

Article Info	REVIEW ARTICLE	DERLEME MAKALESİ	
Title of Article	Legal Approach to Road Hierarchy in Turkey Planning System		
Corresponding Author	Pelin TATLI Karadeniz Teknik Üniversitesi, Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, tatlipelin89@gmail.com		
Received Date	10.08.2020		
Accepted Date	01.06.2021		
DOI Number	https://doi.org/10.35674/kent.778876		
Author / Authors	Pelin TATLI Gökhan Hüseyin ERKAN	ORCID: 0000-0001-6299-1063 ORCID: 0000-0002-0802-2146	
How to Cite	Tatlı, P. and Erkan, G. H. (2021). Hukuki Metinlerin Türkiye Planlama Sistemindeki Yol Kademelenmesine Yaklaşımı , Kent Akademisi, Volume, 14, Issue 2, Pages, 518-532.		

Hukuki Metinlerin Türkiye Planlama Sistemindeki Yol Kademelenmesine Yaklaşımı

Pelin TATLI¹
Gökhan Hüseyin ERKAN²

ABSTRACT:

The functions of the roads in the urban structure differ from each other and the roads are classified according to a certain hierarchical order. In this context, the differentiation of land use types and size foreseen in spatial plans of different scales requires designing different classified roads. In planning systems where road classifying is not clearly defined, road applications will not have the expected functionality and performance. Spatial planning practices depend on legal framework rather than technical and academic studies. It is clear that road classification will be more successful with the spatial planning law created by using of technical and academic studies. In the study, law and regulation that are directly effective in the preparation of development plans and that contain decisions on roads in the historical process were scanned. The period from imperial edict of reorganization until the proclamation of the Republic and the period from the proclamation of the Republic to the present were examined and compared. The main point detected is the road classification is more comprehensive in qualitative and quantitative terms in the legal texts published before the proclamation of the Republic. Especially in recent years, in the regulations that are based on implementation and include technical criteria; it was observed that there were shallower explanations and poor information regarding the road classification. It is thought that it will be beneficial to understand the way in which road classification was handled in the past and present in order to avoid uncertainties and problems in the planning system in the following years.

KEYWORDS: Road hierarchy, road hierarchy in legislation, Turkish planning system, transportation network.

ÖZ:

Kentsel yapıda gerçekleşen değişimler ve beraberinde yol işlevlerinin birbirinden farklılaşması, yolların hizmet ettiği alana, yoğunluğa ve yolculuk talebine göre sınıflandırılması gerekliliğini gündeme getirmiştir. Sınıflandırma sonucunda, kentsel aktivitelerin işlev ve büyüklüğüne, bu aktivitelerin yarattığı trafiğe göre taşıt yolları kademelenmiştir. Farklı ölçekteki mekansal planlarda öngörülen kullanım büyüklüklerinin ve türlerinin farklılaşması, farklı biçimde kademelenmiş yolların tasarlanmasını gerektirmektedir. Söz konusu yol kademelenmesinin net tanımlanmadığı planlama sistemlerinde, yol uygulamaları beklenen işlevselliği ve performansı sergilemekten uzak

¹ Karadeniz Technical University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, tatlipelin89@gmail.com

² Karadeniz Technical University, Faculty of Architecture, Department of City and Regional Planning, erkangokhan@gmail.com

kalmaktadır. Kentlerin gelecekteki mekansal, ekonomik ve toplumsal yapısını düzenleme rolü üstlenen mekansal planlar, bu yetkiyi hukuki dayanaklardan alır. Bu nedenle mekansal planlama pratikleri teknik ve akademik çalışmalardan çok hukuki çerçevelere bağlıdır. Teknik ve akademik çalışmalardan faydalanarak oluşturulan mekansal planlama hukuku ve bu çalışmanın konusu olan yol kademelerinin daha başarılı olacağı açıktır. Bu çalışmada, tarihsel süreç içinde imar planlarının hazırlanmasında doğrudan etkili olan ve yollara ilişkin kararlar içeren hukuki metinler kanun ve yönetmelikler düzeyinde taranmıştır. Arşiv taramasında incelenen süreç iki dönemde ele alınmıştır: Tanzimat fermanından Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen dönem ve Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar geçen dönem. İki döneme ait incelemenin yapılmasının ardından incelenen durumlar özelinde karşılaştırma gerçekleştirilmiştir. Tespit edilen temel nokta; Cumhuriyet'in ilanından önce yayınlanmış olan hukuki metinlerde yol sınıflarının nitel ve nicel olarak daha kapsamlı olduğudur. Özellikle son yıllarda, uygulamaya esas yayınlanmış ve teknik ölçütlerin yer aldığı yönetmeliklerde; yol kademelenmesine ilişkin daha sığ açıklamaların ve içeriği zayıf bilgilerin yer aldığı görülmüştür. İlerleyen yıllarda planlama sistemi içinde, yol kademelenmesi özelinde yaşanan belirsizlik ve sorunların önüne geçebilmek için geçmişte ve şimdiki durumda yol kademelenmesinin ele alınmış biçimini anlayabilmenin fayda sağlayacağı düşünülmektedir.

ANAHTAR KELİMELER: Yol kademelenmesi, mevzuatta yol kademelenmesi, Türkiye planlama sistemi, ulaşım ağı.

“Hukuki Metinlerin Türkiye Planlama Sistemindeki Yol Kademelenmesine Yaklaşımı”

GİRİŞ:

Mekansal planlarda arazi kullanım türlerine, türlerin mekansal dağılımına ve yoğunluklarına entegre olacak şekilde ulaşım ağı planlanmaktadır. Planlanan ulaşım ağı içindeki tüm yollar aynı özelliklere sahip değildir. Bazı yolların temel işlevi hızlı bir şekilde ulaşımı sağlamakken bazı yolların temel işleviyse parsel bazında, yapıya güvenli bir şekilde erişimi sağlamaktır. Bu iki farklı amaca hizmet eden yolların bağlantısını sağlayan farklı kategoride yollar da bulunmaktadır (Eppel, vd., 2001; Kılınçaslan, 2012). Bu tür yollar sadece erişim sağladıkları alanlara ve sahip oldukları trafik hızına göre değil yol kesitlerine göre de farklılaşmaktadır. Bu farklılaşma yolların kademelenmesi olarak tanımlanmaktadır. İyi oluşturulmuş yol kademelenmesinin kentsel ulaşım adına olumlu birçok sonucu bulunmaktadır (Goto & Nakamura, 2016). Farklı ölçekteki mekansal planlarda öngörülen kullanımların büyüklükleri, gösterim detaylarının farklılaşması gibi durumlar nedeniyle farklı biçimde kademelenmiş yolların planlaması gerekmektedir. Günümüz planlama sisteminin sonucunda şekillenen kentlerdeyse, yol kademelerinin net tariflenmemesi, otoyol genişliğinde kent içi yolların planlanması gibi olumsuz durumlarla karşılaşmaktadır. Bu nedenle mevcut yolların kademelenmesinin tespit edilmesinde veya belirli bir yol kademesi mantığına göre mekansal planların hazırlanması hususunda şehir plancıları ve inşaat mühendisleri gibi ilgili meslek grupları kararsızlık yaşayabilmektedir.

Mekansal planlama pratiğini yönlendiren düzenleyici mekanizmaların başında planlamanın hukuki altyapısı gelmektedir. Hukuki düzenlemelerin belirli bir tarihsel süreklilik boyutunun olması sebebiyle, günümüzdeki planlama sisteminde yol kademesinin belirlenmesinde yaşanan düzensizliğin gelişimini tespit edebilmek için geçmişten günümüze hukuki düzenlemeler incelenmiştir.

Çalışmada yol kademelenmesine ilişkin günümüzdeki durumun nedenselliğine değil, mevcut durum tespitine odaklanılmıştır. Arşiv taraması kapsamında geçmişten günümüze planlama pratiğini biçimlendiren yasal düzenlemeler, kanun ve yönetmelikler düzeyinde incelenmiştir. Genelge, yönerge, rehber, tebliğ, standart gibi diğer düzenleyici idari işlemler incelenmemiştir. İncelemede tarihsel süreç dikkate alınmış ve arşiv taraması 2 farklı dönem için gerçekleştirilmiştir: (1) Tanzimat fermanından Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen dönem ve (2) Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar geçen dönem. Geçmiş dönemler ile günümüzün kıyaslandığı ve çıkarımların yapıldığı çalışmada, ilgili yasal düzenlemelerde yol genişlikleri, yolların niteliksel özellikleri ve tasarım kriterlerine ilişkin sorgulama yapılmıştır. Yolların kurumsal yapı içinde farklılaşan adlandırmalarına veya yol üst yapısında kullanılan malzemeye göre sınıflandırılması esas alınmamıştır.

1. Yol Kademelenmesi Nedir? Niçin İhtiyaç Duyulur?

Kentlerde ya da kentler arasında farklı kullanım türlerine erişimi sağlayan temel unsur yol ağlarıdır. Yol, farklı dönemlerde farklı şekillerde tanımlanmıştır. Brockhaus vd. (2015), sokakları/yolları kendilerini çevreleyen yapılar sayesinde oluşan mekanlar olarak tanımlamıştır. Günay (2014), insanların evlerine çatılardan girdiği ilk yerleşimlere göre yolu tariflemiş ve o dönemde yolların olmadığını belirtmiştir. Yol kavramındaki gelişmenin mülkiyetle doğru orantılı ilerlediğini, yerleşik yaşama geçildikçe farklı kullanımları ve mülkiyet dokusunu bir arada tutan kamu malı olarak yolların önem kazandığını belirtmiştir. Yaygın kullanımı itibarıyla yollar; “*insanların bir yerden başka bir yere gitmek üzere üzerinden ya da içinden geçtikleri, yerleşim yerlerinin gelişme doğrultusunu yakından etkileyen yerlerdir.*” (Ünal, vd., 1998). Çalışmada mevzuat kapsamında taşıt yollarına odaklanıldığı için Karayolları Trafik Kanunu’nda (Tanımlar, Madde 3) yer alan taşıt yolu tanımı incelenmiş ve en basit haliyle şu tanımla karşılaşılmıştır: “*Karayolunun genel olarak taşıt trafiğince kullanılan kısmıdır.*”

Yollar kentte ağlar şeklinde birleşerek hizmet sunmaktadır. Ağ içindeki yolların işlevleri farklılaşmakta ve her yol her araç tarafından kullanıl(a)mamaktadır. Bunun nedeni, Avrupa Konseyi’nin de belirttiği gibi yolların; yolculuk mesafesi, trafik akış düzeyi, yolculuklarda arzu edilen hız vb. faktörlere göre tasarlanmasıdır (URL-1). Günümüz planlama sistemlerinde, üst ölçekte kent içi ve kent dışı yollar olarak farklı trafik kompozisyonuna sahip, yolculuk amacının ve yolculuk süresinin farklı olduğu yollar hizmet vermektedir. Alt ölçekteyse kent içindeki yollar farklı arazi kullanım türlerine erişim sağlayan, kentin farklı yoğunluk bölgelerini birbirine bağlayan yollar olarak değişkenlik göstermektedir. Kentsel kullanımlar, işlev ve büyüklüklerine göre farklı ulaşım taleplerine ve dolayısıyla farklı yolculuk üretim oranlarına sahiptirler (Kılınçaslan, 2012). Yol hiyerarşisinin iyi organize edilmesi, yol ağı içinde bağlantıların iyi algılanmasına kılavuzluk eder (URL-1). Bu bağlamda, kentsel kullanımlara erişimi sağlayan yol ağlarının hiyerarşik düzen içinde olması, kent planlama adına önem arz etmektedir. Yol kademelenmesinin önemine vurgu yapan ve şehir planlarını bu konu özelinde yönlendiren ilk uluslararası belge 1942 yılında yayınlanan Atina Bildirgesi olmuştur. Bildirgenin 63. maddesinde (Kılınçaslan, 2012:54); “*...Yollar her amaca hizmet eder özellikle olmamalı, kategorisine göre özel bir işleve hizmet etmelidir. Transit yollar kent yolları ile bağlantılı olmamalı, sadece özel kavşaklarda birleşmelidirler. Konutlara erişim sağlayan yollar kamu alanlarına hizmet edenlerden farklı olmalıdır. Motorlu taşıtların kullandığı yollar konut bölgelerinde huzurlu ortam yaratan yaya yollarından ayrılmalıdır. Yayaalara tehlike yaratmaması için yerel yollarda hız kontrolü yapılmalıdır.*” denilerek yol kademelenmesinin önemi vurgulanmıştır.

Brockhaus vd. (2015); yolları ulaşım alanı olarak ele almış ve bu alanların trafiğe katılanların ihtiyaç duyduğu alan ile hızla bağlı hareket alanının toplamına göre şekillendiğini belirtmiştir. Planlama sistemi içinde yol kademelenmesinin önemine vurgu yapan çalışmalar, uluslararası literatürde ve hukuki metinlerde yer aldığı gibi Türkiye yazınında ve yasal düzenlemelerinde de bulunmaktadır. Yol kademelenmesi üzerine uluslararası düzeyde genel kabul görmüş sınıflandırmada 4 kademe yer almaktadır (Eppel, vd., 2001; Goto & Nakamura, 2016). Günümüz Türkiye planlama yazınında, yol kademelenmesi 2 kategori altında toplanmaktadır (Tablo 1). Kılınçaslan’ın (2012) çalışmasında da yol kademeleri 4 kategoride ele alınırken, Grava 2003’ten akt., Ersoy’un (2015) çalışmasında 7 kategoride ele alınmıştır. 7 kategoride ele alınan yol kademelenmesinde, bir önceki kademelenme türüne göre farklılık; ana dağıtıcıların şehirlerarası otoyollar ve hız yolları, semt dağıtıcılarının ana yollar ve ikincil yollar olarak alt kategorilere ayrılması ve kademelenmeye çıkmaz sokakların farklı bir kategori olarak eklenmiş olmasıdır. Sözü edilen yol kademeleri; yolların hareket ve erişim amaçları, hizmet ettikleri kentsel kullanım gibi değişkenlere göre kategorize edilmiştir.

Tablo 1. Yol kademelenmesi türleri (Grava 2003'ten akt., Ersoy, 2015 ve Kılınçaslan, 2012 çalışmalarından derlenmiştir).

I. Tür Yol Kademelenmesi	II. Tür Yol Kademelenmesi	Amaç	Temel İşlev
1. Ana Dağıtıcılar	1. Şehirlerarası Otoyollar 2. Hız Yolları	Ülkesel, bölgesel ve metropoliten alanlar arasında ya da metropoliten alan içinde uzun yol trafik hareketlerinin gerçekleşmesini sağlamak (örn. yüksek hızlı yollar, otoyollar)	Trafiğin en hızlı ve en etkin şekilde akmasını sağlamak
2. Semt Dağıtıcıları	3. Ana Yollar (Majör Arterler) 4. İkincil Yollar (Minör Arterler)	Kentsel alanda boydan boya hareket sürekliliğini sağlayarak hızlı ve ağır trafiğin kent içindeki dağılımını yapmak (örn. bulvar ve caddeler birincil ana yol/majör arter, caddelerse ikincil ana yol/minör arter)	Ana dağıtıcılarla yerleşik alan içine erişimi, yerleşik alandaki önemli kullanımlar arasındaki hareketi sağlamak
3. Yerel Dağıtıcılar (Toplayıcılar)	5. Toplayıcı Yollar	Erişim yollarındaki trafiği toplayıp, bir üst kademede yola aktarmak (erişim ikincil amaçtır)	Yerleşik alan içindeki erişim yollarının trafiğini ana yollara aktarmak.
4. Erişim Yolları	6. Yerel Yollar 7. Çıkılmaz Sokaklar	Temel amacı erişimi sağlamak (örn. yerel yollar ve çıkılmaz sokaklar)	Binalara doğrudan erişim sağlamak. Yol kademelenmesi içinde en uç kolları oluşturmak.

2. Mevzuattaki Değişim Kapsamında Yol Kademelenmesi

2.1. Tanzimat'tan Cumhuriyet'in İlanına Kadar Geçen Dönemde Planlama Mevzuatında Yol Kademelenmesi

19. y.y. Osmanlı döneminde imara ilişkin yapılan yasal düzenlemelerin en önemli nedenini, Ersoy (2017) tahribatı yüksek, sürekli ve çok sayıda meydana gelen yangınlar olarak açıklamaktadır. 19. y.y. boyunca kent nüfusundaki hızlı artış ve buna bağlı olarak artan konut sayısı, inşa edilen konutların iç içe ve sıkışık bir doku yaratması, yapı malzemesi olarak ahşabın tercih edilmesi gibi sebepler, kentin herhangi bir noktasında başlayan yangının kısa sürede yayılmasına sebep olmuştur. Gündelik hayatın önemli problemlerinden biri haline gelen yangınlarla mücadele edebilmek için tarihsel süreç içinde gerek yapılara, gerekse yollara ilişkin yasal düzenlemeler gerçekleştirilmiştir.

Tanzimat fermanından Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen süre içinde oluşturulmuş 1 rapor ve 6 nizamnamede (tüzük) yol genişlikleri ve kademeleri, yolların temizliği ve estetiği, yaya hareketini kısıtlayıcı faktörlerin azaltılması, yol inşası ya da yol genişletmesi durumunda parselde yapılacak müdahalelere ilişkin kurallar getirilmiştir. Tablo 2'de bu yasal düzenlemelerdeki yol genişlikleri ve kademelerine ilişkin kararların yer aldığı maddeler aktarılmıştır.

1839 tarihli İlmühaber'de, İstanbul kenti için belli bir güzergah boyunca yol genişliğinin 15 metre, geri kalan alanlardaysa 9 metre olması ve çıkılmaz sokakların yapılmamasına ilişkin kararlar yer almaktadır. Bu kararlar, Helmuth von Moltke'nin 1836 yılında İstanbul için hazırladığı şehir haritasının (planın) hükümlerinden İlmühaber'e aktarılmıştır (Fransız Lisesi Sergi Kataloğu, 2013). Von Moltke planında, 4'er zirası (3 m.) yaya kaldırımı ve 4 zirası (3 m.) motorlu taşıtlarla atlı yolcuların gidiş gelişine uygun olmak kaydıyla yol kesitleri oluşturulacağına yönelik kararlar getirilmiştir.

Bir tüzük olarak ilk yasal belge olması bakımından Osmanlı dönemi imar mevzuatı içinde ayrı önemi olan 1848 tarihli Ebniye Nizamnamesi'nde (Binalar Tüzüğü); ilk kez yol kademesine ilişkin detaylı bilgiye ulaşılmıştır. Nizamnamede 3 temel yol kademesi tanımlanmıştır: (1) büyük caddeler, (2) normal caddeler ve (3) diğer sokaklar. Mevcutta bulunan çıkılmaz sokakların mümkün oldukça açılması hükmü bulunmaktadır. Yangınların bu dönemde de önemli sorunlar arasında yer almasından ve çıkılmaz sokaklarda yangın müdahalesi güç olduğundan, İlmühaberde olduğu gibi, Nizamnamede de çıkılmaz sokaklar istenmemiş, hatta yasaklanması önerilmiştir. 1849 yılında değişiklikler yapılarak yeniden yayınlanan Nizamnamede de yol kademeleri, bu yolların minimum genişlikleri ve çıkılmaz sokaklara ilişkin tutum aynıdır. Her iki tarihteki Nizamnamede, yol genişliği ve arazi kullanım türü ilişkisi açısından devlet binalarının inşa edileceği alanlarda yol genişliğine özellikle önem verilmesi dikkate değerdir.

1859 tarihli Sokaklara Dair Nizamname’de (Sokaklara İlişkin Tüzük), yol kademesinden bahsedilmemekle birlikte, Tablo 2’de yer alan 1. maddeden teknik bir çıkarımda bulunulabilir. Nizamnamenin 1. maddesinde “her yolun önemine göre” tabiri, Ebniye Nizamnamesi’ndeki yol kademesine atıfta bulunulduğunu düşündürmektedir. Bu tarihe kadar yayınlanmış ve çalışma kapsamında incelenmiş olan yasal düzenlemeler İstanbul kenti için ya da İstanbul kentinin belli bölgeleri için hazırlanmıştır. Bu tarihten sonra yayınlanan ve çalışma kapsamında incelenen nizamnameler ülke geneli için kararlar içeren yasal düzenlemeler olmuştur.

Tablo 2. Tanzimat fermanından Cumhuriyet’in ilanına kadar geçen süre içinde mevzuat yazınında yol kademelenme türleri.

Tarih	Yasal Düzenleme	Yol Genişliği ve Yol Kademelenmesine İlişkin Hükümler	Kapsamı	Tanımlanan Yol Genişlikleri
1839	İlmuhaber (Rapor)	İstanbul’un, arazi yükselteleri, yani yokuşları da açıklanan ve rakamlandırılan bir kıt’a haritası düzenlendikten sonra Saltanat kapısından Divanyolu’yla Aksaray’a ve oradan Selvi ve Mevlhane kapılarına ve Sultan Bayezid’den Edirnekapısı’na ve Çarşambapazarı’ndan geçilerek Eğrikapı’ya ve Kadırga Limanı’ndan Yedikule’ye ve sur içerisinde bulunan Bahçekapısı’ndan yeniden ortaya çıkacak şeylerle Eba Eyyüb el-Ensari Radiyallahu Anhu el-Bari Hazretlerinin şerefli türbeleri çevresine gelince son bulacak yollar yirmişer zira (yaklaşık 15 metre) genişliğinde olacaktır.	İstanbul kenti	12 zira (9 m.) 20 zira (15 m.) (belirlenen güzergah için)
1848	Ebniye Nizamnamesi (Binalar Tüzüğü)	Yollarda dörder zira genişliğinde yaya kaldırımları yapılarak beygir ve arabaların geliş gidişleri için on iki ziralık (yaklaşık 9 metre) yol bırakılacak ve hiçbir şekilde çıkmaz sokak yapılmayacaktır.	İstanbul kenti	10 zira (7,5 m.) 8 zira (6 m.) 6 zira (4,5 m)
1849	Ebniye Nizamnamesi (Binalar Tüzüğü)	Yeni binalar yapıldıkça düzenlenerek genişletilmek üzere, büyük caddelerin genişlikleri 10, adi (normal) caddelerin 8 ve diğer sokakların ise altı ziradan (yaklaşık 4,5 metre) az olmayacak ve çıkmaz sokaklar da mümkün olduğu durumlarda açılacaktır. (1.Madde)	İstanbul kenti	10 zira (7,5 m.) 8 zira (6 m.) 6 zira (4,5 m)
1859	Sokaklara Dair Nizamname (Sokaklara İlişkin Tüzük)	Yeni cami, türbe, okul, çeşme vb. kamu yararı olan devlet binaları inşa edilirken, sokaklar nizamnameye uygun genişlikte yapılacaktır. (6. Madde)	İstanbul kenti	-
		Yeni binalar yapıldıkça düzenlenerek genişletilmek üzere, büyük caddelerin genişlikleri en fazla 10, normal caddelerin 8 ve diğer sokakların ise altı ziradan (yaklaşık 4,5 metre) az olmayacak ve çıkmaz sokaklar da mümkün oldukça açılacaktır. (1.Madde)	İstanbul kenti	10 zira (7,5 m.) 8 zira (6 m.) 6 zira (4,5 m)
		Yeni cami, türbe, okul, çeşme vb. yararlı devlet binalarının yapılması durumunda sokağın genişliği Tüzüğe göre inşa olunacaktır. (6. Madde)	İstanbul kenti	-
		Beyoğlu ve Galata sokaklarında bir düzenleme yapılacaktır. Buna göre; her yolun önemine göre Ebniye Nizamnamesi’nde açıklanan türde yapı yapılmasına ve evlerin yüksekliklerinin ve kaldırımların düzeltilerek yollara fenerler konulmasına ve kanalizasyon yollarının inşa edilmesine başlanılacaktır. (1.Madde)	İstanbul kenti	-

Tablo 2'nin devamı

Tarih	Yasal Düzenleme	Yol Genişliği ve Yol Kademelenmesine İlişkin Hükümler	Kapsamı	Tanımlanan Yol Genişlikleri
1863	Turuk ve Ebnîye Nizamnamesi (Yollar ve Binalar Tüzüğü)	<p>Birinci sınıf olarak tanımlanan halka açık yolların genişliği, sokağın iki yanındaki binaların zemin katlarının dış yüzeyleri arasındaki uzaklığın ölçülmesiyle en az 15, ikinci sınıf olanların 12, üçüncü sınıf olanların 10 ve dördüncü sınıf olanların 8 ve birkaç eve özel dar çıkmaz sokakların ise altı arşın olacaktır. (1. Madde)</p> <p>Binalar idaresi tarafından genişliği daha önce belirlenmemiş olan sokakların hangi sınıfa dahil edileceği konusunda ortaya çıkabilecek sorunlar Başkent İstanbul'da Ticaret Bakanlığı tarafından ve taşrada valiler, mutasarrıflar ve kaymakamlar tarafından çözümlenecektir. (1. Madde)</p> <p>Yeni cami, türbe, okul, çeşme vb. kamusal binaların yapılması durumunda, bunların konumlanacakları sokakların belirlenen genişliklerine göre inşa edileceklerdir. (10. Madde)</p>	Ülke geneli	15 arşın (10 m.) 12 arşın (8 m.) 10 arşın (7 m.) 8 arşın (5,5 m.) 6 arşın (4 m.)
1882	Ebnîye Kanunu (Binalar Kanunu)	<p>Sokakların genişliği 5 sınıfa ayrılmıştır. Birinci sınıfın genişliği, sokağın iki yanında yer alan binaların zemin üstü katlarının dış cephelerinden ölçülerek en az 20, ikincisinin 15, üçüncüsünün 12, dördüncüsünün 10 ve beşincisinin 8 zira olacak ve var olan çıkmaz sokaklar en az 6 en fazla 8 arşın genişlikte olacaktır. (1. Madde)</p> <p>Sokakların sınıflara ayrılmasıyla genişlikleri İstanbul Belediye Dairelerinin bildirimleriyle Şehremaneti (Belediye) Meclisi tarafından, taşrada Belediye Meclislerinin karar ve bildirimleriyle İdare Meclisleri uygulanacaktır. (3. Madde)</p>	Ülke geneli	20 arşın (14 m.) 15 arşın (10 m.) 12 arşın (8 m.) 10 arşın (7 m.) 8 arşın (5,5 m.) 6-8 arşın (4-5,5 m.)
1891	Ebnîye Kanunu (Binalar Kanunu)	<p>Sokakların genişliği 5 sınıfa ayrılmıştır. Birinci sınıfın genişliği, sokağın iki yanında yer alan binaların zemin üstü katlarının dış cephelerinden ölçülerek en az 20, ikincisinin 15, üçüncüsünün 12, dördüncüsünün 10 ve beşincisinin 8 zira olacak ve var olan çıkmaz sokaklar en az 6 en fazla 8 arşın genişlikte olacaktır. (1. Madde)</p> <p>Sokakların sınıflara ayrılmasıyla genişlikleri ve yaklaşık sayıları İstanbul Belediye Dairelerinin bildirimleriyle Şehremaneti (Belediye) Meclisi tarafından taşrada Belediye Meclislerinin karar ve bildirimleriyle İdare Meclisi tarafından kararlaştırılacak ve İstanbul Bab-ı Ali'den ve taşrada il valilerinden izin alınarak gereği yapılacaktır. (3. Madde)</p>	Ülke geneli	20 arşın (14 m.) 15 arşın (10 m.) 12 arşın (8 m.) 10 arşın (7 m.) 8 arşın (5,5 m.) 6-8 arşın (4-5,5 m.)

* Tabloda birinci sınıf, ikinci sınıf vb. şekilde yazılmış olan yol kademelerinin isimleri, Ersoy'un (2017) çalışmasından doğrudan alınmıştır.

1863 yılında çıkarılan ve sadece İstanbul kenti için değil ülke geneli için kararlar içeren Turuk ve Ebnîye Nizamnamesi'nde (Yollar ve Binalar Tüzüğü) yol kademesi yeniden ele alınmıştır. Öncesinde 3 kademede tanımlanan yollar, bu tüzükle 5 kademede tanımlanmaya başlamıştır: (1) birinci sınıf yollar, (2) ikinci sınıf yollar, (3) üçüncü sınıf yollar, (4) dördüncü sınıf yollar ve (5) beşinci sınıf yollardır. Yol kademelenmesine çıkmaz sokak dahil edilmemiş, ancak mevcut çıkmaz sokaklar için karar geliştirilmiştir. Genişliği daha önce belirlenmemiş yollar konusunda sorun

yaşanabileceği düşünülerek, herhangi bir sorunla karşılaşılması durumunda ilgili yolun genişliğine ve hangi sınıfa dahil edileceğine karar verecek kurumların hangileri olacağı bildirilmiştir.

Osmanlı döneminde çıkarılan yukarıda söz edilen Tüzüklerin ardından kanun düzeyindeki ilk düzenleme 1882 tarihli Ebniye Kanunu'dur. Önceki yıllarda çıkarılan tüzüklerde, yol kademelenmesinin varlığı, ilgili maddelerde yolların genişliğine ilişkin hükümlerden yorumlanarak kabul edilmiştir. Ancak, ilk kez Ebniye Kanunu'nda yol genişliğinin 5 sınıfa ayrıldığı belirtilerek, bu yolların minimum genişlikleri verilmiştir. Kendinden önceki yasal düzenlemelerde olduğu gibi, bu kanunda da çıkmaz sokak istenmeyen bir durumdur. O günün kentlerinin mevcut durumunda var olan çıkmaz sokaklar için minimum ve maksimum genişlikler belirtilmiştir. 1891 yılında kısmi olarak değiştirilip yürürlüğe giren Ebniye Kanunu'nda da yol kademesine ilişkin hükümler aynı tutulmuştur.

2.1. Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Kadar Geçen Dönemde Planlama Mevzuatında Yol Kademelenmesi

1923 yılında Cumhuriyetin ilanının ardından, imara ilişkin yapılacak işlemler için kullanılan 1891 tarihli Ebniye Kanunu'nun yerine yeni yasal düzenlemelerin gerektiği anlaşılmıştır. Ülkenin içinde bulunduğu durum ve süreç içinde yaşanan gelişmeler, kentlerin yeniden planlanması gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. O dönemde batı ülkelerini örnek alarak çağdaş ve ülkenin tüm kentleri için geçerli olacak kapsamlı bir imar yasası hazırlanması istenmiştir (Ersoy, 2017). Bu kapsamda çeşitli kurum ve komisyonlarca değerlendirmelerin yapılmasının ardından 1933 yılında Cumhuriyet döneminin imar mevzuatına ilişkin ilk yasası olan 2290 sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

Çalışma kapsamında Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar geçen dönemde planlama mevzuatında yol kademelenmesine ilişkin kararların incelenmesi 4 kanun ve 1 tüzük çerçevesinde gerçekleştirilmiştir. Kanunlar; yazılı, genel, sürekli ve soyut hukuk kuralları olması nedeniyle teknik ölçütleri barındırmaz. Ancak, teknik ölçüt gibi bilgilerin yer alabileceği yönetmeliklerin çıkarılmasına dair kararları içerebilirler. Bu nedenle teknik ölçütlerin yer aldığı, yürürlüğe girmiş ve belli bir süre kullanıldıktan sonra yürürlükten kaldırılmış olan mülga yönetmeliklerle halen yürürlükte olan 10 adet yönetmelikte yol kademelenmesine ilişkin bilgiler de sorgulanmıştır. Kanun ve yönetmeliklerde yol genişlikleri, yol kademelenmesi, yol tasarım ilkeleri gibi durumlar taranmış ve ilgili hukuk metinleri değişiklik yapılan maddelerin tarihleri de dahil olmak üzere kronolojik sırasına göre Tablo 3'te özet olarak sunulmuştur.

1933 yılında yürürlüğe giren "Belediye Yapı ve Yollar Kanunu"nda, Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde olduğu gibi çıkmaz sokak istenmeyen bir durumdur. Kanunun ilgili maddesinde minimum yol genişliği tanımlanmış ve ihtiyaç durumunda bu genişliğin artırılacağı ifade edilerek, yol genişliği fazla olan yollarda kentsel yol peyzajı amacıyla ağaç dikilmesi kuralı getirilmiştir. Yol kesitinde yaya kaldırımlarına da yer verilmiştir ki günümüzdeki mevzuatta kaldırım genişliklerine ilişkin kanun veya yönetmelik düzeyinde hüküm bulunmamaktadır. Yolların kuzey-güney ve doğu-batı istikametinde yapılması, ızgara düzene sahip yol ağı oluşturulması öngörülmüştür. Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'na ek olarak çıkarılan tüzükteyse, yolların genişlik ve önemlerine göre sınıflara ayrılmasından yol kademelenmesinin varlığı anlaşılmaktadır. Ancak bu yol sınıflarının neler olduğu açıklanmamıştır.

"Belediye Yapı ve Yollar Kanunu" 24 yıl yürürlükte kaldıktan sonra, yerine 1957 yılında yürürlüğe giren 6785 sayılı "İmar Kanunu" ile kentsel planlama sistemine yönelik kapsamlı değişiklikler getirilmiş olmasına karşın ulaşım planlaması esaslarına ilişkin içerik bulunmamaktadır. Çalışma kapsamında 6785 sayılı "İmar Kanunu"nda ve 1605 sayılı "6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun"da yapılan incelemede yol kademesini düzenleyen herhangi bir maddeye rastlanmamıştır. Bu nedenle Tablo 3'te ilgili hücreler boş bırakılarak herhangi bir kanun hükmü yazılmamıştır.

Tablo 3. Cumhuriyet'in ilanından günümüze kadar geçen süre içinde kanun ve yönetmeliklerde yol kademelenme türleri.

Tarih	Sayı	Yasal Düzenlemenin Adı	Yol Genişliği ve Yol Kademelenmesine İlişkin Hükümler
			Çıkılmaz sokak ihdas olunmayacağı gibi dörtten fazla yol bir mevkide birleştirilmeyecektir. Yollar imkan derecesinde şimali şarki (kuzey güney) ile cenubi garbi (doğu batı) istikametinde olacak ve genişliklerinin 30 mislinden fazla imtidat (uzatılmak) ettirilmeyecektir. (Madde 4/D)
1933	2290	Belediye Yapı ve Yollar Kanunu	Yolların genişliği (yaya kaldırımları dahil) en az 9,5 metre olmak üzere ihtiyaca göre tespit olunacaktır. Bu takdirde yolun her iki tarafından 2,25 metre genişliğinde yaya kaldırımları için yer ayrılacaktır. Şehir ve kasabalar kenarlarındaki bir taraflı yollarda bu miktar fenni ve mahalli sebeplere dayanarak belediye encümenlerince yol genişliği 4,5 metre olmak üzere 6 metreye kadar indirilebilir. (Madde 4/H)
			Yollar genişlikleri 9,5 adedine 2,5 metre eklenerek kesin ihtiyaca göre 12, 14, 15 ve 17 metre gibi yollar yapılır. 9,5 metre ve bundan geniş olan yollara ağaç dikilir. (Madde 4/I)
1933	-	Belediye Yapı ve Yollar Tüzüğü	Beldenin müstakbel planındaki yol ve meydanları, genişliklerine ve yerlerinin önem ve özelliklerine göre sınıflara ayrılarak yeni yapılacak yapıların kat adedi ve yükseklikleri, üzerinde buldukları yol sınıfına bağlı olarak belirtilir. (Madde 14/A/1)
1956	6785	İmar Kanunu	
1972	1605	6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun	
1983	-	Belediyeler İmar Uygulamaları Yardım Yönetmeliği (Y)	
1983	2918	Karayolları Trafik Kanunu	Erişme kontrollü karayolu (otoyol - ekspresyol) : Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur. Geçiş yolu : Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayolu üzerinde bulunan kısmıdır. Bağlantı yolu : Bir kavşak yakınında karayolu taşıt yollarının birbirine bağlanmasını sağlayan, kavşak alanı dışında kalan ve bir yönlü trafiğe ayrılmış olan karayolu kısmıdır. Anayol : Ana trafiğe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin, bu yolu geçerken veya bu yola girerken, ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoludur. Tali yol : Genel olarak üzerindeki trafik yoğunluğu bakımından, bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur. (Tanımlar, Madde 3)
1985	-	Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanması Yönünden, Yolun Yapısında Yapılacak Her Türlü Çalışmalarda Alınacak Tedbirler İle Karayolu Dışında, Kenarında veya Üzerindeki Diğer Levhalar, Işıklar ve İşaretlemeler Hakkında Yönetmelik (Y)	
1985	3194	İmar Kanunu	İmar planlarında bulunup da müracaat gününde beş yıllık imar programına dahil olmayan yerlerde; plana göre kapanması gereken yol ve çıkılmaz sokak üzerinde bulunan ... (Madde 33)
1985	-	Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik (M)	İmar planlarındaki gelişme alanlarında (7.00) m.den dar yaya, (10.00) m.den dar trafik yolu açılmaz, meskun alanlarda mülkiyet ve yapılaşma durumlarının elverdiği ölçüde yukarıdaki standartlara uyulur. (Madde 29/3)
1985	-	Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği (Y)	
1985	-	Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği (M)	

* Tabloda birinci sınıf, ikinci sınıf vb. şekilde yazılmış olan yol kademelerinin isimleri, Ersoy'un (2017) çalışmasından doğrudan alınmıştır.

** Yönetmelik isimlerinin yanında parantez içinde belirtilen "Y" harfi yönetmeliğin yürürlükte olduğunu, "M" harfiyse yürürlükten kaldırılan mülga yönetmelik olduğunu ifade etmektedir.

Tablo 3'ün devamı

Tarih	Sayı	Yasal Düzenlemenin Adı	Yol Genişliği ve Yol Kademelenmesine İlişkin Hükümler
1997	-	Karayolu Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik (Y)	Devlet yolu, İlyolu : Karayolları Genel Müdürlüğü Kuruluş Kanunu'ndaki tanımları ile esas alınır. (Madde 3/34) Toplayıcı Yol (Yan Yol) : Karayolunda, daha düzenli ve güvenli bir trafik akışının sağlanması amacıyla, yol kenarındaki mülklerden karayoluna her noktada yapılabilecek geçişleri önleyerek, belirli uzunluklarda ve topluca katılma veya ayrılma imkanı tanımak üzere, karayolunun bir veya her iki yönünde, tek veya iki yönlü olarak ve genellikle karayoluna paralel olacak şekilde geliştirilen tali yollardır. (Madde 3/36) Geçiş Yolu : Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayoluna bağlanan ve karayolu sınır çizgisi içinde kalan kısmıdır. (Madde 3/37) Erişme Kontrollü Karayolları için ilgili Mevzuat hükümleri uygulanır. (Madde 5)
1997	-	Karayolları Trafik Yönetmeliği (Y)	Erişme kontrollü karayolu (otoyol - ekspresyol) : Özellikle transit trafiğe tahsis edilen, belirli yerler ve şartlar dışında giriş ve çıkışın yasaklandığı, yaya, hayvan ve motorsuz araçların giremediği, ancak, izin verilen motorlu araçların yararlandığı ve trafiğin özel kontrole tabi tutulduğu karayoludur. Geçiş yolu : Araçların bir mülke girip çıkması için yapılmış olan yolun, karayolu üzerinde bulunan kısmıdır. Bağlantı yolu : Bir kavşak yakınında karayolu taşıt yollarının birbirine bağlanmasını sağlayan, kavşak alanı dışında kalan ve bir yönlü trafiğe ayrılmış olan karayolu kısmıdır. Anayol : Ana trafiğe açık olan ve bunu kesen karayolundaki trafiğin, bu yolu geçerken veya bu yola girerken, ilk geçiş hakkını vermesi gerektiği işaretlerle belirlenmiş karayoludur. Tali yol : Genel olarak üzerindeki trafik yoğunluğu bakımından, bağlandığı yoldan daha az önemde olan yoldur. (Tanımlar, Madde 3/b)
1999	-	İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik (M)	
1985 (Değişiklik 2003)	3194	İmar Kanunu	... Milli Eğitim Bakanlığına bağlı ilk ve ortaöğretim kurumları, yol, otoyol hariç erişme kontrolünün uygulandığı yol , su yolu, meydan,... (Madde 18/Değişik üçüncü fıkra: 3/12/2003-5006/1 md.)
1985 (Değişiklik 2013)	3194	İmar Kanunu	... jeolojik açıdan üzerinde yapı yapılmasında mahzur bulunan alanlar ile köyün ana yolları ve genişlikleri, hâlihazır harita veya kadastro paftaları üzerinde ... (Madde 27 /Değişik: 12/7/2013-6495/73 md.)
2014	-	Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği (Y)	... Ulaşım sistemi ve kademelenmesi , durak-istasyon noktaları...(Madde 24/10/1) Devamlılığı olan bir yolun belli bir kesimde şerit sayısı azaltılamaz ve daraltılamaz. (Madde 26/6/a) İmar planlarındaki gelişme alanlarında geçiş amaçlı 3,00 metreden dar yaya yolu, 10,00 metreden dar trafik yolu açılmaz ; yerleşik alanlarda mülkiyet ve yapılaşma durumlarının elverdiği ölçüde yukarıdaki standartlara uyulur. (Madde 26/6/c) Plan alanındaki trafik hacimleri ile yeni getirilen kullanımların trafik üretme ve trafik çekme hacimleri dikkate alınarak yol ve kaldırım genişlikleri belirlenir. (Madde 26/6/e)
2017	-	Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği (Y)	

*** Gri ile renklendirilmiş satırlarda yer alan ilgili kanun ve yönetmeliklerde, çalışma kapsamında herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

6785 sayılı “İmar Kanunu” 28 yıl yürürlükte kaldıktan sonra, 1985 tarihinde yürürlüğe girerek günümüzde de kullanılmakta olan “3194 sayılı İmar Kanunu” yayınlanmıştır. Kanunun 33. maddesinde yer alan “çıkılmaz sokak

üzerinde bulunan” ifadesinden, Tanzimat fermanından sonra oluşturulmuş yasal düzenlemelerde istenmeyen yol türü olan çıkmaz sokakların 20. yy.da hala varlıklarını sürdürdüğü anlaşılmaktadır. Tablo 3’te de belirtildiği üzere 6785 sayılı “İmar Kanununun” ilgili maddelerinde yer alan “*otoyol hariç erişme kontrolünün uygulandığı yol*” ve “*köyün ana yolları*” ifadeleri yol kademelenmesinin olduğuna işaret etmektedir. Ancak kanunda yol kademesine ilişkin doğrudan ifade edilen herhangi bir madde bulunmamaktadır.






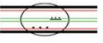



Farklı yol sınıflarının genel olarak tanımlandığı düzenleme 1983 yılında yürürlüğe giren “Karayolları Trafik Kanunu’dur. Kanunun tanımlar kısmında yer alan yol sınıfları; (1) erişme kontrollü karayolu (otoyol - ekspresyol), (2) geçiş yolu, (3) anayol ve (4) tali yoldur.

Yönetmelikler kapsamında inceleme yapıldığında “Belediye İmar Uygulamaları Yardım Yönetmeliği”, “Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanması Yönünden, Yolun Yapısında Yapılacak Her Türü Çalışmalarda Alınacak Tedbirler ile Karayolu Dışında, Kenarında veya Üzerindeki Diğer Levhalar, Işıklar ve İşaretlemeler Hakkında Yönetmelik” ve “İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik”te yol kademelenmesine ilişkin herhangi bir karar ya da açıklamaya rastlanmamıştır (Tablo 3).

1985 yılında yürürlüğe giren “Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik” (mülga), “Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği” ve “Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği”yle (mülga) 2017 yılında yürürlüğe giren “Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği”nde, yollara ilişkin hükümler incelendiğinde çoğunlukla yol-yapı ilişkisi üzerine kararların yer aldığı maddeler bulunmakta, yol kademelenmesine ilişkin bilgi yer almamaktadır.

1997 yılında yürürlüğe giren Karayolu Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelikte Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından tanımlanmış olan yol türlerinden söz edilerek, bu yolların tanımları yapılmıştır. İlgili maddelerde yer alan yol türlerinden olan devlet yolu (il yolu) ve toplayıcı yol (yan yol) özellikle şehirlerarası erişimde kullanılan yol türleridir ve kent içi yol kademelerini yansıtmamaktadır. Bu durum Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kendi işleyişi içinde kurgulanan ve doğrudan bu kurumun tek yetkili olduğu yol türlerine yönelik bir düzenleme olmasından kaynaklanmaktadır.

1997 yılında Karayolları Trafik Kanunu’na dayanarak yürürlüğe giren Karayolları Trafik Yönetmeliği’nde de, Kanun’da sözü edilen yol türleri, tanımları yapılarak yönetmeliğe aktarılmıştır. Her iki yönetmelikte de Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yapılmış tanımlar kullanılmıştır.

Çevre Düzeni Planı Karayolları Gösterimi	Nazım İmar Planı Karayolları Gösterimi	Uygulama İmar Planı Karayolları Gösterimi
Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) 	Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) 	Erişme Kontrollü Karayolu (Otoyol) 
Birinci Derece Yol 	Birinci Derece Yol 	Birinci Derece Yol 
İkinci Derece Yol 	İkinci Derece Yol 	İkinci Derece Yol 

Şekil 1. Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nde farklı ölçekteki mekansal planların lejantlarında yer alan yol kademeleri (**Kaynak:** Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği Ek 1-c, Ek 1-ç, Ek 1-d).

1985 yılında yürürlüğe giren, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte, yol kademelenmesine ilişkin herhangi bir hüküm yer almamış, sadece gelişme alanlarında planlanacak olan taşıt ve yaya yolları için minimum yol genişlikleri belirtilmiştir. 2014 yılında yürürlüğe giren Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nde (MPYY), ilk kez yol kademelerine ilişkin net bir sınıflandırmayla karşılaşmıştır. Yönetmelik metninde “ulaşım sistemi ve kademelenmesi” olarak tarif edilen durum, yönetmeliğin imar planı gösterimleri için hazırlanmış eklerinde (Ek- 1c, 1ç, 1d) yer almaktadır (Şekil 1).

3. Değerlendirme

3.1. Tanzimat'tan Cumhuriyet'in İlanına Kadar Geçen Dönemin Değerlendirmesi

Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde, yol kademelenmesine ilişkin yasal düzenlemelerde yer alan hüküm ve tanımlar; 1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'ne kadar bazen İstanbul kentinin belli bir güzergahını bazen de kentin genelini kapsamıştır. Turuk ve Ebniye Nizamnamesi'yle birlikte devlet sınırına yönelik kararların yer aldığı yasal düzenlemeler oluşturulmuştur.

Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde başlangıçta, yol sınıfı tanımlaması yer almasa da farklı nitelikteki yolların varlığı kabul edilmiş ve bu yolların özellikle gelişme alanlarında ya da meskun alan içinde yeniden yapılaşma sürecinde minimum kaç metre olması gerektiği bilgisine yer verilmiştir. İlk kez 1848 tarihli *Ebniye Nizamnamesi*'nde, yol sınıfı olarak tanımlanmaksızın yollar 3 farklı kategoride ele alınmıştır. Aynı dönemde; yol sınıfı tabirinin ilk kez kullanıldığı yasal düzenleme *1863 tarihli Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*'dir. 3 sınıf altında kategorize edilmiş olan yollar, ilerleyen yıllarda yayınlanmış olan kanunlarda sırasıyla 4 ve 5 sınıfta kategorize edilmiştir. Yol sınıfının artmasıyla yol genişlikleri de artmıştır (Şekil 2).

İmuhaber	Yol Kademesi	3 m	3 m	3 m
	Tanımlanmamıştır	Yaya Kaldırımı	At Arabası ve Motorlu Taşıt İzi	Yaya Kaldırımı
Ebniye Nizamnamesi	Büyük Cadde	7,5 m		
Normal Cadde	6 m			
Diğer Sokaklar	min. 4,5 m			
Turuk ve Ebniye Nizamnamesi	1. Sınıf Yol	10 m		
2. Sınıf Yol	8 m			
3. Sınıf Yol	7 m			
4. Sınıf Yol	5,5 m			
5. Sınıf Yol	4 m			
Ebniye Kanunu	1. Sınıf Yol	14 m		
2. Sınıf Yol	10 m			
3. Sınıf Yol	8 m			
4. Sınıf Yol	7 m			
5. Sınıf Yol	5,5 m			
Çıkmaz Sokak	min. 4 m max. 5,5 m			

Şekil 2. Tanzimat fermanından Cumhuriyet'in ilanına kadar geçen dönemde yol genişlikleri ve kademelenmelerine ilişkin değişikliğin şematik gösterimi.

Yol genişliklerinin ölçülendirmesine ilişkin sistematik bir düzenleme 1882 tarihli *Ebniye Kanunu*'nda yer almaktadır. Kanunun ilgili maddesinde, yol genişliği belirlenirken sokağın her iki yanında yer alan binaların zemin üstü katlarının dış cephelelerinden ölçü alınması gerektiği biçiminde bir formül önerilmiştir (Tablo 2).

3.2. Cumhuriyet'in İlanından Günümüze Kadar Geçen Dönemin Değerlendirmesi

Bu döneme ilişkin mevzuat arşivi taraması sonucunda, yol kademelenmesinin net tariflenmediği saptanmıştır. 1933 tarihli *Belediye Yapı ve Yollar Kanunu*'nda minimum yol genişlikleri tanımlanmış, bu tarihten sonraki yasal düzenlemelerdeyse çoğunlukla Karayollarının yol sınıflarına ilişkin geliştirdiği tanımlar esas alınmıştır. Karayollarının yetkisi altındaki yollar çoğunlukla şehirlerarası yollar olması sebebiyle özellikle kent içi yol kademelenmesi için yeterli tanım ve sınıflandırma bulunmamaktadır. Farklı kentsel aktivitelere ve farklı yoğunluk bölgelerine hizmet eden yollar, farklı kategorilerde net bir şekilde tanımlanmalıdır. Ancak günümüzde yürürlükte olan imar planlarının hazırlanmasına esas olan 2014 tarihli MPYY'de de bu duruma netlik getirilmemiştir. Konuya ilişkin kapsamlı açıklamaya, iki farklı döneme ilişkin karşılaştırmanın yapıldığı alt başlıkta yer verilmiştir.

MPYY ile getirilen düzenleme, esasında planlama sisteminin geneline ilişkin öncekinden farklı bir döneme girildiğini göstermektedir. Önceden yol kademesi ve tanımları kanun veya yönetmelik düzeyinde net olarak belirlenmemiş olsa da imar planlarında plancılar tarafından belirlenebilmekteydi. Bu esneklik imar planlarının yönetmelikten büyük oranda üstün olduğu bir dönemi işaret etmektedir. Ancak 2014 yılında yürürlüğe giren MPYY, imar planlarına tanıdığı esneklik düzeyini azaltmış, imar planlarında yönetmeliğe uyulması zorunlu olan hükümlerin alanını genişletmiştir. Örneğin, önceden imar planları ile getirilen gösterim listesi yönetmelikteki listeden farklı olabilmekteydi MPYY her tür ve ölçekteki mekansal planda yönetmelik eki gösterim listesinin dışına çıkılmamasını zorunlu tutmuştur. Dolayısıyla her ne kadar önceki kanun ve yönetmeliklerde yol kademesine ilişkin tanım olmasa da bu kademelenme imar planlarında getirilebilmekteydi. MPYY'nin gösterim listesindeki yol kademesinin mekansal planlarda kullanılması zorunlu olmuştur.

3.3. İki Farklı Döneme İlişkin Karşılaştırmalı Genel Değerlendirme

Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde yayınlanmış olan hukuki metinlerde, yol kademelerinin olmasa da yol genişliklerinin daha tanımlı olduğu saptanmıştır (Tablo 4). Şu anki planlama sistemindeki yol kademelenmesine göre daha fazla sayıda yol kategorisinin yer almasının yanı sıra farklı sınıftaki yolların genişlikleri de tanımlanmıştır. Günümüzdeyse, farklı ölçekteki mekansal planlar olan Çevre Düzeni Planı (ÇDP), Nazım İmar Planı (NİP) ve Uygulama İmar Planının (UİP) her biri için 3 farklı yol sınıfı bulunmaktadır³. Plan türlerinin içerik ve kapsamlarından yola çıkarak, planda gösterilmesi gereken yol kademelerinin de birbirinden oldukça farklı olması gerektiği düşünülmektedir. Ancak, MPYY'nin gösterimlerinde çok da farklılaşmayan yol kademeleri bulunmaktadır. ÇDP ile NİP gösterimlerindeki yol kademelenmesi aynı sayıda ve aynı isimde yol sınıfına sahiptir: “Erişme kontrollü karayolu, birinci derece yol ve ikinci derece yol”. UİP gösterimindeyse yine 3 sınıfta ifade edilen yol kategorileri; “erişme kontrollü karayolu, bölünmüş taşıt yolu ve taşıt yolu” şeklinde düzenlenmiştir. Sözü edilen bu kademelerin isimleri; yolların niteliğine, genişliğine ve hizmet verdiği alana dair herhangi bir bilgi barındırmamakta ve ilgili yönetmelikte de konuya ilişkin herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Mevcut duruma ilişkin saptanan bu durum, ilgili meslek gruplarının yol kademelenmesine ilişkin karmaşa yaşamasına sebep olabilmektedir. Yol kademelenmesine ilişkin kararsızlık yaşanması durumunda, problemi ortadan kaldırmak adına yönlendirici niteliğe sahip yürürlükte herhangi bir yasal düzenleme de bulunmamaktadır. Oysa Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde, motorlu taşıt sayısının ve nüfusun şimdiki kadar fazla olmadığı bir dönemde yayınlanan *Turuk ve Ebniye Nizamnamesi*'nde (1863) sokakların hangi yol sınıfına dahil edileceği konusunda sorun çıkabileceği düşünülerek, sorun çıkması durumunda sorunun hangi kurum ve kişiler tarafından çözümleneceği kanun maddesiyle tanımlanmıştır.

Tablo 4. Hukuki metinlerde incelenen durumların iki farklı döneme göre karşılaştırması

Hukuki Metinlerde İncelenen Durum	I. Dönem	II. Dönem
Yol Kademelenmesinin Varlığı	***	**
Yol Kademelerinin Tanımlanması	**	*
Yol Kademesinin Tespit Edilememesi Durumunda Sorunun Çözümü İçin Yönlendirme	**	-
Yol Genişliklerinin Tanımlanması	***	*
Çıkma Sokak Planlanmasına İlişkin Kararların Önüne Geçilmesi	***	*
Yaya Yolları-Yaya Kaldırımları	***	**
Yol Peyzajı	**	*

İncelenen durumun hukuki metinlerde varlığı: - “yok” / * “düşük düzeyde” / ** “orta düzeyde” / *** “iyi düzeyde”

İncelenen her iki dönemde de, çıkma sokaklar yasal düzenlemelerde hukuki olarak tanımlı olmakla birlikte, yeni çıkma sokağın planlanması öngörülmektedir. Gerek Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde gerekse sonrasında yayınlanmış ilgili yasal düzenlemelerde çıkma sokak ihdas edilemeyeceği belirtilmiş, mevcut çıkma sokaklar için hükümler geliştirilmiştir. Ancak, MPYY'de (Madde 26/6/ç) imar planı değişikliğiyle taşıt geri dönüş kurbu yapılması durumunda çıkma yol ihdas edilebileceği ifade edilmiştir.

³ ÇDP; bölge, havza veya il düzeyinde hazırlanan, kentsel, kırsal, gelişme alanları ve farklı sektörlerle ilişkin genel arazi kullanım kararlarının yer aldığı, sözü edilen 3 mekansal plan içinde en üst ölçekteki plan türüdür. NİP; ÇDP kararları doğrultusunda hazırlanan, UİP'nin de hazırlanmasına esas olan, arazi parçalarının genel kullanım biçimlerini, yoğunluklarını, sosyal, kentsel, teknik altyapı ve ulaşım sistemlerine ilişkin kararların yer aldığı plan türüdür. UİP ise; sözü edilen mekansal planlar arasında en alt ölçekte, yapı adası, parsel, bina özelinde yapılaşmaya esas kararları içeren plan türüdür.

Yol kademelenmesinden söz edildiğinde akla motorlu taşıt yolları için sınıflandırma gelmektedir. Ancak farklı kademelere ait yol kesitlerinde yaya kaldırımlarına yer verildiği gibi, sadece yayaların kullandığı, motorlu taşıtların giriş yapmadığı ve/veya belli saat aralıklarında giriş yapabildiği yaya yolları da bulunmaktadır. Arşiv taramasında, yaya kaldırımlarına ilişkin hükmün ilk kez 1839 tarihli *İlmuhaber*'de yer aldığı tespit edilmiştir. Yaya kaldırımları için bu raporda belirlenen genişlik 3 metredir. Cumhuriyet'in ilanından sonraki döneme ait incelenen ilk yasal düzenleme olan 1933 tarihli *Belediye Yapı ve Yollar Kanunu*'nda; gelişme alanlarında ya da meskun alan içinde yeniden yapılaşmada yolun her iki tarafında da minimum 2.25 metre genişliğinde yaya kaldırımlarının yer alması gerektiği hükmü yer almaktadır. 1933 tarihinden sonra yayınlanmış, çalışma kapsamında incelenen hukuki metinlerde yaya kaldırımı genişliklerine dair herhangi bir hükümle karşılaşmamıştır. Yaya yollarına ilişkin tanımlama ilk kez 1985 tarihli *Karayolu Trafik Kanunu*'nda yer almıştır. Yaya yolu-yaya kaldırımı olarak; "*karayolumun, taşıt yolu kenarı ile gerçek veya tüzelkişilere ait mülkler arasında kalan ve yalnız yayaların kullanımına ayrılmış olan kısmıdır.*" şeklinde tanımlanmıştır. Tanımda, tamamen yaya kullanımına açık, taşıt trafiğine kapalı yaya yolundan değil, yol kesitinde yer alan yaya kaldırımından söz edilmektedir. Ancak tam anlamıyla bilinen yaya yollarına ilişkin açıklamaya ilk kez Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemde 1985 tarihli *Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte* yer verilmiştir. Yönetmelikte imar planlarındaki "*gelişme alanlarında*" 7 metreden dar yaya yolu açılmayacağı belirtilmiştir. Bu yönetmelik 2014 yılında yürürlükten kaldırılmış ve yerine MPYY yayınlanmıştır. MPYY'de yukarıda sözü edilen madde değiştirilerek, imar planlarındaki "*gelişme alanlarında*" geçiş amaçlı 3 metreden dar yaya yolu açılmayacağı ifadesi getirilmiştir. Yol genişletme, daraltma ve yol güzergahına ait imar planı değişikliklerine ilişkin olarak Madde 26/6'da üretilecek olan trafiğe göre yol ve kaldırım genişliği belirlenir denilmektedir. Ancak bu yönetmelikte de minimum kaldırım genişliğine dair hüküm yer almamaktadır. Yaya kaldırımları ve yaya yolları özelinde değerlendirme yapıldığında; tarihsel süreç içerisinde yaya kaldırımlarının genişliklerinin daraltıldığı, özellikle günümüzde yürürlükte olan yasal düzenlemelerdeyse yaya kaldırımlarına ilişkin herhangi bir ölçü verilmediği, genişlik kararının imar planı ve/veya plan değişikliğini hazırlayan şehir plancısının bilgi ve tercihinin bırakıldığı saptanmıştır. Yaya yolları için 1985 tarihinde belirlenen minimum genişlik, kentsel nüfustaki ciddi artışa karşı 2014 yılında yürürlüğe giren yönetmelikte %57 oranında daraltılmıştır.

Yol tasarımı açısından iki farklı dönem için karşılaştırma yapıldığında; Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde özellikle peyzaj açısından yol tasarımına daha fazla önem verildiği tespit edilmiştir. Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemlerde sadece 1933 tarihli *Belediye Yapı ve Yollar Kanunu*'nda; minimum 9,5 metre olarak belirlenmiş olan yol genişliğinin, 9,5 metreden daha geniş yapılması durumunda yollara ağaç dikilmesi hükmü yer almaktadır. Bu tarihten sonra yayınlanmış hukuki metinlerde yol tasarımı adına yer alan bilgiler yolun fiziki yapısına ilişkin mühendislik bilgileri olmuştur.

SONUÇ:

Mekansal planlar, arazi kullanım türlerine ilişkin kararların ve ulaşım şebekesine ilişkin kararların birbirine entegre edildiği planlardır. Arazi kullanım türlerine, bu türlerin yoğunluklarına göre hizmet veren yolların niteliği ve genişliği de önem kazanmaktadır. Yol kademelenmesi, kentlerde farklı arazi kullanım türlerini birbirine bağlarken ne tür yollar planlanması gerektiğini tarif etmektedir. Özellikle uluslararası ölçekteki çalışmalarda önemine vurgu yapılan yol kademelenmesine dair, alan yazınında farklı sınıflandırmalar mevcuttur. Ancak sözü edilen mekansal planların hukuki boyutunun olması sebebiyle, tarihsel süreç içerisinde yayınlanmış hukuki metinler kapsamında arşiv taraması yöntemiyle durum tespiti gerçekleştirilmiştir.

İnceleme sonucu tespit edilen temel nokta; Cumhuriyet'in ilanından önce yayınlanmış olan hukuki metinlerde yol sınıflarının hem nitel hem de nicel olarak daha kapsamlı olduğudur. Özellikle son yıllarda, uygulamaya esas yayınlanmış ve teknik ölçütlerin yer aldığı yönetmelikler incelendiğinde; çalışma konusu özelinde yıllar geçtikçe daha sığ açıklamaların ve içeriği zayıf bilgilerin yer aldığı görülmüştür. Oysa taşıt yolları, ulusal hatta uluslararası otoyol sistemlerinden, kent içindeki en düşük dereceli bağlantılara kadar bir kademelenme içinde ele alınmaktadır. Farklı ölçekteki mekansal planların, farklı ölçekte kararlar içermesi, kapsadığı alanların ve bu alanlara ilişkin detayların farklılaşması yol kademelenmesinde de farklılığın olmasını gerektirmektedir.

Türkiye'de imar planı hazırlanmasına esas Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin eklerinde yer alan farklı ölçekteki planların gösterimlerindeki karayolları kademelerinin, özellikle Çevre Düzeni Planı ve Nazım İmar Planı için birebir aynı olması olumsuz bir durumdur. Uygulama İmar Planı için geliştirilmiş yol kademelenmesindeyse, farklı nitelikteki alanlara hizmet eden farklı yollara dair hassasiyet geliştirilmemiştir. Kademelenmede sadece, taşıt izindeki farklı yönde akan trafiğin net ayrımının sağlanması adına "bölünmüş taşıt yolu" adı altında yol sınıfı oluşturulmuştur.

Mekansal planları hazırlayan ve karar vericileri yönlendirici pozisyona sahip şehir plancıları için, incelenen hukuki metinlerde yaya kaldırım genişliği, yol peyzajı, şerit genişliği gibi konularda dikkat edilmesi gereken noktalar açısından da eksiklikler bulunmaktadır. Cumhuriyet'in ilanından önceki dönemde, günümüz mevzuatında eksiklik olarak sözü edilen hususlara ilişkin daha fazla sayıda karar yer almıştır.

Çalışmada, incelenen ilk dönemde motorlu taşıt sayısının, motorlu taşıt kullanım oranının ve kentsel nüfusun daha az olduğu gerçeği göz ardı edilmeksizin iki dönem arasında karşılaştırma da yapılmıştır. Cumhuriyet'in ilanından sonraki dönemde özellikle son yıllarda yürürlüğe girmiş olan yönetmeliklerde daha açıklayıcı bilgilerin, yol kademelenmesine ilişkin belirsizlik yaşanmasını engelleyici kararların yer alması beklenmektedir. Ancak artan motorlu taşıt sayısına, kentsel nüfusa ve de ulaşım planlama konusundaki ihtisaslaşmaya karşın; mevzuatta net tariflenmiş kararlar üretilmemiştir. Bu durumun aksine ilgili hükümler; plan hazırlama, uygulama hatta sonraki aşamalarda yol kademelenmesine dair kararsızlıkların oluşmasına sebebiyet vermektedir.

Mevcut durumdaki eksikliklerden yola çıkarak, yol kademelenmesine dair güncel koşullara uygun ve kentlerin gelecekte öngörülen ulaşım sistemine altyapı sağlayabilecek düzeyde kriter oluşturulması gerekmektedir. Farklı ölçeklerdeki mekansal planlar için yol kademelerinin yeniden düzenlenmesine ihtiyaç vardır. Yol kademelenmesi konusu özelinde, teknik ve akademik çalışmalardan faydalanılarak oluşturulmuş yasal düzenlemeler gerçekleştirildiğinde daha başarılı sonuçlar elde edileceğini düşünmek yerinde olacaktır. Düzenleme yapılırken; mekansal planın ölçeğinin gerektirdiği gösterim, yolların hizmet verdiği kentsel ve/veya kırsal alanlar, kullanıcı yoğunluğu, yol tasarım ilkeleri gibi ölçütler de dikkate alınmalıdır.

Etik Standart ile Uyumluluk

Çıkar Çatışması: Yazarlar herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul iznine gerek yoktur.

Teşekkür: Yoktur.

KAYNAKÇA:

Belediye İmar Uygulamaları Yardım Yönetmeliği (1983, 17 Ağustos). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 18138). Erişim adresi: <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4896&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Belediye Yapı ve Yollar Kanunu (1933, 21 Haziran). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 2433). Erişim adresi: <https://gayrimenkulmevzuati.com/belediye-yapi-ve-yollar-kanunu/>.

Brockhaus, M., Lohmann, M. & Merkel, P. (2015). Neufert Yapı Tasarımı. (39. Baskıdan Çeviri 3. Türkçe Baskı). İstanbul: Beta Basım A.Ş.

Eppel, V.A.T., Bunker, J.M. & McClurg, B.A. (2001). A Four Level Road Hierarchy For Network Planning And Management, 20th ARRB Conference, Melbourne.

Ersoy, M. (2015). Kentsel Planlamada Standartlar. (1. Baskı). İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Ersoy, M. (2017). Osmanlıdan Günümüze İmar ve Yasalar. (1. Baskı). İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Fransız Lisesi Sergi Kataloğu (Lycee Notre Dame de Sion). (2013). İstanbul ve Çevresi Üzerine İki Yüzyıl Boyunca Haritacılık (Deux Siecles de Cartographie d'Istanbul et de Son Environnement), 07.03.2013-08.04.2013. İstanbul: Pera Matbaa.

Goto, A. & Nakamura, H. (2016). Functionally Hierarchical Road Classification Considering the Area Characteristics for the Performance-Oriented Road Planning, Transportation Research Procedia, 15, 732-748.

Günay, B. (2014). Yol Nedir?, Şehircilik ve Ulaşım Planlaması Sempozyumu. 26 Eylül, Trabzon.

İmar Planı Yapılması ve Değişikliklerine Ait Esaslara Dair Yönetmelik (1999, 02 Eylül). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 23804). Erişim adresi: <https://v3.arkitera.com/v1/mevzuat/yonetmelik/imarplaniyapilmasidegisiklikleri.pdf>.

Karayolu Kenarında Yapılacak ve Açılacak Tesisler Hakkında Yönetmelik (1997, 15 Mayıs). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 22990). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4702&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Karayolu Trafik Güvenliğinin Sağlanması Yönünden, Yolun Yapısında Yapılacak Her Türlü Çalışmalarda Alınacak Tedbirler İle Karayolu Dışında, Kenarında veya Üzerindeki Diğer Levhalar, Işıklar ve İşaretlemeler Hakkında Yönetmelik (1985, 19 Haziran). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 18789). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4701&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Karayolları Trafik Kanunu (1983, 18 Ekim). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 18195). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=2918&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>.

Karayolları Trafik Yönetmeliği (1997, 18 Temmuz). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 23053-mükerrer). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=8182&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Kılınçaslan, T. (2012). Kentsel Ulaşım. (1. Baskı). Tülay Kılınçaslan (Ed.). Ulaşım Sistemi ve Yol Ağları içinde (s. 49-125). İstanbul: Ninova Yayıncılık.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği (2014, 14 Haziran). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 29030). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=19788&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik (1985, 02 Kasım). T.C. Resmi Gazete (Sayı:18916-mükerrer).

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği (2017, 03 Temmuz). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 30113). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=23722&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği (1985, 02 Kasım). T.C. Resmi Gazete (Sayı:18916-mükerrer). Erişim adresi:
http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/67a224192d32de1_ek.pdf.

Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği (1985, 02 Kasım). T.C. Resmi Gazete (Sayı:18916-mükerrer). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=4882&MevzuatTur=7&MevzuatTertip=5>.

URL-1: European Commission, Mobility and Transport,
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/road/designing_for_road_function/road_classification_en, Erişim tarihi: 29.07.2020.

Ünal, E., Duyguluer, F. & Bolat, Z. E. (1998). İmar Terimleri. (1. Baskı). Ankara: Yorum Matbaası.

1605 sayılı “6785 sayılı İmar Kanununda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkında Kanun” (1972, 08 Mart). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 18335).

3194 sayılı İmar Kanunu (1985, 09 Mayıs). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 18749). Erişim adresi:
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=3194&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5>.

6785 sayılı İmar Kanunu (1956, 16 Temmuz). T.C. Resmi Gazete (Sayı: 9359). Erişim adresi:
<https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/9359.pdf>.