlayan, iki şeritli yapılan 2. Ve 3. Sınıf standartlı, yüzeyleri genelde asfalt kaplı yollardır. Uzunluğu 29693km'dir.



**Turistik yol:** En yakın yol ile turistik merkez arasında kalan yollara verilen isimdir. Yapım ve bakımı, Turizm Bakanlığınca sağlanan finansmanla Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmaktadır.





**Köy yolu:** Köyleri birbirine, kasabalara veya anayollara bağlayan, genelde toprak yollardır. Uzunluğu yaklaşık olarak 300.000km'dir.



**Orman yolu:** Orman ürünlerinin ilçe, kasaba ve köylere taşınması için inşa edilen, genellikle toprak yollardır.



**Şehiriçi yollar:** Belediyelerin sorumluluğundadır.

YATAY  
KURP

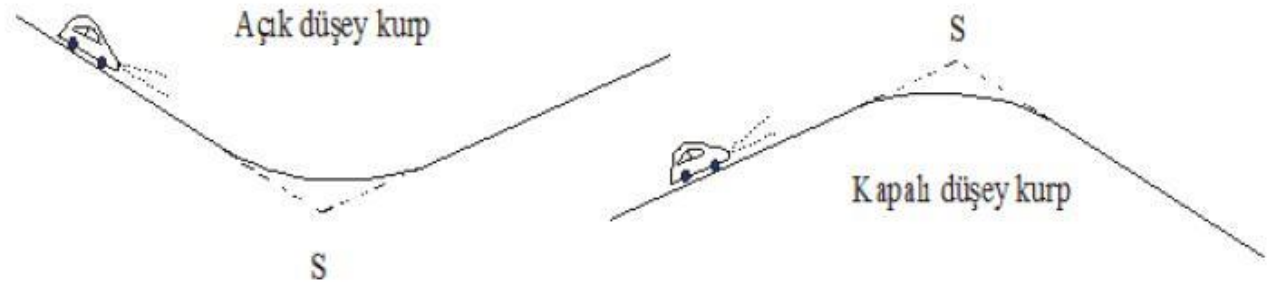






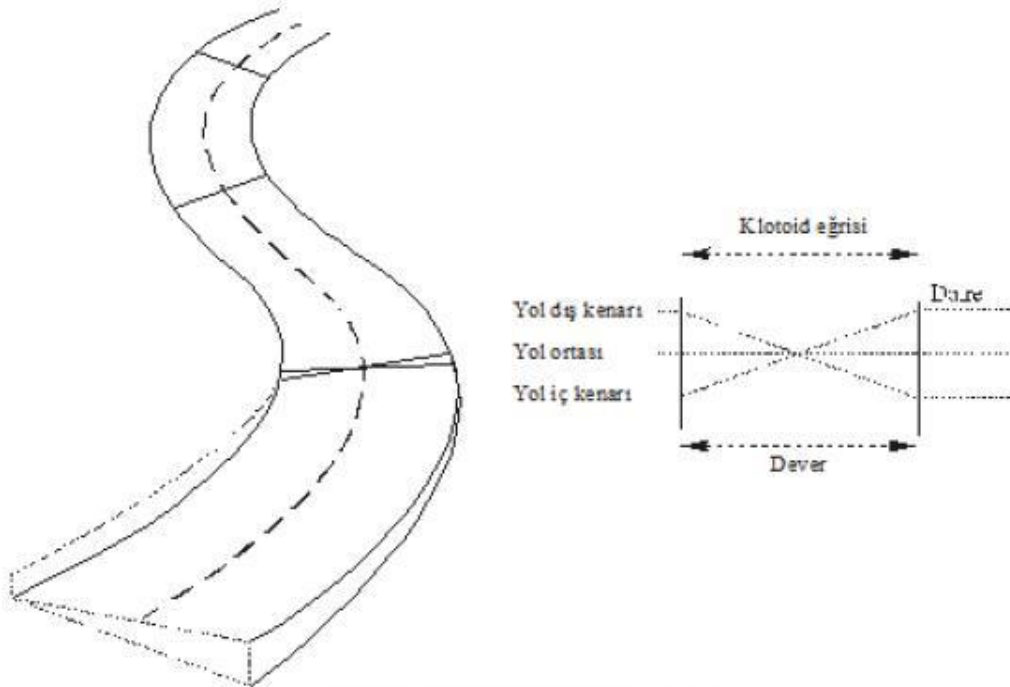


- **Düşey kurp:** Değişik eğimdeki iki kırmızı hattı birleştiren eğridir.



Şekil 1.4: Açık ve kapalı düşey kurp

- **Dever:** Kurplarda içe doğru verilen enine eğimdir (Şekil 1.9).



Şekil 1.9: Kurplarda dever

KENT İÇİ YOLLAR: Bu tür yollar için, yol genel tanımına uyularak, kent içinde yayaların, motorlu taşıtların hareket ettiği, diğer yollardan farklı olarak, her türlü teknik altyapı (su, elektrik, kanalizasyon, havagazı, telefon vb. gibi) tesislerinin yerleştirilmesine yarayan arazi şeritlerine denilebilir. Yollar kentlerin iskeletini oluşturdıkları gibi altyapı toprak, gereksinimini de karşılarlar.

Kent yolları genel tanım içinde bu şekilde belirlemekle, birlikte, kenti oluşturan bölgelerin karakterine ve bu bölgeler arasındaki işlevlerine bağlı olarak değişik görünümde olabilirler. Bu nedenle bazı sınıflama ve gruplamalara tabi tutulmaktadırlar.

#### KENT YOLLARI:

- Yalnız yayalara açık olmak
- Gerektiğinde taşıt girebilen yaya yolları olmak
- Bisiklet yolları bulundurmak
- Sürekli park yapmaya elverişli olmak
- Toplu taşıma araçlarının hareketlerine olanak vererek şeritler bulundurmak
- Diğer teknik altyapı tesisleri bulundurmak

Bölge Bağlantı Yolları, Bölge İçi Toplayıcı Yollar ve Bölge İçi Yollar 1.2. ve 3.derece kent yolları olarak da isimlendirilmektedir.

Tablo Kent içi yolların (birinci, ikinci ve üçüncü derece yol) kapasiteleri

Hız km/saat	Yol önem ve karakteri	Şerit sayı. ve geniş.	Max. Eğim	Kapasite Taşıt/sa.
40-60	1. derece yol Ayrımlı yol-park izni yok	4x3.50	%5	2500
	Ayrımsız 2 şerit pak izni yok	2x3.50	%5	1400
	Ayrımsız 2 şerit tek yönlü park olanaklı	2x3.50	%5	800
25-40	2.derece yol Ayrımsız 2 şerit-park izni yok	2x3.35	%5	800
	Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park olanaklı	2x3.00	%5	350
15-25	3. derece yol Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park olanaklı	2x2.75	%6	100
	Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park “	2x2.50	%7	35
	Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park “	2x2.25	%8	25

Kaynak: Günay, 1983

## KENT İÇİ YOLLARIN PLANLANMA İLKELERİ

Kişi ve eşyanın hareketliliğini maksimize etmek bunu sağlarken de seyahat süresini kısaltmak, yol kapasitesini artırmak, güvenilirliği artırmak, yayanın hareketini kolaylaştırmak, gürültü ve hava kirlenmesini minimize etmek, topografyaya uyum, maliyetleri düşürmek gibi konulara dikkat edilmelidir.

Kent içi ulaşım yaya ve taşıt ulaşımı olarak ikiye ayrılır. Hareketli ve duran trafik taşıt ulaşımı kapsamında ele alınır.



Yerleşimlerde yapı adaları arasında bırakılan aralıklar, binalara ışık, hava olanakları sağlamaktan öteye ulaşım kanalları oluştururlar. Genellikle yerleşimlerin kanalizasyon, metro, su, elektrik, telefon, gaz vs. gibi hizmet şebekeleri de bu kanalların altına kullanırlar.

Ulaşım açısından ele aldığımızda yolları 3 grupta inceleyebiliriz.

1. Ana trafik yolları-ana caddeler
2. Toplayıcı ve dağıtıcı yollar
3. Konut yolları

## Yaya Yolları

Yaya yolları, plancının tasarım görüşüne ve tercihine bağılı olarak giriş yollarının yanından ya da onlardan bağımsız olarak düzenlenebilir. Her iki durumda da, yaya yolunun taşıt yolları tarafından en az kesilmesi yayalar tarafından arzu edilir.

## Dağıtıcı Yol Ağının Yerleştirilmesi

Dağıtıcı yol ağı düzenleniyorken, yol ağının iş merkezleri ile ilişkisi araştırılmalıdır. Şayet dikkatli planlanmaz veya etkin kontrol sağlanmazsa bilhassa alışveriş merkezleri, ticari talepten dolayı olumsuz sonuçlar yaratacak anayollara doğru gelişme eğilimi gösterirler. Böyle gelişmeler söz konusu ise, dağıtıcı yollar kısmen merkezlerce bloke edilecek ve merkez ve dağıtıcı yollar için negatif etki yaratacak, yaya ve taşıt trafiğinin karışması söz konusu olacak. Yani;

- a) Merkez içinden geçen dağıtıcı yoldaki taşıt trafiği yayalar için güçlük yaratır ve merkezin bütünlüğüne zarar verir ve
- b) Bu yolda karşıdan karşıya geçmeye çalışan yayalar, trafik akışını yavaşlatır.

## Esas Dağıtıcı Yollar

Bu yollar, ulaşım sisteminin iskeletini oluşturur. Metropolitan kent yol tipleri alanlar arası tüm uzun mesafe trafik hareketleri esas dağıtıcı yollardan kanalize edilmelidir. (1)

## Bölge Dağıtıcı Yolları

Bu yollar, barınma, endüstri, başlıca iş ve yönetim bölgeleri (ve bu bölgeler arasındaki trafiği dağıtır) gibi bölgeler ve esas dağıtıcı yollar arasında bağlantı sağlar.

## Yerel Dağıtıcı Yollar

Bu yollar yerleşim alanları arası trafiği sağladığı gibi, bölge dağıtıcıları ile giriş yolları arasındaki bağlantıyı sağlar.

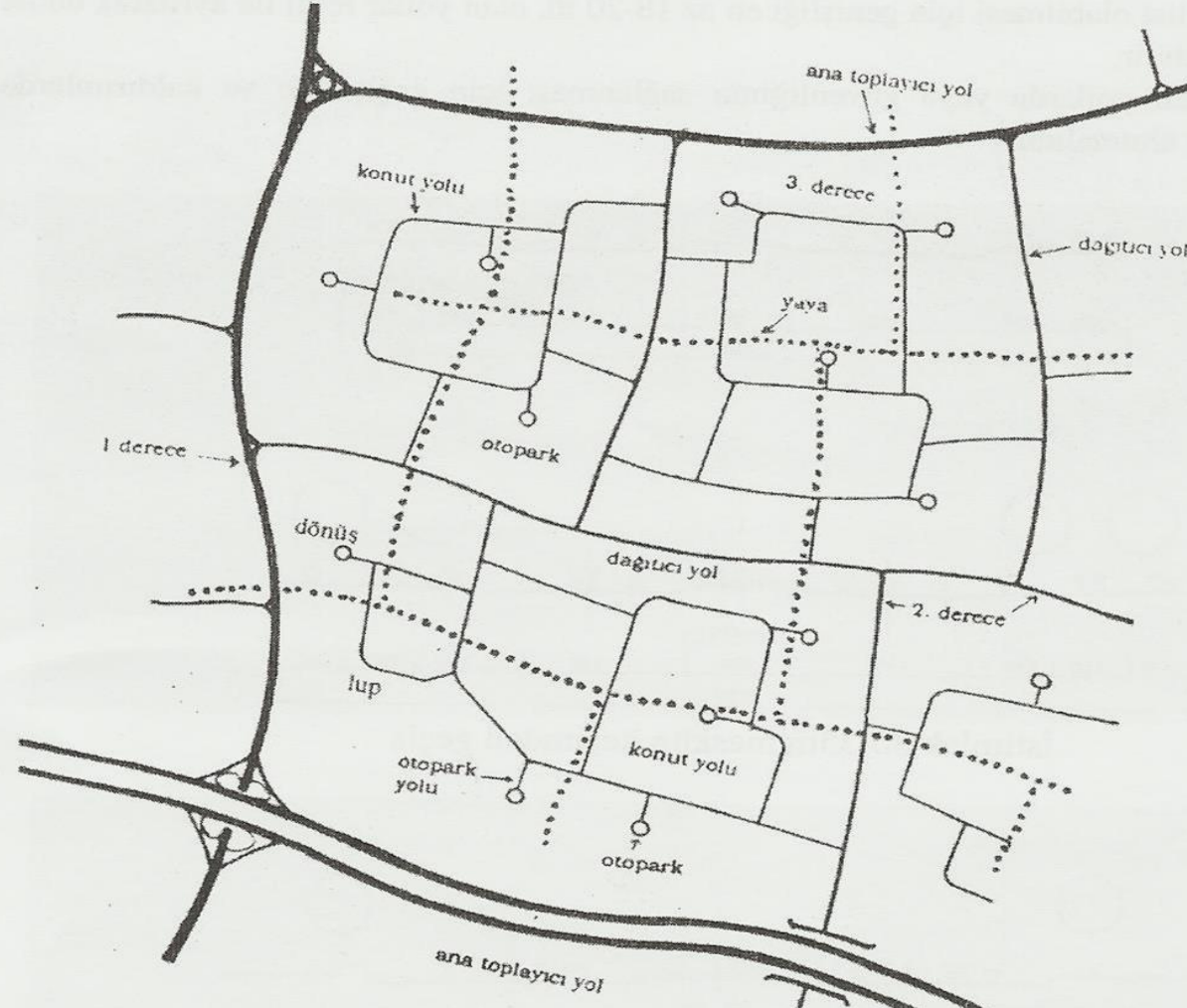
## **GİRİŞ YOLLARI**

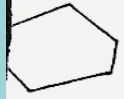
Binalara direkt girişler bu yollar sayesinde olur. Bu yollar ulaşım ağı-  
nın son dallarını oluşturur.



Trafiğin rahat işleyebilmesi açısından ana trafik yolları sık sık kavşaklarla kesilmemeli, yollar birbirine bağlanırken büyükten küçüğe kademeli olarak bağlanmalıdır (Bkz. Şekil 1). Böylece tali yollar üzerinde hız denetimi daha kolay sağlanacak ve yayanın güvenliği artacaktır. Mevcut kent dokusunu geliştirirken de yol kademelenmesine dikkat edilmesi gerekmektedir.

Yollar, imar mevzuatına göre 10 m. den dar olmamalı, çıkmaz sokaklar düzenlenmemeli, her parselin yola en az bir cephesi olmalıdır.

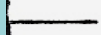




Yerlesim alanları



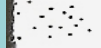
Sehir merkezi



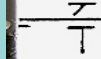
Ana ulasim arteri



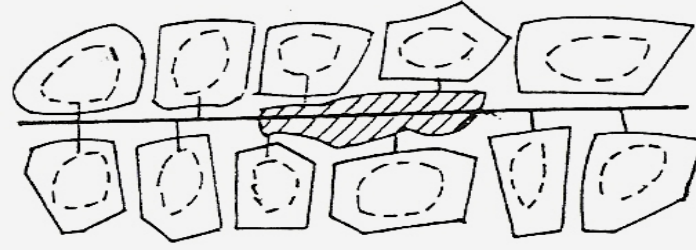
Yerel ana yollar



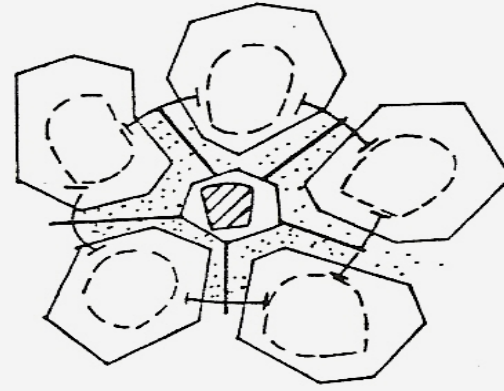
Rekreasyonel alan



Aktarma noktaları



Lineer Sehir



Radyal Sehir

