

# Kentsel ulaşım

# Kentsel ulaşım

Kentler, çok sayıda insanın yaşadığı ve çalıştığı yerler, yönetim, ticaret ve ulaşım merkezleridir. Ancak bir kentin coğrafi sınırlarının en iyi nasıl tanımlanacağı tartışma konusudur. Şimdiye kadar, bir kentin sınırlarını belirlemek için standartlaştırılmış bir uluslararası kriter mevcut değildir ve herhangi bir şehir için genellikle birden fazla sınır tanımı mevcuttur. Bazen bir kent idari sınırlarına göre tanımlanır. “Kentsel aglomerasyon” olarak adlandırılan ikinci bir yaklaşım, kentin sınırlarını belirlemek için bitişik kentsel alanın veya inşa alanının kapsamını dikkate alır. Kentin üçüncü konsepti olan “metropol alanı”, sınırlarını, örneğin birbirine bağlı ticaret veya işe gidip gelme kalıplarıyla tanımlanan yakın alanların ekonomik ve sosyal birbirine bağlılık derecesine göre tanımlar.

## Kentsel ulaşım

Kent kavramının ortaya çıkışı uzun yıllar öncesine dayanmakla birlikte, modern manada kentlerin oluşumu çok da eski tarihli değildir. Kentlerin kuruluşu ve gelişmesi binlerce yıl önceye dayanmakla birlikte kentleşme denilen olgudaki asıl gelişme sanayileşmeyle birlikte olmuştur. Zira sanayi devrimi ile birlikte çeşitli ekonomik güçler kentleşmeyi hızlandırmıştır. Bu güçler; buhar ve makine, ticaret, ulaşım sorunlarının çözülmesi, tarımın sanayileşmesi ve verimliliğin artması, ticari merkezlerin büyümesi, ulaşım, sanayileşme ve fabrika sistemi gibi unsurlardır. Dolayısıyla, bugünkü anlamıyla kentleşme, sanayi devrimi ile başlayan bir olgudur. Bu anlamda kentleşmenin sanayi toplumlarının bir ürünü olduğu söylenebilir. Aynı zamanda sanayileşme de kentlerin bir ürünüdür. Kentleşme ve sanayileşme birbirlerini üreten geliştiren olgulardır. Kentleşme toplumsal değişimin hem nedeni hem de bir sonucudur.

# Kentsel ulaşım

Küresel nüfusun yarıdan fazlasının şehirlerde yaşadığı düşünülduğünde, kentsel ulaşım sorunları, büyük kentsel yığılmaların olduğu yerlerde yolcuların hareketliliğini desteklemek için büyük önem taşımaktadır. Kentsel alanlarda ulaşım ile ilgili konular, özellikle büyük kentlerde oldukça karmaşıktır. Geleneksel olarak, kentsel ulaşım, ticari işlemler ve rekreasyonel faaliyetlerle bağlantılı karmaşık trafik örüntüleri ile insan etkileşimlerinin en fazla olduğu yerler olarak görüldüğünden, kentsel ulaşımın odak noktası yolcular üzerinde olmuştur. Ancak kentler aynı zamanda malların hareketleriyle bağlantılı olarak üretim, tüketim ve dağıtım yerleridir. Bu bakımdan kentsel ulaşım oldukça karmaşık ve önemli bir konudur.



# Kentleşme sürecine makro ölçekte bakış

Avcılık ve  
toplayıcılık

Tarım Devrimi  
(Yerleşik  
düzene)

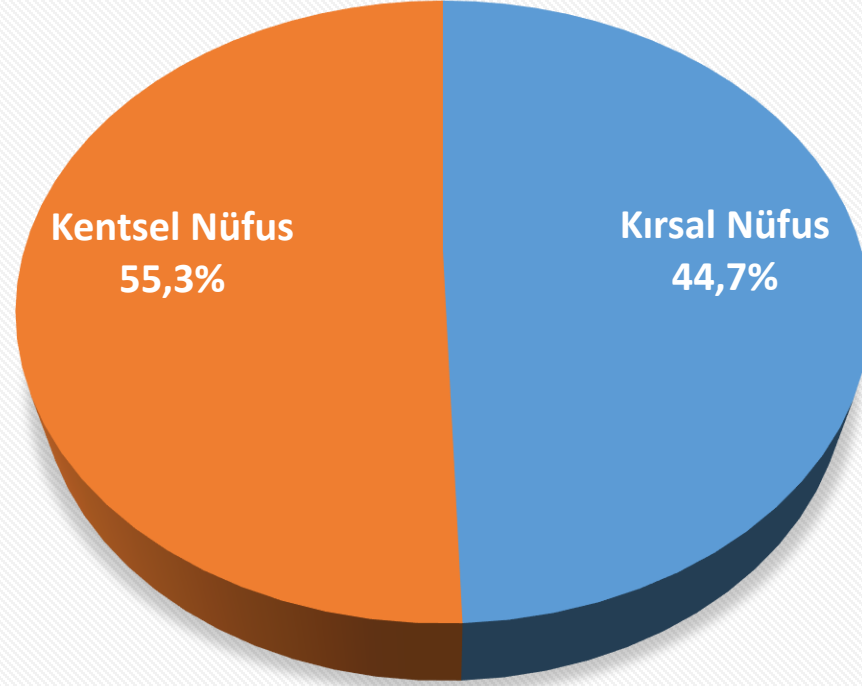
Sanayi Devrimi  
(Kentleşmenin  
ivme  
kazanması)

20.Yüzyıl  
Kentlerin sayısı  
ve kent  
nüfusunda  
önemli artış

# Dünya Nüfusunun gelişimi

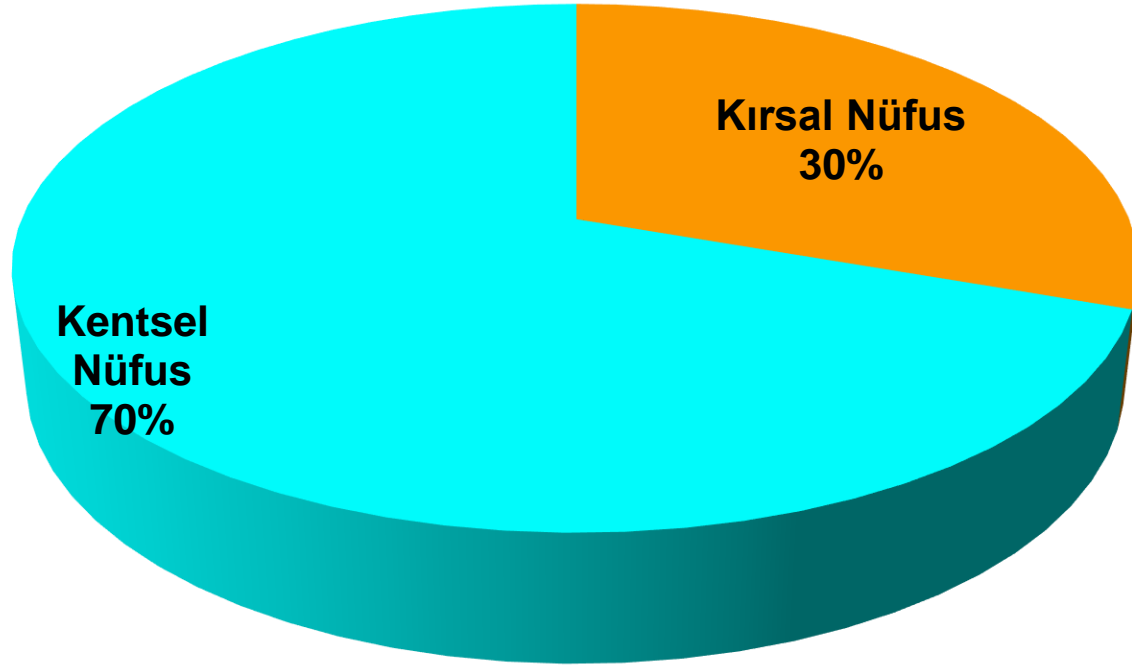
Yıl	Nüfus
1	200 milyon
1000	275 milyon
1500	450 milyon
1650	500 milyon
1750	700 milyon
<b>1804</b>	<b>1 milyar</b>
1850	1.2 milyar
1900	1.6 milyar
<b>1927</b>	<b>2 milyar</b>
1950	2.55 milyar
1955	2.8 milyar
<b>1960</b>	<b>3 milyar</b>
1965	3.3 milyar
1970	3.7 milyar
<b>1975</b>	<b>4 milyar</b>
1980	4.5 milyar
1985	4.85 milyar
1990	5.3 milyar
1995	5.7 milyar
<b>1999</b>	<b>6 milyar</b>
2006	6.5 milyar
2009	6.8 milyar
<b>2011</b>	<b>7 milyar</b>
<b>2025</b>	<b>8 milyar</b>
2050	9.4 milyar

## Dünya Nüfusunun Oransal Bölünüş (2018)



■ Kırsal Nüfus ■ Kentsel Nüfus

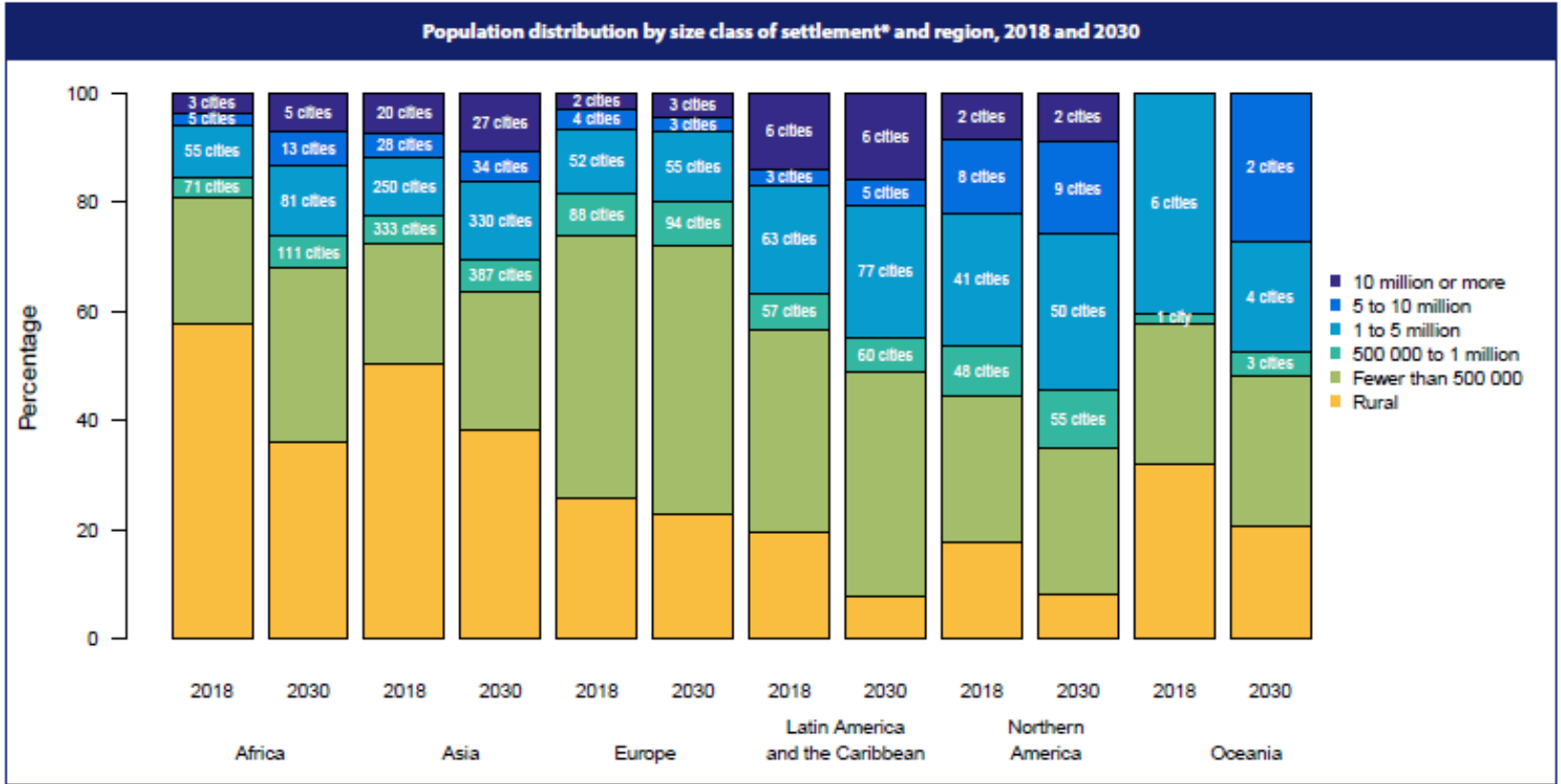
## Dünya Nüfusunun Oransal Bölünüşü (2050)



## Dünyada 2014 yılındaki kentsel nüfus oranlarının bölgesel dağılımı

Bölge	Kentsel Nüfus Oranı %
Kuzey Amerika	82
Latin Amerika ve Karayipler	80
Avrupa	73
Afrika	40
Asya	48

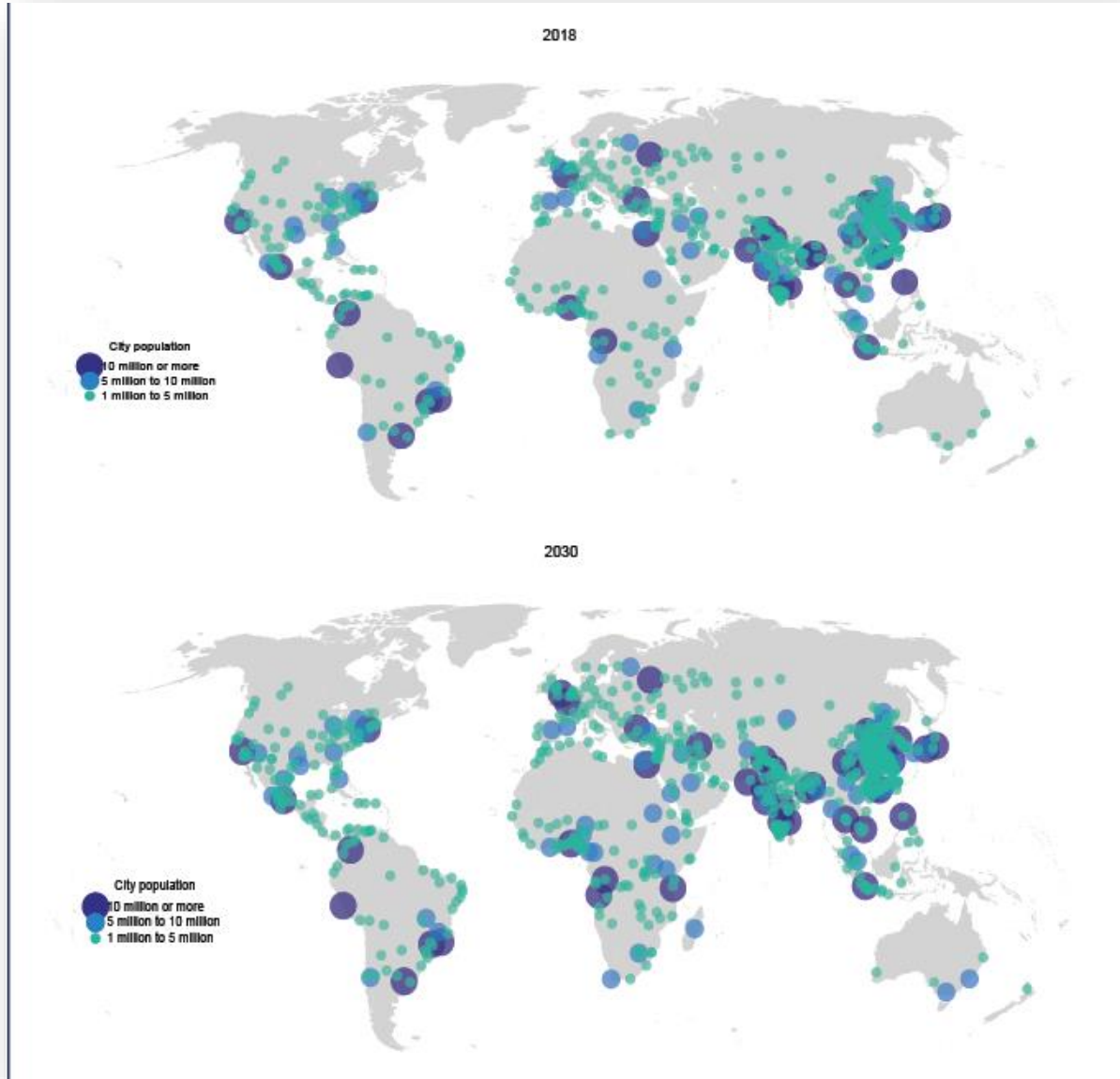
## Yerleşim yeri ve bölge büyüklüğüne göre nüfus dağılımı, 2018 ve 2030



\*The population of cities with fewer than 500,000 inhabitants is estimated by taking the difference between the total urban population and the population in cities with 500,000 inhabitants or more. The number of cities with fewer than 500,000 inhabitants is not estimated.

Kaynak: UN, 2018.

# 1 milyon veya daha fazla nüfusu olan şehirler, 2018 ve 2030



Kaynak: UN, 2018.

## Yerleşmelerin nüfus büyüklüğüne göre dünya nüfusu (2018 ve 2030)

Nüfus büyüklüğü	2018			2030		
	Yerleşme sayısı	Nüfus (Milyon)	Dünya nüfusuna oranı	Yerleşme sayısı	Nüfus (Milyon)	Dünya nüfusuna oranı
Kent	-	4.220	55.3	-	5.167	60.4
10 milyon veya daha fazla	33	529	6.9	43	752	8.8
5-10 milyon	48	325	4.3	66	448	5.2
1-5 milyon	467	929	12.1	597	1.183	13.8
500.000-1 milyon	598	415	5.4	710	498	5.8
500.000'den aza	-	2.205	26.5	-	2.291	26.8
Kırsal	-	3.413	44.7	-	3.384	39.6

Kaynak: UN, 2018.



## 2018 ve 2030'da Dünyanın en büyük 10 şehri

	<b>Şehir</b>	<b>Nüfus (2018) milyon</b>	<b>Şehir</b>	<b>Nüfus (2030) milyon</b>
1	Tokyo, Japan	37 468	Delhi, India	38 939
2	Delhi, India	28 514	Tokyo, Japan	36 574
3	Shanghai, China	25 582	Shanghai, China	32 869
4	São Paulo, Brazil	21 650	Dhaka, Bangladesh	28 076
5	Ciudad de México (Mexico City), Mexico	21 581	Al-Qahirah (Cairo), Egypt	25 517
6	Al-Qahirah (Cairo), Egypt	20 076	Mumbai (Bombay), India	24 572
7	Mumbai (Bombay), India	19 980	Beijing, China	24 282
8	Beijing, China	19 618	Ciudad de México (Mexico City), Mexico	24 111
9	Dhaka, Bangladesh	19 578	São Paulo, Brazil	23 824
10	Kinki M.M.A. (Osaka), Japan	19 281	Kinshasa, Democratic Republic of the Congo	21 914

# Kentsel ulaşım

Kentleşme, yollar, toplu taşıma sistemleri veya sadece yürüyüş yolları gibi ulaşım altyapılarıyla şekillenmiştir. Sonuç olarak, çok çeşitli kentsel formlar, mekansal yapılar ve ilişkili kentsel ulaşım sistemleri vardır.

**Kentsel form**, bir kentsel ulaşım sisteminin mekansal etkisini ve bununla yakından ilişkili fiziksel altyapıları ifade eder. Bunlar ortaklaşa, kentlere belirli bir düzeyde mekânsal düzenleme sağlar.

**Kentsel mekansal yapı**, kentsel formdan kaynaklanan ilişkiler kümesini ve bunun altında yatan yolcu ve yük hareketliliğini ifade eder. Belirli ulaşım sistemleriyle belirli kentsel yapıların ne ölçüde başarılabilirliğini değerlendirmeye çalışır. Ulaşımdaki gelişmeler göz önüne alındığında, kentsel mekansal yapı merkezleşme ve kümelenme düzeyine göre farklı şekillerde kategorize edilebilir.

# Kentsel ulaşım

Kentlerdeki merkezileşme ve kümelenme özellikleri ulaşım ile doğrudan ilişkilidir.

Kentlerin coğrafi ölçeği önemli ölçüde değişse bile, kentsel form ve mekansal yapısında iki yapısal unsur belirleyicidir. Bunlar, düğümler ve bağlantılardır. Düğümler, ulaşım sistemine erişilebilirlik veya ekonomik faaliyetlerin mekânsal olarak yığıldığı kentsel faaliyetlerin merkezinde yer alırlar. Limanlar, tren istasyonları, demiryolları ve havaalanları gibi yerler, faaliyetlerin yerel veya bölgesel düzeyde toplandığı önemli düğümlerdir. Düğümler, yönetim ve perakendecilik gibi yüksek dereceli düğümler ile üretim ve dağıtım gibi düşük dereceli düğümlerin önemleri ve kentsel işlevlere katkıları bağlamında hiyerarşik bir yapıya sahiptir.

## Kentsel ulaşım

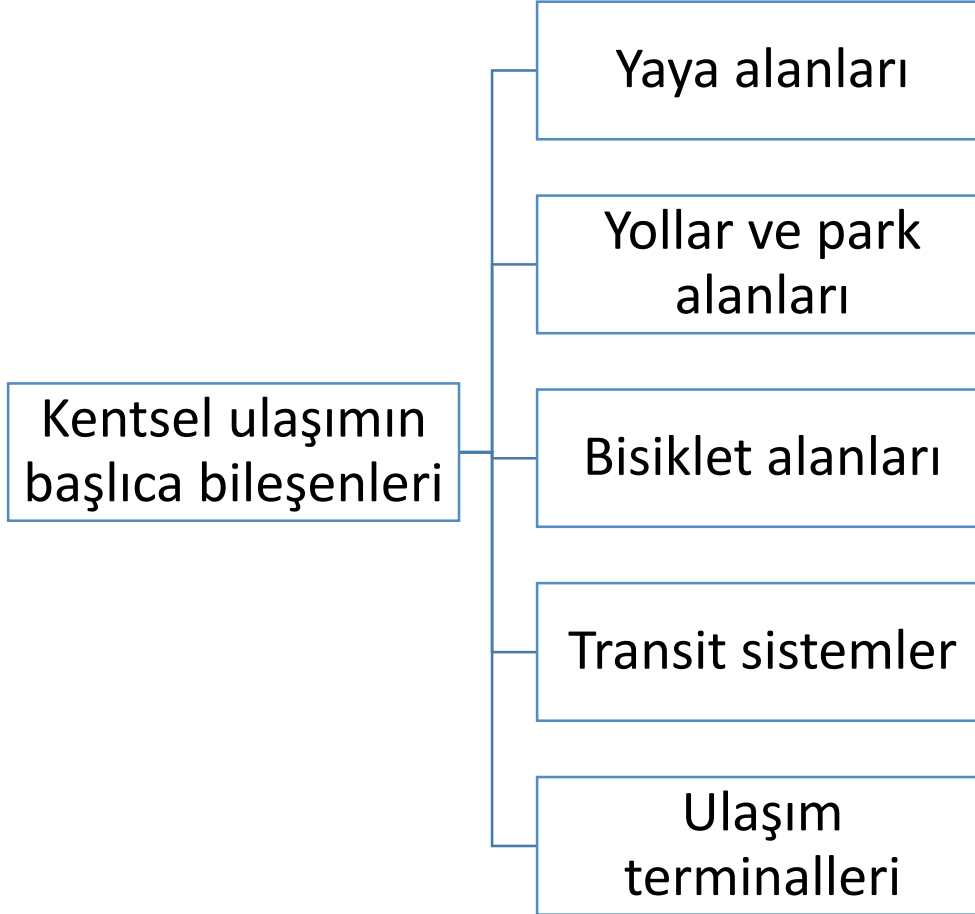
Bağlantılar, düğümlerle olan ve düğümlerin kendi arasındaki hareketliliği destekleyen altyapılardır. En düşük bağlantı seviyesi, kentsel mekansal yapının belirleyici unsurları olan sokaklardır. Hava ve deniz taşımacılığı sistemleri ile bölgesel karayollarına, demiryollarına ve uluslararası bağlantılara kadar giden bağlantılar hiyerarşisi vardır.

# Kentsel ulaşımın bileşenleri

Ulaşıma tahsis edilen kentsel arazi miktarı genellikle hareketlilik düzeyi ile ilişkilidir. Otomobil öncesi dönemde, kentsel arazinin yaklaşık% 10'u, yaya trafiğinin hakim olduğu basit yollar için ulaşıma ayrılmıştır.

İnsanların hareketliliği ve buna ilişkin bedel arttıka, kentsel alanların önemli bir bölümü ulaştırmaya ve onu destekleyen altyapılara tahsis edildi. Kentsel ulaşımın mekânsal yansımada, farklı şehirler arasında ve aynı zamanda merkezi ve çevresel alanlar gibi bir şehrin farklı bölümleri arasında büyük farklılıklar gözlenmektedir. Kentsel ulaşımın mekânsal yansımalarının ana bileşenleri şunlardır:

# Kentsel ulaşımın bileşenleri



# Kentsel ulaşımın bileşenleri









# Kentsel ulaşımın bileşenleri









1800円

500円

89-45

32-77

31-30

1800円  
1500円

自転車  
主

8

9

防火  
栓

箱

# Kentsel ulaşımın bileşenleri







処方せん受付  
処方せ  
くすり・化粧品・日用品

テナント募集  
安藤不動産株式会社  
TEL.075-822-9771

Woman in a patterned shirt and brown pants, carrying a white shopping bag and a dark suitcase, walking away from the camera.

Woman in a black jacket and dark pants, walking away from the camera.













烏丸通り  
Karasuma-dori

MITSUBISHI

















VAKT SERVICE  
**VAKTHOLD**

WIKI  
KUNST

Wij zijn startte de  
Vrij. Vrij. Vrij.





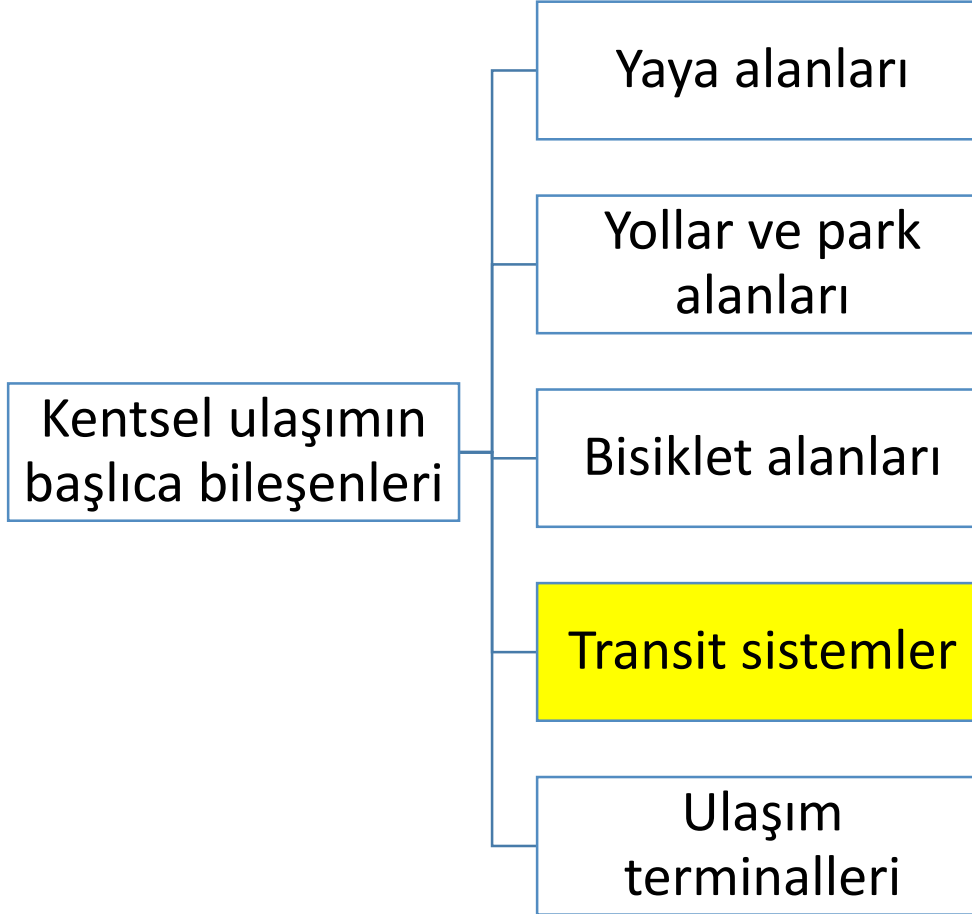




INNA #1 ER DET DU GLOR PÅ?  
  
ANGRY WHOPPER  
ER TILBAKE!  
Lag av PÅR SPISER BAKEN AV L&L



# Kentsel ulaşımın bileşenleri







Frederiksborg 41  
www.afb.no

106  
www.afb.no

SAS  
Fly  
SAS

KUP





三條京阪

37



Sanjo Keihan

337

専用  
歩道





# Kentsel ulaşımın bileşenleri















**LSG**  
Sky Chefs

H12  
**LSG**  
Sky Chefs

H47  
**LSG**  
Sky Chefs

209

AIR CHINA





# Kaynakça

Ekler, C. 2002. Ulaşımında Politika ve Pratik, Ankara.

Kılınçaslan, T. 2012. Kentsel Ulaşım: Ulaşım Sistemi-Toplu Taşıım-Planlama-Politikalar, Nnova Yayınları, İstanbul.

Rodrigue, J.P., Comtois, B.C., Slack, B. 2013. The Geography of Transport Systems, Routledge, New York.

Saatçioğlu, C. 2006. Ulaştırma Sistemleri ve Politikaları, gazi Kitabevi, Ankara.

Tümertekin, E. 1987. Ulaşım Coğrafyası, İstanbul Üniversitesi Yayın No: 2053, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Beşeri Coğrafya: İnsan. Kültür. Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul.

Tümertekin, E., Özgüç, N. 2015. Ekonomik Coğrafya Küreselleşme ve Kalkınma, Çantay Kitabevi, İstanbul.

UN. 2018. The World's Cities in 2018.

Worldwatch Enstitüsü, Dünyanın Durumu, 1993-2012, Tema Yayınları, İstanbul.

Yollar Türk Milli Komitesi. 1994. Karayolları ve Çevre: El Kitabı. Ankara, 1994.