

İSTANBUL TEKNİK ÜNİVERSİTESİ ★ FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

**KENTSEL DÖNÜŞÜM FAALİYETLERİNE
GAYRİMENKUL GELİŞTİRME YÖNÜNDEN BİR
BAKİŞ : İZMİR HENKEL TESİSİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Batuhan TARKAN**

Anabilim Dalı : GAYRİMENKUL GELİŞTİRME

Programı : GAYRİMENKUL GELİŞTİRME

HAZİRAN 2007

**KENTSEL DÖNÜŞÜM FAALİYETLERİNE
GAYRİMENKUL GELİŞTİRME YÖNÜNDEN BİR
BAKIŞ : İZMİR HENKEL TESİSİ ÖRNEĞİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
Şehir Plancısı Batuhan TARKAN
(516041004)**

**Tezin Enstitüye Verildiği Tarih : 7 Mayıs 2007
Tezin Savunulduğu Tarih : 13 Haziran 2007**

Tez Danışmanı : Prof.Dr. Vedia Dökmeci

Diğer Jüri Üyeleri : Doç. Dr. Nilgün Ergün

Doç.Dr. Ferhan Gezici

HAZİRAN 2007

ÖNSÖZ

Bu tez çalışması yoğun bir yaşam temposu içerisinde mümkün olan en fazla emek ayrılarak ortaya çıkmıştır.

Bu vesile ile, elinizdeki bu tez çalışmasının sadece çok kısa bir süresini oluşturduğu tüm yaşamım boyunca, benden maddi-manevi desteklerini ve her konuda yardımlarını hiçbir zaman esirgemeyen, bana karşı olan inançlarını her zaman hissettiren; başta çok sevdiğim babam Tuncer TARKAN ve annem Berra TARKAN'a; her zaman neşe kaynağım olan sevgili kardeşim Tolgahan TARKAN' a ve hayatımı daha güzel bir hale getiren çok sevgili Dilek BİÇER'e en öncelikli teşekkürlerimi ve sevgilerimi sunmak isterim.

İş hayatının yoğun temposunda bu tezin hazırlanabilmesi, bazı kişilerin üstün yardımları ve destekleri olmasaydı da asla mümkün olamayacaktı. Öncelikle lisans dönemim esnasında tanıdığım ve üstün bilgi birikimini en anlaşılır şekilde aktarmayı başarabilen, benim gayrimenkul sektörüne cesaretle bakabilmemi sağlayan değerli hocam ve tez danışmanım Sayın Prof. Dr. Vedia DÖKMECİ'ye sonsuz teşekkürlerimi sunuyorum.

Bununla birlikte daha lisans programımda bir son sınıf öğrencisiyken yaz stajımda tanıdığım, yoğun iş temposuna aldırmadan ilk günden beri beni eğitmeyi önceliği olarak gören, bana inanan ve güvenen, yanında çalışmaktan büyük mutluluk ve gurur duyduğum Kuzeybatı Gayrimenkul Genel Müdürü Sn. Murat ERGİN'e birkez de bu şekilde teşekkürlerimi sunmak istiyorum.

Son olarak, sektöre ilk girdiğim günlerdeki büyük yardımları, bana olan inancı ve hala devam eden ve edeceğine inandığım desteği için Sevgili Mehmet Ali Ersoy başta olmak üzere, aynı yollardan geçtiğimiz, aynı amaca yürüdüğümüz ve zaman zaman da olsa aynı havayı soluduğumuz tüm mesai ve sektör arkadaşlarıma teşekkürlerimi iletmek istiyorum.

HAZİRAN, 2007

Batuhan TARKAN

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
TABLO LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ	vii
ÖZET	viii
SUMMARY	ix
1. GİRİŞ	1
1.1. Çalışmanın Amacı	3
1.2. Kapsam	3
1.3. Yöntem	4
2. KENTSEL DÖNÜŞÜM	6
2.1. Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Önemi	7
2.2. Kentsel Dönüşüm Amacı	7
2.3. Dünyada Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi	9
2.4. Türkiye’de Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı	10
2.5. Dünyada Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı	12
2.5.1. Barselona Dönüşüm Projesi Örneği	12
2.6. Türkiye’de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Örnekleri	14
2.6.1. Galataport Dönüşüm Projesi Örneği	14
3. İZMİR’ E GENEL BİR BAKIŞ	16
3.1. Giriş	16
3.2. Tarih	17
3.3. İklim	18
3.4. Deprem Güvenliği	19
3.5. Nüfus	20
3.6. Altyapı	20
3.6.1. Ekonomik Altyapı	20
3.7. Ulaşım	23
3.7.1. Karayolu Ulaşımı	23
3.7.2. Hava Ulaşımı	23
3.7.3. Deniz Ulaşımı	24
3.7.4. Demiryolu Ulaşımı	25
3.8. Kültürel ve Sosyal Yapı	26
3.8.1. Kültürel Altyapı	26
3.8.2. Eğitim	27
3.8.3. Sağlık	28
3.9. İzmir’in Gelişim Açısından Avantajları ve Dezavantajları	28
3.9.1. İzmir’in Avantajları	28
3.9.2. İzmir’in Dezavantajları	29

4. İZMİR GAYRİMENKUL PİYASASI VE YENİ KENT MERKEZİ PROJESİ	31
4.1. Ofis Piyasası	31
4.2. Perakende Piyasası	32
4.3. Konut Sektörü	34
4.4. Otel Sektörü	35
4.5. Salhane Bölgesi Dönüşüm Projesi – Yeni Kent Merkezi Projesi -	36
4.6. Sonuç	40
5. HENKEL ARSASI GELİŞTİRME PROJESİ	41
5.1. Gayrimenkul ile ilgili genel bilgiler	41
5.2. İmar ve Tapu Bilgileri	42
5.3. Komşular	43
5.4. Gayrimenkulun Pazarlamasını Etkileyebilecek Diğer Koşullar	44
5.4.1. Ulaşım	44
5.4.2. Komşu Projeler	45
6. HENKEL ARSASI FİZİBİLİTE HESAPLARI	47
6.1. Modeller	47
6.2. Fiyat Emsali Gayrimenkuller	48
6.3. Finansal Fizibilite Hesapları	54
6.3.1. Model – I	56
6.3.2. Model – II	58
6.3.3. Model – III	60
6.3.4. Model – IV	62
6.4. Sonuç	64
7. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME	65
KAYNAKLAR	70
ÖZGEÇMİŞ	72

KISALTMALAR

AVM	: Alışveriş Merkezi
DHMI	: Devlet Hava Meydanları İşletmesi
ESBAŞ	: Ege Serbest Bölgesi Yönetim Anonim Şirketi
İBB	: İzmir Büyükşehir Belediyesi
İVO	: İç Verimlilik Oranı
NBD	: Net Bugünkü Değer
TCDD	: Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryolları
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TUİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UFI	: Uluslararası Fuarlar Birliği

TABLO LİSTESİ

Sayfa No

Tablo 3.1.	İzmir’de İlçelere Göre Nüfus Değişimi ve Yoğunluğu (TUIK, 2000) ...	20
Tablo 3.2.	İktisadi Ticaret Kollarının İzmir Ekonomisindeki Payı (TUIK, 2001) ..	21
Tablo 3.3.	İllere Göre Nüfus ve GSYİH (TUIK, 2001)	21
Tablo 3.4.	Menderes Havalimanı Yolcu ve Uçak Trafiği (DHMI, 2006).....	24
Tablo 4.1.	İzmir’de yer alan alışveriş merkezleri (Kuzeybatı, 2006)	32
Tablo 4.2.	İzmir’deki 5 Yıldızlı Oteller (Turizm Bakanlığı, 2006)	36
Tablo 5.1.	Henkel gayrimenkulü genel bilgileri	42
Tablo 5.2.	Henkel arsası tapu bilgileri	42
Tablo 5.3.	Henkel arsası alan kullanım tablosu	43
Tablo 6.1.	Modellerde önerilen kullanımlar	47
Tablo 6.2.	Modellerde önerilen kullanımların oranları	47
Tablo 6.3.	Modellerde önerilen kullanımların alanları.....	48
Tablo 6.4.	Konut Emsal Tablosu	49
Tablo 6.5.	Ofis Emsal Tablosu	50
Tablo 6.6.	Alışveriş merkezi kira hesaplaması	51
Tablo 6.7.	Alışveriş merkezi kira hesaplaması (Model I ve Model II için)	52
Tablo 6.8.	Alışveriş merkezi kira hesaplaması (Model III ve Model IV için)	53
Tablo 6.9.	Emsaller özet tablosu.....	54
Tablo 6.10.	İnşaat parametreleri	55
Tablo 6.11.	Genel proje parametreleri	55
Tablo 6.12.	Model I (Alışveriş merkezi ve konut).....	57
Tablo 6.13.	Model II (Alışveriş merkezi, ofis ve konut).....	58
Tablo 6.14.	Model III (Alışveriş merkezi ve ofis)	60
Tablo 6.15.	Model IV (Alışveriş merkezi ve konut).....	63
Tablo 6.16.	Finansal fizibilite hesapları sonucu	64

ŞEKİL LİSTESİ

	<u>Sayfa No</u>
Şekil 3.1 : Zemin Yapısı haritası.....	19
Şekil 3.2 : İzmir Demiryolu Sistemi (İBB, 2006)	26
Şekil 4.1 : Yarışma birincisi master plan önerisine ait görseller	37
Şekil 4.2 : İzmir yeni kent merkezi hava fotoğrafı.....	38
Şekil 4.3 : 1/5000 ölçekli İzmir Alsancak Liman arkası-Halkapınar-Salhane- Bayraklı-Turankıyı Kesimi Nazım İmar Planı Çalışması	39
Şekil 5.1 : Henkel arsası fotoğrafları.....	42
Şekil 5.2 : Henkel arsası imar durumu	43
Şekil 5.3 : Henkel arsası imar durumu	44
Şekil 5.4 : Henkel arsası ulaşım bağlantıları	45

KENTSEL DÖNÜŞÜM FAALİYETLERİNE GAYRİMENKUL GELİŞTİRME YÖNÜNDEN BİR BAKIŞ : İZMİR HENKEL TESİSİ ÖRNEĞİ

ÖZET

Kentler eski çağlardan bu yana insan topluluklarının örgütlendiği, üretim ve tüketim faaliyetlerini gerçekleştirdikleri ve kendi belirledikleri kurallar çerçevesinde yaşamlarını ve ilişki örüntülerini sürdürdükleri alanlar olmuşlardır. Ancak öncelikle sanayileşmenin bir sonucu olarak aşırı nüfus artışı ve beraberinde getirdiği değişimler dünyanın birçok kentinde belirgin bir sorun haline gelmiştir. Özellikle iki boyutlu gelişen şehirlerin çoğunda, kent merkezlerinde ve çeperlerinde ortaya çıkan hızlı değişim kentlerde büyük tahribatlara neden olmaktadır.

Konu kent ve kentli olunca, kentsel dönüşüm çalışmalarını basit bir planlama anlayışı olarak ele almak önerilen çözümün başarıya ulaşmasına yeterli gelmemektedir. Bu sebeptendir ki planlama süreci mutlaka konunun ekonomik boyutunu irdelemeli, önerilen kullanımın genel piyasa koşullarındaki arz-talep durumunu kontrol etmelidir.

Bu çalışma, İzmir Turan'da eski sanayi tesislerinin bulunduğu ve kentsel dönüşüm bölgesi olarak ilan edilmiş bir çevrede bulunan Henkel tesisinin dönüşüm sürecini gayrimenkul geliştirme bakış açısı ile incelemektedir. Çalışma kapsamında öncelikle kentsel dönüşümün tanımları verilmiş, ortaya çıkış gereklilikleri ve uygulanmış örnekler üzerinde sonuçlarına değinilmiştir. Devam eden bölümlerde ise İzmir hakkında genel bilgiler ve finansal hesaplamalar için büyük önem teşkil eden İzmir gayrimenkul piyasası hakkında detaylı bilgiler sunulmuştur.

Tez çalışmasının beşinci bölümü ile birlikte proje özeline inilmiş, arsa ve proje hakkında detaylı bilgiler sunulmaya başlanmış ve altıncı bölüm itibariyle ise tamamen finansal hesaplamalara değinilmiştir. Bu başlık altında Henkel tesisinin bina değeri ihmal edilerek, çalışma kapsamında arsa üzerinde üç farklı kullanım dört öneri model olarak ele alınmıştır. Kurgulanan her bir modelde önerilen fonksiyonlara, kentteki benzer mülklerden emsaller bulunmuş, elde edilen veriler genel piyasa koşullarından ulaşılan değerler ile birleştirilerek oluşturulacak nakit akışı tablolarına veri olarak girilmiştir. Önerilen alışveriş merkezleri kullanımları için ise kişi başına milli gelir ve nüfus değişkenlerini temel kabul eden tümünden gelim yöntemi kullanılarak önerilen fonksiyonlar için birim kira değerlerine ulaşılmıştır.

Düzenlenen nakit akışı tabloları kurgulanan modellerin verimliliğini Net Bugünkü Değer (NBD) ve İç Verimlilik Oranı (İVO) gibi iki finansal değişkenin arasındaki ilişki ile test etmektedir.

Çalışmanın yedinci ve son bölümü ise tüm çalışmayı değerlendirmekte ve bu çalışmanın hangi konuda ileri götürülmesi için bir tavsiye ile sonlanmaktadır.

A LOOK TO URBAN REGENERATION PROJECTS FROM A REAL ESTATE DEVELOPMENT ASPECT : İZMİR HENKEL CASE STUDY

SUMMARY

Starting from the ancient times, the cities has always been the places that the people gathered together, establish their relationships, organize their production and consumption facilities, due to some rules which had still been stated by themselves. However, mostly as a result of industrilization, the rapid population growth and the changes of this population growth had brought a major problem to the most places in the world. Especially, the cities which are expanding two horizons, had damaged from this reality. The biggest damage had occured in city center and outer skirts of these towns.

If the subject is the city and the citizens, thinking urban regeneration projects as a simple planning process, would prevents to reach the success. In such fragmented process the planning should definetely consider the economical dimension of the subject and should definetely consider the local markets supply and demand balance.

This study analysis the economic dimension of the regeneration process of one former Henkel industrial facility, which is located in İzmir, Turan and surrounded by same kind of former industrial facilities.

In the aspect of this study, first of all, the definition of urban regeneration, the arising needs and the results on some samples has been given. In the following chapters, the detailed information regarding İzmir and the real estate property market of İzmir, which has a great importance of understanding feasibility dynamics has been given.

This study starts to give very spesific information regarding micro location and subject project with the start of fifth chapter. Moreover, the sixth chapter moslty provides detailed financial calculations. In the sixth chapter, there has been generated four different models for three different uses. In all generated scenarios, the comparable units had been founded from the local market which has similar qualifications with the proposed development. This market results has been used as an input for all cash flow analysis. Regarding the rent estimation of proposed shopping centre developments, the deductive method hasd been used. The basic variables had been accepted as population and GDP figures for this method.

The efficiency of the proposed developments had been decided after the comparasion of the models Net Present Values (NPV) and Internal Rate of Return (IRR) figures. At the seventh and last chapter of this thesis, the whole study has been evaluated and a personal suggestion has been offerd to take this study to the futher.

1. GİRİŞ

Kentler eski çağlardan bu yana çeşitli zaman dilimlerinde insan topluluklarının örgütlendiği, üretim ve tüketim faaliyetlerini gerçekleştirdikleri ve kendi belirledikleri kurallar çerçevesinde yaşamlarını ve ilişki örüntülerini sürdürdükleri alanlar olmuşlardır. Ancak insanların varoluşundan bu yana beraber yaşam için oluşturdukları kentler günümüzde, gelişen ve değişen birçok nitel ve nicel özellikler nedeniyle sorunlar yaşamaktadırlar.

Sanayileşme ve ekonomik büyüme ile kentlerde yaratılan faaliyetlerin çokluğu ve çeşitliliği kısa sürede kentleri çekim merkezi haline getirmiştir. Aşırı nüfus artışı ve beraberinde getirdikleri değişimler dünyanın birçok kentinde belirgin bir sorun haline gelmiştir. Bu değişimlerin getirdikleriyle baş edebilmek için kentler kendilerini bu duruma hazır hale getirmek durumundadır.

İki boyutlu gelişen şehirlerin çoğu, kent merkezlerinde sorunlar yaşamaktadır. Ayrıca kentin merkezdeki imkanlarını iyi değerlendiremeyerek dışa doğru yayılması, hem doğal çevreyi tehlikeye sokmakta hem de kent içindeki alanların değer kaybetmesine, sosyal hayatın giderek kötüleşmesine ve çeşitliliğin azalmasına yol açmaktadır. Fiziki çevrenin kötüleşmesi, trafik sorunu, gecekondulaşma, kötü yapılaşma, doğal değerlerin kaybedilmesi, mevcut kent kimliliğinin zedelenmesi, kent ekonomisinin kötüye gidişi gibi birçok fiziksel, sosyal ve ekonomik ipucu kentlerin acilen yeni bir anlayışla elden geçirilmesinin gerekliliğini göstermektedir.

Birçok dünya kentinde olduğu gibi Türkiye' deki kentlerde de çeşitli nedenlerden, çok boyutlu olumsuzluklar yaşanmaktadır. Bu durum, gelişmekte olan ülkelerde olduğu kadar sanayileşme sürecinin etkilerini atlatmış birçok 'dünya kentinde de kentsel yenileme ve dönüşümlere ihtiyacı doğurmuştur. Geçtiğimiz yüzyılda Avrupa ve Amerika' da kentsel yenileme ihtiyaçları fiziksel açıdan savaşlarla ve ağır sanayiinin kente girişi ve sonraları kenti terk ederek ardında kullanılmayan sanayi alanlarını bırakmasıyla ortaya çıkmıştır. Tüm bu yıkıcı süreçlere rağmen bu kentler, kentsel dönüşüm ve yenileme projeleri içeren, düzenli ve bütüncül bir kentsel

yapılanma ile ayakta durmayı başarmıştır. Üstelik bu kentlerin bazıları ekonomik art bölgelerini kaybetmelerine karşın yapılan yerinde müdahalelerle önemli turizm gelirleri elde etmeyi başarmıştır. Türkiye'de ise savaş, kentlerin olumsuz gelişimine direk olarak etkide bulunmamasına karşın, büyük kentlerde sanayileşme ve sosyal değişimlerin neden olduğu aşırı nüfus yığılmaları, sosyal çeşitlilik ve yarattığı dengesizlik, arz-talep eğilimlerinin rantı aşırı etkilemeleri, yerel yönetimlerin gecekondulaşmada ve imar planlamalarında yetersiz ve yanlış tutumları neticesinde bir savaşın yaratabileceği tahribattan daha fazlası oluşmuştur.

Tüm bu olumsuz faktörler, kentsel dönüşümlerin metropolleşen kentler için oldukça büyük bir önem taşıdığını ortaya koymaktadır. Ancak bu kentsel dönüşüm çalışmalarının çözüm üretkenliğinin olabilmesi için kapsamının bina ölçeğinden çok, kentin bütünü içinde tanımlanması gerekmektedir. Çünkü kentsel değişimin getirebileceği olumlu ya da olumsuz bir sonuç kentin genelinde dinamiklerin olumsuz bir şekilde değişmesine de sebebiyet verebilir. Bu bütünlüğün sağlanmasının bir diğer önemi mevcut kent kimliğinin zedelenmesini engellemektir. Kent kimliğini yok sayan bir planlama kentli tarafından reddedilecek, dolayısıyla bu süreç kendiliğinden kullanılmayan bir alan oluşturma riskini taşıyacaktır.

Tüm bu kentsel dönüşüm çalışmaları klasik bir “şehircilik” anlayışından daha kapsamlı ele alınmalıdır. Söz konusu problem “insan” ve “kent” olunca teoride önerilen değişimlerin mekansal ve ekonomik olarak uygulanabilirliği de büyük önem teşkil etmektedir. Örneğin, şehir plancısının veya planlama ekibinin estetik ve sosyal kaygıları ön planda tutarak tanımladığı ve öngördüğü yapılaşma mekansal kullanımda ekonomik sonuçlar vermeyebilir. Bu durum planlamanın başarısızlığını getireceği gibi, ileriki benzer çalışmalar için de umutsuzluk yaratabilir.

Bu tehditlerden ötürü özellikle kentsel dönüşüm mekanlarında oluşturulan planlama süreci mutlaka yeni önerilen mekansal kullanımların ekonomik olarak gerçekleştirilmesini kontrol etmek ve arz-talep eğrisini piyasa koşullarına paralel olarak değendirmek zorundadır.

1.1. Çalışmanın Amacı

Kentsel dönüşüm, kent planlaması çerçevesinde düşünüldüğünde sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutlarda birçok başlıkla uğraşmayı gerektiren kapsamlı bir süreçtir. Bu süreci kapsamlı hale getiren her konu kendi içinde ayrıntılı olarak ele alınabilir. Ancak tezin kapsamı içinde bu ayrıntılara fazla girilmeyecek, ana başlıklar halinde kentsel dönüşümün genel tanımlarına, dünyada ve ülkemizdeki örneklerine değinilecek ve dönüşüm projelerinin sağlıklı işleyebilmesi için göz önüne alınması gereken fakat her nedense bugüne kadar özellikle ülkemizdeki uygulamalarında gerekli önem verilmeyen konunun “ekonomik boyutu” üzerinde detaylı olarak durulacaktır.

Çalışmanın amacı dönüşüm projelerinde önemi tez boyunca vurgulanan konunun “ekonomik” boyutunu, yani genel piyasa koşullarının arz-talep verilerine bağlı olarak mekansal kullanımın önerilmesinin gerekliliğini detaylı bir örnek üzerinde açıklamaktadır. Söz konusu örnek üzerinde oluşturulacak finansal modeller projenin uygulanabilirliği konusunda karar verici nitelikte olacaktır.

Modelin daha iyi anlaşılabilmesi için İzmir Turan’ da Türk Henkel tarafından halen kısmen de olsa kullanılan eski bir sanayi tesisi seçilmiştir. Amaç, seçilmiş bu örnek üzerinde, planlama konseyi tarafından verilmiş izinlere bağlı kalarak, finansal değerlendirmeler ile dönüşüm bölgesi üzerinde en verimli ve etkin kullanımın ortaya konumasıdır. Unutulmamalıdır ki proje geliştirme süreci özel mülkiyette olduğu sürece en önemli hedef arsanın ve dolayısıyla projenin değerini en yüksek seviyede tutmak ve bu sayede projede en yüksek rantı ulaşabilmektedir.

1.2. Kapsam

Çalışmanın ilk aşamasında amaç, kapsam ve yöntem başlıklarına değinildikten sonra ikinci bölümde kentsel dönüşüme ilişkin genel bilgiler verilmiş, dönüşüm projelerinin ortaya çıkış ihtiyacı üzerinde durulmu, dünyadan ve ülkemizden önemli örnekler incelenmiştir.

Üçüncü bölümde ise konu mülkün bulunduğu İzmir ile ilgili detaylı bir inceleme yapılmıştır. Bölüm kapsamında İzmir’in tarih, iklim, depremsellik, demografik yapı, ulaşım bağlantıları ile avantajları ve dezavantajları üzerine detaylı yorum

getirilmiştir.

Çalışmanın dördüncü bölümü İzmir’ in gayrimenkul piyasasını incelemektedir. Özellikle ileriki bölümlerde kullanılacak finansal tabloların girdilerine zemin hazırlayan bu bölüm, dönüşüm bölgesi üzerine önerilecek kullanımlar ile ilgili detaylı piyasa verileri sunmaktadır. Finansal tabloların özünü oluşturan; kira veya satış değerleri, boşluk oranları, önemli projeler, rakip projeler gibi bilgiler bu bölüm kapsamı içerisinde sunulmuştur.

Beşinci aşamada ise mikro lokasyonda çalışmalar sunulmaktadır. Çalışma için örnek olarak kabul edilen Türk Henkel arsasının detaylı lokasyon bilgileri, arsa ve imar bilgileri, ulaşım alternatifleri gibi bilgiler bu bölümün konularını oluşturmaktadır.

Finansal hesaplamaların yapıldığı altıncı bölüm ise, ilk dört bölüm boyunca yapılan tüm araştırmaların veri olarak kullanıldığı ve sentezinin yapıldığı kısımdır. Herbir model için öngörülen gelir ve gider analizi fizibilite hesaplarında kullanılan genel finansal modele yerleştirilmiş ve herbir model için karar verme aşamasında doğrudan kullanılacak Net Bugünkü Değer (NBD) ve İç Verimlilik Oranı (İVO) verilerine ulaşılmıştır.

Tez çalışması tüm rapor boyunca ortaya koyulan verilerin sentezinin yapıldığı ve genel değerlendirmelerin bulunduğu yedinci bölüm ile sona ermektedir.

1.3. Yöntem

Fizibilite başlığı altında arsa için önerilen kullanımlar genel piyasa koşulları incelenerek belirlenmiş, belirlenen bu kullanımlar için ise detaylı piyasa analizleri yapılmıştır. Örneğin arsa üzerine geliştirilecek konut ve ofis kullanımları için detaylı arz-talep analizi yapılmış ve İzmir’den benzer kalitede gerçek emsaller toplanmıştır. Emsal mülkerin belli düzeltmelerden geçirilerek kabul edilen ortalama satış veya kira değerleri finansal tablolardaki en önemli verileri oluşturmaktadır.

Fizibilite çalışmasındaki alışveriş merkezi kullanımının verimliliği hesaplanırken ise kentteki mevcut stok incelenmiş ve mevcut stoğun verimliliği tümünden gelim yönetimi ile bir model üzerinde canlandırılmıştır. Önerilen kullanımlarda ortaya çıkan iki farklı senaryodaki iki farklı alışveriş merkezi büyüklüğü için ise bu çalışma

ayrı ayrı yapılmış ve birbirinden farklı ortalama kira değerlerine ulaşılmıştır. Aynı konut ve ofis öneri kullanımlarında olduğu gibi alışveriş merkezi kullanımı için de önerilen kira değerleri finansal hesaplamalarda veri olarak kabul edilmiştir.

Bu verilerin elde edilmesi safhasında temel literatür incelemesi yapılmış ve çalışmanın her aşamasında bu inceleme devam ettirilmiştir. Literatür çalışmasının tezdeki ağırlığı üçüncü bölüm ile birlikte yavaş yavaş yerini genel piyasa araştırmalarına bırakmıştır. Özellikle İzmir gayrimenkul piyasasının değerlendirildiği üçüncü bölüm, mevcut literatürün güncel olmaması nedeniyle daha çok uzman gayrimenkul şirketlerinin pazar araştırma raporlarını ve benzer şirketlerde çalışan uzmanların kişisel görüşlerini kendine esas kaynak olarak seçmiştir. Bunun haricinde mikro lokasyonda ve kent genelinde kişisel incelemelerde bulunulmuş ve çalışma esnasında kullanılan verilere ulaşılmıştır.

2. KENTSEL DÖNÜŞÜM

Kentsel dönüşümün kavramsal açıklamasını yapmadan önce "dönüşüm- kelimesinin neler içerdiğine bakmak yerinde olacaktır. Türk Dil Kurumunun güncel sözlüğünde bu kavram "olduğundan başka bir biçime girme, başka bir durum alma, tahavül, inkılap, transformasyon- olarak tanımlanmaktadır (Anon, 2002). Bu tanımlamadan yola çıkarak kentsel dönüşüm, kentin bütününde ya da bir bölümünde mevcut özelliklerin değişerek başka bir biçime girmesi olarak düşünülebilir. Ancak kent plancıları kentsel dönüşümü, kentin öteden beri var olan kesimlerinin iç yapısında ve başka yerleşim birimleriyle ilişkilerinde yer alan değişimler olarak tanımlamaktadırlar (Kayasü ve Yaşar, 2003).

Dönüşüme pasif olarak gerçekleşen bir kentsel oluşum olarak baktığımızda, aslında bu kavramın hızlı kentleşmeyle beraber kentlerdeki plansız gelişen alanlarda karşılığını bulduğu söylenebilir. Diğer bir deyişle bir çok tarım ve yeşil alanın gecekondulaşması ardından mahalleleşerek yerleşim alanları haline gelmesi plansız gerçekleşen bir dönüşümü anlatmaktadır (Görgülü, 2005).

Özellikle sanayileşme sürecini göreceli olarak daha hızlı yaşamış olan kentlerde olgunlaşmış sanayi sonrası kentsel dönüşüm ihtiyacını en çok yaşayan bölgeler sanayinin ilk kurulduğu alanlar olarak göze çarpmaktadır. Özellikle sanayinin ilk geliştiği dönemlerde bugüne oranla çok daha az olan nüfus ve buna bağlı olarak çok daha küçük bir alan üzerine yayılmış olan şehir, sanayileşmenin yarattığı çekim etkisi ile önce nüfus olarak artmış, bunun sonucunda ise kentlerin mekansal alanı artmıştır. İlk dönemlerde kent çeperlerinde kurulmuş olan sanayi tesisleri ise kentin hızla artan alan ihtiyacı ile çeperlerde hızlı büyümesi ile bir anda büyüyen kentin en stratejik noktalarında kalıvermişlerdir (İncedayı, 2004). Artık sanayi kullanımı için ekonomik olmaktan çıkan stratejik lokasyon ve buna bağlı olarak ortaya çıkan yüksek arsa değerlerine bir de sanayi tesislerinin yapısal ve işlevsel olarak ekonomik ömürlerini doldurduğu düşünülürse, hızlı sanayileşme sürecini yaşamış olan birçok kentte, en büyük kentsel dönüşüm ihtiyacının ortaya çıktığı bölgelerden biri de eski

sanayi bölgeleridir.

2.1. Kentsel Dönüşümün Tanımı ve Önemi

Kentsel dönüşüm fiziksel, sosyal ve ekonomik değişimlerden dolayı sorunlar yaşayan ve kendi kullanıcılarına sağlıklı yaşam çevrelerini sunmakta geri kalan bölgelerin yeniden geliştirilerek kente tekrar sosyo-ekonomik ve fiziksel bir katılım sağlamasını amaçlayan bir kentsel müdahale olarak tanımlanabilmektedir (Göksu, 2004a).

Kentsel dönüşüm; çeşitli nedenlerle zaman içinde eskimiş, yıpranmış ya da kimi durumlarda terkedilmiş ya da aşırı nüfus artışının getirdiği gecekondulaşmayla ve çarpık yapılaşmayla oluşan kentsel dokunun, günün koşulları göz önünde tutularak değiştirilmesi, dönüştürülmesi, ıslah edilmesi, yeniden canlandırılması ya da tamamen yeniden yapılanması ile tekrar kent bütününe kazandırılması olarak da ifade edilebilir (Balamir, 2005b).

Kentsel dönüşüm, dünyanın her bölgesinde parametrelerin farklılığı sebebiyle, problem alanları genelleştirilebilse de farklı yöntemlerle gerçekleştirilmektedir. Ancak uygulanan bu farklı yöntemlerin her birinde ortak olarak mevcut fiziksel, ekonomik ya da sosyal yapının bazen de hepsinin bir dönüşüm geçirmesi söz konusudur.

Kentsel dönüşüm teorik olarak, kentsel değişimlerin yönetimindeki kurumsal ve örgütsel dinamiklerle ilgilenir. Ancak kentsel dönüşümler, teorik ve pratik özellikleri birbirine uyuşması gereken kentsel müdahalelerdir. Bu özelliklerin, bir kentsel müdahale aracı olan kentsel dönüşümün rolü ve içeriğini anlamak adına ifade edilmesi yerinde olacaktır. Özellikle birçok dönüşüm planlamasında gözardı edilen dönüşümün ekonomik boyutu ve işlevselliği kağıt üzerinde tasarlanan projenin mekansal boyutta ortaya çıkabilmesinin vazgeçilemez ön şartlarından birisidir.

2.2. Kentsel Dönüşüm Amacı

Kentsel dönüşüm uygulamaları, kentlerin büyüyerek, kent içi fonksiyon dengeleri devamlı değişen ve zaman zaman bu değişimler neticesinde köhneme, gecekondulaşma gibi sakıncalarla karşılaşmış alanlarında kentin sosyo-ekonomik

yapısını olumlu şekilde etkileyecek yeni ortamlar oluşturmakla ilgilenir. Bu alanların oluşturulabilmesi, sosyal, ekonomik ve fiziksel bazı amaçların gerçekleşmesine bağlıdır (Baransü, 1989). Bu amaçlardan temel olanları başlıklar halinde aşağıdaki gibi listelenebilir;

- Sosyal Amaçlar
 - o Sağlıklı ve güvenli, yaşam standartlarına uygun çevrelerin oluşturulması
 - o Mahalleler arası fiziki, sosyal ve ekonomik farklılıkların azaltılarak, sosyal köhnemenin engellenmesi
- Fiziksel Amaçlar
 - o Köhneme ve "slumlaşma"nın ortadan kaldırılması
 - o Bölgenin altyapı ve sosyal donatıları eksikse bunların oluşturulması
 - o Kent parçaları arasında yoğunluk dengelemesinin yapılması
 - o Ulaşımın sorun halinden çıkarılması
 - o Olası doğal afet (deprem, sel vs.) tehlikesine karşı fiziki çevrenin niteliğinin arttırılarak uygun hale getirilmesi.
- Ekonomik Amaçlar
 - o Ekonomik dengesizliğin azaltılması
 - o İş hayatının canlandırılması
 - o Yatırım açısından değeri düşen alanların tekrar kent ekonomisine katılması
 - o Kent yönetiminin mali olanaklarının geliştirilmesi

Tüm bu amaçlar problem alanı özelinde çeşitlendirilebilir. Özellikle son zamanlarda kentsel gelişimle beraber doğayla olan etkileşimin artması ve doğal afetlerle meydana gelebilecek ya da doğaya verilecek zararların önlenmesi dönüşüm projeleri için önemli bir konu haline gelmiştir.

Kısaca kentsel dönüşüm projelerinin amacı, kent planında alınan kararların işlemediği bölgelere ulaşmak ve bu işleyişi engelleyen ya da tehdit eden öğeleri

ortadan kaldırarak o bölgeleri tekrar kent ekonomisi açısından üretken hale getirmek, sosyal sorunların önüne geçmek ve kentin fiziki mekanını çağdaş yaşam koşullarına uygun hale getirmektir.

2.3. Dünyada Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı ve Gelişimi

Aslında kentsel dönüşüm kavram olarak bugünkü kentlerle ilişkilendirilse de, tarihsel süreç içerisinde kentler dönüşüm içeren kapsamlı değişimler içine girmişlerdir. 19.yy.ın ortalarında çıkan endüstri devrimiyle birlikte kentlerin şekli de dönüşüme uğramaya başlamıştır. Hızlı sanayileşmeyi içeren endüstrileşme, beraberinde getirdiği fonksiyonların ihtiyacı olan mekansal düzenlemelere gidilmesine yol açmıştır. Gerek endüstriyel binalar gerekse işgücünü barındırmaya yönelik binalar kent imajını değiştirmiştir. İşçi sınıfı olarak maliyeti düşük olan kırdan kente gelen kişiler tercih edilmiş, yine mali nedenlerden onlara verilen imkanlarda kısıtlamaya gidilmiş, yaşam çevreleri olarak yoğunluğu yüksek, sağlıksız yerleşimler yaratılmıştır. İleride bu alanlar köhneme sorunları nedeniyle kentsel yenilemeler için hedef alanlar olmuştur. Bu zaman diliminde bile plansız da olsa bir kentsel dönüşümden söz etmek mümkündür. Zamanla üretim biçiminde fordist, ardından post-fordist ve esnek üretim modellerinin baskın olduğu dönemlere geçilmesi kentle endüstri arasındaki ilişkiyi de belirlemiştir (Hoyle ve Pinder, 1992).

II. Dünya Savaşı ardından endüstri kentleri haline gelen bir çok yerde, savaşın yaratmış olduğu hasar ve üretim biçimindeki değişimler kent alanlarının fiziksel olarak bozulmasına yol açmış, ardından kentsel yenileme gündeme gelmiştir.

İngiltere' de savaşın tahrip ettiği şehirler 1945 sonrası hükümet öncülüğünde yeniden inşa edilmeye başlanmıştır (Roberts ve Sykes, 2000). 1940-50 yılları arasında fiziksel müdahaleler şeklinde gerçekleşen bu yenileme hareketleri, bu tarihten itibaren olayı sosyal boyutlarıyla ele almaya başlamıştır. Yıkıp yeniden yapmak yerine mevcut olan değerlerin sağlıklı hale getirilmesini ve desteklenmesini ön plana çıkaran bu yaklaşım beraberinde katılım kavramını da getirmiştir. Böylece kentsel yenilemelerin yaratmış olduğu olumsuz hava dağıtılmıştır.

Modernleşmeyle beraber teknolojinin gelişimi ile endüstri kentleri modern kentlere dönüşmeye başlamış, ağır sanayinin kentleri terk etmeye başlaması ile yeniden kent

alanlarının elden geçirilmesine ihtiyaç duyulmuştur. 1980'lerde küreselleşmenin getirmiş olduğu dinamikler sonucu kentlerde yaşanan değişimler bu duruma ayak uyduramayan kent parçalarının köhnemesine yol açmıştır (Roberts ve Sykes, 2000). Köhnemiş alanlar ve boşalan eski sanayi kullanım alanları kentsel dönüşümlerin gözde konuları haline gelmiş, bu alanların kent ekonomisine yeni fonksiyonlar ve fiziki kalitelerle tekrar katılımı sağlanmıştır (Knox, 1994). Tüm bu tarihi süreçte kentlerin değişim halinde olması ve farklılaşan kullanım biçimlerinin ortaya çıkması, kentlerin önce sorunlar yaşaması, ardından dönüşüm projeleri ile bu sorunların çözüme ulaştırılmasına sebep olmuştur. Kapsamları ve yaklaşımları değişmekle beraber tüm bu hareketler kentsel dönüşüm projelerinin kent planlamayla olan sıkı ilişkisini kanıtlamaktadır. Bu ilişki, günümüzde ve gelecekte kısaca kentler varoldukça, değişimlerin getireceği dinamikler nedeniyle önemini koruyacaktır.

2.4. Türkiye’de Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı

Dünyada bazı kentsel yenileme uygulamalarının sonuçları, toplum tarafından çeşitli reaksiyonlarla karşılanmış ve kentsel yenilemenin sorun çözen bir yaklaşım olmak yerine, mevcut fiziksel ve sosyal nitelikleri yok ederek yerine nitelik ve nicelik olarak eski sosyal yapıya hitap etmeyen ve yeni sosyal kesimleri barındırmayı hedefleyen yerleşimler oluşturan yıkıcı bir hareket olarak değerlendirilmesine yol açmıştır. Bu da en başta desteğinin alınması gereken halkın bu tarz faaliyetlere katılımının azalmasına neden olmuş ve kentlerdeki değişimin yarattığı sorunların çözümlenmesi zora sokulmuştur. Kentsel dönüşüm kavramının ortaya çıkışının nedeni bu reaksiyonların önüne yeni bir ifadeyle geçme isteğidir (Ergun, 2004).

Türkiye’de ise bu kavram özellikle 1999 yılında gerçekleşen Marmara depremi sonrası fiziki çevrelerin yeterli niteliklerde olmadığını ortaya çıkışıyla bir planlama aracı olarak gündeme gelmiştir. Ayrıca hızlı ve denetlenemeyen göç, çarpık yapılaşma ve kültürel değerlerin korunamamaya zarar görmesi gibi etkenler de kentsel dönüşüm projelerine ihtiyacı gündeme getirmiştir. Politikacılar ve yerel yöneticiler tarafından her türlü platformda telaffuz edilerek kentsel dönüşüm projelerinin kent için ne derece önemli olduğu kamuoyuna aktarılmaktadır. Kapsamı ne olursa olsun konuyla ilgili yapılan çalışmaların her biri kentsel dönüşüm başlığı altında incelenmeye başlanmıştır (Dayıoğlu, 2005).

Tüm bunlara ek olarak, küresel ekonominin etkisiyle dünya kentlerinde olduğu gibi Türkiye'de de özellikle İstanbul'da uluslararası yatırımları çekebilmenin yolu olarak kentsel müdahalelerle cazip hale getirilen kent toprağı ön plana çıkmıştır. Her ne kadar kentin ekonomik, sosyal, fiziki sorunları kapsamlı bir müdahale gerektirse de, kent yönetimleri, esas olarak kentin gelecekteki vizyonunu değiştirmeye gayret etmekte ve kapsamlı projeleri gündeme getirmek istemektedir.

Kentsel dönüşüm kavramının Türkiye'deki ortaya çıkışını doğru değerlendirebilmek için kentleşme tarihinin son otuz yılını incelemek yerinde olacaktır. 1965-1975 yılları arasında yıllık nüfus artışı ortalama binde 25'lerin üzerinde seyrederken, 1975 sonrası Türkiye genelinde nüfus artış hızı azalmıştır ve 2000 yılı nüfus verilerine göre Türkiye geneli nüfus artış hızı binde 18,28 olmuştur. İstanbul'da aynı değerler 1965-75 yılları arasında binde 70,1 iken son dönemde binde 33.09'lara düşmüştür (TUİK, 2000). Bu değerler dikkate alındığında 1965 ve 2000 yılları arasında nüfus artış hızında genel bir düşüş söz konusudur. Bu da kentlerdeki demografik yapıyı doğrudan ilgilendirmektedir. Bir başka deyişle Türkiye kentlerindeki, kentleşme hızı azalmaktadır ve azalmaya devam etme eğilimi göstermektedir. Örneğin İstanbul'da geçmiş 30 - 40 yıllık süreçte, nüfus artışı kentin dışından gelen göçlerin de etkisiyle kentin sınırlarını genişletmiş ve konut stoğunun son 30 yılda artmasını sağlamıştır. Yapılan çalışmalar her 100 evden 70'inin bu dönemde yapıldığını ortaya koymaktadır (Balamir, 2005a). Bu yapı stoğunun üretim süreci, iki şekilde kente zarar vermiş ve sosyal donatı alanlarından yoksun yaşam alanları ortaya çıkarmıştır.

Bunlardan biri eski tarihi kültürel yapıların yıkılarak yerine çok katlı binaların yapılması, diğeri ise özellikle büyük kentlerde göçle beraber gecekondu alanlarının çoğalmasdır. Bu gecekondu alanları 80'li yıllarda yıkılarak apartmanlaşmaya başlamıştır (Göksu, 2006b).

Balamir (2005a), Türkiye'de neden kentsel dönüşümlere ihtiyaç olduğunu maddelerle şöyle açıklamaktadır:

1. 1950'li yıllardan itibaren Türkiye'de konut üretimi, bir çok ülkeye göre yükselen bir grafik göstermesine karşın niceliğı büyük olan bu üretim, nitelik olarak çoğunluğu iyi denetlenmemiş, kentsel hizmetler ve yatırımlar açısından yetersiz ve düşük standartlardaki kaçak yapılardan oluşmuştur. Bu da büyük bir risk havuzu

oluşturmuştur.

2. Bu zaman diliminde kentsel konut üretimi, kentsel nüfusun üstünde seyretmiştir. Bu durum, uzun bir süre kentsel alan genişlemesine ihtiyacın olmayacağını göstermektedir. Şehirleşmesi büyük ölçüde bitmiş olan kentteki alanların iyileştirilerek yeterli standartlara kavuşturulması gerekmektedir.

4. Kaçak yapılaşmayla oluşan yapı stoğu ve yaşam alanları, çevre kirliliği, kentsel kazalar ve özellikle doğal afet düşünüldüğünde riskli alanlardır. Bu durumda özel yaklaşım ve politikaların geliştirilmesi zorunludur.

5. Giderek artan kentsel fakirlik toplumsal bir tehlike haline gelmiştir. Bu nedenle kent nimetlerinden adaletli yararlanmayı sağlayan sosyal projelere ihtiyaç vardır.

6. Konut üretimindeki bu hızlı gelişimin getirdiği en büyük sorunlardan biri de Avrupa Birliği yolundaki bir ülke için standartları yetersiz, estetik değerlerden yoksun yaşam ve konut çevrelerinin yaratılmış olmasıdır.

Tüm bu veriler, nüfus artış hızının düşmesiyle beraber İstanbul'un kentleşerek gelişme sürecinin sonuna yaklaştığını ve artık mevcut alanların tekrar kentsel arsalar oluşturmak adına elden geçirilmesinin ve fiziki çevreyle beraber sosyal ve ekonomik yapının yenileştirilmesinin gerekliliğini ortaya koymaktadır.

Türkiye'de son 30 yılda yaşanan hızlı mekansal dönüşümler yerini deprem faktörünü dikkate alan, insan odaklı, ileriye dönük önlem ve vizyona sahip stratejik dönüşüm süreçlerine bırakmak durumundadır.

2.5. Dünyada Kentsel Dönüşümün Ortaya Çıkışı

Dünyada kentsel dönüşüm alanında yapılmış uygulamalar incelendiğinde, kent merkezlerinin, konut alanları, dok (dock – liman) alanları gibi kent parçalarının çeşitli köhneme oluşumlarını barındırmaları nedeniyle ele alındığı görülmektedir.

2.5.1. Barselona Dönüşüm Projesi Örneği

Her kentsel problemin alanına özgü bir yaklaşımla çözülmesinin gerekliliği, kentsel çözüm arayışlarının da farklılaşmasına neden olmuştur. Bazı durumlarda ise problem alanına getirilecek bütüncül bir çözüm arayışının, müdahale biçimlerinin birden

fazlasını aynı anda barındırdığı bilinmektedir. Dünya örneklerinden biri olarak Barselona şehrindeki kentsel dönüşümün ele alınmasının sebeplerinden biri yukarıda belirtilen bu çeşitliliği taşıyor olması, diğeri ise dünyada uygulanan en başarılı “su-önü gelişim” (Waterfront Development) lerden birisi olmasıdır.

Savaş sonrası birçok kentte olduğu gibi Barselona'da da gerek politik baskı gerekse ekonomik yetersizlikle değişen dengeler kent merkezindeki nüfus dengesini de değiştirmiştir. Kentleşme süreci içinde (özellikle şehir surlarının yıkılmasıyla) Barselona kent merkezi yaşanan fiziki ve sosyal köhneme ile büyük ölçüde değişmiştir. 1980'lere gelindiğinde Barselona yeni kent konseyi ile demokratik kentsel dönüşüm programlarını başlatmış; böylelikle endüstriyel sistemin küresel yapılanmasına yön verecek ekonomik yükselme oluşmuş; kısa zamanda entegre hareket planı uygulamaya konulmuştur (Busquets, 2005).

Projenin Amaçları:

Dönüşüm projesinin amaçları:

- Bölgenin yoğunluğunu azaltmak ve yeni açık alanlar üretmek;
- Yaşam koşullarında sosyal iyileşme sağlamak;
- Bölgede sosyal kullanım için uygun sosyal donatıların sayısını arttırmak;
- Yaşayanların projeye doğrudan katılımlarını sağlamaktır.

Proje Ortakları:

- Barselona Kent Konseyi
- Yerel Yönetim Birimleri
- Özel sektör girişimcileri
- Girişimciler
- Sivil kuruluşlar

Proje Kararları:

Kentsel dönüşüm süreci 3 aşamada ele alınmıştır:

1. Kentsel iyileştirme (urban rehabilitation),

2. Kentsel yeniden yapılandırma (urban restructuring),
3. Diğer yapılanma biçimleri

Bu kapsamda uygulanan müdahaleler iki başlık altında toplanabilir:

- Kentsel mekanlar ve yeşil alanlar: Müdahaleler kullanılmayan ve problem alanlar olarak kabul edilen eski endüstri arazileri ve kentin eski hizmet/servis arazilerinde yapılmıştır.
- Sektörel planlar: Kentin farklı noktaları farklı özellikler göstermektedir. Bu bağlamda uygulanan müdahaleler de bölgeye göre değişmektedir. Buna göre sektörel planlar üçe ayrılmıştır: 1-Ciutat Vella'nın iyileştirilmesi, 2-Geleneksel mahallelerin iyileştirilmesi, 3-Kapalı şehir blokların yeniden düşünülmesi

1992 Olimpiyatları ile şehir kendini hızlı bir değişim içinde bulmuştur. Fiziksel şartları olumsuz ve ulaşım imkanları açısından yetersiz bir kent olan Barselona hızla gelişmiştir. Yollar yenilenmiş, yeni ulaşım ağları oluşturulmuştur. Proje, köyün dışındaki alana olimpiyatlardan sonra da getirdiği fonksiyon ve işlevlerle hizmet vererek, kentin sürdürülebilir gelişimini sağlamıştır.

2.6. 'Türkiye' de Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Örnekleri

2.6.1. Galataport Dönüşüm Projesi Örneği

Dünya'nın en büyük metropollerinden biri olan İstanbul sadece ekonomik yönü ile değil; konumu, tarihi dokusu ve kültürel birikimi ile dünya ölçeğinde özel bir yere sahiptir. Elbette kentin hızla değişen yapısı yeni çekim merkezleri ve buna karşılık yeni eskime ve köhneme bölgeleri yaratmaktadır.

İstanbul'un en stratejik noktalarından birinde yer alan ve yüzyıllardır kentin açık denize açılan kapısı olarak varlığını sürdüren tarihi Galata Rıhtımı'nda gelişen kent dinamiklerinin oldukça gerisinde kalmıştır. Bu eskimeye bir öneri olarak bu önemli bölgeye çoğunlukla "Galataport" olarak bilinen proje ile farklı işlevler kazandırılması ve bölgenin kent ölçeğinde önemli bir kültür, turizm ve ticaret merkezi olarak gelişmesi amaçlanmıştır.

100.000 m²'lik açık alana ve 151.665 m² inşaat alanına sahip olan 1.2 km'lik Galata

Rıhtımı projesi kapsamında mevcut tarihi binalar aslına uygun olarak yenilenecek ve bu binalara yeni fonksiyonlar kazandırılacaktır. Sonuç olarak proje; Salıpazarı'nı, Galata ve Beyoğlu ile bütünleştirmek aynı zamanda İstanbul Boğazı'nın bu çok değerli bölümünü yepyeni bir estetik değer olarak İstanbul'un büyük çekim gücüne sahip bölgelerinden birisi haline getirmeyi amaçlamaktadır (Tabanlıoğlu, 2007).

Projenin Amaçları:

- Uluslararası düzeyde, çağdaş bir “Cruise Limanı ve Turizm Kompleksi”ni İstanbul’ a kazandırmak.
- Rıhtımda benzeri bulunmayan kültürel ve turistik bir çekim merkezi yaratmak,
- Tarihi Tophane Meydanı’nı canlandırarak Galata ve Beyoğlu ile bütünleştirmek.
- İstanbul’da benzeri fazla olmayan, halka açık uzun bir yeşil bant oluşturabilmek.
- Bölgenin mevcut gece-gündüz nüfus farklılığının minimuma indirmek.

Projenin sahibi olan ve tüm yetkileri TDİ (Türkiye Denizcilik İşletmesi) 'ye devredilen Galataport projesine, Nisan 2006’da 1 No’lu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'ndan onay alınmıştır. 24 Ağustos 2006'da, projenin uygulanabilmesi için her türlü yasal sorunlar giderilmiş, koruma kurullarından ve Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan onaylar alınmış, yap-işlet-devret modeline göre şartnameleri hazırlanmış bir şekilde özelleştirmek için ihaleye açılmıştır. Proje için ihale 16 Eylül 2005 tarihinde yapılmış ve ihalede en yüksek fiyatı Royal Caribbean Ortak Girişim Grubu vermiştir. Buna rağmen, ihale sürecindeki resmi olmayan işlemler, kazanan grubun önerdiği rakamın düşüklüğü, medyanın ve sivil toplum örgütlerinin konuya karşı hassas ilgisi söz konusu ihalenin iptali ile neticelenmiştir. Yakın gelecekte birkez daha ihaleye çıkacak olan projede, teklif edilen ilk rakamın çok daha yukarısında fiyatlara ulaşılabileceği konusunda uzmanlar hemfikirdir.

3. İZMİR' E GENEL BİR BAKIŞ

3.1. Giriş

Tarihin ilk dönemlerinden beri onlarca uygarlığı konuk etmiş İzmir, günümüzde de ekonomik ve sosyal alanda Türkiye'nin en önemli metropollerinden birisi olma konumunu sürdürmektedir. İzmir, 3,3 milyonu geçen nüfusuyla Türkiye'nin 3. büyük kenti, İstanbul'dan sonra en büyük limanı ve iyi bir ulaşım noktasıdır. Türkiye'nin en batılı kentlerinden olan İzmir, çağdaş, gelişmiş, aynı zamanda işlek bir ticaret merkezidir.

İzmir, Ege kıyı bölgesinin tipik bir örneği gibidir. Kuzeyde Madra Dağları, güneyde Kuşadası Körfezi, batıda Çeşme Yarımadası'nın Tekne Burnu, doğuda ise Aydın, Manisa il sınırları ile çevrilmiş İzmir, batıda kendi adıyla anılan körfezle sınırlanmıştır.

İzmir ili içinde Ege Bölgesi'nin önemli akarsularından olan Gediz Nehri'nin Aşağıçığır ile Küçük Menderes nehirleri bulunur. Girintili ve çıkıntılı kıyı bandı doğal olarak sayısız güzellikte koy ve plajların oluşumu ile sonuçlanır. Gümüldür, Özdere, Foça, Karaburun, Çeşme sahil ve plajları İzmir için büyük bir turistik önem taşımaktadır. Öte yandan aynı doğal yapı, bir çok balıkçı barınağının veya yat yanaşma yerlerinin oluşmasına neden olmuştur. Bu özellikleriyle İzmir doğal bir turizm ve liman kentidir.

İzmir Türkiye'nin başlangıç için planlı bir şehircilik anlayışına sahip nadir yerleşimlerinden biridir. Özellikle Fuar Alanı bu anlayışın İzmir'deki önemli bir ticari uzantısı ve merkezidir. Fakat bu düzenli şehircilik anlayışı 1980'li yıllara kadar sürebilmiştir. İzmir' in son 20 yıl içinde aldığı göç ile bu gelişim tek bir merkezde kontrol edilemez hale gelmiştir. Yine de İzmir 3 büyük il arasında en düşük nüfus artışı oranına sahip şehirdir. Şehir halkının ekonomik düzeyi genel olarak Türkiye ortalamasının üstünde yer almaktadır (TÜİK, 2001).

İzmir'in eski bir kent olması nedeni ile eski yerleşim ile yeni şehircilik anlayışı arasında uyum sorunları yaşamaktadır. Şehrin merkezini Konak, Alsancak-Fuar Alanı ve Kemeraltı bölgeleri üçgeni oluşturmaktadır. Alsancak-Fuar Alanı düzenli bir yerleşim izlerini taşıırken Konak- Kemeraltı bölgeleri eski yerleşimin karışık yapısını barındırmaktadır. Bu bölgelerde ticaret ağırlıklı olmak üzere özellikle Alsancak'ta konut kullanımı da yer almaktadır. Bugün için şehrin yeni planlı Merkezi İş Alanı (MİA) Cumhuriyet ve 9 Eylül Meydanları arasındaki alandır. Kemeraltı ise eski yerleşimin kendi kendine oluşmuş iş alanı bölgesidir. Kemeraltı bölgesi ticari hayatın farklılık göstermesi ile büyüme göstermez iken MİA ise gerek yatay gerekse yüksek yapılarda yeni yerler arayışı içindedir.

Bu sebeple İzmir Liman Bölgesi için yapılan Kentsel Tasarım Fikir Yarışması'nda ortaya çıkan fikirlerden de yararlanılarak, Turan ile Alsancak Liman' ı arasındaki 550 hektarlık alan "Yeni Kent Merkezi" olarak planlanmıştır. Sonuç olarak ticaretin, küçük ölçekli üretim ve ticareti içinde barındıran İzmir Şehir merkezinin içinde sıkıştığı dar ortamdan çıkarılarak daha geniş bir alana yayılmasına çalışılmaktadır.

Bornova ve Karşıyaka, İzmir'in diğer iki alt merkezidir. Bornova körfezin doğu kısmında İstanbul ve Ankara otoyollarının birleştiği noktada yer alır. Karşıyaka ise Körfezin batısında, şehir merkezinin karşısında yer alır. Bu alt merkezler şehir merkezine göre nispeten daha az ticari aktivitelere sahip olsalar da konut ihtiyacının büyük bir kısmını çözmektedirler.

3.2. Tarih

İzmir (Smyrna-Samornia) M.Ö 3000 yıllarında Lelegler tarafından, bugünkü Bayraklı yakınında bulunan Tepekule mevkiinde kurulmuştur. İzmir sözcüğü daha ziyade bir Amazon Kraliçesine atfedilmektedir. M.Ö 2000-1200 yılları arasında yaşamış olan Hitit Krallığı'nın tesiri altında kalan İzmir, Hitit Devleti'nin M.Ö 1200 yılında Frig akınlarıyla yıkılması sonucu M.Ö XI. Yüzyılda Yunanistan'dan Batı Anadolu kıyılarına göç eden Aiollar, daha sonra da İonlar tarafından işgal edilmiştir.

İzmir en parlak dönemini İonlar zamanında yaşamıştır. M.Ö 600 yılında Lidya Kralı Alyattase tarafından işgal edilen İzmir, M.Ö 546 yılında Persler'in, M.Ö 334 yılından sonra da Büyük İskender ve kumandanlarının idaresi altına girmiştir. M.Ö 302'de

Trakya'dan gelerek Büyük İskender'in kumandalarından Antigones'i yenen Lizimaktos'un, daha sonra da Seleikoslar'ın hakimiyetine giren İzmir, kısa bir müddet de Bergama Krallığı idaresinde kalmış, M.Ö 133 yılında kesin olarak Romalılar'ın eline geçmiştir. M.Ö 88 yılında ise Pontus Kralı Mihridades ele geçirmiştir. Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılması ile Bizanslılar'ın bir eyalet merkezi olan İzmir, M.S 440 yıllarında Hun Hükümdarı Atilla'nın istilasına uğramıştır. M.S 695 yılından itibaren iki defa Araplar'ın akınına maruz kalmış, sonra yine Bizanslılar'ın eline geçmiştir. 1081 yılında İzmir şehri Selçuklular tarafından fethedilmiştir. 1097 yılında Haçlılar'ın Anadolu'da ilerlemesinden istifade eden Bizanslılar, İzmir de dahil olmak üzere Ege'de Türkler'in elinde bulunan tüm yerleri işgal etmişlerdir.

1320 yılında Aydınoğulları Beyliği'nin hükümdarı Mehmet Bey tarafından geri alınıp, oğlu Umur Bey'e verilen İzmir'in Liman Kalesi, Haçlı kuvvetlerince 28 Ekim 1334'de tekrar işgal edilmiştir. 1402 yılına kadar Türkler Kadifekale'ye, Haçlılar da Liman Kalesi'ne hakim kalmışlardır. Liman Kalesi 1402 yılında Timur tarafından zapt ve tahrip edilerek, Aydınoğulları Beyliği'ne iade edilmiştir. Bundan sonra İzmir tarihinde 1426 yılına kadar Aydınoğlu Cüneyt Bey rol oynamıştır.

1426 yılından itibaren Osmanlı Devleti idaresine giren İzmir, 500 yıla yakın bir süre Osmanlı idaresinde kalmıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun yükselme devrinde çevresinin merkezi olma özelliğini daima koruyarak, ekonomik ve sosyal hayatın lokomotif olmuştur.

15 Mayıs 1919'da Yunanlılar tarafından işgal edilen İzmir, üç yıldan fazla işgal altında kaldıktan sonra Ulusal Kurtuluş Savaşı'yla 9 Eylül 1922'de Yunan işgalinden kurtarılmış, Cumhuriyetin ilanından sonra da İl statüsüne kavuşturulmuştur.

3.3. İklim

Akdeniz iklim kuşağında kalan İzmir'de yazlar sıcak ve kurak, kışlar ılık ve yağışlı geçmektedir. Dağların denize dik uzanması ve ovaların İç Batı Anadolu eşğine kadar sokulması, denizel etkilerin iç kesimlere kadar yayılmasına olanak vermektedir. Ancak, İl bütününde yükseklik, bakı ve kıyıdan uzaklık gibi fiziksel coğrafya farklılıkları, yağış, sıcaklık ve güneşlenme açısından önemli sayılabilecek iklim farklılıklarına da yol açmaktadır.

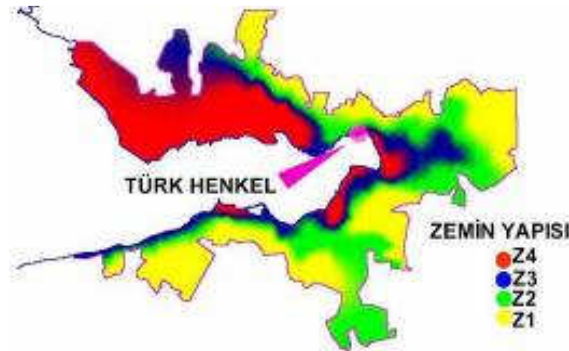
İl bazında yıllık ortalama sıcaklık, kıyı kesimlerde 14-18 °C arasında değişmektedir. En sıcak aylar Temmuz (27.3 °C) ve Ağustos (27.6 °C), en soğuk aylar ise Ocak (8.6 °C) ve Şubat (9.6 °C)'tır. Yazın kıyı kesiminde sıcaklık, deniz melteminin (İmbat) etkisiyle iç kesimlere göre 1-2 °C daha düşük olmaktadır. Kış mevsiminde ortalama 7 °C olan sıcaklık zaman zaman kuzey ve kuzeybatıdan sokulan denizel hava kütlesi nedeniyle düşmektedir.

İzmir'de yağışın aylara ve mevsimlere göre dağılımında önemli farklar vardır. İzmir'de yıllık ortalama yağış miktarı 700 mm. olup yıllık yağışın % 50'den fazlası kış mevsiminde %40 - %45'i ilkbahar ve sonbaharda, % 2-4'ü ise yaz aylarında düşmektedir. Kar yağışlı günler sayısı, alçak kesimlerde yok denecek kadar azdır. Yüksek kesimlerde gerek kar yağışlı günler sayısı, gerekse karın yerde kalma süresi artmaktadır. Dağlarla çevrilmiş ve bir körfez etrafında kurulmuş olan İzmir kentinde, havadaki nem oranı yüksek olup, en yüksek sıcaklığın kaydedildiği Ağustos ayında nem oranı %49'a kadar yükselmektedir.

Akdeniz iklim bölgesinde yetişen geniş, sert ve iğne yapraklı, sürekli yeşil kalan, kuraklığa dayanıklı ağaç ve çalılar, yaygın doğal bitki örtüsünü oluşturur.

3.4. Deprem Güvenliği

Ege Bölgesi'nin İzmir ve graben kısımları (Gediz, Küçük Menderes, Büyük Menderes) 1. derece deprem alanında kalmaktadır. 1998'de Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi tarafından hazırlanan yandaki harita İzmir Büyükşehir Belediyesi içinde kalan alanların olası deprem riskini göstermektedir. Bu haritaya göre İzmir ve çevresinde 4 tip zemin yapısı söz konusudur (Kırmızı en riskli, sarı en az riskli).



Şekil 3.1 : Zemin Yapısı haritası

3.5. Nüfus

İzmir ili 28 ilçe (9 ilçe Büyükşehir sınırları dahilinde) 628 köy ve 60 belden oluşmaktadır. Büyükşehir Belediyesi ile birlikte 89 belediye bulunmaktadır.

Tablo 3.1. İzmir’de İlçelere Göre Nüfus Değişimi ve Yoğunluğu (TUIK, 2000)

	1990	2000	Nüfus Artış Hızı(%)	Yüzölçümü (km ²)	Nüfus Yoğunluğu (kişi/km ²)
İZMİR					
İl Toplamı	2.694.770	3.370.866	25%	12 012	281
Balçova	59.825	66.877	12%	21	3 185
Bornova	278.300	396.770	43%	224	1 771
Buca	203.383	315.136	55%	134	2 352
Çiğli	78.462	113.543	45%	97	1 171
Gaziemir	44.089	87.692	99%	63	1 392
Güzelbahçe	14.269	18.190	27%	117	155
Karşıyaka	345.734	438.764	27%	66	6 648
Konak	721.570	782.309	8%	69	11 338
Narlıdere	34.844	54.107	55%	63	859
Aliağa	42.150	57.192	36%	274	209
Bayındır	47.126	47.214	0%	540	87
Bergama	101.421	106.536	5%	1 720	62
Beydağ	14.632	14.147	-3%	184	77
Çeşme	29.463	37.372	27%	257	145
Dikili	23.219	30.115	30%	510	59
Foça	25.222	36.107	43%	205	176
Karaburun	9.020	13.446	49%	484	28
Kemalpaşa	56.075	73.114	30%	655	112
Kınık	37.617	32.109	-15%	446	72
Kiraz	41.247	44.910	9%	572	79
Menderes	52.934	73.002	38%	775	94
Menemen	76.043	114.457	51%	694	165
Ödemiş	124.968	128.259	3%	1 016	126
Seferihisar	21.406	34.761	62%	386	90
Selçuk	27.353	33.594	23%	280	120
Tire	77.314	78.658	2%	891	88
Torbalı	71.617	93.216	30%	565	165
Urla	35.467	49.269	39%	704	70

3.6. Altyapı

3.6.1. Ekonomik Altyapı

İzmir 3.370.866’lık nüfusu ile Türkiye’nin İstanbul ve Ankara’dan sonra 3. en kalabalık şehridir. Kişi başı gelir 3.215 USD ile Türkiye’de 5. sırada, İstanbul ve

Ankara genelinden daha yüksek seviyede yer almaktadır (TUIK, 2001). Türkiye’de ticaret ve üretimin merkezi sayılan Marmara Bölgesi ve özellikle İstanbul’da fiziki bakımdan boş yer kalmaması, yatırımcıları yeni bölgelere yönlendirmiştir. Marmara bölgesine yakın, ham ve ara mamul maddeler ile diğer iç ve dış pazarlara yakınlığı, kişi başına düşen nispi gelirin yüksek olması, zengin kaynakları, nitelikli ve ucuz işgücü ile potansiyel taşıyan Ege bölgesi bugün yatırımcı için cazip bir bölge halini almıştır.

Tablo 3.2. İktisadi Ticaret Kollarının İzmir Ekonomisindeki Payı (TUIK, 2001)

İktisadi Faaliyet Kolu	İzmir GSYİH'si İçindeki Payları
Sanayi	%30.5
Ticaret	%22.9
Ulaştırma - haberleşme	%13.5
Tarım	%7.8
İnşaat	%3.5
Konut sahipliği	%5.3
Serbest meslek	%2.7
Mali kuruluşlar	%2.2
Devlet hizmetleri	%3.7
İthalat vergisi	%9.3
Toplam	%100.0

Tablo 3.3. İllere Göre Nüfus ve GSYİH (TUIK, 2001)

İller	Nüfus	Kişi başı GSYİH (USD)
İstanbul	10.018.735	3.063
Ankara	4.007.860	2.752
İzmir	3.370.866	3.215
Bursa	2.125.140	2.507
Manisa	1.260.169	2.459
Aydın	950.757	2.017
Denizli	850.029	2.133

Türkiye ihracatının beşte birini ve turizm gelirlerinin üçte birini gerçekleştiren Ege Bölgesi gerek ticari anlamda gerek ise işgücü açısından diğer bölgelere oranla daha niteliklidir. Çeşitli sektörleri barındıran Aydın, Denizli ve Manisa gibi gelişmiş büyük illerin varlığı ile büyük bir liman, uluslararası İzmir Fuar Alanı, serbest bölge, 12’si faal toplam 19 organize sanayi bölgesi Ege bölgesindeki ticari hareketi canlı tutan önemli unsurlardır. Bu hareketliliğin merkezi ise Ege’nin en büyük şehri ve bir bakıma başkenti konumundaki İzmir’de yoğunlaşmaktadır.

İzmir; 2002 yılında 3,7 Katrilyon TL. vergi ödeyerek, ülke vergi gelirinin % 6,2'sini oluşturmaktadır. 2003 yılının ilk çeyreğinde bu pay % 7,4'e çıkmış bulunmaktadır. Yine 2002 yılında ihracatın 5,8 milyar USD ile %20,3'ü ve 7,1 milyon USD ile ithalatın %6,2'si İzmir'den gerçekleştirilmiştir. İzmir ilinin GSYİH içindeki payı %7,6'ya ulaşırken toplam istihdamın %9,7'sini sağlamaktadır (TUİK, 2004).

İzmir aynı zamanda önemli bir Nato merkezini de barındırmaktadır. Nato çalışanları, ayrıca, şehrin ana satın alma güçlerinden birini oluşturmaktadır. Türkiye'nin ilk 500 büyük şirketi listesinde İzmir ve çevresindeki Ege bölgesi şehirlerinde konumlanmış ortalama 60 adet şirket mevcuttur. Bu firmaların büyük bir kısmı özellikle İzmir, Manisa ve Denizli şehirlerinde konumlanmışlardır.

Bütün bunlara ek olarak, Türkiye'nin en büyük ticari fuarı her yıl Eylül ayında İzmir'de gerçekleştirilmekte ve İzmir Ticaret Borsası'nın varlığı, İzmir'in uluslararası yatırımlar için İstanbul'dan sonra ikinci önemli yatırım şehri olmasını sağlamaktadır. Borsa denildiğinde genellikle hisse senetlerinin işlem gördüğü Menkul kıymet borsaları akla gelmektedir. Ancak ticaret borsaları ile menkul kıymet borsaları arasında farklar bulunmaktadır. İkisini birbirinden ayıran en temel fark; ticaret borsalarında zirai ürünlerin işlem görmesidir. 1891 yılından itibaren kuruluş sürecine giren, 1892 yılında hükümetçe tanınarak açılışı gerçekleştirilen İzmir Ticaret Borsası, İzmir ekonomisinin önemli taşlarından biridir. Resmi nizamnamesine ancak 1895 yılında kavuşabilen borsanın binasının açılışı 23 Temmuz 1928 günü gerçekleştirilmiştir.

Vadeli İşlem ve Opsiyon Borsası AŞ, 4 Temmuz 2002 tarihinde Türkiye'de vadeli işlem ve opsiyon borsasını fiiliyata geçirmek üzere kurulmuştur. 1 Nisan 2004 tarihinden itibaren üye kaydetmeye başlayan borsa, şirket ortağı da olan İzmir Ticaret Borsası binasında ikamet etmektedir. Vadeli işlem ve opsiyon borsaları liberal ekonomik sistemlerin vazgeçilmez kurumlardan biridir. 2002 yılı rakamları ile dünyada vadeli işlem borsalarının işlem hacmi 100 trilyon doların üzerinde olup, yılda 4.5 milyar sözleşme alınıp satılmaktadır.

Atatürk'ün talimatı ile Cumhuriyetin ilanından 8 ay önce 17 Şubat 1923'te İzmir'de toplanan Birinci Türkiye İktisat Kongresi, İzmir Enternasyonal Fuarı'nın kurulması sürecini başlatmıştır. Kongre binası olarak İkinci Kordon'da Osmanlı Bankası

Deposu olan Hamparsomyan binası seçilmiştir. İzmir Fuarı'nın temeli, bugünkü yerinde 1 Ocak 1936'da törenle atılmıştır. 360 bin metre karelik alanın Kültürpark haline getirilmesi ve yılın belirli bir ayında bu alan üzerinde uluslararası bir fuarın gerçekleştirilmesi planlanmıştır. 1 Eylül 1936'da İzmir Fuarı, kent yaşamında yerini almıştır. İzmir Enternasyonal Fuarı 1948'de Uluslararası Fuarlar Birliği'ne (UFI) üye olmuştur. 1947'den beri uluslararası fuarların devam ettiği alanda 2007 yılında 31 adet fuar organizasyonu yapılacaktır.

3.7. Ulaşım

Ulaşım ağı bakımından oldukça gelişmiş bir kent olan İzmir kara, hava, deniz ve demiryolu altyapısı ile gerekli tüm yurt içi ve yurt dışı ulaşım bağlantılarına sahiptir.

3.7.1. Karayolu Ulaşımı

1.788 km karayoluna sahip olan İzmir karayolları açısından bir kesişim noktasıdır. Bornova üzerinden Manisa'ya bağlanan yol ve Karşıyaka ve Menemen üzerinden Çanakkale'ye uzanan yol kentin çevre ile ilişkisini sağlarken Ankara-İzmir bağlantısı Manisa trafik akışını ve Demirci, Kula, Uşak yönünden gelen Ankara trafiğini birleştirerek kent merkezine uzanmaktadır.

51 km'lik İzmir çevre yolunun yaklaşık 4/5' lük kısmı tamamlanmış olup, Karşıyaka, Aliağa bağlantısı için çalışma devam etmektedir. İzmir – Aydın, İzmir – Çeşme bağlantıları otoyol ile sağlanmaktadır. İzmir'i Manisa'ya bağlayan yol üzerinde iyileştirme çalışmaları devam etmektedir

3.7.2. Hava Ulaşımı

Adnan Menderes Hava Limanı şehir merkezine 18 km. uzaklıkta güneybatı yönünde kurulmuş olup, meydana ulaşım, otobüs ve taksi işletmeciliğinin yanı sıra banliyö hattı ile sağlanmaktadır. Toplam 7.518.875 m²'lik kurulu alanı bulunan limanın 3.360 m²'lik iç hatlar terminali ile 27.000 m²'lik dış hatlar terminali bulunmaktadır. Adnan Menderes Hava Limanında Kompozit Beton kaplamalı 3240x45 metre boyutlarında bir adet pist bulunmaktadır.

Yapımı yakın zaman önce tamamlanan yıllık 5 Milyon yolcu kapasiteli terminal binası ile Adnan Menderes Havalimanı' nın yıllık yolcu kapasitesi 9.6 Milyon kişiye

ulaşmıştır. Hava Limanında 2 adet VIP ve 2 adet CIP salonu bulunmaktadır. İzmir’den Stuttgart, Düsseldorf, Amsterdam, Frankfurt, Paris gibi bazı Avrupa şehirlerine ve Dubai’ye direkt uçuş bulunmaktadır. Aşağıdaki tabloda Adnan Menderes Havalimanına ait yolcu ve uçak trafiğini gösteren bilgiler verilmiştir.

Tablo 3.4. Menderes Havalimanı Yolcu ve Uçak Trafiği (DHMI, 2006)

2006 yılı	Toplam	Dış hatlar	İç hatlar
Yolcu trafiği	4.411.034	1.451.061	2.959.973
Uçak trafiği	44.412	12.330	32.082

3.7.3. Deniz Ulaşımı

İzmir’in kendi içinde ve çevresinde, Adnan Menderes uluslararası havalimanı, İzmir limanı, raylı sistem bağlantıları, Çeşme ve Dikili Ro-ro limanı ile iyi bir otoyol ulaşımı ağı bulunmaktadır. TCDD’nin işletmeciliğini yaptığı liman geniş tarımsal ve endüstriyel hinterlanda sahiptir. Ege Bölgesinin tarım ve endüstri limanı olan İzmir, aynı zamanda ülkenin ihracatında hayati rol oynar. Yıllık 11 milyon ton kapasiteli liman demiryolu ve karayolu şebekesi ile bağlantılıdır.

Körfezin iç kesiminde yer alan 1.314 m uzunluğundaki Alsancak Limanı önemli bir ihracat kapısı olduğu gibi yurt içi ve yurt dışı yolcu trafiğini de düzenlemektedir. Limandan sürekli olarak İzmir-İstanbul seferleri yapılmaktadır. Bu seferlerin yaz ve kış tarifeleri değişmektedir. Yaz aylarında İzmir Limanı’ndan Akdeniz limanlarına turistik amaçlı, cruise gezileri de düzenlenmektedir.

Limanda gemi trafiği oldukça rahattır. Liman kendi içinde bir kaç bölüme ayrılmıştır: Dış liman, Orta liman, İç liman ve patlayıcı madde limanı. İç limanın iki ana liman imkanı bulunmaktadır bunlar: dalgakıranla korunan eski liman ve Alsancak’tır.

Limana giren ve çıkan gemiler için kılavuz almak zorunludur. Pilotaj ve Römorkaj hizmetleri, 24 saat boyunca, TDİ tarafından verilmektedir. İzmir’in Ege’deki tarihi ve turistik yerlere çok yakın olmasından dolayı, liman yolcu terminali önemli ölçüde trafiğe sahiptir.

İzmir Alsancak Limanı’nı desteklemek, Türkiye’nin ve Ege Bölgesi’nin gelecekteki liman ihtiyacını karşılamak ve transit yük taşımacılığına (üçüncü kuşak gemilere,

Panamax ve Post-Panamax gemilere) hizmet vermek amacıyla İzmir'e karayolu ile 80 km uzaklıktaki Çandarlı Körfezi'ne bir liman (Kuzey Ege Limanı) yapılması düşünülmektedir. Söz konusu liman, 2.500 hektarlık stoklama alanı ile Akdeniz'in en büyük, dünyanın da ilk on limanı arasına girebilecek kapasitedir. Limanın ilk etabının 2010 yılında; tamamının ise 2030 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir. İzmir'de 7 – 8 ay tekne ile dolaşmak mümkündür. İnciraltı bölgesinde yer alan Levent Marina ve Çeşme'deki Setur Marina İzmir'deki marinalardır. Bunun haricinde, Çeşme, Alaçatı, Özbek, Dikili, Sığacık, Yeni Foça ve Eski Foça'da bulunan limanlara da yat bağlanabilmektedir.

Ayrıca, ham petrol boşaltma ve işlenmiş petrol sevketme tesisleriyle donatılmış olan Aliğa Limanı uluslararası kapasiteye sahiptir.

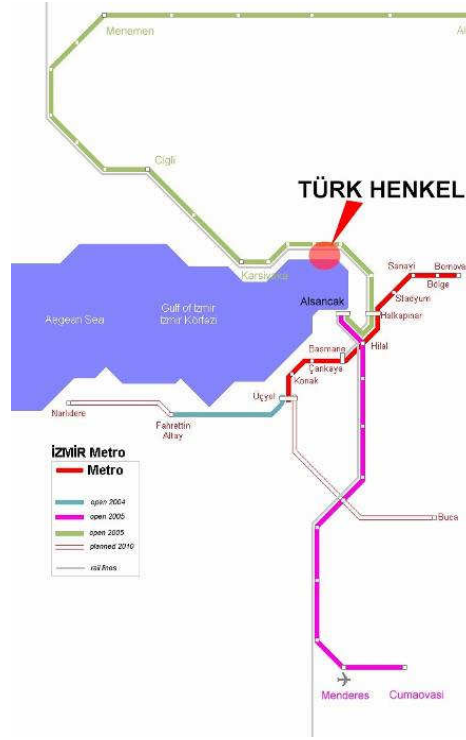
Kent içinde Karşıyaka, Alsancak, Pasaport, Bostanlı, Üçkuyular ve Güzelyalı iskeleleri arasında yapılan vapur seferleri ulaşımında büyük rahatlık sağlamaktadır. Ayda ortalama 1,2 milyon yolcu taşıyan şehir hatlarında gece seferleri ve arabalı feribot seferleri de yapılmaktadır. Karşıyaka, Çeşme gibi bölgelerde bir çok yelken kulüpleri de bulunmaktadır.

3.7.4. Demiryolu Ulaşımı

Türkiye'deki ilk demiryolu yatırımı 1856 yılında İzmir – Aydın güzergahında yapılmıştır. İlk yatırım avantajını iyi değerlendiren İzmir ve Ege bölgesi Türkiye'nin en fazla demiryolu ağına sahip olarak Muğla dışındaki tüm illere ve önemli merkez ilçelere demiryolu ile ulaşmak mümkündür. Demiryolu ile yolcu, dökme yük, konteyner ve diğer yük taşımacılığı yapılabilir. Ayrıca, TCDD son dönemde Ankara – Polatlı – Afyon – Uşak - İzmir demiryolu bağlantısı projesini yürütmektedir.

Ege'nin merkezi konumunda olan ve çevresindeki yerleşim birimlerinden gelen nüfus ile birlikte günlük yolcu sirkülasyonu 2,5 milyonu bulan İzmir'de toplu ulaşım ağırlık vermek amacıyla TCDD ve İzmir Büyükşehir Belediyesi işbirliği ile 80 km'lik Aliğa – Menderes banliyö hattının metro standartlarına ulaştırılması projesi hazırlanmıştır. İzmir metrosu şu an Üçyol – Bornova arası hizmet verirken, toplu taşımada banliyö sisteminin payı %13'e yükselmiştir. Mevcut banliyö sisteminin iyileştirilmesi ile kentin 2/3'lük kısmı metro ile yolculuk yapabilecektir.

Üçüncü etapta ise Üçyol F. Altay (4,8 km) arasında metro inşa edilecektir



Şekil 3.2 : İzmir Demiryolu Sistemi (İBB, 2006)

3.8. Kültürel ve Sosyal Yapı

3.8.1. Kültürel Altyapı

Uzun yıllar boyunca İzmir kültürlerin birleştiği kozmopolitan bir kent olarak tanınmıştır. Ankara ve İstanbul ile karşılaştırıldığında, İzmir, açık ara ile, diğer Türkiye kentleri arasında batı tarzı yaşam ve kültüre uyum konusunda başı çekmektedir. Bunun bir sebebi de, İzmir'in zengin tarihi ve geleneksel yapısıdır. Nato Üssünün varlığı, kentin kültürünü zenginleştirmektedir.

Atatürk Kültür Merkezi, İzmir Senfoni Orkestrası tarafından sunulan haftasonu konserlerine ev sahipliği yapmaktadır ve İzmir Devlet Opera ve Balesi, Milli Kütüphane Caddesi'ndeki Osmanlı döneminden kalma binada yer almaktadır. Yaz döneminde, Kültürpark'ta yer alan açık-hava tiyatrosunda bir çok eser sergilenmekte ve Haziran ortasında başlayıp, bir ay boyunca devam eden Uluslararası İzmir Festivali'nde Çeşme ve Selçuk'taki etkinlikleri de kapsayan birçok faaliyet düzenlenmektedir. Bir çok yabancı filmin sergilendiği, Uluslararası Film Festivali her yıl Nisan ayında düzenlenmektedir. İzmir'in gece hayatı ise daha çok İzmir'in

varlıklı semti Alsancak civarında konumlanmış bar ve gece kulüpleri ile Birinci Kordon'da ve bunu çevreleyen sokaklardaki bazı lokalleri içerir. Şehir merkezindeki, bir çok sinema Türkiye ile eş zamanlı olarak, daha çok son dönem büyük hasılatlı Amerikan filmlerini göstermektedir.

İzmir kurulduğundan bu yana tarihi bir ünü ve tarihi bölgelerin çeşitli koleksiyonlarını bünyesinde toplamıştır. İzmir'de bulunan müzeler şu şekildedir; İzmir Açık hava Müzesi, Etnoğrafya Müzesi, İzmir Atatürk Müzesi ve Tire Müzesi. Düzenleme çalışmaları devam eden Kültürpark'ta 14.500 m²'lik alanda kurulan İzmir Tarih ve Sanat Müzesi yakın bir gelecekte hizmete açılacaktır.

İzmir Arkeoloji Müzesi, Batı Anadolu'da kurulan ilk müzelerden biri olup, içerdiği eserler nedeniyle bölgesel müze niteliği taşımaktadır. İzmir Arkeoloji Müzesi, İon, Aiol, Grek, Roma, Bizans kültürlerine ait göz alıcı eserler yanında son yıllarda İzmir çevresinde sürdürülen prehistorik kazılarda ele geçen önemli koleksiyonları da bünyesinde bulundurmaktadır. Müzede eserler iki esas kat, bir zemin kat olmak üzere üç katta ve arka-ön bahçelerde teşhir edilmektedir.

Uzay Kampı Türkiye, merkezi Huntsville, Alabama'da bulunan özel bir kuruluş olan ABD Uzay Kampı Vakfı lisansı ile İzmir'de kurulmuştur. Uzay ile ilgili eğitim verilen Uzay Kampı Türkiye, dünyanın yedinci, Ortadoğu, Güney Avrupa ve Türkiye'nin ilk ve tek uzay kampıdır. Uzay Kampı Türkiye bir ESBAŞ girişimi olarak Gaziemir Ege Serbest Bölgesi'ndedir.

3.8.2. Eğitim

İzmir ili eğitim açısından güçlü kaynaklara sahiptir. 600.000 ilk ve orta öğretim öğrencisi olan İzmir'de son dönemde kurulan 2 üniversite ile üniversite sayısı 5'e çıkmıştır. 3'ü devlete ve 2'si vakıflara ait olan üniversiteler aşağıdaki gibidir.

- Ege Üniversitesi
- Dokuz Eylül Üniversitesi
- Yüksek Teknoloji Üniversitesi
- İzmir Ekonomi Üniversitesi
- Yaşar Üniversitesi

3.8.3. Sağlık

İzmir kaliteli, etkin ve yaygın sağlık hizmeti verilmesi ve bu hizmetlerin hedeflenen kitlelere ulaştırılması bakımından Türkiye'deki bir çok ile göre daha şanslıdır. İzmir'de sağlık hizmetleri 435 kurum tarafından verilmektedir. İzmir kent merkezinde ve çevre ilçelerde sağlık ihtiyacını gidermek için en çok başvuru alan kurumlar Ege ve Dokuz Eylül Üniversiteleri Hastaneleridir. Bunların yanında birçok ilçede devlet hastanesi yapılması projelendirilmiştir. Balçova'da kurulan fizik tedavi merkezi ise yalnızca İzmir'den değil tüm ülkeden ve yurtdışından gelen hastalar tarafından ilgi görmektedir. İzmir'de kurulmuş Kent Hastanesi gibi özel hastaneler olmakla birlikte güçlü bir özel hastane zinciri bulunmamaktadır. Özel muayehaneler ise Alsancak bölgesinde yoğunlaşmaktadır. Ayrıca İstanbul ve Ankara'daki Amerikan Hastanesi gibi özel hastane zincirlerinin İzmirli üst gelir sınıfına ait kesim tarafından da tercih edildiği bilinmektedir.

3.9. İzmir'in Gelişim Açısından Avantajları ve Dezavantajları

3.9.1. İzmir'in Avantajları

- Liman kenti

İzmir kuruluşundan itibaren bir liman kenti olması nedeniyle güçlü bir ticaret merkezi olmuştur.

- Doğal güzellikler

Ilıman iklimi, doğal yeşilliği, tarımsal açıdan zengin ürünler vermesi ve merkezinin sayfiyelere yakınlığı İzmir'i yalnızca yaşayanları için değil, turizm için de vazgeçilmez hale getirmiştir.

- Güçlü hinterland

İzmir'in gelişmesinde önemli yer tutan nedenlerden biri sanayisi ve tarımı güçlü olan Manisa, Denizli ve Aydın gibi illerde üretilen ürünler için çıkış noktası olmasıdır. Ege bölgesinden yapılan ihracatın ve ithalatın yaklaşık %90'ı İzmir'den gerçekleştirilmektedir.

- Yeterli, güçlendirilen alt yapı

İzmir'in ekonomik, ulaşım ve sosyal açıdan yeterli altyapıya sahiptir. Bu altyapının güçlendirilmesi için projeler yapılmaktadır.

- Yeni projeler

İzmir'in altyapısının güçlendirilmesi için yapılan projelerin bazıları aşağıdaki gibidir:

- o Çevre yolu bağlantısı
- o Aliağa – Menderes Banliyö Hattı
- o İzmir Büyük Kanal Projesi
- o Kültürpark Düzenleme Projesi, Yeni Fuar Alanı
- o Doğalgaz Hattı Döşenmesi
- o Kuzey Ege – Çandarlı Limanı İnşaatı
- o İlçe Devlet Hastanelerinin İnşaatı
- o İzmir Salhane Bölgesi Düzenleme Projesi
- o Yeni Nazım İmar Planı
- o İzmir – Manisa otoyolunun iyileştirilmesi
- o Sahil düzenlemeleri
- o Alsancak Limanı arkası bölge düzenlemesi
- o İzmir Kongre Merkezi
- o Turan Eğlence Merkezi

- Nitelikli işgücü

İzmir Türkiye'nin en batılı kentlerinden biri olması sebebi ile eğitim düzeyi yüksektir. Ege Bölgesi'nin de eğitim merkezi olması da İzmir'de nitelikli işgücünü arttıran faktörlerden biridir.

3.9.2. İzmir'in Dezavantajları

- Körfez kirliliği

70'li yılların ortalarına doğru ortaya çıkan körfez kirliliği problemi İzmir'in bazı sektörlerin gelişimi açısından önemli bir engel teşkil etmiştir. İzmir Büyük Kanal

projesi ve Meles Çayı ıslahı gibi girişimlerle körfez arıtma çalışmaları devam etmekle birlikte körfez günümüz itibari ile temizlenememiştir.

- Deprem riski

İzmir ve çevresi birinci derece deprem kuşağında yer almaktadır.

- Verimsiz kapasite kullanımı

İzmir'in nitelikli işgücü, sanayi altyapısı, turizm gelirleri gözönünde bulundurulduğunda yetersiz kapasite kullanımı olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu durum yeni yatırımlar açısından dezavantaj teşkil etmektedir.

- Yetersiz uluslararası uçuşlar

İzmir'de uluslararası bir havalimanı olmasına rağmen direkt uçuş sayısı ve sıklığı oldukça azdır.

- Gecikmiş altyapı çalışmaları

İzmir'in altyapısını güçlendirmek için doğru projelerin ortaya çıkarılmasına rağmen uygulamadaki yavaşlık ve yetersiz kaynak İzmir için önemli bir dezavantaj teşkil etmektedir.

Aşağıda gecikmiş projelere ilişkin örnekler verilmiştir.

- o Doğalgaz – 15 yıldır
- o Çevre yolu – 28 yıldır

4. İZMİR GAYRİMENKUL PİYASASI VE YENİ KENT MERKEZİ PROJESİ

İzmir, Türkiye’de üçüncü en büyük pazardır. Gelişen ofis, sanayi ve perakende sektörleri ile İzmir yabancı yatırımcılara fırsatlar sunmaktadır.

İzmir ticaret ve konut anlamında İstanbul, Ankara, Adana ve Bursa büyük illerimizin gayrimenkul hareketlerini takip etmektedir. Son yedi yıl içinde 10 adet Avrupa standartlarında alışveriş merkezi açılmıştır. İzmir bir gökdelenler şehri olmasa da, devam eden yüksek katlı ofis binası inşaatları değişmekte olan ofis kullanımı anlayışının bir göstergesi olarak yorumlanabilir. Ayrıca İzmir için dev ölçülerde konut projelerinin varlığından da söz etmek oldukça güçtür. İzmir’in sanayi piyasası için desantralize etme çalışmaları devam etmektedir. Faal durumda olan ve planlanan organize sanayi ve serbest ticaret bölgeleri de organize olmuş sanayi piyasasına işaret eder. Otel piyasası son dönemde önemli bir atılım göstermemiş olsa da turizm aktivitelerinin artışına ve yeni operatörlerin pazara girmesine bağlı olarak hareketlenmesi beklenmektedir.

4.1. Ofis Piyasası

İzmir’in ofis piyasası Çankaya, Konak ve İsmet Kaptan semtlerinde ve Şehit Nevres, Gaziosmanpaşa, Şair Eşref, Gazi Bulvarları vb. üzerindedir. Modern ofis piyasası 1990’lardan itibaren inşa edilmeye başlanırken inşaat kaliteleri İstanbul’u aratmayacak seviyededir. Ancak, çoğu 7 – 8 katlı olan bu binalar teknik donanım açısından yetersiz kalmaktadır. Ofis binaları gelişimi için bu semtlerde yeterli alan bulunmaması ve sınırlı park imkanları sebebiyle, kısmen Balçova ve özellikle Salhane son dönemlerde yeni ofis binaları açısından gelişen bölgelerin başındadır.

6 – 12 USD/m²/ay aralığında değişen ofis kira değerleri İstanbul ile karşılaştırıldığında çok caziptir. Boşluk oranları ise %10 civarlarında seyir etmektedir (Kuzeybatı, 2006).

İzmir’de inşa edilen ilk çok katlı akıllı ofis binası Arkas Holding’in genel müdürlük binasıdır. Diğer çok katlı binalar ise aşağıdaki gibidir.

- Heris Tower
- Makine Mühendisleri Odası Binası
- İşbirliği Binası (yapım halinde)
- Kare Mimarlık Binası (yapım halinde)

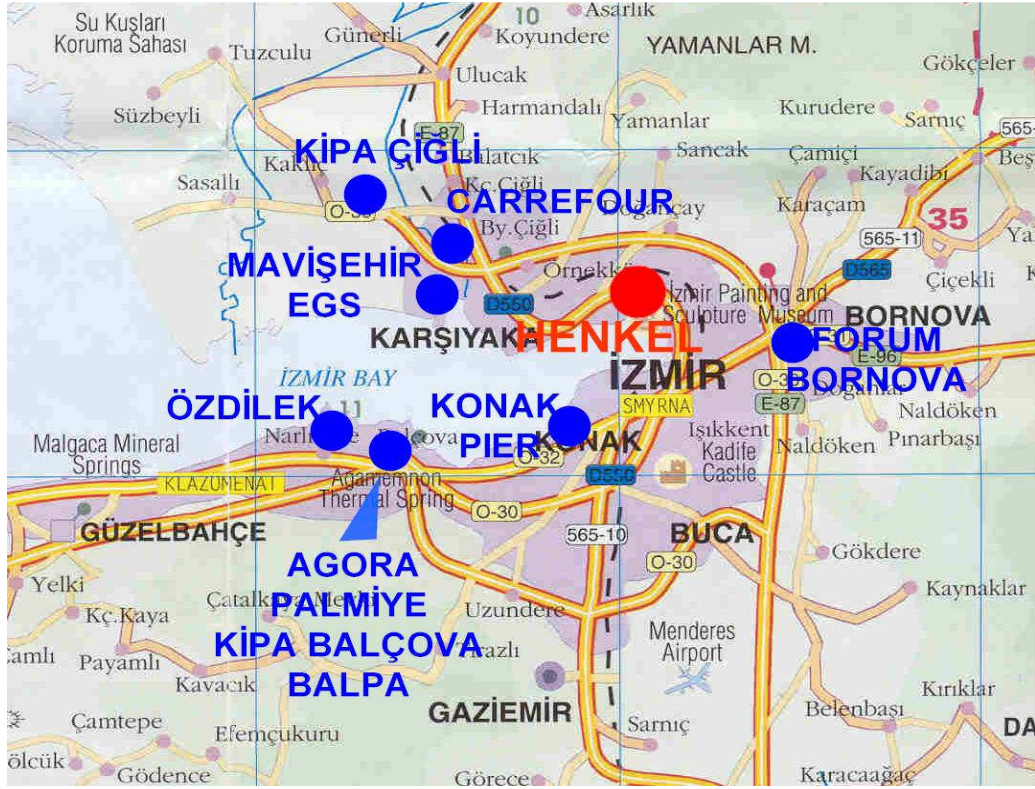
Sonuç olarak İzmir’de gelişmiş bir ofis piyasasının varlığından söz etmek mümkün değildir. Bu durumun başlıca sebebi olarak ise mevcut kira değerlerinin İstanbul ölçeğinin çok altında kalması gösterilebilir.

4.2. Perakende Piyasası

İzmir’in ilk perakende bölgesi tarihi Kemeraltı çarşısıdır. Bugün için Kemeraltı günün ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiştir. Fakat bu tarihi çarşı halen şehrin gündelik perakende hayatı içindeki önemini korumaktadır. İzmir’in bugün için en önemli alışveriş merkezi ise Alsancak, Kültür ve Kordon boyundaki caddelerde yoğunlaşmıştır. Diğer bir perakende alışveriş merkezi ise Karşıyaka’dır. Son dönem modern alışveriş merkezleri, Karşıyaka (Çiğli ve Mavişehir) ve Balçova semtlerinde yer almaktadır. Bu alışveriş merkezlerinin çekim alanları yer aldıkları bölgeler ve kısmen, Aydın, Denizli ve Manisa gibi komşu illerdir. Bu alışveriş merkezlerine ait bazı özellikler tablo 4.1’de verilmiştir.

Tablo 4.1. İzmir’de yer alan alışveriş merkezleri (Kuzeybatı, 2006)

Alışveriş Merkezi	Bölge	Toplam alan (m²)	Kiralanabilir alan (m²)
Agora	Balçova	40.573	14.326
Balpa	Balçova	7.900	5.135
EGS İzmir Mavişehir	Mavişehir	38.095	22.000
Kipa Çiğli	Çiğli	77.743	17.053
İzmir Carrefoursa	Çiğli	45.000	29.250
Özdilek	İnciraltı	20.000	13.000
Kipa Balçova	Balçova	20.000	8.600
Konak Pier	Konak	18.000	8.000
Forum Bornova	Bornova	70.000	47.000
Palmiye	Balçova	22.700	10.500
	Toplam	360.011	174.864



Şekil 4.1 : İzmir Alışveriş Merkezleri Haritası

Yukarıdaki harita ise kentte konumlanmış alışveriş merkezlerinin konumlarını göstermektedir. Harita incelendiğinde yoğunluğun Karşıyaka ve Çiğli bölgesinde yani kentin Kuzey ve Güney uçlarında toplandığı görülmektedir. Konu mülkün bulunduğu bölge ise bu açıdan daha bakirdir.

İzmir'in başlıca alışveriş bölgesi Alsancak ve burada yer alan Cumhuriyet Bulvarı, Talatpaşa Bulvarı, Şair Eşref Caddesi, Plevne Caddesi, Gül Sokak ve 1383. 1382. 1387. caddeleridir. Bu caddelerde, şehrin en lüks dükkanlarına ve dünyaca tanınmış markalara ulaşmak mümkündür. Ancak, mevcut dükkanların talebi ancak karşılayabilmesi, teknik yetersizlikler ve bölgenin darlığına bağlı otopark ve trafik sorunu bölgenin ticari hayatını olumsuz etkilemektedir.

İzmir'in diğer alışveriş merkezi ise Karşıyaka'daki M. Kemalpaşa Caddesi, Alaybey ve Bostanlı çarşılarındaki oluşumdur. Bu bölgelerde her ne kadar pahalı markalara rastlanmasa da merkezden kopuk olan Karşıyaka bölgesi halkı alışveriş ihtiyacını bu çarşıda karşılamaktadır. Karşıyaka çarşısı plansız ve sonradan oluşmanın verdiği dezavantajlarla birçok olumsuzluklar içermektedir. Öncelikle dükkanların genellikle konutlardan bozularak yapılmış olması bir çok mağaza ihtiyacının karşılanamamasına neden olmaktadır. Aynı zamanda bölge sokaklarının ve genel olarak bölgenin de dar oluşu Karşıyaka çarşısının Bostanlı yönüne doğru gelişmesine

neden olmaktadır. Özellikle bu bölgedeki Cemal Gürsel Caddesi, Şehitler ve Girne Bulvarları çarşının gelişme göstereceği akslardır.

Bugün için, İzmir halkının günlük yeni alışveriş alışkanlıkları, açık pazar ve marketlerden, sayıları gün geçtikçe artan süpermarket ve hipermarketlere doğru değişmektedir. İzmir’de yer alan önemli markalar Tansaş, Migros, Kipa ve Pehlivanoğlu’dur. Bu marketler modern alışveriş anlayışının İzmir’deki ilk temsilcileridir. Son dönemde bu markalar hipermarket niteliği dışında pek çok imkan sunabilmektedir. Bugün, yeni modern anlayışta alışveriş merkezlerini İzmir’de bulmak mümkündür. Tüm bu alışveriş merkezleri, alışverişin yanında sundukları eğlence ve yemek imkanları ile iyi vakit geçirilen yerler haline gelmişlerdir. Ancak, bu alışveriş merkezleri büyüklükleri şehirdeki konumları itibarıyla İzmir’in her yerinden müşteri çekebilme özelliğine sahip değildir. Bu sebeple Alsancak ve Karşıyaka bölgeleri önemlerini yitirmemişlerdir.

Galleria İzmir ve Ege Dünya Ticaret Merkezi inşaatları durdurulmuştur. Son dönemde ise Bornova’da bulunan ve İzmir’in ilk modern alışveriş merkezi olan Bornova Egs kapanmış, “outlet” tarzında Park Bornova yeni adıyla tekrar açılmıştır. Konak Pier ise ilk açılışı 2002’de gerçekleşmesine rağmen hukuki sebepler ile kapatılmış; ancak 2003 yılı sonlarına doğru tekrar açılmıştır. 2003 yılında açılan Agora ve Palmiye alışveriş merkezlerine rağmen İzmir perakende piyasasında yeni alışveriş merkezlerine talep devam etmektedir. Ancak; yakın zamanda önemli bir alışveriş merkezi projesi yoktur. Özellikle ana cadde perakendenin kalbi olan Alsancak bölgesinde ve Karşıyaka çarşısında mağaza sayısının kısıtlı olması mağaza birim kira değerlerini bu bölgelerde 60 – 150 USD/m² aralığına çekmiştir. Alışveriş merkezlerinin birçoğunda doluluk oranı %90 seviyelerinde iken kira değerleri 20 - 60 USD/m²/ay aralığındadır (Kuzeybatı, 2006). Tüm bu güçlü ana cadde mağazılığına karşın İzmir alışveriş merkezi projeleri için potansiyel vaatmektedir.

4.3. Konut Sektörü

İzmir’ de toplu konut çalışmaları kooperatifler, İzmir Büyükşehir Belediyesi ve özel sektör tarafından sürdürülmektedir. Büyükşehir Belediyesi projelerini Evka ve Egekent adı altındaki projelerle sürdürmektedir. Bugüne kadar çeşitli bölgelerde 6 aşamada Evka 1-7 projeleri gerçekleştirilmiş ve toplam 20.000 konut sahiplerine

teslim edilmiş veya ihaleye çıkarılmıştır. Özel sektörün lüks nitelikli toplu konutları ise Bornova Profesörler Sitesi, Narlıdere, Güzelbahçe ve Karşıyaka-Bostanlı körfeze yakın kısımlarında sürmektedir. Özel sektör konutlarının en büyük ölçeklisi ise Karşıyaka-Bostanlı'da yer alan Mavişehir'dir. Anlaşılacağı üzere İzmir mevcut ve gelecekteki konut ihtiyacını düzenli toplu konut projeleri ile karşılamaya çalışmaktadır. İzmir toplu konutlarını geniş bir gelir statüsünden insanlar kullanmaktadır. Yüksek gelirli kesimin tercih ettiği bölgeler ise Alsancak, Göztepe ve Karşıyaka'dır. İzmir'deki konut piyasası güçlü bir potansiyele sahip olmasına rağmen inşaat halindeki Gürel Rezidans (Alsancak) haricinde henüz bir rezidans projesinin gerçekleştirilmemesi dikkat çekicidir. Özellikle Gürel Rezidans'ın pazarda yakaladığı başarı gözönüne alındığında İzmir'in kaliteli konut projeleri açısından büyük talep potansiyeline sahip olduğu rahatlıkla söylenebilir.

4.4. Otel Sektörü

İzmir ilinin Ege'ye 629 km kıyısı bulunmaktadır. İzmir kıyıları yarımada ve koylardan oluşan coğrafyası nedeniyle, plaj kullanımı dışında su sporlarına da olanak vermektedir. İzmir'i 2006 yılında yaklaşık 700.000 turist ziyaret etmiştir. İldeki plajlardan Selçuk-Pamucak, Urla ve Gülbahçe, Çeşme-Ilıca ve Altinkum, Gümüldür ve Özdere plajları ile kuzeyde Dikili ve Çandarlı, Foça-Yeni Foça plajları, kumsal özellikleri ve kolay ulaşılabilirlik bakımından öne çıkmaktadır. İzmir'de özellikle Çeşme Yarımadası'nın güneyi ülkemizin belli başlı yat güzergahlarından biridir ve Çeşme-Kuşadası güzergahı yat turizmi açısından özellikle popülerdir.

İzmir'de ayrıca Balçova gibi birçok termal turistik merkez bulunmaktadır. İzmir'e 90 dakika uzaklıkta yer alan Bozdağ yükseltisinin kuzey yamaçlarındaki doğal pistlerin varlığı kayak sporlarına olanak vermektedir. İzmir'in en yüksek noktası olması ve en az nemlilik oranına sahip olması özellikleriyle Bozdağ, İzmir'in yaz sıcağından kaçış ve kış sporları için popüler bir merkezdir.

İzmir ilinde mevcut 11 adet 5 yıldızlı otel bulunmaktadır; ancak, 2 tanesi faal değildir. Bu otellerin bazıları Hilton ve Sheraton gibi uluslararası işleticilere sahiptir. Ancak, Türkiye'de bulunan Marriot, Radisson SAS, Four Seasons, Hyatt gibi bazı uluslararası markalar Ege piyasasına adım atmamışlardır. Bu durum, İzmir için yeni otel yatırım imkanları yaratmaktadır. Son dönemde Koç Grubu İzmir'de yeni bir

Divan Oteli açmak için arayışlara başlamıştır. Bunun için, Ege Palas ve Grand Mercure otel sahipleri ile görüşen grup bu konuda henüz bir sonuca ulaşmamıştır. Başka bir yatırımcı ile sıfırdan yeni bir otel yapmak planları arasındadır. Büyük Efes Oteli ise 2006’ da yapılan özelleştirme harketiyle ihale sonrası Tahincioğlu – Murat Vargı ortak girişim grubu tarafından kazanılmıştır. Grup, Büyük Efes Oteli’ ni aynı isimle 2008 başında hizmete sokmayı planlamaktadır. İzmir’de yer alan beş yıldızlı oteller aşağıdaki tabloda özetlenmiştir.

Tablo 4.2. İzmir’deki 5 Yıldızlı Oteller (Turizm Bakanlığı, 2006)

İzmir beş yıldızlı otelleri	Bölge	Oda sayısı
Süzer Paradise	Çeşme	205
Richmond Ephesus	Pamucak	260
Grand Hotel Ontur	Çeşme	200
Sheraton Çeşme	Çeşme	377
Club Ephesus Princess	Pamucak	352
Sürmeli Efes	Çeşme	436
Crowne Plaza	İnciraltı	219
İzmir Princess Thermal	İzmir şehir merkezi	300
Grand Hotel Mercure*	İzmir şehir merkezi	184
İzmir Büyük Efes Oteli*	İzmir şehir merkezi	446
İzmir Hilton	İzmir şehir merkezi	381
Toplam		3.360

*İşaretli oteller faaliyette değildir

Yukarıdaki tablo gözönüne alındığında İzmir otel ihtiyacı açısından ülkemizde öne çıkan kentlerden birisidir. Buna rağmen halen kapalı olan otellerin açılması ile mevcut arz oldukça artacak ve yeni projelerin karlılığı olumsuz yönde etkilenecektir.

4.5. Salhane Bölgesi Dönüşüm Projesi – Yeni Kent Merkezi Projesi -

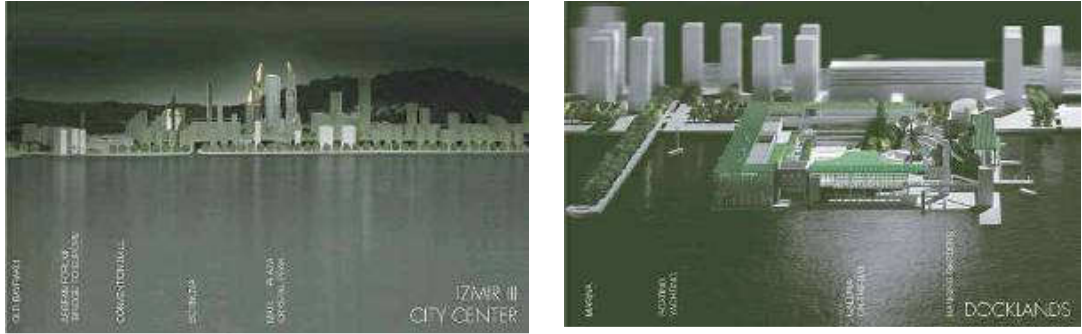
1980’ların sonlarına kadar ağırlıklı olarak sanayi ve küçük sanayi kullanımında olan Salhane bölgesi 1990’ların ikinci yarısından itibaren imar çalışmalarının da yardımı ile tamamı ile bir ticaret bölgesi görünümü almaktadır. Bölgenin en önemli özelliği sanayiden dönüşen ve sayısı fazla olmasa da kullanım alanı geniş arsaların varlığı ve buna eşlik eden yüksek yapılanma izinleridir.

İzmir kent yönetimi, kentin uluslararası bir kent olarak ortaya çıkan statüsünü belirginleştirmek amacıyla şehrin, kentsel, ekonomik ve kültürel yayılımını kolaylaştırarak, bugünkü imajını güzelleştirme kararı almıştır. İzmir Büyükşehir

Belediyesi tarafından 550 hektarlık bölgede gelecekteki “yeni kent merkezi”ni yaratmaya yönelik oluşturulan planda “Rıhtım” olarak da bilinen Alsancak ve Turan bölgeleri arasındaki İzmir Körfezi - Salhane Bölgesi yer almıştır.

Alan, İzmir’in kalbinde, limanın güneyi, doğusu ve güneydoğusunda deniz cephesine birleşik, İzmir kentinin toplanım noktasını oluşturmaktadır. Belediye yetkilileri, bu sanayi alanına, çevrenin güzelliği ve çekiciliği ile harmoni içinde olacak, güçlü bir kentsel etki oluşturmayı istemektedirler. Projenin programı, ticari, idari, kültürel ve boş alanlar gelişimi üzerine odaklanmıştır. Bu amaca paralel olarak, 2001 yılında Belediyenin master planı için bir yarışma düzenlemiştir. Yarışmayı Mimar Jochen Brandi kazanmıştır, şekil 4.2’de master plan önerisinin görselleri yer almaktadır.

Proje, gelişimi doğal çevreye göre gerçekleşecek, ekolojik ve sürdürülebilir şehir örneği teşkil etmektedir. Kent için, birçok arazinin kullanımına olanak veren, böylece, kamu kullanımına bırakılan gayrimenkulu zenginleştiren, bir taslak



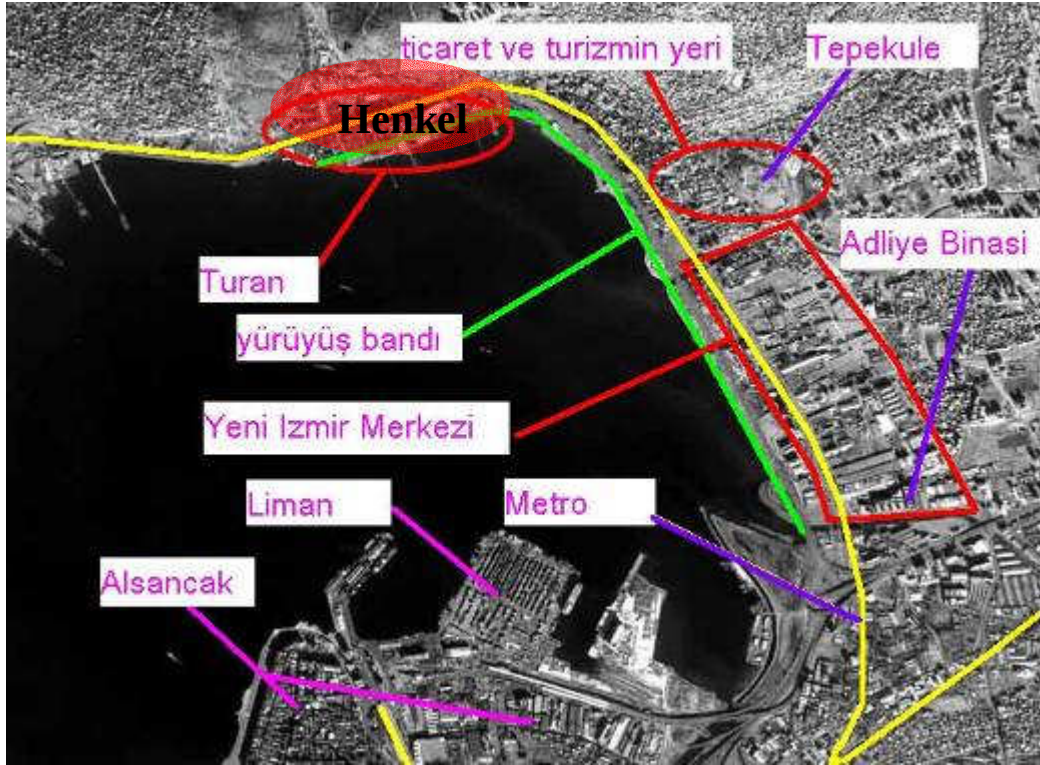
Şekil 4.2 : Yarışma birincisi master plan önerisine ait görseller

Kentin yeni peyzaj planı, baskın rüzgarlardan yararlanan, doğal alanlar, parklar ve ekosistem koridorları ile yapılandırılmış, 8 küçük ada üzerinde gerçekleşecektir.

İzmir Büyükşehir Belediye’ sinin bu yarışmayı da gözönünde bulundurarak hazırladığı planda aşağıdaki değişiklikler öngörülmüştür:

- Planlanan yeni merkezi iş alanı doğu - batı doğrultusunda Anadolu Caddesi ve Manyas Bulvarı arasında, kuzey – güney doğrultusunda İzmir’in ilk kurulduğu Tepekule’den Yeni Adliye Binalarına kadar olan bir alanda yer alacaktır.
- Bu bölgedeki eski Kula Mensucat tesisleri başta olmak üzere diğer sanayi, nakliye ve depolama tesislerinin kaldırılması hesaplanmıştır.
- Turan bölgesi kültürel merkez olarak düzenlenecektir.

- Bölgenin %25'lik kısmı yeşil alan olarak ayrılacaktır.
- Bölgede avukatlıktan mimarlık bürolarına, yazıhanelerden büyük iş merkezlerine kadar her şey yer alacaktır.
- Alanın 2/3'lük kısmında konut inşaatına izin verilmeyecektir.
- Sahil kısmına geniş bir yürüyüş bandı yapılacaktır.
- Adliye binasının yanında vilayet için de bir alan ayrılmıştır.



Şekil 4.3 : İzmir yeni kent merkezi hava fotoğrafı

Bu proje ile ilgili olarak son dönemde 1/5000'lik Nazım İmar Planı onaylanmış olup, 1/1000'lik Uygulama İmar Planlarının onaylanması beklenmektedir. 1/5000 ölçekli İzmir Alsancak Liman arkası-Halkapınar-Salhane-Bayraklı-Turankıyı Kesimi Nazım İmar Planı Çalışması şekil 4.4'te verilmiştir.

[illegible]

39

4.6. Sonuç

İzmir toplu konut bölgeleri ve ticaret merkezleri ile daha düzenli yeni yerleşimlere kavuşmaya çalışmaktadır. Merkezde boşalan bölgelere ise finans, hizmet ve günlük ticaretin yer aldığı kullanımların yerleştirilmesi amaçlanmaktadır. Yeni yerleşimler ile merkezin ulaşımının ise metro, deniz ve karayolu ile sağlanması hedeflenmiştir. Bu hedefler doğrultusunda MİA, İnciraltı, Karşıyaka bölgelerinde ticari ve konut amaçlı yüksek yapı projeleri uygulamaya konmuştur.

Sonuç olarak İzmir, Ege Bölgesi'nin artan öneminin yükünü karşılayacak bir hale getirilmektedir. Bu amaç ile birçok devlet ve özel sektör yatırımı göze çarpmaktadır. 1973 yılında yapılan ve 1995' lere gelindiğinde plan dönemi sona eren nazım imar planının yeniden ele alınması ve özellikle Salhane-Turan bölgesinin dönüşümü için düzenlenen uluslararası yarışma ve bu yarışma sonucuna bağlı kalınarak hazırlanan yeni nazım imar planı kentin gelecekteki beklentilerinin yüksek olduğuna işaret etmektedir.

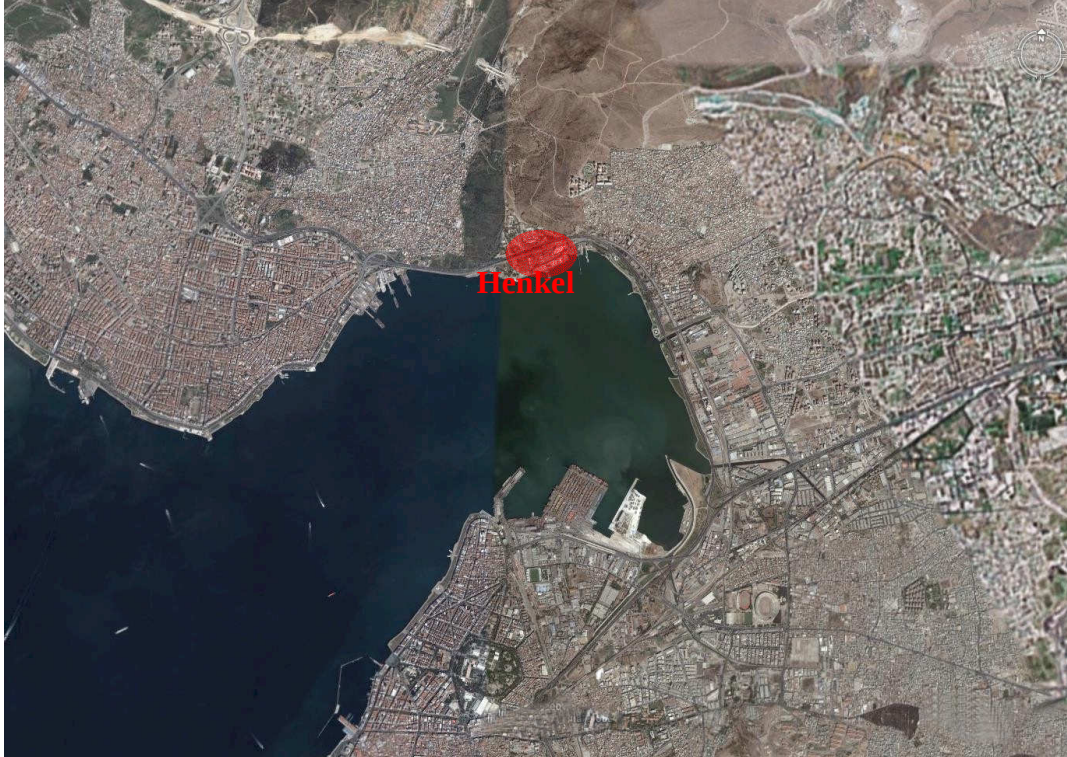
5. HENKEL ARSASI GELİŞTİRME PROJESİ

5.1. Gayrimenkul ile ilgili genel bilgiler

Konu mülk İzmir Körfezi'nin kuzey başlangıcında, kentin iki temel merkezi olan Alsancak ve Karşıyaka'yı birbirine bağlayan ve "Altinyol" olarak bilinen ana karayolu ulaşım aksı üzerinde yer almaktadır. Söz konusu mülk denize cepheli ve demiryoluna da oldukça yakın konumlanmıştır.

Mevcutta konu arsa üzerinde Türk Henkel tarafından 1970'li yıllarda faaliyete geçmiş ve bugün ekonomik işlevselliğini yitirmiş eski sanayi tesisleri bulunmaktadır.

Konu mülk aynı zamanda İzmir'in bundan 5.000 yıl önce Lelegler tarafından ilk kurulduğu bölge olan Tepekule'ye de oldukça yakın konumdadır.



Şekil 5.1 : Henkel arsası konumu

Henkel gayrimenkulü ile ilgili olarak genel bilgiler tablo 5.1’de verilmiştir.

Tablo 5.1. Henkel gayrimenkulü genel bilgileri

Cinsi	Fabrika
Adresi	Turan, 3. Bölge, Karşıyaka
Belediyesi	Karşıyaka
Sahibi	Türk Henkel Kimya San ve Tic. AŞ.
Bölgesi	Ticari & Konut
Bölge yapılaşma	> %75
Bölge gelişim hızı	Normal
Arsa alanı	42.735 m ²



Şekil 5.2 : Henkel arsası fotoğrafları

5.2. İmar ve Tapu Bilgileri

İzmir için 1995’de süresi dolan nazım imar planı yerine yapılan yeni plan için çalışmalar devam etmektedir. Bu çalışma kapsamında Salhane – Turan bölgeleri için geliştirilen planla ilgili bilgiler daha önceki bölümde verilmiştir. Son dönemde bu bölge için yapılan 1/5.000’lik plan İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır. Yapımı tamamlanan 1/1.000’lik planların ise onay süreci halen devam etmektedir. Aşağıdaki tabloda kullanım alanları önerilen 1/1.000’ lik planlara göre hesaplanmıştır.

Tablo 5.2. Henkel arsası tapu bilgileri

Ada no	Parsel no	Parsel alanı (m ²)	Malik
2664	34	13.045	Türk Henkel Kimya San. ve Tic. A.Ş.
2059	1	3.000	Türk Henkel Kimya San. ve Tic. A.Ş.
2724	1	26.690	Türk Henkel Kimya San. ve Tic. A.Ş.
	Toplam	42.735	



Şekil 5.3 : Henkel arsası imar durumu

Tablo 5.3. Henkel arsası alan kullanım tablosu

Pafta No	Kullanım	Terklerden sonra arsa alanı (m²)	KAKS	TAKS	Toplam İnşaat Alanı (m²)
Ön Parsel	Ticaret Turizm	9.050	0,6	0,3	5.430
Arka Parsel	Ticaret Turizm	22.037	2,5	0,35	55.093
	TOPLAM	31.087			60.523

5.3. Komşular

Kuzey: Askeri tesisler ve konut bölgesi

Güney: İzmir Körfezi

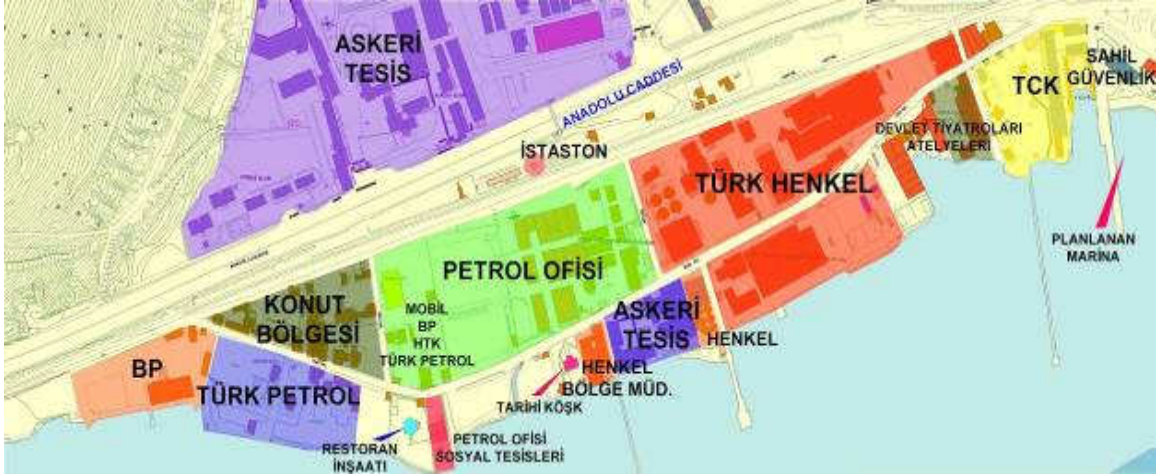
Doğu: Devlet Tiyatroları Atelyeleri, Karayolları, Sahil Güvenlik

Batı: Askeri tesisler, Petrol Ofisi, BP, Türk Petrol ve konut bölgesi

Turan Bölgesi'nde söz konusu gayrimenkulden başka iki noktada Türk Henkel'e ait genel müdürlük binası ve depolar bulunmaktadır. Fakat bu alanlar çalışma kapsamına alınmamıştır.

Aşağıdaki haritada Turan Bölgesi'nin haritası ve kullanıcıları verilmiştir. Yukarıda belirtilen komşulardan başka Türk Henkel'in kuzeybatısında tren istasyonu, batısında

inşası devam eden bir restoran da bulunmaktadır.



Şekil 5.4 : Henkel arsası imar durumu

5.4. Gayrimenkulun Pazarlamasını Etkileyebilecek Diğer Koşullar

Anılan bölge İzmir'in bir dönem sanayisini taşımış bir bölgedir. Bölgede Şark Mensucat, Take ve Sümerbank fabrikaları, Piyale Fabrikası, Tariş Fabrikası, Nato yerleşimi, İzmir Pamuk Mensucat, Taç Sanayi, İzsu Su Fabrikası, İzmir Atatürk ve Alsancak Stadları, eski Otogar, Ulusal ve yerel basına (Hürriyet, Milliyet, Sabah, Yeni Asır), ait binalar, otomobil show roomları (Toyota, Opel vs) akla ilk gelen yapılanmalardır.

5.4.1. Ulaşım

5.4.1.1. Kara Ulaşımı

Körfezi çevreleyen Altınyol üzerinden otomobil ile ulaşım bölgeye en kolay ulaşım yoludur. Gayrimenkule toplu taşıma ile ulaşım nispeten zordur. Gayrimenkulun anayol bağlantısı Turan alt geçidi ile sağlanmaktadır. Gayrimenkulun iki parselinin ortasında da geçen yol bu alt geçide bağlanmaktadır. Ancak yol dardır ve yolun batı çıkışı kapalıdır. Toplu taşıma araçları gayrimenkule çok yakın bir güzergah kullanmakla beraber duraklar yürüme mesafesinin biraz uzağında yer almaktadır. Bornova ile Karşıyaka'yı bağlayacak ve gayrimenkulun kuzeyinden geçecek yeni bir çevre yolunun yapımı devam etmektedir.

- Kare Mühendislik Binası
- İzmir Adliyesi

Bunun yanında yine yakın çevrede bulunan Şark Mensucat, Tariş, Piyale ve Kula Mensucat tesislerinin yeni projelere dönüşümü genel piyasa koşulları daha elverişli hale geldiği zaman gerçekleşeceklerdir. Hiç şüphe yok ki; Henkel ölçeğindeki büyük projelerin başarılı olması, benzer projelerin de hayata geçirilmesi konusunda önemli bir motivasyon yaratacaktır.

6. HENKEL ARSASI FİZİBİLİTE HESAPLARI

Bölgedeki sanayi kuruluşlarının tahliyesi henüz tamamlanmamıştır ve bir kısmı hala faal durumdadır. Salhane dönüşüm projesinin hız kazanması ile bölge piyasa koşullarının hızla iyileşeceği ve yakın gelecekte çok olumlu bir duruma geleceği şeklindedir. Bölgede Hitay Plaza ve Makine Mühendisleri Plaza'nın faaliyete geçmesi ile ofis talebinin de nispeten artması beklenmektedir. Ofis talebinde en önemli artışı yaratacak gelişmelerden biri olarak Salhane' de bulunan yeni Adliye binasının 2005 senesinden beri bölgedeki varlığı da unutulmamalıdır.

6.1. Modeller

Gayrimenkulün fizibilite hesabı için Geliştirme Yöntemi (Development Approach) kullanılmıştır. Geliştirme Yöntemi çerçevesinde dört ayrı model geliştirilmiştir. Bu aşamada mevcut piyasa koşulları gözönünde bulundurularak, geliştirilen her bir model için, mevcut güncel değerler kullanılarak finansal analiz yapılmıştır. Öngörülen modeller ile ilgili özet tablolar aşağıda bulunabilir:

Tablo 6.1. Modellerde önerilen kullanımlar

Fonksiyon	Model I	Model II	Model III	Model IV
Konut	X	X		X
Alışveriş Merkezi	X	X	X	X
Ofis		X	X	

Tablo 6.2. Modellerde önerilen kullanımların oranları

Fonksiyon	Model I	Model II	Model III	Model IV
Konut	60%	40%	0%	20%
Alışveriş Merkezi	40%	40%	80%	80%
Ofis	0%	20%	20%	0%
Toplam	100%	100%	100%	100%

Tablo 6.3. Modellerde önerilen kullanımların alanları

Fonksiyon	Model I	Model II	Model III	Model IV
Konut	36.314	24.209	0	12.105
Alışveriş Merkezi	24.209	24.209	48.418	48.418
Ofis	0	12.105	12.105	0
Toplam	60.523	60.523	60.523	60.523

Yukarıdaki tablodan da görüleceği üzere geliştirilen tüm modellerde imar durumunun izin verdiği inşaat hakkı tamamen kullanılmıştır.

6.2. Fiyat Emsali Gayrimenkuller

Fiyatlandırmalar esnasında öncelikle yakın çevrede ve benzer kalitede mülkler örnek olarak seçilmiş ve ulaşılan piyasa fiyatlarından yola çıkılarak önerilen kullanımlar için fiyatlandırmalar yapılmıştır.

Emsal teşkil etmesi amacı ile İzmir’de, seçilen konut satış ve ofis kira fiyatları eklerde aktarılmıştır. Bu bölgelerde yapılan araştırmalarda ekteki örnek gayrimenkuller ve sonuçlara ulaşılmıştır.

Bu ekteki değerlerde talep edilen rakamlar ile birlikte gerçekleşebilir rakamlar da verilmiştir. Sonra bu emsaller planlanan fonksiyonun konum, bina özellikleri, yaş, kullanılabilirlik gibi belirleyici kriterine göre belirli oranlarda düzeltilmiştir. Ulaşılan rakamlar modeller kullanılan nihai değerlerdir.

Tablo 6.4.’te görüldüğü üzere incelenen beş emsal mülkün ortalama satış değeri KDV hariç 1.444 USD/m² olarak ortaya çıkmıştır. Bu rakam geliştirilen modellerde konut satış fiyatı olarak kabul edilmiştir.

Tablo 6.4. Konut Emsal Tablosu

No	Cins	Bölge	Alan (m²)	Fiyat	Para Birimi	Özellik	İstenen Fiyat (USD/m²)	Gerçekçi Fiyat (USD/m²)	Düzeltilme	Düzeltilmiş Fiyat (USD/m²)
1	VİLLA	URLA	350	700.000	\$	1.255 M² ARSA İÇİNDE 4+1, 3 BANYOLU KLİMA, KDV HARİÇ	2.000	1.900	0,90	1.710
2	DAİRE	MAVİŞEHİR	190	250.000	\$	3+1 DENİZ MANZARALI, 4. KAT. KDV HARİÇ	1.316	1.250	1,40	1.750
3	DAİRE	KARŞIYAKA	190	270.000	\$	4+1 DENİZ MANZARALI. KDV HARİÇ.	1.421	1.300	1,40	1.820
4	VİLLA	URLA	250	500.000	\$	1.350 M² ARSA İÇİNDE 200 M² MÜSTAKİL. HAVUZ, JAKUZİ VE DENİZ MANZARALI. KDV HARİÇ	2.000	1.800	0,90	1.620
5	VİLLA	URLA	200	400.000	\$	1500 M² ARSA İÇİNDE, DENİZ MANZARALI, MÜSTAKİL HAVUZLU. KDV HARİÇ	2.000	1.800	0,90	1.620
							KDV'Lİ SATIŞ DEĞERİ			1.704
							KDV'SİZ SATIŞ DEĞERİ			1.444

Tablo 6.5. Ofis Emsal Tablosu

No	Cins	Alan (m ²)	Fiyat	Para Birimi	Özellik	İstenen Fiyat (USD/m ² /ay)	Gerçekçi Fiyat (USD/m ²)	Düzeltilme	Düzeltilmiş Fiyat (USD/m ²)
1	Ofis	160	1.600	\$	Hitay Plaza	10,0	9,50	1,20	11,40
2	Ofis	350	4.000	\$	Hitay Plaza	11,4	11,00	1,20	13,20
3	Ofis	250	2.000	\$	Ege Center	8,0	7,00	1,80	12,60
4	Ofis	500	6.000	\$	Herti Tower	12,0	11,00	1,10	12,10
5	Ofis	150	1.500	\$	Makine Mühendisleri Odası Binası	10,0	9,00	1,30	11,70
							ORTALAMA KİRA DEĞERİ		12,20

Tablo 6.5.'te görüldüğü üzere incelenen beş emsal mülkün ortalama kira değeri 12,20 USD/m² olarak ortaya çıkmıştır. Bu rakam geliştirilen modellerde ofis kira rakamı olarak kabul edilmiştir.

Geliştirilecek, alışveriş merkezi projesi için, kira belirlenirken, ciro oranından kira belirleme metodu kullanılmıştır. Bu yöntemde ilk olarak hedef kitlenin gelirinden yola çıkılarak perakende harcama potansiyeli bulunur. Daha sonra bu harcamalar içindeki alışveriş merkezlerinin ve hipermarketlerin oranı hesaplanır. Toplam organize perakende harcama potansiyeli geliştirilen alışveriş merkezi dahil olmak üzere tüm alışveriş merkezleri içinde satış alanları ve rekabet güçleri gözönünde bulundurularak paylaşılır. Hesaplanan alışveriş merkezi cirosundan kira / ciro oranı kullanılarak kira değerlerine ulaşılır.

Tablo 6.6. Alışveriş merkezi kira hesaplaması

Yıllar	Kişi Başına Düşen Milli Gelir (USD)	Yıllık Ekonomik Büyüme Hızı (%)	Nüfus	Yıllık Nüfus Artış Hızı (%)
2000			3.370.866	1,5%
2001	3.215		3.421.429	1,5%
2002	3.466	7,80%	3.472.750	1,5%
2003	3.670	5,90%	3.524.842	1,5%
2004	3.997	8,90%	3.577.714	1,5%
2005	4.197	5,00%	3.631.380	1,5%
2006	4.323	3,00%	3.685.851	1,5%
2007	4.452	3,00%	3.741.138	1,5%
2008	4.586	3,00%	3.797.256	1,5%
Hedef Nüfus (2008)		3.797.256		
Ortama Kişi Başına Düşen Milli Gelir (USD - 2008)		4.586		
Toplam Gelir (USD)		17.413.833.102		
Tasarruf Oranı (%)		25,0%		
Harcama Oranı (%)		75,0%		
Toplam Harcamalar (USD)		13.060.374.827		
Perakende Harcamaların Payı (%)		50,0%	6.530.187.413	USD
Organize Perakende Harcamaların Payı (%)		25,0%	1.632.546.853	USD

Tablo 6.7. Alışveriş merkezi kira hesaplaması (Model I ve Model II için)

Alışveriş Merkezleri	AVM'lerin Organize Perakendedeki Oranları (%)	Yıllık Ciro (USD)	BKA (m ²)	Birim Ciro (USD/m ²)	Kira / Ciro (Ödenebilirlik Oranı)	Birim Kira Değeri (USD/m ² /ay) (KDV Dahil)	Birim Kira Değeri (USD/m ² /ay) (KDV Hariç)
AGORA	6,0%	97.952.811	14.326	6.837	6,0%	34,2	29,0
BALPA	1,0%	16.325.469	5.135	3.179	5,0%	13,2	11,2
EGS İZMİR MAVİŞEHİR	12,0%	195.905.622	22.000	8.905	6,0%	44,5	37,7
FORUM BORNOVA	25,0%	408.136.713	47.000	8.684	7,0%	50,7	42,9
HENKEL AVM	6,0%	97.952.811	16.946	5.780	6,0%	28,9	24,5
İZMİR CARREFOURSA	9,0%	146.929.217	29.250	5.023	7,0%	29,3	24,8
KİPA BALÇOVA*	3,0%	48.976.406	8.600	5.695	6,0%	28,5	24,1
KİPA ÇİĞLİ	6,0%	97.952.811	17.053	5.744	6,0%	28,7	24,3
KONAK PIER	3,0%	48.976.406	8.000	6.122	8,0%	40,8	34,6
ÖZDİLEK	5,0%	81.627.343	13.000	6.279	6,0%	31,4	26,6
PALMIYE	4,0%	65.301.874	10.500	6.219	5,0%	25,9	22,0
DİĞER	20,0%	326.509.371	-	-	-	-	-
TOPLAM	100,0%	1.632.546.853	191.810	-	-	-	-

Tablo 6.8. Alışveriş merkezi kira hesaplaması (Model III ve Model IV için)

Alışveriş Merkezleri	AVM'lerin Organize Perakendedeki Oranları (%)	Yıllık Ciro (USD)	BKA (m ²)	Birim Ciro (USD/m ²)	Kira / Ciro (Ödenebilirlik Oranı)	Birim Kira Değeri (USD/m ² /ay) (KDV Dahil)	Birim Kira Değeri (USD/m ² /ay) (KDV Hariç)
AGORA	3,0%	48.976.406	14.326	3.419	6,0%	17,1	14,5
BALPA	1,0%	16.325.469	5.135	3.179	5,0%	13,2	11,2
EGS İZMİR MAVİŞEHİR	8,0%	130.603.748	22.000	5.937	6,0%	29,7	25,2
FORUM BORNOVA	24,0%	391.811.245	47.000	8.336	7,0%	48,6	41,2
HENKEL AVM	15,0%	244.882.028	33.893	7.225	6,0%	36,1	30,6
İZMİR CARREFOURSA	8,0%	130.603.748	29.250	4.465	7,0%	26,0	22,1
KİPA BALÇOVA	3,0%	48.976.406	8.600	5.695	6,0%	28,5	24,1
KİPA ÇİĞLİ	6,0%	97.952.811	17.053	5.744	6,0%	28,7	24,3
KONAK PIER	3,0%	48.976.406	8.000	6.122	8,0%	40,8	34,6
ÖZDİLEK	5,0%	81.627.343	13.000	6.279	6,0%	31,4	26,6
PALMIYE	4,0%	65.301.874	10.500	6.219	5,0%	25,9	22,0
DİĞER	20,0%	326.509.371	-	-	-	-	-
TOPLAM	100,0%	1.632.546.853	208.757	-	-	-	-

Tablo 6.7.'de görüldüğü üzere model I ve II için öngörülen 16.946 m² BKA' ya sahip alışveriş merkezinin ortalama kira değeri KDV hariç 24,5 USD/m²/ay olarak ortaya çıkmıştır.

Tablo 6.8.'de görüldüğü üzere model III ve IV için öngörülen 33.893 m² BKA' ya sahip alışveriş merkezinin ortalama kira değeri KDV hariç 30,6 USD/m²/ay olarak ortaya çıkmıştır.

Tablo 6.9. Emsaller özet tablosu

MODEL	SATIŞ ve KİRA DEĞERLERİ		
Model I-II-II-IV	Konut birim satış değeri	1.444	USD/m ²
Model I-II	Alışveriş Mer. birim kira değeri	24,5	USD/m ² /ay
Model III-IV	Alışveriş Mer. birim kira değeri	30,6	USD/m ² /ay
Model II-III	Ofis Birim Kira Değeri	12,2	USD/m ² /ay

Bölgede konu mülke önerilen kullanımlara benzer konumdaki emsal gayrimenkuller için yukarıdaki tablodaki gayrimenkul fiyatları kabul edilmiştir.

6.3. Finansal Fizibilite Hesapları

Gayrimenkulün fizibilite hesabı için Geliştirme Yöntemi kullanılmıştır. Geliştirme Yöntemi çerçevesinde ayrıntıları daha önce sunulan dört ayrı model geliştirilmiştir. Bu aşamada mevcut piyasa koşulları gözönünde bulundurularak, geliştirilen her bir model için, mevcut güncel değerlerin incelenmesi sonrası kabul edilen satış ve kira rakamları kullanılarak finansal analiz yapılmıştır. Finansal tablolarda girdi olarak kullanılan bir diğer kalem ise proje geliştirme maliyetleridir. Aşağıdaki tablo farklı fonksiyonlar için birim inşaat maliyetlerini özetlemektedir.

Tablo 6.10. İnşaat parametreleri

İNŞAAT MALİYET PARAMETRELERİ	BİRİM İNŞAAT MALİYETİ (USD/m ²)
ALİŞVERİŞ MERKEZİ	700
KONUT	500
OFİS	750
AÇIK OTOPARK	25
KAPALI OTOPARKI	200

Aşağıdaki tablo ise modellerde kullanılan temel tasarım kriterini ve buna bağlı olarak toplam alan kullanımının ve inşaat maliyeti özetlerini, nakit akışında ortaya çıkan değerlerin bugünkü karşılıklarına çekilmesi ve gelir kalemlerinin son şeklini alması için gerekli nihai kapitalizasyon oranlarını özetlemektedir.

Tablo 6.11. Genel proje parametreleri

PROJE TASARIM PARAMETRELERİ	ADET / YÜZDE
Konut İçin Kapalı Otopark (Otopark / Daire)	1
Konut İçin Açık Otopark (Otopark / Daire)	1
Avm İçin Kapalı Otopark (Otopark / 100 M ²)	2
Avm İçin Açık Otopark (Otopark / 100 M ²)	2
Ofis İçin Kapalı Otopark (Otopark / 100 M ²)	2
Ofis İçin Açık Otopark (Otopark / 100 M ²)	2
1 Açık Otopark İçin Gerekli Alan (M ²)	25
1 Kapalı Otopark İçin Gerekli Alan (M ²)	40
Proje Geliştirme Giderleri (%)	10%
Pazarlama Giderleri (%)	8%
Proje İskonto Oranı (%)	12%
Avm İçin Nihai Kapitalizasyon Oranı (%)	7%
Ofis İçin Nihai Kapitalizasyon Oranı (%)	8%
İnşaat Alanı / Kiralanabilir Alan Oranı (%)	70%

6.3.1. Model – I

Bu modelde, arsa üzerindeki mevcut binalar yıkılarak, konut ve alışveriş merkezi inşa edileceği varsayılmıştır. Bu hesaplama yönteminde çalışma kapsamında daha önce sunulan proje tasarım kriterleri ve maliyet parametlerinden ilgili olanları kullanılmış, gelir kalemleri olarak ise yine çalışma kapsamında detaylı olarak sunulmuş emsal tablolarından ortaya çıkan ortalama değerler kullanılmıştır.

Birinci modelde önerilen alışveriş merkezi ve konut kullanımlarının iki sene içerisinde inşa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin ise üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği ve iki sene içerisinde %90 doluluğa ulaşarak onuncu yıldaki satışına kadar bu oranda kalacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin onuncu yıldaki satışı ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 110.168.096 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 42.571.401 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %50 gibi oldukça yüksek bir oranı işaret etmektedir. Model I'e ait hesaplar tablo 6.12.'de verilmektedir.

Tablo 6.12. Model I (Alışveriş merkezi ve konut)

Yıllar	Konut İnşaat Yüzdesi (%)	Konut İnşaat Maliyeti (USD)	AVM İnşaat Yüzdesi (%)	AVM İnşaat Maliyeti (USD)	Geliştirme Giderleri (USD)	Pazarlama Giderleri (USD)	Konut Satış Oranı (%)	AVM Doluk Oranı (%)	Konut Satış Gelirleri (USD)	AVM Kira Gelirleri (USD)	AVM Satış Değeri (USD)	Net Akış (USD)	Net Bugünkü Değer (USD)
1	40%	-7.262.700	40%	-6.778.520	1.404.122	-1.123.298	20%	0%	10.487.831	0		-6.080.808	-5.429.293
2	60%	-10.894.050	60%	10.167.780	2.106.183	-1.684.946	20%	0%	10.487.831	0		-14.365.128	-11.451.792
3							40%	80%	20.975.662	3.984.521		24.960.184	17.766.166
4							20%	85%	10.487.831	4.233.554		14.721.385	9.355.706
5								90%		4.482.586		4.482.586	2.543.540
6								90%		4.482.586		4.482.586	2.271.018
7								90%		4.482.586		4.482.586	2.027.694
8								90%		4.482.586		4.482.586	1.810.441
9								90%		4.482.586		4.482.586	1.616.466
10								90%		4.482.586	64.036.947	68.519.533	22.061.456
Toplam	100%	-18.156.750		16.946.300	3.510.305	-2.808.244	100%		52.439.156	35.113.592		110.168.096	42.571.401
												İVO	50%

6.3.2. Model – II

Bu modelde, arsa üzerindeki mevcut binalar yıkılarak, konut, alışveriş merkezi ve ofis binası inşa edileceği varsayılmıştır. Bu hesaplama yönteminde çalışma kapsamında daha önce sunulan proje tasarım kriterleri ve maliyet parametrelerinden ilgili olanları kullanılmış, gelir kalemleri olarak ise yine çalışma kapsamında detaylı olarak sunulmuş emsal tablolarından ortaya çıkan ortalama değerler kullanılmıştır.

Bu ikinci modelde önerilen alışveriş merkezi, konut ve ofis kullanımlarının iki sene içerisinde inşa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği, ofis binasının ise üçüncü sene başında %70 doluluğa ulaşacağı öngörülmüştür. Alışveriş merkezinin ve ofis binasının onuncu yıldaki satışları ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 121.281.143 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 38.646.456 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %27 gibi yüksek fakat göreceli olarak düşük bir oranı işaret etmektedir. Model II'ye ait hesaplar tablo 6.13.'de verilmektedir.

Tablo 6.13. Model II (Alışveriş merkezi, ofis ve konut)

Yıllar	Konut İnşaat Yüzdesi (%)	Konut İnşaat Maliyeti (USD)	AVM İnşaat Yüzdesi (%)	AVM İnşaat Maliyeti (USD)	Ofis İnşaat Yüzdesi (%)	Ofis İnşaat Maliyeti (USD)	Geliştirme Giderleri (USD)	Pazarlama Giderleri (USD)	Konut Satış Oranı (%)	AVM Doluluk Oranı (%)	Ofis Doluluk Oranı (%)	Konut Satış Gelirleri (USD)	AVM Kira Gelirleri (USD)	AVM Satış Değeri (USD)	Ofis Kira Gelirleri (USD)	Ofis Satış Değeri (USD)	Net Akış (USD)	Net Bugünkü Değer (USD)
1	40%	-4.841.800	40%	-6.778.520	60%	-5.447.025	-1.706.735	-1.365.388	20%	0%	0%	6.991.887	0		0		-13.147.580	-11.738.910
2	60%	-7.262.700	60%	-10.167.780	40%	-3.631.350	-2.106.183	-1.684.946	20%	0%	0%	6.991.887	0		0		-17.861.072	-14.238.737
3									40%	80%	70%	13.983.775	3.984.521		1.240.469		19.208.765	13.672.420
4									20%	85%	80%	6.991.887	4.233.554		1.417.679		12.643.120	8.034.931
5										90%	90%		4.482.586		1.594.889		6.077.475	3.448.523
6										90%	90%		4.482.586		1.594.889		6.077.475	3.079.038
7										90%	90%		4.482.586		1.594.889		6.077.475	2.749.141
8										90%	90%		4.482.586		1.594.889		6.077.475	2.454.590
9										90%	90%		4.482.586		1.594.889		6.077.475	2.191.598
10										90%	90%		4.482.586	64.036.947	1.594.889	19.936.112	90.050.533	28.993.862
Toplam	100%	-12.104.500		-16.946.300		-9.078.375	-3.812.918	-3.050.334				34.959.437	35.113.592		12.227.482		121.281.143	38.646.456
																	İVO	27%

6.3.3. Model – III

Bu modelde, arsa üzerindeki mevcut binalar yıkılarak, alışveriş merkezi ve ofis binası inşa edileceği varsayılmıştır. Bu hesaplama yönteminde çalışma kapsamında daha önce sunulan proje tasarım kriterleri ve maliyet parametrelerinden ilgili olanları kullanılmış, gelir kalemleri olarak ise yine çalışma kapsamında detaylı olarak sunulmuş emsal tablolarından ortaya çıkan ortalama değerler kullanılmıştır.

Önerilen bu üçüncü modelde önerilen alışveriş merkezi ve ofis kullanımlarının iki sene içerisinde inşa edileceği varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği, ofis binasının ise üçüncü sene başında %70 doluluğa ulaşacağı öngörülmüştür. Alışveriş merkezinin ve ofis binasının onuncu yıldaki satışları ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 227.466.447 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 63.163.598 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %21 gibi yüksek fakat göreceli olarak düşük bir oranı işaret etmektedir. Model III'e ait hesaplar tablo 6.14.'te verilmektedir.

Tablo 6.14. Model III (Alışveriş merkezi ve ofis)

Yıllar	AVM İnşaat Yüzdesi (%)	AVM İnşaat Maliyeti (USD)	Ofis İnşaat Yüzdesi (%)	Ofis İnşaat Maliyeti (USD)	Geliştirme Giderleri (USD)	Pazarlama Giderleri (USD)	AVM Doluluk Oranı (%)	Ofis Doluluk Oranı (%)	AVM Kira Gelirleri (USD)	AVM Satış Değeri (USD)	Ofis Kira Gelirleri (USD)	Ofis Satış Değeri (USD)	Net Akış (USD)	Net Bugünkü Değer (USD)
1	40%	13.557.040	60%	-5.447.025	-1.900.407	-1.520.325	0%	0%	0		0		-22.424.797	-20.022.140
2	60%	20.335.560	40%	-3.631.350	-2.396.691	-1.917.353	0%	0%	0		0		-28.280.954	-22.545.403
3							80%	70%	8.716.140		1.240.469		9.956.609	7.086.918
4							85%	80%	9.961.303		1.417.679		11.378.982	7.231.549
5							90%	90%	11.206.466		1.594.889		12.801.355	7.263.832
6							90%	90%	11.206.466		1.594.889		12.801.355	6.485.565
7							90%	90%	11.206.466		1.594.889		12.801.355	5.790.683
8							90%	90%	11.206.466		1.594.889		12.801.355	5.170.252
9							90%	90%	11.206.466		1.594.889		12.801.355	4.616.297
10							90%	90%	11.206.466	160.092.367	1.594.889	19.936.112	192.829.833	62.086.045
Toplam		33.892.600		-9.078.375	-4.297.098	-3.437.678			85.916.237		12.227.482		227.466.447	63.163.598
													İVO	21%

6.3.4. Model – IV

Bu modelde, arsa üzerindeki mevcut binalar yıkılarak, konut ve alışveriş merkezi inşa edileceği varsayılmıştır. Bu hesaplama yönteminde çalışma kapsamında daha önce sunulan proje tasarım kriterleri ve maliyet parametrelerinden ilgili olanları kullanılmış, gelir kalemleri olarak ise yine çalışma kapsamında detaylı olarak sunulmuş emsal tablolarından ortaya çıkan ortalama değerler kullanılmıştır.

Dördüncü ve son modelde ise önerilen alışveriş merkezi ve konut kullanımlarının iki sene içerisinde inşaa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin ise üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği ve iki sene içerisinde %90 doluluğa ulaşarak onuncu yıldaki satışına kadar bu oranda kalacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin onuncu yıldaki satışı ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 233.558.366 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 79.769.248 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %38 gibi yüksek bir oranı işaret etmektedir. Model IV'e ait hesaplar tablo 6.15.'te verilmektedir.

Tablo 6.15. Model IV (Alışveriş merkezi ve konut)

Yıllar	Konut İnşaat Yüzdesi (%)	Konut İnşaat Maliyeti (USD)	AVM İnşaat Yüzdesi (%)	AVM İnşaat Maliyeti (USD)	Geliştirme Giderleri (USD)	Pazarlama Giderleri (USD)	Konut Satış Oranı (%)	AVM Doluk Oranı (%)	Konut Satış Gelirleri (USD)	AVM Kira Gelirleri (USD)	AVM Satış Değeri (USD)	Net Akış (USD)	Net Bugünkü Değer (USD)
1	40%	-2.420.900	40%	-13.557.040	-1.597.794	-1.278.235	20%	0%	6.991.887	0		-11.862.082	-10.591.144
2	60%	-5.447.025	60%	-20.335.560	-2.578.259	-2.062.607	20%	0%	6.991.887	0		-23.431.563	-18.679.498
3							40%	80%	13.983.775	9.961.303		23.945.078	17.043.633
4							20%	85%	6.991.887	10.583.884		17.575.772	11.169.721
5								90%		11.206.466		11.206.466	6.358.850
6								90%		11.206.466		11.206.466	5.677.544
7								90%		11.206.466		11.206.466	5.069.236
8								90%		11.206.466		11.206.466	4.526.104
9								90%		11.206.466		11.206.466	4.041.164
10								90%		11.206.466	160.092.367	171.298.833	55.153.640
Toplam	100%	-7.867.925		-33.892.600	-4.176.053	-3.340.842			34.959.437	87.783.981		233.558.366	79.769.248
												ivo	38%

6.4. Sonuç

Geliştirme yöntemi kullanılarak oluşturulan dört ayrı modelde ulaşılan sonuçlar aşağıdaki tablo 6.16’ da toplu halde verilmiştir.

Tablo 6.16. Finansal fizibilite hesapları sonucu

Model	Kullanım	NBD (USD)	Birim Arsa Değeri (USD/m ²)	İVO (%)
Model I	Konut + AVM	42.571.401	996	50%
Model II	Konut + AVM + Ofis	38.646.456	904	27%
Model III	AVM + Ofis	63.163.598	1.478	21%
Model IV	Konut + AVM	79.769.248	1.867	38%

Tüm bu finansal analizler sonrası aranan, en yüksek Net Bugünkü Değer ve yeterince yüksek İç Verimlilik Oranı’ dır. Modellerin ortaya çıkardığı değerler incelendiğinde en yüksek NBD’ ye dördüncü modelde, en yüksek İVO’ na ise birinci modelde ulaşıldığı görülmektedir. Ne varki, birinci modelin NBD’ si dördüncü model ile karşılaştırıldığında oldukça ciddi bir fark göze çarpmaktadır.

Sonuç olarak, konu arsa üzerinde önerilen modellerden finansal olarak en verimlisinin dördüncü modeldeki oranı ile kullanılan alışveriş merkezi ve konut fonsiyonlarını barındıran karma kullanım konsepti olduğu ortaya çıkmaktadır. En iyi ikinci kullanımın ise kararını vermek kısmen daha güçtür. Bu durumda İVO ve NBD arasında bir optimum orta nokta yakalamak pek mümkün olmadığından tamamen yatırımcının veya proje geliştiricinin beklentileri subjektif olarak bu seçimi yapabilecektir.

7. SONUÇLAR VE DEĞERLENDİRME

Tezin kapsamında ulaşılmak istenen ana sonuç kentsel dönüşüm projelerinde farklı kullanımların yarattığı konunun ekonomik boyutunun arz ettiği önemin spesifik bir örnek üzerinde detaylı olarak açıklanabilmesidir. Bu sonuca ulaşma isteği ise mevcutta varolan bir problemin tanımlanmasıyla ortaya çıkmıştır. Bu problem; dönüşüm projelerinde planlama ekibinin birtakım sosyal ve görsel kaygıları ön planda tutarak yarattıkları teorik planlamanın makro veya mikro ekonomik yapı, en önemlisi, yerel arz-talep dengesinin kontrolü yapılmadan gerçekleştirilmesi, dolayısıyla projenin mekansal uygulamasında ortaya çıkan zorluklardır.

İzmir; 3,3 Milyon' u geçen nüfusu ile ülkemizin üçüncü büyük kenti, İstanbul' dan sonra en önemli liman ve ticaret kenti ve Türkiye'nin en modern şehirlerinden birisidir. Kent aynı zamanda geleneksel yapısı açısından planlı bir yerleşime sahiptir.

İzmir gayrimenkul piyasası ise İstanbul ve Ankara' nin yerek dinamiklerini takip eder niteliktedir. Kentte gelişmiş bir ofis piyasayından söz edemezken, az sayıdaki nitelikli ofis binası çoğunlukla geleneksel ticari merkez olan Alsancak'ta ve yeni gelişen kent merkezi olan Salhane - Turan bölgelerin arasında konumlanmaktadır. İzmir'de perakende sektörü ise oldukça güçlüdür. Ne varki bu güçlü yapının yeterince organize olduğundan bahsetmek oldukça zordur. Özellikle kentin yılboyu süren ılımlı iklim yapısı ve İzmir halkının sosyal alışkanlıkları açısından tercih ettiği anacade mağazacılığı alışveriş merkezleri yatırımlarını zaman zaman tehdit eder boyutlara ulaşmaktadır. Kısaca alışveriş merkezleri en büyük rekabeti kendi aralarında değil ana cadde mağazaları ile yaşamaktadırlar. Buna rağmen kentin gelişmiş ekonomik yapısı ve yoğun nüfusu mevcutta profesyonel bir şekilde dizayn edilmiş doğru lokasyonda yeralan projeler için yeterli desteği sağlamaktadır. Mevcutta 360.000 m² toplam brüt kiralanabilir alana sahip sektörde açık ara en büyük ve başarılı proje olarak 2006 senesinde açılan Forum Bornova alışveriş merkezi başı çekmektedir Ticari gayrimenkul sektörünün genel yapısı bu şekilde

iken konut sektöründe de İzmir, İstanbul ve Ankara gibi kendinden büyük şehirleri takip etmektedir. Buna rağmen kentte yeterince organize olmuş bir konut sektöründen bahsetmek oldukça güçtür.

Kentin yakın gelecekte en büyük gelişmeyi göstermesi beklenen bölgesi ise Salhane – Turan arasındır. Bölgenin en önemli özelliği sanayiden dönüşen ve sayısı fazla olmasa da kullanım alanı geniş arsaların varlığı ve buna eşlik eden yüksek yapılanma izinleridir. İzmir Büyükşehir Belediyesi tarafından 550 hektarlık bölgede gelecekteki “yeni kent merkezi”ni yaratmaya yönelik oluşturulan plan, düzenlenen uluslararası bir yarışmanın önerilerine bağlı kalınarak hazırlanmıştır.

Konu mülk olan Henkel tesisi de yukarıda bahsedilen dönüşüm bölgesi içerisinde kalmaktadır. Turan bölgesinde yer alan ve toplamda 42.735 m² brüt, 31.087 m² net alana sahip arsa 60.523 m²’ lik toplam inşaat iznine sahiptir. Mülke en kolay ulaşım özel araç ile sağlanmaktayken, başta raylı sistem olmak üzere özellikle toplu taşıma sistemin iyileştirilmesi ile ilgili önemli çalışmalar yapılmaktadır. Yakın çevrede bulunan ve mevcut durumdaki diğer benzer eski sanayi tesislerinin de Henkel dönüşümü ile benzer bir sürece girmesi beklenmektedir. Bu gerçekleştiği takdirde bölge, sahip olduğu stratejik lokasyonun da yardımıyla İzmir’in en önemli çekim merkezlerinden biri haline gelecektir.

Arsa ile ilgili fizibilite hesaplamalarında temel veri mevcut İzmir piyasası koşullarında emsallerin araştırılması ile ortaya çıkmaktadır. Çalışma sonucu ortaya çıkan sonuç ofis için 12,2 USD/m²/ay’ lık birim kira ve konut için 1.444 USD/m² birim satış fiyatıdır. Kurgulanan iki farklı büyüklükteki alışveriş merkezleri için ise 24,5 USD/m²/ay ve 30,6 USD/m²/ay gibi iki farklı birim kira değerine ulaşılmıştır.

Çalışma kapsamında fizibilitenin gelir kalemleri bu şekilde özetlenebilirken, gider kalemleri de parametreler olarak sunulmuştur. Bu parametreler önerilen kullanımların inşaat maliyetlerinden ihtiyaç duyacakları otopark katsayılarına, otoparklar için araç kapasitelerinin ihtiyaç duyulacak açık ve kapalı alanlara, proje geliştirme ve pazarlama giderlerine, projelerin iskonto oranlarına ve her bir kullanım için farklı oranlara olan nihai kapitalizasyon oranlarına değinmektedir.

Fizibilite çalışması esnasında önerilen üç ayrı kullanım farklı kombinasyonlar halinde dört ayrı model için kurgulanmıştır. Buna göre ilk model alışveriş merkezi ve

konut kullanımlarını, ikinci model alışveriş merkezi, konut ve ofis kullanımlarını, üçüncü model alışveriş merkezi ve ofis kullanımlarını, dördüncü ve son model ise alışveriş merkezi ve konut kullanımlarını birinci modelden farklı oranlarda önermektedir.

Önerilen tüm modeller proje değerini maksimize etmeye çalışırken aynı zamanda mülkün izin verilen yasal sınırları içerisinde kalmakta ve mekansal olarak arsaya uygulanabilir nitelikte olmasına dikkat etmektedir.

Birinci modelde önerilen alışveriş merkezi ve konut kullanımlarının iki sene içerisinde inşaa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin ise üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği ve iki sene içerisinde %90 doluluğa ulaşarak onuncu yıldaki satışına kadar bu oranda kalacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin onuncu yıldaki satışı ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 110.168.096 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 42.571.401 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %50 gibi oldukça yüksek bir oranı işaret etmektedir.

İkinci modelde önerilen alışveriş merkezi, konut ve ofis kullanımlarının iki sene içerisinde inşaa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği, ofis binasının ise üçüncü sene başında %70 doluluğa ulaşacağı öngörülmüştür. Alışveriş merkezinin ve ofis binasının onuncu yıldaki satışları ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 121.281.143 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 38.646.456 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %27 gibi yüksek fakat göreceli olarak düşük bir oranı işaret etmektedir.

Üçüncü modelde önerilen alışveriş merkezi ve ofis kullanımlarının iki sene içerisinde inşaa edileceği varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği, ofis binasının ise üçüncü sene başında %70 doluluğa ulaşacağı öngörülmüştür. Alışveriş merkezinin ve ofis binasının onuncu yıldaki

satışları ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 227.466.447 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 63.163.598 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %21 gibi yüksek fakat göreceli olarak düşük bir oranı işaret etmektedir.

Dördüncü ve son modelde ise önerilen alışveriş merkezi ve konut kullanımlarının iki sene içerisinde inşaa edileceği, konutların projeden satışının ilk seneden itibaren başlayacağı ve dört senede tamamlanacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin ise üçüncü sene başında %80 doluluk ile hizmete gireceği ve iki sene içerisinde %90 doluluğa ulaşarak onuncu yıldaki satışına kadar bu oranda kalacağı varsayılmıştır. Alışveriş merkezinin onuncu yıldaki satışı ile birlikte projenin on yıl boyunca toplam 233.558.366 USD' lik bir nakit akışı oluşturduğu, bu rakamın projenin %12 olarak kabul edilen iskonto oranı sonrasında ise 79.769.248 USD' lik Net Bugünkü Değer (NBD) ye ulaştığı ortaya çıkmaktadır. Modelde ortaya çıkan İç Verimlilik Oranı (İVO) ise %38 gibi yüksek bir oranı işaret etmektedir.

Tüm bu finansal analizler sonrası aranan, en yüksek Net Bugünkü Değer ve yeterince yüksek İç Verimlilik Oranı' dır. Modellerin ortaya çıkardığı değerler incelendiğinde en yüksek NBD' ye dördüncü modelde, en yüksek İVO' na ise birinci modelde ulaşıldığı görülmektedir. Ne varki, birinci modelin NBD' si dördüncü model ile karşılaştırıldığında oldukça ciddi bir fark göze çarpmaktadır.

Sonuç olarak, konu arsa üzerinde önerilen modellerden finansal olarak en verimlisinin dördüncü modeldeki oranı ile kullanılan alışveriş merkezi ve konut fonsiyonlarını barındıran karma kullanım konsepti olduğu ortaya çıkmaktadır. En iyi ikinci kullanımın ise kararını vermek kısmen daha güçtür. Bu durumda İVO ve NBD arasında bir optimum orta nokta yakalamak pek mümkün olmadığından tamamen yatırımcının veya proje geliştiricinin beklentileri subjektif olarak bu seçimi yapabilecektir.

Tez çalışması önerilen dönüşüm bölgesi içerisinde yer alan Henkel arazisi üzerine uygulanmış ve önerilebilecek en verimli kullanımın konut ve alışveriş merkezi karması olduğu sonucunu ortaya çıkarmıştır. Çalışma ile vurgulanmak istenen benzer dönüşüm bölgelerinde planlama konseyi tarafından kullanım kararları verilirken

ekonomik açıdan bölgede yaratılabilecek en yüksek değerin hangi fonksiyon tarafından ortaya çıkarılabileceğinin düşünülmesi ve arazi kullanımı başta olmak üzere birtakım planlama kararlarını alırken buna dikkat edilmesi yönündedir.

Bu çalışmada değinilmemiş olmasına karşın bundan sonraki benzer çalışmalarda bölgenin bir turizm bölgesi açısından ekonomik verimliliğinin test edilmesi aynı zamanda bu yönetimin Salhane-Turan arası dönüşüm bölgesinde benzeri çok fazla olan eski sanayi tesislerine de uygulanarak bu çalışmada önerilen modelin yakın lokasyonda benzer projeler için de geçerliliğinin test edilmesi önerilmektedir.

KAYNAKLAR

- Ahunbay, Z.**, 1996. Tarihi Çevre Koruma ve Restorasyon, Yem Yayınları, İstanbul.
- Anon.**, 2002. Kentler, Tankut G., Çalışkan O., Levent T., Zorlu F., ODTÜ Mimarlık Fakültesi: Şehircilik Bölümü, Tubitak Yayınları.
- Aysu, M. E.**, 1975. Mimarlıkta Tasarım İletim ve Denetim, Gün Matbaası, İstanbul.
- Balamir, M.**, 2005b. Türkiye’de Kentsel İyileştirme ve Dönüşüme İlişkin Güncel Öneri ve Modeller, *Mimarlık*, **322**, 28-35.
- Baransü, B.**, 1989. Şehir Yenileme, Reyo Basımevi, İstanbul
- Biçer, D.**, 2006. Kişisel Görüşme
- Blumenfeld, H.**, 1968. The Modern Metropolis; Its Origins, Growth, Characteristics, and Planning, Ed. Spreiregen P.D.i The M.I.T. Press, U.S.A
- Busquets, J.**, 2005. Barcelona: The Urban Evoluation of a Compact City, Nicolodi, Italy
- Dayıoğlu, O.**, 2005. Kentsel Gelişimde Dönüşüm Projeleri: Süreç ve Aktörlerin Tanımlanması, Zeytinburnu Örneği, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Erdumlu, G.**, 1982. Türkiye’de Metropolitan Yönetim Sorunları ve Bir Sistem Önerisi, *Doktora Tezi*, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Ergin, M.**, 2006. Kişisel Görüşme
- Ergun, N.**, 2004. Kentsel Yenileme Metodları Ders Notları
- Göksu, A.F.**, 2004a. Kentsel Dönüşüm: Yeni Yaklaşımlar ve Yenilikçi Modeller, *Mimarist*, **12**, 81-86.
- Göksu, A.F.**, 2006a. Zeytinburnu Genel Gelişim Stratejisi Raporu, İstanbul
- Görgülü, Z.**, 2005. Planlamada Bir Araç: Kentsel Dönüşüm, *Mimarlık*, **322**, 28-36.
- Hoyle, B.S. ve Pinder, D.A.**, 1992. Europe Port Cities in Transition, Belhaven Press, London

- İncedayı, D.,** 2004. Kentsel Dönüşüm Kavramı Üzerine, Kentsel Dönüşüm ve Katılım, *Mimarist*, **12**, 60-61
- Kayasü, S., Yaşar, S.S.,** 2003. Kentsel Dönüşüm Üzerine Bir Değerlendirme: Kavramlar, Gözlemler, Bildiriler, YTÜ Yayınları
- Keleş, R.,** 2004. Kentsel Dönüşümün Tüzel Altyapısı, *Mimarist*, **12**, 73-75
- Knox, P.L.,** 1994. Urbanization: An introduction to Urban Geography, Prentice Hall, New Jersey
- Kuzeybatı Gayrimenkul,** 2006. İzmir Gayrimenkul Piyasası Pazar Araştırması Raporu, İstanbul
- Roberts, P. And Sykes, H.,** 2000. Urban Regeneration: A Handbook, Sage Publications, London
- DHMI :** Devlet Hava Meydanları İşletmesi URL: <http://www.dhmi.gov.tr/dosyalar/istatistik/2006yiliistatistikleri.asp> Erişim Tarihi: 20.03.2007
- Hürriyet Gazetesi** URL: <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=6245400> Erişim Tarihi: 13.02.2007
- Hürriyet Gazetesi** URL: <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=5377937> Erişim Tarihi: 18.02.2007
- Hürriyet Gazetesi** URL: <http://arama.hurriyet.com.tr/arsivnews.aspx?id=3897434> Erişim Tarihi: 18.02.2007
- Kentsel Yenileme Organizasyonu:** URL: <http://www.kentselyenileme.org/turkiye.php> Erişim Tarihi: 20.12.2006
- Sağlık Bakanlığı :** URL: <http://www.saglik.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFFAAAF6AA849816B2EFCDF0F1D4ABDC402> Erişim Tarihi: 25.03.2007
- Tabanlıoğlu Mimarlık** URL: <http://www.tabanlioglu.com.tr/retail8.html> Erişim Tarihi: 17.01.2007
- TC Kültür ve Turizm Bakanlığı:** URL: <http://www.kultur.gov.tr/TR/BelgeGoster.aspx?F6E10F8892433CFFA80988BFAA5E6B097911711D9AD3F3A> Erişim Tarihi: 20.10.2006
- TUİK:** Türkiye İstatistik Kurumu URL: <http://www.tuik.gov.tr/Start.do> Erişim Tarihi: 21.01.2007

ÖZGEÇMİŞ

1982 İstanbul doğumlu olan Batuhan Tarkan, 2004 yılında İTÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü'nden mezun oldu. Profesyonel çalışma hayatına, 2004 yılında Kuzeybatı Gayrimenkul'ün danışmanlık departmanında pazar araştırmaları, fizibilite ve değerlendirme çalışmaları ile ilgili raporlar ve sunumların hazırlanmasından sorumlu olarak başladı. 2006 yılında ise şirketin yeni kurulan yatırım departmanına geçti ve 2006' dan bu yana şirketin uluslararası bağlantılarını sağlamakta ve müşteri portföyü içerisindeki uluslararası yatırımcılara Türkiye ve çevre ülkelerde yatırım olanakları yaratmaktadır.