

TAŞINMAZ GELİŞTİRME KAPSAMINDA OTOPARK OLARAK SEÇİLEN YERLERİN SWOT ANALİZİYLE İRDELENMESİ: ISPARTA ÖRNEĞİ

Lütfi Yalçın^{1*}, Ayhan Göktepe²

¹Selçuk Üniversitesi Teknik Bilimler MYO, Konya, Türkiye
²Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya, Türkiye
*ltfyalcin@outlook.com

ÖZET

Türkiye’de hızlı artan nüfus ve alım gücünün artması nedeniyle ticari ve konut alanlarının yanı sıra otopark alanlarının da geliştirilmesi göz önüne alınmıştır. Otoparkların sadece yol kenarlarında değil, katlı otoparklar halinde oluşturulması o bölge içinde yayalara rahatça yürüme olanağı ve trafiğin daha rahat akışını sağlayacaktır. Trafik sorunun yakın zamanda giderilmesi araç – insan ilişkisi açısından engellerin ortadan kalkmasını sağlayacak ve kişi aracını nereye park etmesi açısından arayışlara, zaman kaybına ve saatlerce araba içinde mahkûm olmasını engelleyecektir. Trafik sorunu yakın tarihimizden günümüze doğru bakacak olursak Isparta’yı da etkilemektedir. Isparta merkezi, gelişime açık ve gelişme potansiyeli olan bir ildir. Antalya iline yakın olması ve kendi iç dinamikleri nedeniyle meyve – sebze ticareti, Burdur merkez ve ilçeleri, Afyonkarahisar ilçelerine yakın olması nedeniyle sağlık turizmi açısından diğer illerle sürekli irtibatı olan bir ildir. Bu sebepten dolayı belirli günlerde araç giriş – çıkışı çok fazla olmaktadır. Bu makalede merkezdeki gelişimin trafik sorunu ve araçlar için uygun otopark seçim analizi taşınmaz geliştirme yöntemi ile ele alınmıştır. Bu analizde SWOT analizinden yararlanılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Trafik, Otopark, Taşınmaz Geliştirme, SWOT

IN THE CONTEXT OF REAL ESTATE DEVELOPMENT, THE EXAMINATION BY SWOT ANALYSIS OF SELECTED PLACES AS PARKING LOT: E.G. ISPARTA

ABSTRACT

Due to highly increasing population and ascending purchasing power in Turkey, the real estate development of car park areas along with commercial and housing areas has been taken into consideration. Creations of the carparks not only near roads but also as multilevel parking garage provide an easy walking opportunity for pedestrians and smooth flow of the traffic. In the perspective of human-car relationship, solving the problem of traffic in near future provides disappearances of hindrances and prevents being in the car for hours, waste of time and people's efforts to search garages for cars. When the problem of traffic is examined from past to present, it affects Isparta also. Isparta is a province, which is open to developments and has a potential for improvements. As near to Antalya and its own internal dynamic, Isparta is connected to fruit and vegetable trade. Also as near to centers and cities of Burdur and Afyon and in terms of health tourism, Isparta is connected to other cities constantly. Thus in certain days, the entrance and exit of cars increase. In this article, traffic problems in the

developments of city centre and analysis of appropriate selection of parking lots for vehicles are discussed with immovable real estate development method. In this analysis, SWOT analysis is used.

Keywords: Traffic Problem, Parking, Real Estate Development, SWOT Analysis,

GİRİŞ

Taşınmaz geliştirme yöntemi ile ticari alanlar ve konut alanlarının yer seçimi analizlerinin yapılması bilimsel ve teknik olarak doğru düşünme yolunu gösterecektir. Taşınmaz geliştirme projesi, çoğunlukla birden fazla ortaklı şirketler tarafından, çeşitli konularda birbirlerini bütünleyen, farklı meslek disiplinlerinden gelen profesyonel bir ekip çalışmasıyla yapılmaktadır. Taşınmaz geliştirme, çevreyi şekillendiren, düzenleyen, yön veren aynı zamanda politik, ekonomik, sosyal, yasal ve fiziksel birçok bileşene bağlı canlı ve evrimsel bir süreçtir. Üretilen projelerin biri diğerine benzemez ve süreç boyunca gerçekleşen eylemler sürekli değişim içerisindedir. Taşınmaz geliştirme, ayrıntılarda gizli olan ve özel yetenek isteyen, yaratıcı ve karmaşık, kısmen içgüdüsel kısmen de mantıklı olabilen sanatsal bir iş koludur. Taşınmaz geliştirme süreci disiplinler arası bir çabaya dayanmaktadır. Çeşitli disiplinler arası ilişkilerin iyi yürütülmesi başarılı bir geliştirme için şart olmaktadır (Bostancı, 2008; Demir ve Bostancı, 2010; Gülsün, 2002; Peiser, R.B., Schwanke D., 1991).

Taşınmaz geliştirme işlemi sadece özel mülkiyet alanları için değil, imar planı olan yerlerde park, bahçe, kamu tesis alanları gibi kamu mülkiyetine ait olan alanlarda da geliştirme işlemi gerçekleştirilebilir. Arazi – Proje (Uygulama Düşüncesi) – Sermaye kapsamında ele alacak olursak arazinin özel mülkiyette veya devletin sahip olduğu kamu malları üzerinde devletin tasarrufu altında uygun şartlar gözetilerek var olan projenin dışına da çıkabilir. Konumu gerçekleştirilecek projenin hedefine uygun, ulaşım olanakları zengin ve sorunsuz bir projenin gerçekleştirilebilme şansı daha yüksektir (Demir, H. ve Taktak, F., 2010).

Özel bir şirkete ya da işletmeye ait proje düşüncesi mülkiyet değerinde alımı gerçekleştirilir ve işletmesi kurulur ki bu daha fazla sermaye çıkışı demektir. Devlet kendi içinde yaparsa arazi kendinin, sadece proje düşüncesi tutarlı olmak kaydıyla sermaye kendinin, bu açıdan bakacak olursak az bir sermaye ile estetik olacak şekilde işletmeler veya düzenlemeler yapılabilir.

Devlet destekli taşınmaz geliştirme işleminde yap – işlet – devret modeli gözetilerek de taşınmaz geliştirme işlemi gerçekleştirilebilir. Bu model esas alınarak geliştirilen taşınmaz bir şirkete satılır veya kiralanır. Kullanım fonksiyonları belirlenir, finansman desteği sağlanır ve inşaatı gerçekleştirilebilir. Devlet ile gerçekleştirilen sözleşme ışığında satılabilir ya da kiralanabilir.

Bu makalede Isparta ilimizin 1994 yılından bu yana artan trafik sorunu için çok katlı otopark geliştirilmesi ele alınacaktır.

ISPARTA İLİ ULAŞIM VE COĞRAFİ ALTYAPISI

Isparta

Isparta şehri, Isparta ilinin merkezidir. 2010 yılı nüfus sayımına göre kent merkezi 223.000, merkez ilçenin (köy ve beldelerle birlikte) nüfusu 244.045, Isparta il nüfusu ise 448.298'dir. Şehrin denizden yüksekliği 1035 metredir. Şehir, yöreye özgü el dokuması halılarıyla ve gül yetiştiriciliğiyle tanınmaktadır. Isparta, nüfusu artan bir ildir. Türkiye İstatistik Kurumunun yayınladığı 2010 Yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi veri tabanına göre 223.000 olan merkez nüfusuyla Isparta; Akdeniz Bölgesi'nin en önemli kentlerinden biridir. Isparta, nüfus bakımından Türkiye'nin 29. büyük kentidir (URL 1).

Konumu ve Coğrafi Altyapısı

Anadolu'nun güneyinde bulunan Isparta, kuzeyinde Afyonkarahisar, batısında Konya, kuzeyinde Antalya, doğusunda ise Burdur bulunmaktadır. Yine sanayi bakımından önemli illerimizden olan Denizli'ye yakındır. Akdeniz Bölgesi'nin kuzeyinde yer almaktadır. Dünya'da estetik güzellik bakımından güneş ışığının doğuşundan batışına kadar olan zamanda renk renk görünümüne sahip olan Eğirdir Gölü bulunmaktadır.

Konumu, $30^{\circ} 20^1$ ve $31^{\circ} 33^1$ doğu boylamları ile $37^{\circ} 18^1$ ve $38^{\circ} 30^1$ kuzey enlemleri arasındadır.

İklimi, Akdeniz bölgesi ile Orta Anadolu bölgesi iklimleri arasında bir geçiş özelliği gösterir. Yılın üçte birinde sıcaklık 0 derecenin altında seyrederek kar yağışı azdır. Senelik yağış 445-620 mm arasında değişir. Genelde sıcaklık -17 derece ile +37 derece arasındadır.

Bitki örtüsü, topraklarının % 40'a yakını orman ve fundalıklardan, % 20'si çayır ve meralardan, % 16'sı ekili ve dikili arazilerden, % 24'ü ise tarıma elverişsiz araziden müteşekkildir. Ekime müsait arazinin mühim kısmı gül bahçeleri ile kaplıdır. Atabey ve Keçiborlu'da gül bahçeleri daha çoktur. Aksu Vadisi ve Davraz eteklerinde meyve, zeytin ağaçları vardır. 1500 m yüksekliğe kadar olan yerlerde meşe ve katran, ardıç ve maki cinsi ağaçlar ve daha yükseklerde çeşitli çam ormanları bulunur (URL 2).



Şekil 1. Isparta'nın Konumu

Ulaşım ve Teknik Altyapısı

Isparta ulaşım hizmetleri olarak karayolu ve havayolu sınırlıdır. Daha önceden var olan ve günümüzde kullanılmayan demiryolu da bulunmaktadır. Daha çok karayolu ile ulaşım gerçekleştirilmektedir. Havayolu kullanımı açık olup merkezden 28 km uzaklıktadır. Son dönemde yolların daha iyi olması nedeniyle ulaşım ağı olarak Afyonkarahisar ve Antalya yol güzergâhı üzerinde olması Isparta'yı avantajlı kılmaktadır.

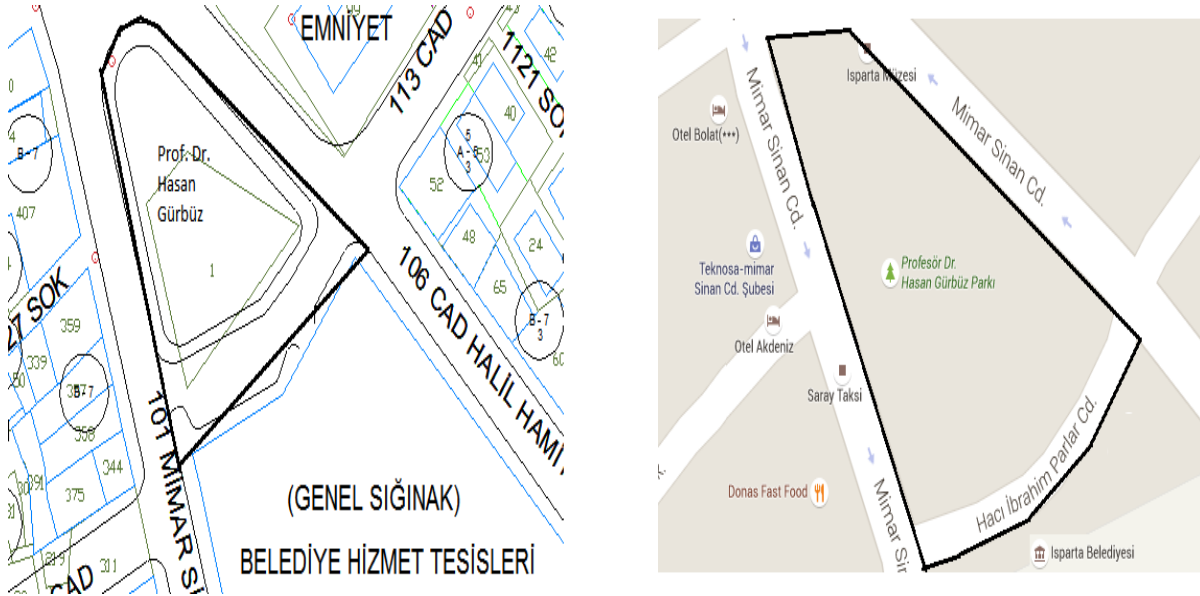
Çizelge 1. Isparta'nın İllere Olan Mesafesi

Isparta'nın Diğer İllere Olan Mesafesi (km)			
İstanbul	595	Burdur	51
Ankara	421	Denizli	165
İzmir	382	Afyonkarahisar	169
Antalya	130	Eskişehir	301
Konya	263	Bursa	418

UYGULAMA

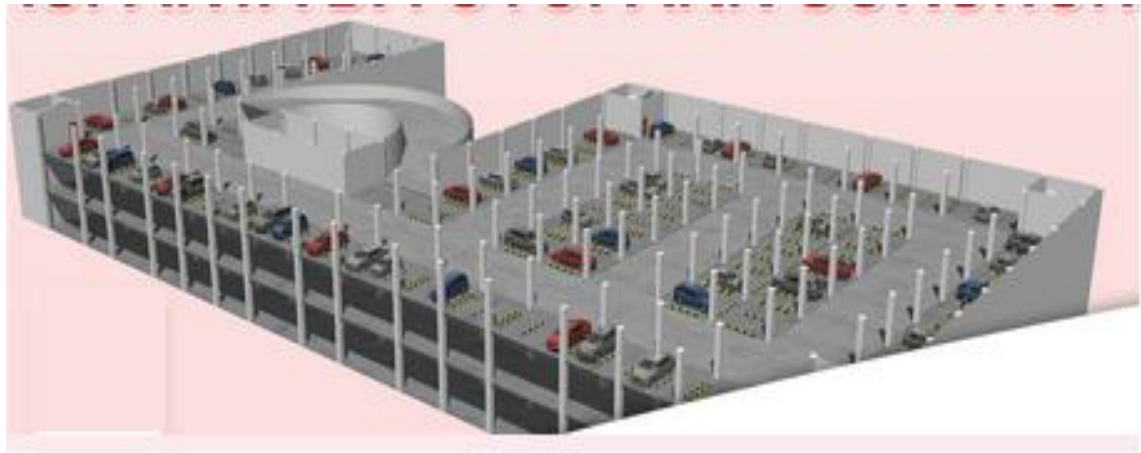
Uygulama Alanları

Uygulama alanları olarak merkezdeki trafik akışını esas alarak bu bölgedeki trafik yoğunluğunun azaltacak şekilde 2 tane yer tespit edilmiştir. Bunlardan ilki olan ve belediyenin önünde bulunan ve Prof. Dr. Hasan Gürbüz Parkı ve yolu alacak şekilde yapılan ve yapımına devam edilen yerdir.



Şekil 2. Birinci Uygulama Alanı

Bu proje kapsamında Yeraltına 3 Katlı (200 araçlık) Otopark yapılması için imar planına işlenmesi ve yaklaşık 4 milyon 500 bin TL yapım maliyeti tahmin edilen Yeraltı Otoparkı için 2014 Yılı Bütçesinden % 50, kalan % 50'lik kısmının ise 2015 Yılı Bütçesinden karşılanması ve Yeraltı Otopark için İller Bankasından borçlanma yetkisi verilerek ihale edilmiştir (URL 3). Otopark ihalesinde 3 bin 600 metrekare oturma alanı ve toplam 14 bin metrekare inşaat alanı bulunduğu, yer altına 4 kat inşa edilecek olan otoparkta 10 kişilik 4 asansör ve yangın korunaklı 2 merdiven inşa edileceği projesinde yer almaktadır(URL 4).



Şekil 3. Otopark Alanı

Diğer uygulama alanı ise önceden Halk Pazarı olarak bilinen şu an Isparta Ticaret Kültür ve Yaşam Merkezi yapımına devam edilen alandır.



Şekil 4.Isparta Ticaret Kültür ve Yaşam Merkezi

Bu alanla ilgili ihale bedeli ve likide akışı hakkında bilgi kısıtlaması olduğu için verilere ulaşılamamıştır. Bu proje kapsamında 50.000 m² alan üzerine 1000 kişilik 2 adet tiyatro, konser, konferans salonu, fuayelerinde sergi alanları, 1135 kişilik 8 adet sinema salonu 1560 m² cami ve külliyesi, 4.800 m² aktivite alanı, 1350 araçlık kapalı ve açık otopark alanları ile 130 adet apart daire, 2000 m² dersane, 2000 m² öğrenci yurdu, fastfood, büyük mağaza ve market alanları ve ticari işyerlerini kapsamakta olup inşaat alanı 109.000 m²'dir.

Çizelge 2. Birinci Alanın SWOT Analizi

Birinci Uygulama Alanı	Güçlü Yanları	Zayıf Yanları
	<ul style="list-style-type: none">• Merkezi olarak ana güzergâh üzerindedir.• Çarşı merkezine yakındır.• Estetik olarak inşaatı güzeldir.	<ul style="list-style-type: none">• Devlet hastanesine uzaktır.• Süleyman Demirel Üniversitesine uzaktır.• Diğer alana göre araç kapasitesi azdır.• Yerin altına 3 kat yapılması risklidir• Ana yolun iki tarafında olduğu için park sonrası araba çıkışı kaza olması yüksektir.• Maliyet açısından fazladır.
	Fırsatlar	Tehditler
	<ul style="list-style-type: none">• Doluluk oranı yüksektir.• Yatırım olanağı trafik sorununu azaltıp yaya olarak gezen insanların alış-verişini etkileyecektir.• Son dönemde Isparta'ya gelen yerli – yabancı turist sayısının artması• Teşvik yatırımı olarak önde gelen illerden olması	<ul style="list-style-type: none">• İmar Planı değişirse yıkılma tehdidi yüksek yerlerden olması• Tek yönlü güzergâh olduğu için doluluk oranının az olması yüksektir.• O bölgedeki ses oranını ve egzoz gazlarının artacak olması

Çizelge 3. İkinci Alanın SWOT Analizi

	Güçlü Yanları	Zayıf Yanları
	İkinci Uygulama Alanı	<ul style="list-style-type: none">• Merkezi olarak ana güzergâha yakındır.• Çarşı merkezine yakındır.• Estetik olarak inşaatı güzeldir.• Alış – veriş merkezi olması• Ticari açıdan gelir getirmesi• Kapasitesinin yüksek olması• Çeşitli tesis alanlarını içinde barındırması• Devlet Hastanesine yakındır.• Araç güzergâhı olarak yolun dört tarafına da çıkışı olması
Fırsatlar		Tehditler
	<ul style="list-style-type: none">• Doluluk oranı yüksektir.• Yatırım olanağı trafik sorununu azaltıp yaya olarak gezen insanların alış-verişini etkileyecektir.• Son dönemde Isparta'ya gelen yerli – yabancı turist sayısının artması• Teşvik yatırımı olarak önde gelen illerden olması	<ul style="list-style-type: none">• İmar Planı değişirse yıkılma tehdidi yüksek yerlerden olması• Tek yönlü güzergâh olduğu için doluluk oranının az olması yüksektir.• O bölgedeki ses oranını ve egzoz gazlarının artacak olması• Bulunan bölgede kira değerlerinin ve otopark ücretlerinin artması• Bürokrasinin tek bir kişi üzerinde yoğunlaşması

SONUÇ VE ÖNERİLER

Gerçekleştirilmek istenen bu iki projenin maliyetleri hakkında hem Belediye'den hem de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan gerekli verilerin elde edilememesi bu iki projeyi irdeleme açısından olumsuz etkilemektedir. İki projenin de SWOT analizlerine bakacak olursak Isparta Ticaret Kültür ve Yaşam Merkezi'nin yapımının bölgeye ekonomik açıdan değer katacağı açıktır. Bununla birlikte içinde barındırdığı 1300 araçlık kapalı ve açık otopark sayesinde trafik sorununu aşağı ortadadır. Maliyet açısından bakacak olursak birinci projedeki 4 500 000 TL'lik maliyetin başka kaynaklara aktarılması ya da Isparta Ticaret Kültür ve Yaşam Merkezi'ne aktarılması projenin hızlı ilerlemesi açısından iyi bir kaynak olabilirdi. Gelir gider açısından bakılırsa birinci projenin kapalı kutu olduğu görülmektedir. Şifai olarak bile sorduğumda tasarlanan doluluk oranından bahsedilmemektedir. İkinci projede gelir açısından otoparkı ücretsiz olsa bile içinde barındırdığı sosyal, ekonomik ve kültürel yapılar sayesinde yaz - kış maliyetini çıkarabilecek kapasitededir.

Sonuç olarak birinci proje külfettir. Oraya estetik açıdan güzel bir park yapılabilir ve vatandaş açısından nezih bir ortam oluşturulabilirdi. İkinci proje ise ivedilikle bitirilmeli, bu sayede trafik sorunu aşılmalı ve sosyo – kültürel açıdan iyi bir tesis kazandırılmalıdır.

KAYNAKLAR

- Bostancı, B., (2008), “Taşınmaz Geliştirmede Değer Kestirim Analizleri ve İstanbul Konut Alanı Örneğinde Bir Uygulama”, Doktora Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Demir, H. and Bostancı, B.(2010), "Decision-Support Analysis for Risk Management", African Journal of Business Management Vol. 4(8), pp. 1586-1604.
- Demir, H. ve Taktak, F., (2010), “ Termal Otel Geliştirme: Afyonkarahisar Örneği”, Harita Teknolojileri Elektronik Dergisi 2010, 2(1) 20-35.
- Gülsün, R., (2002), “Gayrimenkul Geliştirme Projeleri ve Türkiye Koşullarında Belirlenen Problemlere Yönelik Bir Gayrimenkul Geliştirme Model Önerisi”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul.
- Peiser, R.B.,Schwanke D., (1991), “Professional Real Estate Development”, Urban Land Institute, Washington.
- Uçar, D. ve Doğru, A.Ö., (2005), “CBS Projelerinin Stratejik Planlaması ve SWOT Analizinin Yeri”, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası 10. Türkiye Harita Bilimsel ve Teknik Kurultayı 28 Mart - 1 Nisan, Ankara.
- URL 1. Isparta, <http://tr.wikipedia.org/wiki/Isparta>, 10.04.2015
- URL 2. Isparta, <http://www.cografya.gen.tr/tr/isparta/iklim.html>, 22.04.2015
- URL 3. Otopark, http://www.haber32.com.tr/haber/belediye-onune-45-milyonluk_otopark-haberi-75486h.html, 09.05.2015
- URL 4. İhale, http://www.yapi.com.tr/ihaleler/celebiler-mahallesi-yeralti-katli-otopark-yapim-isi_38141.html, 26.05.2015
- URL 5.Stratejik Planlama, <http://www.quickmba.com/strategy/swot/>, 03.03.2015