

## 8. HAFTA

# KENTLERİN FİZİKİ YAPISI-ULAŞIM SİSTEMİ



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



# Ulaşım

Erişilebilirlik: Belli bir yere/varış noktasına ulaşabilme/erişebilme kolaylığı ve rahatlığıdır. Erişilebilirlikte uzaklık bir etkindir ve 4 kıstasa göre ölçülür. Bunlar;

- Fiziksel ölçüm (gerçek uzaklık)
  - Süre ölçümü – zaman (yolculuk türünün bir fonksiyonu)
  - Ekonomik ölçüm (başlangıç, varış arasındaki maliyet)
  - Algısal ölçüm (yolculuğun psikolojik boyutu)
- (Kaplan, 1989).



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



# Ulaşım Türleri

Ulaşımı; kara, hava ve su ulaşımı olarak üç kısımda inceleyebiliriz. Ulaşım türlerinin kendilerine has özel araçları ve kullanım ortamları (yolları) vardır. Bunlardan yalnızca kara ulaşımı kısa mesafede araçsız (yaya) olarak yapılabilir.

- Bugün artık etkin bir ulaşım planlaması için olabildiğince bütün ulaşım türlerini bir arada, entegre bir şekilde kullanmak gerekmektedir. Mesela bir hava terminali birçok nedenden yerleşmelerden oldukça uzak yapılmak zorundadır. Eğer etkin bir kara ulaşımı ile yerleşmeye bağlanmazsa bu hava terminali çok rahat bir şekilde kullanılamayacaktır. Bu yüzden trafiğin çok yoğun olduğu büyük kentlerde zaman kaybını önlemek açısından hava terminali ile kent merkezi arasında özel raylı ulaşım sistemi kurulmuştur.
- Su taşımacılığının rahat ve etkin bir şekilde yapılabilmesi için de limanların kara ve demiryolları ile iç kısımlara bağlanması gerekmektedir.
- 20.yüzyılda taşıt ulaşımının geniş ölçüde kullanılmaya başlaması, yaya ulaşımına göre düzenlenen kent formunu değiştirmiştir. Ulaşım, bir arazinin kullanımını şekillendirir. Her ulaşım biçimi kendi servis karakterine göre bir etki yapar.



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



Karayolları başlıca iki gruba ayrılır. Bunlar kent dışı yollar ve kent içi yollardır. Kent içi yolların kent dışı yollardan en önemli farkı bunların her türlü teknik altyapıyı (su, elektrik, kanalizasyon, havagazı, telefon vb.) da barındırmalarıdır.

Yollar, kent içinde yayaların ve taşıtların hareket ettiği her türlü teknik altyapıyı barındıran arazi şeritleridir. Kent içinde buldukları yerlere göre;

- yalnız yayalara açık
- gerektiğinde taşıt girebilen yaya yolları olmak
- bisiklet yolları bulundurmak
- sürekli park yapmaya elverişli olmak
- toplu taşıma araçlarının hareketlerine olanak verecek şekilde şeritler bulundurmak
- diğer teknik altyapı tesisleri bulundurmak gibi özellikler gösterirler.

Daha genel bir sınıflama ise şöyledir:

- A. Transit yollar
- B.Çevre yollar
- C.Bölge bağlantı yollar
- D. Bölge içi toplayıcı yollar
- E. Bölge içi yollar
- F.Yaya yollar sayılabilir.



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



# Yol Kademelenmesi ve Kent İçi Yolların Sınıflandırılması



**Erişim Yolları:** Bir ya da iki şeritten oluşan, genişliğine ve durumuna göre yol kenarı parkın mümkün olduğu, yapılara yaya olarak erişimin sağlandığı yollardır. Kimi zamanlarda yapılar içindeki ya da yapı grupları arasındaki otoparklara erişimin sağlandığı yollardır. Hızı yavaş, diğer ulaşım türleri ile en fazla karşımın olduğu bu yollarda yayalar ve çocuklarla sıkça karşılaşmak mümkündür. Mahalle içinde yer alan yollar ya da ada içi yollar bu nitelikte yollardır.

**Toplayıcı/Dağıtıcı Yollar.** Bir iki şeritten daha fazla ya da değişik yönleri bölünmüş, her bir yönü iki şeritli yollardan mürekkep, hızı ve barındığı trafik alt derece erişim yollarından daha fazla olan yollardır. Bu yollar mahalleleri birbirine bağlarken, kentin bir bölgesinden diğer bir bölgesine gidecek olanların ana yollara varması için ara yüz olarak işlev görürler.

**Ana yollar.** Ana yollar her yöne en az üç şeridin ayrıldığı, yola katılımların zemin ayrımlı kavşaklarla sağlandığı, hızlı bir şekilde kentin bir bölgesinden diğer bölgesine erişimi sağlayan yollardır.



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



Özel araç



40 araç-500 m. uzunluk

Dolmuş



10 dolmuş – 150 m. uzunluk

Minibüs



6 minibüs – 90 m. uzunluk

Otobüs



1 otobüs- 35 m. uzunluk

Şekil 9. 60 yolcu için grafik karşılaştırma (Erpi, 1980)



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



Özel araçlar genellikle 1 kişi taşır. Doruk saatlerinde yollardaki trafik yükünü azaltmak için özel taşımacılıktan toplu taşımacılığa geçiş kaçınılmaz olmaktadır. Taşıttan taşıma kapasitelerine göre şöyle sıralayabiliriz:

- raylı sistemler-tren, metro, hafif metro, tramvay 400-1000 kişi
- otobüs, trolleybüs 50-100 kişi
- midibüs, minibüs 12-18 kişi
- dolmuşlar 5-8 kişi
- taksi-özel oto, 1-4 kişi (Keskin, 1985).

Aşağıdaki Tablo'da çeşitli toplu taşıma türlerinin karakteristikleri gösterilmiştir.

TÜR	Max.kapasite (yolcu/st)	Ticari hız (km/st)	Dizi kapasitesi (yolcu)	Durak arası (mt)	Esneklik
Banliyö tren	40.000-50.000	45-60	2250	1000-1500	Yok
Metrolar	40.000	30-35	1200	600-800	Yok
Hafif metro	20.000	25-30	500	600-800	Yok
Tramvaylar	10.000-12.000	16-22	330	400-600	Yok
Otobüsler	5.000-9.000	10-30	100-200	300	Var

Kaynak: Keskin, 1992



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS



### 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 park izni yok Ayrımsız 2 şerit	2x3.50	%5	1400
	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	2x2.75	%6	100
	olanaklı Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park "	2x2.50	%7	35
	Ayrımsız 2 şerit-tek yönlü park	2x2.25	%8	25

Kaynak: Günay, 1983



INTERNATIONAL  
VALUATION  
STANDARDS  
COUNCIL



RICS

